

BOLETÍN

DE LA

Sociedad económica

de Amigos del País

DE

GERONA

TERCERA ÉPOCA

15 Octubre 1915

NÚMERO 29

SUMARIO

—♦—

Acta de la sesión del día 9 de Octubre de 1915.—Depósito franco en Cádiz.—Hamburgo.—Bremen.—Copenague.—Génova.—Trieste.—Fiume.—Noticias generales.—Ley francesa sobre valores perdidos en caso de guerra.—La industria de los colores en Inglaterra.—El Tribunal Supremo y el impuesto de inquilinato.—La producción agraria en Europa.—Las reservas metálicas del billete del Banco de España.—Tratamiento de la seda cargada de sales de estaño.

Acta de la sesión del día 9 de Octubre de 1915.

—♦—

En la Ciudad de Gerona, á nueve de Octubre de mil novecientos quince, celebró su sesión ordinaria de segunda convocatoria, la Sociedad Económica de Amigos del País, bajo la presidencia del señor Director D. José M^a Perez Xifra, con asistencia de los Sres. socios al margen designados.

Leída y aprobada que fué el acta de la sesión anterior, se dió cuenta de los asuntos siguientes:

De una comunicación del Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Gerona en agradecimiento al premio concedido por esta Sociedad para el Concurso de Ganados, que se celebrará durante las ferias de San Narciso.—Enterado.

De una carta del Presidente de la Económica de Málaga, solicitando la adhesión de esta Sociedad á la exposición que aquélla ha

elevado al Ministro de Fomento, pidiendo se conceda representación á las Económicas en las Juntas provinciales y locales de primera Enseñanza. Se acordó de conformidad contestar a dicha Económica y comunicar el acuerdo al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, adhiriéndose á la exposición de aquella Sociedad.

De una carta del Presidente de «La Unión Ibero-Americana», solicitando la adhesión de esta Económica á la «Fiesta de la Raza Ibero-Americana» que se celebrará el día 12 de Octubre actual, en conmemoración del aniversario del descubrimiento de América, por Cristóbal Colón. Se acordó contestar adhiriéndose á dicho acto.

De una comunicación de la Comisión Mixta de Zonas Neutrales del Ayuntamiento de Barcelona, referente á la Asamblea que proyectan celebrar el 10 del corriente en dicho Ayuntamiento. Se acordó quedar enterado.

De un B. L. M. del Presidente accidental del «Fomento del Trabajo Nacional» de Barcelona, remitiendo un ejemplar del Memorandum de su Junta Directiva. Se acordó contestar acusando recibo y las gracias por el envío.

De otro B. L. M. del Presidente de la Cámara de Industria de Madrid, remitiendo un ejemplar de la Memoria de la misma,

Se acordó acusar recibo y las gracias por el envío.

De otro B. L. M. del Presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, remitiendo un ejemplar de la Memoria de la misma.

Se acordó acusar recibo y gracias por el envío.

Igualmente se acordó contestar á las Camaras de Comercio de Gerona y Palamós, por sus envíos de Memorias.

Al Excmo. Sr. D. Rafael M.^a de Labra, igualmente se acordó contestar dándole las gracias, por el envío de sus publicaciones y folletos que se ha dignado remitir á esta Sociedad.

Así mismo se acordó, como en años anteriores, conceder con motivo de las Férias y Fiestas de San Narciso, las subvenciones siguientes: una de 50 pesetas como donativo á la «Asociación la Caridad», de esta Capital; dos premios de 25 ptas. cada uno, en dos libretas de la «Caja de Ahorros y Pensiones para la Vejez,» para el niño y niña del Grupo Escolar, hijos de padres pobres, que más se hayan distinguido por su aplicación y obediencia durante el año, y en preferencia que sean sócios de la «Mutualidad Escolar»; y otro de 10 ptas, para el alumno ó alumna del citado Grupo, de los que han obtenido en años anteriores, premios de esta Económica, consistente en libreta de ahorro, que acredite por medio de oficio de la Caja de Ahorros haber hecho mayor número de imposiciones, en dicha libreta, y con preferencia el de mayor cantidad, Los que aspiren á este premio, dirigirán instancia al Sr. Presidente de esta Sociedad, solicitándole.

Se dió cuenta del resúmen del estado de cuentas del tercer tri-

mestre del corriente año, del que resulta una existencia en 1.º Octubre actual de 1.429'20 pesetas.

Se dió cuenta de las bajas de los Sres. Sócios Don Blas Sorribas Bastarán y D. Juan Salamero Amat, por tener que ausenarse de esta Ciudad.

Y por último fué propuesto para sócio residente D. José Castellarnau y de Miró, Director de la Sucursal del Banco de España.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se dió por terminada la sesión, levantándose la presente acta, de la que como Secretario general, Certifico,

UN INTERESANTE ESTUDIO

Depósito franco en Cádiz

Este estudio se ha publicado en uno de los últimos números del «Boletín de la Cámara de Comercio de Cádiz».

Su inserción iba precedida de una nota de elogio para el anónimo autor del trabajo de que se trata y de advertencia de que éste sería en breve discutido por la entidad de la que dicho «Boletín» es su órgano oficial

Muy plausible nos parece el intento de aquella Cámara y muy elogiabile todo cuanto tienda, como este trabajo,, a desarrollar y sacar el mejor provecho de los instrumentos de riqueza de que se disponga.

Pero al reproducir en estas páginas, de imparcialidad y libre acceso á todas las opiniones, el escrito de referencia, hemos de anotar, por lo que significa, el hecho particularísimo de que los argumentos que en él aduce el autor para la indicada finalidad son los mismos que en todas formas se han aducido recientemente en Cataluña para justificar su petición de una zona neutral.

Y que merecieron una protesta y una oposición que contrasta con el silencio y el asentimiento otorgado á una iniciativa de orden absolutamente análogo.

Muy de veras celebraríamos que de los propósitos de la Cámara de Comercio de Cádiz surgieran los beneficiosos efectos que aquéllos podrían reportar al tráfico mercantil de la ciudad andaluza.

«Es nuestra única aspiración al redactar estos modestos apuntes, el poder ofrecerlos á nuestras casas comerciales, por si en ellos encontraran base sobre la que poder intentar la formación de una Sociedad gaditana para la explotación de nuestro Depósito franco, que acudiera al concurso abierto por nuestra respetable Cámara Oficial de Comercio.

Consideramos como cuestión de dignidad y propia estima para los que en Cádiz convivimos, que el referido concurso no quede desierto, tanto por nosotros mismos que hemos de ver en el asunto el

porvenir de nuestros futuros destinos, como por los recelos que ha despertado en otras regiones españolas la concesión que se nos ha hecho sin que ellas la logren, llegando á suponer en las suspicacias de su pasión, la incapacidad de los gaditanos para procurar soluciones prácticas en el desarrollo de tan complejo negocio.

Pasamos, pues, á exponer ligeros bocetos de lo que han sido en otros puertos los resultados de éstas ó análogas franquicias, para después relacionarlos con los que podrá ofrecer la concesión que se ha hecho á Cádiz: la modestia de nuestro trabajo la lleva él en sí mismo y ni aún siquiera tenemos pretensiones de su originalidad, ya que extractado, lo poco que ofrecemos es ageno y de lo más saliente que ha pasado por nuestros ojos en una rápida investigación de libros y estadísticas.

Los puertos más importantes, entre los que hoy gozan del privilegio de la franquicia, son Hamburgo, Bremen, Copenhague, Génova, Trieste y Fiume, y á su estudio hemos de reducir nuestro trabajo, porque de otros puertos creados por el Gobierno alemán ante el éxito de la zona franca de Hamburgo como Stettin y Dantzig sobre el Báltico, Emden y Altona en el mar del Norte, sólo poseemos referencias incompletas, y de Kola, puerto franco creado por los rusos casi en los bordes del Océano Glacial, únicamente sabemos que al inaugurarse en 1899 su puerto militar, de Santa Catalina le fué concedida una franquicia casi absoluta para atraer al comercio y fomentar su población.

HAMBURGO

Viniendo, pues, al puerto de Hamburgo, su régimen actual data de Octubre de 1888, en el que el Senado del Estado libre se adhirió oficialmente á la Unión aduanera alemana, imponiendo por condición que conservaría la franquicia de aduanas en una parte de su puerto. Esta zona franca se organizó en los años siguientes, y en su extenso territorio de 1.027 hectáreas se levantan hoy grandes depósitos con toda clase de elevadores y ascensorés para facilitar las operaciones de carga y descarga, en cuyos servicios es uno de los puertos más económicos del mundo.

La explotación está asegurada por la Sociedad de Depósitos del puerto franco, que se halla en la mayor prosperidad y proporciona á sus accionistas grandes dividendos. Su acta de constitución data de 1885 y ha sido revisada en 1900; según sus estatutos, el objeto de la Sociedad es la instalación y valoración de los cobertizos, almacenes y otras construcciones apropiadas al comercio y a la industria sobre los terrenos del puerto franco, percibiendo arbitrios por alquileres y almacenajes.

El capital con que se estableció esta Sociedad fué de nueve mi-

llones de marcos (11.250.000 francos) y la Asamblea general de sus accionistas tiene el derecho de aumentarlo con una simple votación, autorizada por el Senado hamburgués: la concesión no tiene ningún límite de tiempo

Sin entrar en detalles del funcionamiento de esta zona franca, ni de sus tarifas, que harían interminable nuestro trabajo, hemos de fijar nuestra atención á que su prosperidad cada día mayor es atribuida por todos á la libertad de que gozan los comerciantes para manipular, modificar, transformar, y mezclar toda clase de mercancías y reexpedirlas bajo una forma ó un nombre diferentes, sin el control de la Aduana, que se limita conjuntamente con la Compañía concesionaria á ejercer una activa vigilancia para impedir los fraudes, que son perseguidos y castigados duramente.

Por un privilegio del que no gozan las otras zonas francas alemanas, toda clase de establecimientos industriales pueden ser instalados en la que nos ocupa, pero contra una opinión muy generalizada entre nosotros, el desarrollo fabril no ha respondido á la importancia que parece representar esta concesión especial, como lo hace ver Mr. Paul Rousiers (*Le port franc de Hamburg*, 1913) cuando escribe refiriéndose á las fábricas de la zona franca. «Más bien parecen los vestigios de un estado de cosas anterior, que una característica de la situación actual... Ciertas industrias esencialmente marítimas prefieren naturalmente conservar su situación [anterior en la que habían prosperado... Hoy día la utilidad de la zona franca es puramente comercial», y Mr. Paul Masson (*Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, 1904), insiste en ello cuando escribe: «Por delicado que sea juzgar con una palabra la importancia industrial de esta zona franca, puede decirse sin exageración, que es todavía bien secundaria y que la mayoría de sus productos son para las mismas necesidades de su puerto».

Terminaremos lo que á Hamburgo se refiere, con una estadística del movimiento inmensamente progresivo de este puerto:

Año 1880.—6.024 buques con 2,760.800 toneladas. Importación, 2 084.409.000 francos; exportación, 1.875.596.250 frs. Año 1890.—8176 buques con 5.202.825 toneladas. Importación, 3.227.690,000 francos; exportación, 2.882.469.787 francos. Año 1900.—13.102 buques, con 8.037.514 toneladas; Importación, 4.755.387.312 francos: exportación, 4.111.783.275 francos. Año 1910.—17^a358 buques con 12.656.821 toneladas. Importación, 8.224.495.450 francos, exportación, 7.291.503.237 francos. Año 1911.—17.965 buques con 13.176.469 toneladas. Importación, 8.922.883.500 francos, exportación, 7.680.505.487 francos. Año 1912.—17.774 buques con 13.567.913 toneladas. Importación, 9.723.148. mil francos, exportación, 8.333.356.677 francos.

BREMEN

Aunque de la misma época que la de Hamburgo, la zona franca de Bremen, pues también le fué concedida en 1888, como compensación á su entrada en el Zollverein, no ha podido nunca competir en importancia con su rival, por la insuficiencia del río Weser para mantener sus aspiraciones de gran puerto, tanto que á pesar de los importantísimos trabajos realizados, no ha quedado ese ría de tan fácil acceso como el Elba.

Estas antiguas insuficiencias la obligaron á llevar su antepuerto, á 63 kilómetros en la villa de Crenerhaven en (1827), que fué por mucho tiempo su puerto propiamente dicho, y á imponer grandes sacrificios á su comercio, como una tasa de 1'67 por 100 que gravó durante años todas las transacciones comerciales, á fin de arbitrar recursos para las inmensas obras de mejora emprendidas.

Según los términos de la concesión de su franquicia, no pueden establecerse en su zona franca establecimientos industriales propiamente dichos, sino simples almacenes donde se hacen las manipulaciones de toda clase de mercancías con las mayores facilidades, lo que unido á la maravillosa organización de sus servicios, la han convertido en un gran centro de depósito.

Encontramos allí una Sociedad, la «Bremen Lagerhaus», á la que se ha transferido la explotación de las instalaciones y almacenes, reservándose la Diputación de Bremen la administración de los puertos y ferrocarriles. El Bremerhaver en los almacenes son en su mayoría propiedad de particulares, especialmente del Norddeustcher Lloyd.

La estadística del movimiento de su puerto es la siguiente:

Año 1880.—2937 buques con 1.169.466 toneladas. Importación, 698.105.709 francos, exportación, 639.119.962 francos. Año 1890.—2.950 buques con 1.733.809 toneladas. Importación, 937.423.134 francos, exportación, 883.246.865 francos. Año 1900.—3.843 buques con 2.494 059 toneladas. Importación, 1.375.870.187 francos, exportación, 1314.331.125 francos, Año 1910.—5576 buques con 4.129.998 toneladas. Importación, 2.358.572.925 francos; exportación, 2.349.295, 920 francos. Año 1911.—6.083 buques con 4.516.782 toneladas. Importación, 2.655.912.500 francos; exportación, 2.559.767.500 francos. Año 1912.—6.335 buques con 4.952.459 toneladas. Importación, francos, 2.897.587.007 exportación, 2.760.416.340 francos.

COPENHAGUE

Esta zona franca es la de organización más reciente, pues fué creada por la ley de 31 de Marzo de 1891 y concedida en 27 de Marzo de 1892 á la Sociedad Anónima del puerto franco de Copenhague, por un plazo de 80 años y constituida con un capital de cuatro millones de coronas, elevado después á 8.500.000 coronas.

El puerto franco inaugurado en Noviembre de 1894, fué construido por la administración del que tiene ingresos propios y por el Estado, siendo su costo de 14 000.000 de coronas, quedando á cargo de la Sociedad arrendataria el establecimiento de vías férreas, oficinas, depósitos, etc., etc. La franquicia alcanza una extensión de 61 hectáreas, de las que 24 son superficie de agua y 37 de tierra firme, con 4 kilómetros de muelles

Goza esta zona franca de las mismas grandes libertades que hemos visto en la de Hamburgo, y para sostener una ventajosa competencia en ésta, ha reducido todas sus tarifas de tal modo, que tenemos á la vista una nota consignando que por todo derecho un buque de 1.000 toneladas de registro, pagará en Copenhague libras 24.40 contra libras 43.14 en Hamburgo. Por ésta y análogas economías, por las liberalidades de su franquicia, por su situación privilegiada con fácil acceso al Báltico y por la perfección de su moderno utillaje, que se considera modelo, no puede extrañarnos su creciente prosperidad, que le asegura un brillante porvenir.

Hé aquí una estadística de su desarrollo por no haber podido recoger las últimas cifras de su exportación:

Año 1890.—12.496 buques con 2 199.595 toneladas. Año 1900.—14.848 buques con 3.196.960 toneladas. Importación, 487.060.000 francos; exportación, 256.200.000. Año 1905.—18.143 buques con toneladas 3.448.770. Importación, 586.529 000 francos; exportación, francos, 439.781.000. Año 1910. 18.376. buques con 3.941.775.toneladas. Importación, 639.222.000 francos; exportación, desconocida. Año 1911.—18.686 buques con 4.121.934 toneladas. Importación, francos 736.422.000; exportación, desconocida. Año 1912.—18.093 buques con 4.376.152 toneladas. Importación. 823.158.000 francos; exportación, desconocida.

GÉNOVA

Demasiado conocido es el régimen de depósito franco que le fué otorgado en 1877; su organización está ya hoy día completamente terminada y las mercancías quedan resguardadas en extensos almacenes, propiedad de un Consorcio constituido por la Cámara de Comercio, Municipio y otras entidades, con varios anexos propiedad de particulares, como una Compañía inglesa que especializa en sus almacenes las salazones y los vinos y otra alemana constructora y propietaria de grandes y perfeccionados silos para cereales.

No encontramos armonizado el considerable crecimiento de este puerto con la falta de calado en sus muelles, que obliga á la mayor parte de los buques á trabajar de tizón ó fondeados en el centro de la rada; las mercancías que por esta razón exigen el empleo de gabarras son tan numerosas, que en unos datos anteriores á 1900 (Ives Guyot, Dict du Commerce) encontramos la cifra de 2.000.000

de toneladas con un gasto de 1.200.000 liras de gabarraje y que un 30 por 100 de ellas ó sea 600.000 toneladas, deben permanecer más de un día en gabarras,, soportando por ello un gasto ulterior de 400.000 liras; según los mismos datos, las gabarras eran allí tan numerosas que ocupaban un 11 por 100 del espacio de anclaje.

Para corregir estos inconvenientes se realizan importantes obras, presupuestadas en 50 millones de liras, y que hoy día, sin estar terminadas se consideran ya insuficientes para descongestionar el puerto de su inmenso tráfico.

No se publican estadísticas del movimiento del depósito franco, pero es indudable que ha tenido que influir en el movimiento general que ha sido el siguiente:

Año 1880.—2.312 buques con 1.495.260 toneladas, Importación, 380,389.864 francos; exportación, 84.245.910 francos. Año 1890—2.600 buques con 2.612.841 toneladas. Importación, 400.282.548 francos; exportación, 90.600.867 francos. Año 1900.—3.186 buques con toneladas 4,117.072. Importación, 519.679. 519 francos; exportación, fran-240,106.592. Año 1910.—4.018 buques con 6.619.910 toneladas. Importación, 942.645.392: francos, exportación, 492.618.459 francos. Año 1911.—4.054 buques con 5.528.485 toneladas. Importación, 955.874.198 francos; exportación, 598.111.602 francos. Año 1912.—3.970 buques con 6.214.757 toneladas. Importación, 988.683.448 francos; exportación, 621.161.480 francos.

TRIESTE

Este puerto fué completamdnte franco hasta 1891, en que el Imperio juzgó necesario para una más estrecha unión, cambiar aquel privilegio por el de una zona franca, que se estableció en la parte más grande y favorecida del puerto, con una superficie de 40 hectáreas, de las que la mitad es de agua y unos 3.600 metros de muelles.

La concesión fué hecha al Municipio y la Cámara de Comercio que crearon magníficos almacenes de tres y más pisos y todo el moderno utillaje que cuenta la zona franca; pero siendo necesario pensar en la ejecución de un nuevo programa de grandes trabajos, renunciaron en favor del Estado, que pasó á ser el administrador de la franquicia, vigilando por sí mismo las operaciones, por lo que las oficinas de la Aduana, están establecidas en el interior de la zona franca, contra lo que hemos visto en los puertos similares.

Todas las mercancías, menos las que son monopolio del Estado, pueden entrar en la zona franca y con ellas salvo raras excepciones, pueden hacerse toda clase de manipulaciones y mezclas.

La estadística que copiamos dará una idea más completa de la importancia de este puerto.

Año 1880.—7.208 buques con 1.111.931 toneladas. Importación,

518.699.804 francos; exportación, 449.624.505 francos. Año 1800.—7.873 buques con 1.471.464 toneladas. Importación, 790.020.030 francos; exportación, 680.165.950 francos Año 1900.—8.465 buques con 2.158.624 toneladas; Importación, 767.938.605 francos; exportación, 698.722.050 francos. Año 1910.—11.839 buques con 4.198.625 toneladas. Importación, 1.353.599.803 francos; exportación, 1.356.000.078 francos. Año 1911.—12.434 buques con 4.235.106 toneladas. Importación, 1525.803.119 francos; exportación, 1.454.040.558 francos. Año 1912.—12.606 buques con 4.572.558 toneladas. Importación, francos, 1.675.074.950; exportación, 1.626.973.668 francos.

FIUME

Como el de Trieste, este puerto fué franco hasta 1891, en que por las mismas causas le fué suprimido, compensándosele con una zona franca para una parte de su puerto; su organización es sensiblemente inferior al de Trieste, que acabamos de ver, por lo reducido del espacio franco, tanto en la zona terrestre como en la zona marítima y la menor perfección de su utillaje.

Su administración está en manos de particulares, dividida por mitad entre la Compañía del ferrocarril y varias Sociedades privadas, pero desde hace años se trata de cederla al Estado con el objeto de encontrar mayores facilidades por parte de la Aduana.

Fiume no es como Trieste un puerto de depósito y tránsito sino que puede decirse que su comercio es casi exclusivamente nacional y su desarrollo es atribuido á que los transportes por ferrocarril con la parte oriental de la Monarquía son más cortos para Fiume que para Trieste, lo mismo que los de Bosnia, Herzegovina y Servia.

Su estadística es la siguiente:

Año 1880.—2.682 buques con 342.643 toneladas. Importación, 16.488.476 francos; exportación, 40.661.246 francos. Año 1890.—5471 buques con 883.585 toneladas. Importación, 60.199.157 francos; exportación, 126.123.944 francos. Año 1900.—10.736 buques con 1.681.151 toneladas. Importación, 95.306.096 francos; exportación, 173.261.666 francos. Año 1910.—8.971 buques con 2.343.167 toneladas. Importación, 160.564.950; francos; exportación, 195.085.800 francos. Año 1911.—9.103 buques con 3.354.484 toneladas. Importación. 195.760.727 francos; exportación, 194.970.303 francos. Año 1912.—9.239 buques con 3.564.665 toneladas. Importación, 226.618.784 francos; exportación, 269.087.128 francos.

Hamos visto el crecimiento inverosímil de los puertos en que se han establecido franquicias más ó menos amplias, y antes de seguir adelante, hemos de recoger el argumento que se hace en su contra, invocando el ejemplo de Londres, Liverpool, Amberes y Rot-

terdam, que sin zonas neutrales ni nada de este orden, gozan de una creciente prosperidad.

Aunque la conclusión es positiva, el error nace de no considerar que todos ellos disfrutan de un régimen aduanero de excepción, en efecto; por lo que toca á Londres y Liverpool, ambos, como otros puertos de Inglaterra, son libres, y para los artículos que no lo son, tienen drawbachs, y si a Rotterdam miramos, tiene Holanda un régimen que se puede calificar de librecambista, ya que sus derechos de entrada dan un promedio de 5 por 100 para las manufacturas y ninguno ó solo de un 2 1/2 por 100 para entrada de artículos alimenticios, abonos, primeras materias, té y café, y aún se piensa en ampliar estas excepciones.

Queriendo establecer comparaciones, surge otra opinión muy en boga entre los descorazonados respecto al porvenir de nuestro depósito franco, la de que el progreso de los puertos que sucintamente acabamos de ver, es debido á una serie de concausas favorables que Cádiz está muy lejos de poder reunir.

Esta manera de razonar, muy en nuestro modo de ser por lo imaginativo, hay que atajarla en su raiz por lo peligroso del contagio que sólo podría servir para restarnos ánimos en la empresa que tenemos compromiso de honor de realizar. No comparemos, no volvamos la vista atrás, sino es para tomar ejemplo y no pretendamos lograr en un día lo que otros consiguieron como fruto de un trabajo de muchos años, convenciéndonos de que el resultado de los esfuerzos de todos unidos, será lo único que acorte la distancia que nos separa de la meta á que otros llegaron.

Y por otra parte, fijemos con serenidad los términos del problema, para procurar su resolución. Los fundamentales para el progreso de un puerto, de acuerdo con lo que hemos dicho, podemos fijarlos en cuatro: 1.º, franquicia de Aduanas en una zona; 2.º buena situación geográfica; 3.º, perfeccionamiento del utillaje; 4.º, economía en los diferentes servicios.

En cuanto al primero, la concesión que se nos ha hecho de un Depósito franco, á pesar de sus restricciones, resuelve una cuestión que estábamos muy lejos de pensar fuera tan fácil ni tan bien acogida como lo ha sido; lo más esencial está plenamente conseguido como es un punto de partida en la franquicia, y hemos de considerar que cada vez se ha de lograr una ampliación favorable, que venga á dar mayor amplitud á la concesión. Viniendo al segundo punto: nuestra situación geográfica es positivamente tan privilegiada como positivo es que ninguno de los gaditanos hemos hecho nada para aprovecharnos de ella. Dos rectas comerciales se señalan en el mundo: Panamá-Estrecho de Gibraltar y Estrecho de Gibraltar-Suez, y de ambas podemos considerarnos como cabeza de línea. Pero mejor que nosotros lo aprecia un conocido financiero español que es-

cribe, «Una mercancía puesta en Cádiz, está en la ruta de América, mucho más cuando se abra al Comercio el Istmo de Panamá; en la ruta de toda la inmensa costa occidental de Africa, en la costa occidental de Europa, y por estar en la embocadura del Estrecho, con todo el comercio de Oriente, y por las costas mediterráneas, con las costas más Occidentales de Asia, con todas las meridionales de Europa y con las septentrionales de Africa. No se pueden dar posiciones geográficas más ventajosas en el planeta». Y luego añade: «el atraer hacia este extremo de la Península una corriente comercial, tan grande como la que hay razón para conseguirla, sería un contrapeso en la vida nacional de una importancia extraordinaria. Esta daría una ponderación de fuerzas de tal indole, que produciría un equilibrio muy beneficioso para toda España».

Réstanos, pues, examinar la cuestión de utillaje, tan íntimamente ligada con la economía de los servicios, que podamos considerarla como una misma. Desde luego, al establecernos ahora en las bodegas y terrenos de la segunda Aguada, hemos de limitarnos á buscar las mayores facilidades para el transporte de las mercancías, sin que podamos pensar en transformar aquellos almacenes dotándolos de los modernos adelantos para cuando el éxito de nuestra empresa nos permita pensar en una ampliación de nuestro capital, sería el momento de arrendar la proyectada explanada de San Carlos, que tendrá una extensión de 150.000 metros cuadrados y hacer en ella la instalación á la moderna.

Podrá tal vez decírsenos que soñamos y que los sueños han sido ya muchas veces la causa del fracaso de los negocios que en la region se han emprendido, que es más facil descargar la culpa sobre un supuesto iluso, que reconocer la propia equivocación; pero atestigüaremos con el ejemplo de los puertos que hemos visto sin admitir que sea fantástico sostener que donde llegaron otros hombres, sabrá llegar una colectividad gaditana por el esfuerzo de su constancia su inteligencia y su voluntad.

Examinemos ahora los beneficios probables de la Sociedad que se forme, buscándolos en las estadísticas que nos facilitarán con sus cifras una base en nuestro cálculo; de ellas se desprende que concretándonos á la exportación de América del Sur y del Centro y tomando de la del Norte solamente los datos de su exportación á Europa, resulta en 1912-13 un promedio en números redondos de

Pesetas oro 15.267.200.000

Para deducir el número de toneladas que esta cifra representa calculemos el precio de la tonelada en 500 pesetas oro y obtenemos un imprte de

Toneladas 30.534.400

Es cierto que la total exportación de América no se hace á Europa, que una parte muy pequeña sirve al intercambio entre las Re-

públicas del Centro y del Sur y que otra más considerable las absorven los Estados Unidos del Norte. pero nosotros calculamos sobre estas cifras, porque consideramos compensadas esas diferencias por la considerable exportación de Oriente que por el Estrecho pasa á unas millas de nuestro puerto.

Además, tampoco no exageramos para calcular nuestras utilidades probables sobre tan importante cantidad de toneladas, ya que suponemos que de ellas solo haya de entrar en el Depósito franco de Cádiz un 1 por 100 y aún así éste se eleva á

Toneladas 305.344

que representan un movimiento diario de más de 1.000 toneladas, habida cuenta de los domingos, es para nosotros muy probable que cualquier aumento de importancia en esta suma podría ocasionarnos un conflicto, dados los medios de que dispondremos en nuestra instalación de la Segunda Aguada.

Aplicando á ese volumen de mercancías en concepto de almacenaje el tipo medio de las tarifas, es decir, pesetas, 1 por tonelada, tendremos, redondeado un beneficio de pesetas 305.000, considerando solo el minimum de percepción ó sea un mes de almacenaje.

Omitimos de intento en este cálculo los beneficios que pueden reportar á la entidad explotadora los negocios complementarios á que habrá de dedicarse, como son: la carga, descarga y puesta en almacén de las mercancías, la negociación de warrants, las consignaciones de géneros, etc.

La Sociedad deberá constituirse con un capital de 500.000 pesetas—cuando menos, por ser el importe mínimo que exige el Banco de España para la apertura de crédito, y aplicando á este capital los beneficios que hemos calculado como probables de 305.000 pesetas,—aún suponiendo que los gastos anuales se eleven á pesetas 155.000, queda un saldo de pesetas 150.000—que representa un beneficio líquido de 30 por 100 para el capital emitido.

Y aquí damos por terminado nuestro trabajo; la inmensa fe que tenemos en el éxito de la explotación del Depósito franco, nos convirtió en su modesto pregonero, tal vez por la compensación de que negocio de tan hermoso porvenir, fuera tan torpemente presentado»

Noticias generales

Ley francesa sobre valores perdidos

en caso de guerra

En el *Journal officiel* de 7 de Abril se ha publicado la nueva ley de protección á los propietarios de valores mobiliarios desposeídos por consecuencia de hechos de guerra en territorios ocupados por el enemigo.

Determina el procedimiento que los propietarios desposeídos han de seguir para hacer constar el hecho de la desposesión según la clase de valores de que se trate, para que seis meses después de terminar las hostilidades se tramite la oposición conforme á las leyes vigentes, hasta llegar á la expedición del duplicado del título perdido.

La industria de los colores en Inglaterra

El proyecto del gobierno inglés de crear en el Reino Unido la industria de los colores derivados de la anilina para satisfacer las necesidades de la industria algodonera y lanera, no ha encontrado en el público interesado la acogida que era de esperar, sin duda por que el capitalista cree que cuando cese la actual hostilidad, la producción de colores sintéticos, que ahora vienen casi exclusivamente de Alemania vuelva á desarrollarse allí con más intensidad, quedando la industria análoga que se creara en Inglaterra sin poder competir con la rival acreditada desde largo tiempo, en que verdaderamente ha llegado al máximo de perfección del producto y quizá también al de máxima baratura.

Para que esta industria llegue á desarrollarse y aclimatarse en Inglaterra, sería preciso protegerla contra la invasión de productos similares alemanes por medio de derechos de aduana que impidiesen á los ingleses adquirirlos del extranjero favoreciendo al propio tiempo la exportación del que se produjera allí, siquiera fuese al precio de coste de fabricación, por cuyo medio quizá se podría conquistar algún mercado.

El *Board of Trade*, órgano autorizado de los principales industriales ingleses, ha decidido someter dicho proyecto á nuevo estudio é introducir alguna modificación que pueda hacerlo aceptable á los interesados.

El Gobierno mantiene la oferta de tres millones de libras esterlinas. pero solicita igual cantidad del capital privado para la implantación de la industria según los últimos progresos de la ciencia. El establecimiento de la tarifa protectora á favor de la industria de colores sintéticos constituiría una notable infracción del régimen librecambista que ahora regula la economía inglesa, por lo que tal medida encontraría, sin duda alguna, seria oposición en los liberales, que forma siempre la mayoría del cuerpo electoral, á pesar del reciente esfuerzo verificado para la creación de un partido reformista y proteccionista.

Por esta razón, se propone, por algunos, otra solución consistente en exigir de todo consumidor de colores sintéticos la declaración categórica de que, acabada la guerra, no volverán á emplear los colores de producción alemana.

Pero también se duda de la legalidad de semejante empeño que

constituiría una especie de boicotaje reglamentado, contrario á la norma de libre comercio que prevalece en tiempo de paz.

La nueva proposición del «Board of Trade» se ha recibido con gran interés porque consideran el asunto como un problema de importancia nacional.

El Tribunal Supremo y el impuesto de inquilinato

La Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo ha resuelto en favor de las Sociedades de Tranvías de Madrid la reclamación deducida por éstas contra el acuerdo del Tribunal gubernativo de Hacienda que declaró sujetos al impuesto de inquilinato los depósitos y otros locales que utilizan las Empresas aludidas.

Declara el Tribunal Supremo que, con arreglo á la ley de 12 de Junio de 1911, están exentos del arbitrio los locales destinados exclusivamente al ejercicio de la industria ó del comercio y los que no deban ser estimados como habitaciones, aun cuando indebidamente figuren como viviendas en el Registro fiscal.

Por el fallo referido quedan fijados el verdadero sentido y el alcance de la ley y del reglamento de 1911 sobre inquilinato.

La producción agraria en Europa

El *Boletín de la Estadística Agrícola* del Instituto internacional Agrícola, ha publicado unas cifras que por el interés que en las actuales circunstancias revisten, copiamos á continuación.

«En la producción de trigo ocupa en Europa el primer lugar de superficie sembrada Rusia con 24.512.332 hectáreas; el segundo Francia, con 6.555.500; Italia el tercero, con 4.775.400 y el cuarto España, con 3.895.060 hectáreas.

«Siguen Hungría, Rumania, Alemania, Austria, Bulgaria, Inglaterra. Bélgica, Holanda, Suiza, Dinamarca, Luxemburgo y Noruega.

«En la cifra absoluta de producción siguen ocupando los dos primeros lugares Rusia y Francia, con 169.763.320 y 91.482.600 quintales respectivamente; el tercero lo ocupa con 50.176.546 Hungría; el cuarto Italia, con 45.101.000 quintales; el quinto Alemania, con 33.606,240 y el sexto España, con 29.878.445 quintales.

«El país mejor productor es Bélgica, pues ocupando el undécimo lugar desde el punto de vista de la superficie cultivada y la producción absoluta, obtiene un rendimiento de 26 quintales por hectárea, siguiendo Dinamarca, con 24,1; Alemania con 23,6; Holanda, con 21,7; Suiza, con 20,5; Inglaterra, con 19,6; Luxemburgo, con 16,5; Bulgaria, con 15,5; Austria y Noruega, con 15; Francia, 13,5; Hungría, con 13,9; Rumanía con 11,8; Italia, con 9,5; España, con 7,7 y Rusia, con 6,9.

«Ocupando España el cuarto lugar de superficie cultivada, pasamos al 15 en el rendimiento de trigo por hectárea.

«Bélgica que cultiva una superficie 23 veces menor que España, logra una cosecha 7 veces mayor; es decir, que si Bélgica cultivara una extensión de terreno como nosotros, llegaría á obtener una cosecha de 97.227.094 quintales. Nosotros no llegamos á los 30 millones.

Excepto Rusia, somos el país que sacamos menor rendimiento á nuestras tierras. Hasta los indios hacen producir á las suyas 8,1 quintales por hectárea; España sólo obtiene 7,7.

»Los datos relativos á las cosechas de cebada y avena, son gñalmente desconsoladoras para España.

»En la producción de la primera ocupamos el tercer lugar—Rusia ocupa el primero, siguiéndola Alemania,—y se da el caso de que los alemanes, cultivando una superficie de 1.289.772 hectáreas, cosechan 34.819.740 quintales de cebada, y nosotros, que cultivamos 1,334.800 hectáreas, 13.062.280 recogemos: es decir, que Alemania tiene un rendimiento de 21,9 quintales por hectárea y nosotros 9,8.

«El país que obtiene mayor rendimiento de cebada por hectárea es Bélgica, con 27 quintales. Siguen Dinamarca, con 24,1; Alemania, con 21,9; Holanda y Noruega, con 19,8 y Suiza, con 18,5.

La industria pesquera

Para resolver las reclamaciones de los gremios de Pescadores y Conserveros respecto al problema de la importación del pescado fresco á granel, originario de Portugal, el Ministro de Hacienda ha publicado una R. O. disponiendo:

1.º Que la autoridad provincial y las locales exciten á los dueños de artes y aparejos de pesca abandonados en Portugal á que los transfieran á la matrícula española.

2.º Que los productos de la pesca de todos los artes y aparejos se vendan en subasta pública en la misma forma que se realiza en la Isla Cristina; y

3.º Que en caso de que puestos en práctica estos medios resulten insuficientes para el abastecimiento de las fábricas que no tienen aparejos de pesca, esa Dirección general proponga, previos los informes que estime, las cantidades de pescado fresco ó con la sal indispensable para su conservación á granel, que haya de importarse con el gravamen de 1,50 pesetas los 100 kilogramos

Las reservas metálicas del billete del Banco de España

A la fecha del balance del 22 del pasado, la existencia de oro en Caja y en poder de corresponsales y agencias en el extranjero, ascendía á 777,79 millones de pesetas, y la plata en caja á 740,01 millones, ó sea una total existencia de metálico oro y plata de 1.517,80 millones de pesetas, contra una circulación fiduciaria de 1.985,85 millones de pesetas.

Esto quiere decir que el billete del Banco de España tiene en la actualidad una garantía metálica del 76'43 %, de esta cifra el 39'17 en oro y el 37,26 % en plata, siendo la primera vez que tanto en el encaje metálico como con la proporcionalidad con relación á la circulación de billetes, supera el oro á la plata.

Con relación á los cómputos del artículo 3.º de la vigente ley de 1902, cubiertas las garantías legales de la circulación actual, de billetes de 1.985'85 millones, tiene el Banco de España un sobrante de encaje oro por la importante suma de 214'86 millones de pesetas.

Esa misma circulación de billetes, por los cómputos legales, no quiere más que un encaje plata por 357'17 millones, y como ésta asciende á 740'01 millones, resulta un sobrante de plata en Caja, por 383'84 millones de pesetas que, unidos á los 214'86 millones sobrante oro, hace un total sobrante oro y plata computable en arcas del Banco de España por 598'70 millones de pesetas.

Tratamiento de la seda cargada de sales de estaño

El tratamiento de los hilos ó tejidos de seda cargados con sales de estaño por una solución diluida de ácido sulfocianico ó de sus sales, con objeto de impedir que dichos hilos ó tejidos se alteren espontáneamente por la acción de la luz, del calor ó de los agentes atmosféricos, es ya conocido y patentado en España por la patente de invención número 35,078.

El procedimiento que nos ocupa tiende á obtener el mismo resultado mediante el empleo de la thiurea, de sus sales ó de sus derivados, ó de la hidroquinona ó sus derivados, especialmente el ácido hidroquinonasulfónico y sus sales.

El modo de aplicar el procedimiento al tratamiento de la seda en madejas, consiste en hacer pasar la fibra teñida por un baño que contenga la solución del compuesto escogido, adicionado ó no, de una pequeña cantidad de ácido para mantener el crujido de la seda; luego se escurre y después se seca.

Este tratamiento como el basado en el empleo de los sulfacianatos, comunica á los tejidos cargados una gran resistencia á la acción de los agentes atmosféricos, sin tener el inconveniente de que los tejidos se vuelvan sensibles á las manchas de hierro. Además, les comunica la propiedad de resistir á la acción del sudor, evitándose así la formación de manchas y las alteraciones que sufren los hilos ó tejidos de seda por la acción del sudor ó de las substancias que contienen los cloruros.

Tienen derecho á recibir este Boletín los señores socios, residentes ó corresponsales, que estén al corriente en el pago de sus cuotas y se admiten suscripciones á razón de cinco pesetas cada año.
