

había concesiones de transportes por carretera que comprendían 1 190 itinerarios, con una longitud total de 47 987 km. ($47\,987/1\,190 = 40$ km.). El automóvil tendría campo donde desarrollar ampliamente sus actividades sin necesidad de entablar competencias, que seguramente no promovería, al ferrocarril y pasaría a ser su auxiliar eficazísimo en vez de temible adversario, y el gran problema de la coordinación de transportes quedaría así automáticamente resuelto.

Con la separación de 40 km. en las estaciones la circulación de los trenes mixtos no podrá subsistir, y ésta es también una esencialísima ventaja de la reducción del número de aquéllas; la ausencia de tales trenes dará una actividad a la circulación, bien necesaria por cierto, y una importante economía en los gastos de explotación.

Finalmente, la actividad de la circulación implica una disminución en la cantidad de material de tracción y móvil necesario para la explotación; si en una línea de 120 km., por ejemplo, los trenes van a 30 kilómetros por hora de velocidad comercial, la recorrerán en cuatro horas y una composición podrá hacer muy bien dos circulaciones diarias, pero si la velocidad fuese de los 18 km. solamente, ya no podría hacerse al día más que un recorrido; es evidente que en el segundo caso se necesitará mucho más material que en el primero.

En otro artículo haremos la valoración de las ventajas enunciadas.

Gabriel REBOLLO,
Ingeniero de Caminos.

El servicio de puertos y la futura Ley de Comunicaciones marítimas

Una de las leyes cuyo estudio y aprobación han de llevar a cabo en un futuro próximo las actuales Cortes, parece que ha de ser la de "Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas", ya que ha sido totalmente dictaminada por la Comisión Parlamentaria especial para ella y su dictamen ha sido publicado en apéndice 11 al número 217 del *Diario de Sesiones* de Cortes.

La íntima relación que los asuntos marítimos guardan con el servicio de Puertos, nos obliga a mirar con la mayor atención las disposiciones legales que afectan a aquéllos y que pueden influir de un modo más o menos directo en éste.

El dictamen de la nueva ley señala obligaciones terminantes a las Administraciones de los puertos en sus artículos 2.º, 5.º y 10 en relación con los 11 y 12 y apartado e) del artículo 16. Vamos en estas líneas a ocuparnos solamente de formular algunas observaciones que nos sugiere la lectura del artículo 10.

Dice así este artículo: "Se encomienda especialmente al Gobierno la función de acomodar la aplicación de la actual legislación de Puertos a la necesidad de simplificar la organización de los mismos, mejorar su eficiencia económica, reducir sus gastos y los impuestos que aplican a la navegación, disminuir los trámites que se imponen a los navegantes y unificar el mando y régimen de sus servicios."

La primera impresión que causa su lectura es la de que la opinión que la Comisión dictaminadora tiene del servicio de Puertos es que se trata de una administración alegre y confiada que explota la navegación y obtiene pingües beneficios, con los que se sostiene en un régimen de excepción dentro de la continua y aguda crisis industrial, comercial y financiera que padecemos. Y en su última frase de "unificar el mando y régimen de sus servicios", creemos ver (quizás sea un exceso de susceptibilidad) una tendencia de absorción, que fué en un tiempo de la Marina de guerra y que por lo visto ha heredado la Marina civil.

Es un error muy corriente el creer que los puertos se hacen exclusivamente para ser utilizados por los

barcos. El puerto tiene dos funciones: una puramente marinera, de proporcionar abrigo a las embarcaciones que lo precisen por las circunstancias de mar y tiempo, y otra fundamental, puesto que sin ella no existiría la navegación comercial, de ser la estación de enlace entre el tráfico terrestre y el marítimo sirviendo por igual a los dos, a cada uno con sus características especiales: de la mayor elasticidad el marítimo; de la mayor rigidez el terrestre. De aquí, el que en todos los países del mundo, sea el tráfico terrestre que exige una clasificación, carga y transporte en pequeñas partidas y siempre una dependencia con el complejo servicio de explotación de uno o varios ferrocarriles, el que domine en la organización de los servicios. Es extraordinariamente corriente el caso de un puerto construido y explotado por un ferrocarril, por una mina o por una industria cualquiera. En cambio no existe el puerto explotado por una Compañía de navegación.

Además, fundamentalmente el puerto es una obra pública. Su explotación permite en España a su administración la obtención de una mínima parte de los ingresos que su existencia proporciona al Estado. Es el mismo caso que una carretera, que un alumbrado marítimo, una defensa de márgenes, etc.

Dentro de este concepto puro de obra pública, el ideal sería que el servicio fuera gratuito y que el Estado subviniere a sus gastos como creación y sostenimiento de una herramienta de trabajo de uso público, que es al mismo tiempo fuente de ingresos por la organización fiscal general del país y desde luego creo que esto sería un ideal para los ingenieros del Servicio de puertos. Pero no es así. Los Gobiernos de España han establecido impuestos para tratar de resarcirse de un modo directo del costo de establecimiento de los puertos y de los de explotación de los servicios.

De estos impuestos, unos los paga el barco, o sea la navegación, aunque, como es evidente, se tienen en cuenta para la fijación de fletes que cargan sobre la mercancía, y otros los que abona directamente ésta. Y unos y otros los perciben las dependencias de la Administración del Estado que intervienen en

un Puerto, o sea Aduana, Marina, Sanidad y Obras de Puerto. Pero conviene señalar que, como las tres primeras son de un carácter general en todos los puertos, es siempre sobre la última, o sea sobre el Servicio de Obras públicas, en el que radican las características diferenciales entre los puertos, sobre el que se cargan o al que se achacan las deficiencias, y sobre todo, la carestía de los puertos.

Y como esto es totalmente injusto, vamos a indicar ligeramente el costo de una operación de descargar una partida de 1 000 toneladas de mercancías transportadas por un barco de unas 5 000 toneladas de registro bruto.

La Administración de Aduanas percibe: el importe de la aplicación de la partida correspondiente del arancel, si la mercancía es extranjera; el importe del impuesto de transportes, los gastos de despacho, obviaciones de vistas, derechos de arrumadores, de almacén, etc., y el impuesto de tráfico marítimo o de cancelación de quebrantos, que aunque lo cobra la Aduana corresponde en realidad a la Marina.

Marina percibe directamente el costo del servicio de practica y amarraje.

Sanidad percibe el pequeño costo de su servicio.

Obras del Puerto percibe solamente un arbitrio, que es el fundado sobre el impuesto de transportes con la limitación del 50 por 100 del valor de éste, y cobra, además, el importe de los servicios voluntarios que el buque solicite, que naturalmente, cuando los solicita, es que le conviene económicamente el hacerlo, y así debe ser, puesto que en todos los puertos de España los servicios de explotación son deficitarios.

Como resumen, en el caso que hemos indicado Aduana percibiría (sin suponer aplicación de arancel) unas 700 pesetas por sí y unas 400 por el impuesto de tráfico marítimo que cobra ella; Sanidad unas 20 pesetas, y Marina, por el servicio obligatorio de practica y amarraje, unas 250 pesetas, y Obras del Puerto, por el arbitrio basado en el impuesto de transportes, unas 200 pesetas. Es decir, que de los impuestos o arbitrios es, desde luego, el más reducido el de Obras del Puerto, y además, aunque se titula arbitrio, en realidad no lo es, ya que su fundamento es el pago del servicio general del puerto, que no está tarifado entre los servicios corrientes de explotación.

Ahora bien, estos no son los únicos gastos de la operación. El barco solicita muelle para la descarga y abonaría en nuestro caso unas 200 pesetas.

Según la naturaleza de la mercancía, puede dejarla sobre muelle o cargarla directamente sobre vagones o camiones, y claro es que puede devengar ocupación de muelles o servicio de facturación. La

descarga propiamente dicha está dividida tradicionalmente en dos partes. Una la desestiba o presentación de la mercancía por bultos a disposición de los elementos que hacen la descarga desde tierra, y que es de cuenta del barco, y por lo tanto, va comprendida en el flete, y otra, la descarga tal que la hacen elementos de tierra y que es de cuenta de la mercancía y puede hacerse a mano, con los mismos puntales de a bordo, o con las grúas del puerto, etc.

En el costo de esta descarga, influye de un modo extraordinario la organización social del puerto. Durante estos años últimos, ha habido descargas que han salido en mercancías corrientes a tipos altísimos hasta de 6 y 8 pesetas en tonelada, pero lo corriente es un precio de unas 2 pesetas en tonelada. Conviene advertir que la organización de las descargas es absolutamente independiente del servicio del puerto. Las efectúan, por lo general, los consignatarios, con la colaboración, bien de Sociedades obreras autónomas, o bien de entidades patronales. Esta es la operación en que más influyen las características sociales del puerto y es la que en realidad produce la carestía o baratura de él.

Puede haber, también, servicios extraordinarios como remolques, reparaciones, etc., que por su modalidad especial no comentamos, y, por último, el consignatario, bien de la embarcación o de la mercancía, o ambos, si no son una sola persona, cobran una pequeña comisión, aparte del beneficio que puedan obtener con la descarga, de la que generalmente son contratistas.

De todo ello se deduce que los gastos más reducidos en un puerto son los del servicio de Obras del Puerto, que estimamos y creemos con toda justicia es el fundamental, y hacemos notar una vez más, que no es justo el achacar a este servicio, que es el que lleva el nombre del puerto, el confucionismo, la carestía o la desorganización que pueda haber en otros.

Pero volvamos a la ley de Comunicaciones marítimas. Después de la filípica del artículo 10, y sin mas transición que un punto final, dice:

"Capítulo II. Estatuto fiscal del buque." Y cuando creemos que va a hacer la felicidad de la navegación, reduciendo o suprimiendo el actual impuesto de tráfico marítimo, resulta que lo que hace es crear otro nuevo impuesto, que va a ser, sin discusión, el mayor de todos los que va a pagar la navegación, y que en el caso que tomamos como ejemplo puede llegar a ser de unas 3 500 pesetas. Y ahora comprendemos la necesidad que siente el legislador de decir que va a reducir los demás impuestos.

José M.^a AGUIRRE,
Ingeniero de Caminos.

Un viaje de prácticas¹

3 de junio. — Sevilla. — Visitamos por la mañana el Ayuntamiento, obra plateresca de Diego de Riaño; la Catedral, impresionante por las joyas artísticas allí reunidas, tanto como por su arquitectura; la Lon-

ja proyectada por Herrera y construida (1583-1598) por Juan de Minjares; el Alcázar con sus partes mudéjar (portada de Pedro I, salón de Embajadores, sala de Muñecas, etc), almohade (palacio de yeso), mas todo lo feamente restaurada en tiempos de Isabel II, y los bellísimos jardines. La Catedral y el Al-

¹ Véase el número anterior, página 348.