

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACIÓN TÉCNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecho.

Los puertos de España en África.

II

Régimen comercial de los puertos francos españoles en la costa Norte de África.

El fundamento principal del régimen comercial vigente para los puertos españoles de África se halla en la ley de 18 de Mayo de 1863, expedida por el Ministerio de Hacienda y publicada en la *Gaceta de Madrid* del 20 del mismo mes. En dicha ley, considerando como puertos francos á los de Ceuta, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y Peñón de la Gomera, se dispuso que no pagasen derechos arancelarios á la importación en dichos puertos ninguno de los artículos, géneros, frutos y efectos que á ellos se conduzcan desde la Península, y para la exportación á ésta, únicamente fué declarado libre el pescado procedente de las almadrabas que existieran ó que se establecieran en los referidos puertos.

Es decir que, según dicha ley, se exceptúan del pago de los derechos arancelarios los artículos antes citados; mas no están libres del indicado pago los demás géneros de producción nacional que desde dichos puertos se importen á la Península, los cuales son conducidos á la misma como si fuesen extranjeros y sujetos, por tanto, al abono de los derechos del Arancel.

Según dicha ley, pueden, sin embargo, satisfacerse derechos de puerto y de sanidad para los buques conductores de las mercancías á los expresados puertos.

Dicha ley de 18 de Mayo de 1863 fué ampliada por la de 14 de Julio de 1894 (publicada en la *Gaceta* del 17 de dicho mes). Dicha ampliación se refiere á la confirmación para el puerto de Ceuta de las franquicias del pescado á su introducción en la Península, cuando proceda de las almadrabas de dicho puerto.

Para el puerto de Melilla existen además franquicias para la admisión en la Península y Baleares de los productos agrícolas de los terrenos que España posee en el campo de aquélla, cuyas franquicias se hallan establecidas en el art. 19 del apéndice 9.^o de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 15 de Octubre de 1894.

I

Régimen comercial del puerto de Ceuta.

Teniendo en cuenta las citadas disposiciones legales, y con objeto de mejorar el régimen comercial de aquellos puertos, y en particular del de Ceuta, que se hallaba, bajo tal punto de vista, en condiciones de inferioridad respecto al de Melilla, se mandó por el Ministerio de Fomento instruir un expediente con tal objeto.

En cumplimiento de dicho mandato la Junta de obras del puerto de Ceuta, de acuerdo con el Ayuntamiento de aquella población y con el Gobierno militar de la plaza, propuso en Enero de 1905 las bases que al efecto estimó conducentes para la mejora de tal régimen comercial, y propuso asimismo los arbitrios para contribuir á las obras del puerto.

Las bases propuestas fueron las siguientes:

1.^a Que se conservaran para dicho puerto la franquicia de arbitrios y derechos ya otorgada por la ley antes citada de 18 de Mayo de 1863.

2.^a Que la franquicia concedida al pescado para su exportación y entrada en la Península, se hiciera extensiva á los demás productos naturales del suelo de Ceuta, y á los industriales que empleen primera materia en su fabricación, de procedencia española, por no ser equitativo que éstos, por ser de Ceuta, se considerasen como extranjeros al salir de dicha ciudad para la Península, abonando derechos arancelarios muy superiores á los extranjeros, y aplicándolos el arancel de las naciones no favorecidas.

3.^a Que se autorizase y permitiese la libre importación de artículos en aquel puerto, cualquiera que fuese su clase y procedencia.

4.^a Que conforme á lo expuesto en la base 2.^a, se exporten libremente todos los géneros y efectos que salgan de Ceuta, limitándose únicamente dicha libertad en los estados excepcionales ó de guerra.

5.^a Que se estableciera una Aduana en los límites fronterizos de la plaza, entendiendo que los rendimientos de la misma no habrían de producir quebranto en las establecidas en Tetuán y en Tánger, porque continuando libres de derechos para España los efectos y frutos que se importaran en aquel país, así como los que se exportaran al interior por la vía terrestre, por la condición de puerto franco que disfruta aquel puerto y que debe conservar.

se, estas ventajas compensarían para las Aduanas citadas lo que se exigiera en la de Ceuta.

6.^a Que se favoreciera la producción de Ceuta subvencionando á los buques nacionales que transportaran sus productos á Marruecos, y garantizando á los comerciantes las transacciones que hicieran con súbditos de aquella región, á imitación de lo que hace Alemania en casos análogos; y

7.^a Que se establecieran arbitrios en el puerto á las mercancías que se importaran en el mismo, dividiéndolos en las de cabotaje, es decir para España ó de España, y para el extranjero, y dividiendo á la vez los arbitrios en artículos para el consumo y para la industria, asignando 10 céntimos de peseta por cada 100 kilogramos para los de consumo importados ó exportados para cabotaje y 15 céntimos de peseta para los análogos de cabotaje que fuesen para la industria; y 15 y 20 céntimos de peseta para los de consumo y de la industria respectivamente por los 100 kilogramos que se importasen ó exportasen del ó para el extranjero.

Remitidas las antedichas bases propuestas á informe del Ministerio de la Guerra, fueron informadas favorablemente y de acuerdo con el Gobierno militar de aquella plaza.

El Ministerio de Estado (según su informe de Mayo de 1905), fué de parecer, que si bien el Gobierno debía atenerse á lo que al efecto informara y propusiera el Ministerio de Hacienda, llamó la atención acerca del art. 19, apéndice 9.^o de las ordenanzas de Aduanas antes citadas, que modificó el art. 2.^o de la ley de 18 de Marzo de 1863, concediendo franquicias para la admisión en la Península y Baleares de los productos agrícolas de los terrenos que España posee en el campo de Melilla, por lo que estimó dicho Ministerio que podían extenderse tales ventajas á los productos agrícolas del suelo de Ceuta; debiendo al efecto derogarse los artículos 2.^o y 3.^o de la citada ley, y promulgar otra nueva en armonía con lo que la opinión general sustenta y desea para todos los puertos franceses españoles. (Todo esto en cuanto se refiere á las cuatro primeras bases.)

Dicho Ministerio estuvo conforme con la 5.^a, relativa al establecimiento de la Aduana marroquí, manifestando que así se había tratado y propuesto, pero sin haberlo conseguido.

Consideró el Ministerio de Estado que no sería práctico ni prudente el garantizar á los navieros y comerciantes españoles las transacciones mercantiles á que se refiere la base 6.^a, por estimar esto ineficaz, tratándose de aquel país, y por las reclamaciones á que daría lugar.

Y en cuanto á la imposición de arbitrios para el puerto, informó dicho Departamento que deberían imponerse sobre las operaciones de carga y descarga de las mercancías en las embarcaciones y en su fondeadero, pero no sobre ellas mismas, puesto que no sería lógico que en un puerto franco, libre de importación y en parte de la exportación, se abonase por las mercancías que precisamente se hallaban exceptuadas por la ley y cuando se reclamaba mayor ampliación para dichas franquicias.

Informe del Ministerio de Hacienda.—El primer informe de dicho Ministerio acerca de este asunto fué en 3 de Octubre de 1904, el cual fué dictado en virtud de una Exposición de la Real Sociedad Geográfica de Madrid de 30 de Abril del citado año, acerca también de la mejora del

régimen comercial de nuestras posesiones del Norte de África bajo todos sus aspectos.

En dicho informe, sometido por Hacienda al Ministerio de Estado, se hace presente que aquellos puertos tienen el carácter de frances, y que las mercancías que en ellos ingresen ni siquiera pagan los impuestos de transportes que marca la ley de 20 de Marzo de 1900; que nada más favorable podía establecerse, y era necesario mantener dicho régimen, evitando, si fuera posible, hasta la creación de arbitrios para las obras de dichos puertos; que el de Melilla, por su importancia comercial, produce unos 10 millones de pesetas anuales, representando el comercio de España el 12 por 100 de la cifra total, puesto que dicha plaza se alimentaba, principalmente, con los productos franceses é ingleses; que la importación en Ceuta alcanzaba el valor de unos 4 millones de pesetas al año, de las que eran españolas el 60 por 100, siendo el resto casi por completo producido por Gibraltar, debiéndose la preponderancia de Ceuta sobre Melilla en la importación de España, á que en la primera se realiza un comercio puramente local, en el que dominan las necesidades de la guarnición (y entonces además las de su población penal), mientras que Melilla sirve de centro de abastecimiento á los rifeños, y éstos, así como la población, buscaban con preferencia las mercancías extranjeras, por ser más baratas, no pudiendo competir para el suministro del azúcar, por ejemplo (de la que se hace allí un gran consumo), con Francia, por la baratura de este artículo, lo mismo que para la harina de trigo, de igual procedencia, fabricada con trigos extranjeros, que no pagan derechos de Aduanas, al amparo del régimen de admisiones temporales.

Por esto aconsejó el Ministerio de Hacienda que debía España seguir el ejemplo de Francia é Italia, estableciendo las admisiones temporales para los trigos en aquellos puertos, llegándose en tal caso á monopolizar el negocio de las harinas en todo el territorio marroquí; también informó Hacienda que urgía el hacer desaparecer la población penal de Ceuta y de Melilla, dando á éstas un carácter más civil que militar, convirtiéndolas en plazas comerciales, pues con esto y con las franquicias ya concedidas se alentaría á las Empresas y se completarían las ventajas de todos con el nuevo régimen.

Al informar Hacienda concretamente acerca de las antedichas bases, solicitadas para el puerto de Ceuta por la Junta del puerto y por su Ayuntamiento, dijo en 19 de Junio de 1905 que nada tenía que advertir respecto á la base 1.^a, puesto que por las vigentes disposiciones arancelarias tiene Ceuta, como los demás puertos españoles de la costa marroquí, el privilegio de puerto franco, y en dicha base pueden considerarse comprendidas las señaladas en la 3.^a y 4.^a, no aceptando la base 2.^a, pues la pretensión á que ésta se refiere de declarar libres (conforme lo está el pescado al exportarse á la Península) los productos agrícolas é industriales de aquella región, significaría en su sentir una modificación esencial del régimen establecido para Ceuta en la ley de Hacienda de 18 de Mayo de 1863, y que todos los productos similares de producción peninsular sufrirían una concurrencia que, por desventajosa, sería calificada de injusta, y reclamarían en contra de ella con fundado motivo.

Nada dijo Hacienda respecto á la pretendida base 6.^a, y respecto á la 7.^a, relacionada con la imposición de arbitrios al puerto para su obra, observó que los que se impusieran

no debían exceder del 50 por 100 de los impuestos por el Estado sobre los transportes, según para tales casos lo preceptúa el art. 11 de la ley de Hacienda de 20 de Marzo de 1900.

El Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Cádiz estuvo conforme con dichos informes, y más particularmente con el del Ministerio de Estado y con el de establecer arbitrios, y que al gravar las mercancías que se importan y exportan para Ceuta el gravamen que se estableciera fuera inferior al valor económico de las ventajas que al comercio reportara la utilización del puerto.

Como resultado de tales informes se destaca principalmente en apoyo de la mejora del régimen comercial del puerto de Ceuta lo manifestado por el Ministerio de Estado respecto á la conveniencia de modificar el art. 2.^º de la ley de 18 de Mayo de 1863, fundándose, para realizarlo, en lo prescrito en las Ordenanzas de Aduanas, en su art. 19 del apéndice 9.^º, por el cual se establece la admisión con franquicia en la Península y en Baleares de los productos agrícolas de los terrenos de España en el campo de Melilla, previo el cumplimiento de las formalidades preventivas en dichas Ordenanzas respecto á las Sociedades ó agricultores que posean terrenos españoles en el Norte de África, y á productos agrícolas cosechados en dicho territorio, por todo lo cual podría entenderse y generalizarse que no tan sólo el pescado, cuando es procedente de las almadrabas de Ceuta, se halla libre de derechos al importarse en la Península é islas adyacentes, sino que también lo están los productos agrícolas de nuestro suelo en Ceuta, Chafarinas, Alhucemas y Peñón de la Gomera, considerados al igual que el de Melilla, como puertos franceses españoles en el Norte de África, y que las citadas reglas de dichas Ordenanzas de Aduanas modifican lo dispuesto en el art. 2.^º de la citada ley y podía servir de apoyo á lo solicitado al efecto en la base 2.^º de las bases propuestas por los Centros oficiales de Ceuta, y que si bien el Ministerio de Hacienda informó en contra de dicha petición, no lo era en absoluto, puesto que las razones de su negativa las fundó en los perjuicios que al atender á lo pedido podrían irrogarse á los productos similares de la Península, y tal consideración más bien podía referirse á los productos industriales de Ceuta, que á los naturales de su suelo.

Además, por otra ley de Hacienda de 14 de Julio de 1894 (*Gaceta* del 17 de dicho mes) se modificó el art. 2.^º de la de 18 de Mayo de 1863, haciendo extensiva al pescado con la sal, la franquicia que en la última citada se concedió al pescado fresco para su exportación desde Ceuta á la Península.

En virtud de las anteriores consideraciones, se estimó conveniente, en relación con las bases que debían establecerse para mejorar el régimen comercial del puerto de Ceuta, lo siguiente:

1.^º Que debían conservarse las antedichas franquicias ya concedidas, declarándolas firmes y subsistentes.

2.^º Que no podía atenderse (por entonces) la libertad reclamada para la introducción en la Península de los productos industriales de Ceuta, siquiera fuera difícil, que el establecimiento de industrias y fábricas de Marruecos fueran de valor ó de importancia bastante para poder competir con las similares de la Metrópoli.

3.^º Pero que sí se podía y debía reclamar del Ministerio de Hacienda una aclaración al art. 2.^º de la ley de 18

de Mayo de 1863 para que no tan sólo el pescado procedente de Ceuta, sino los productos naturales de su suelo, estuvieran libres de derechos arancelarios á su introducción en la Península, conforme así se halla establecido para los de Melilla.

4.^º Que debía insistirse en el establecimiento de una Aduana en Ceuta, por lo que dicho establecimiento habría de favorecer las transacciones internacionales, conforme así se verificaba con la establecida en los límites de nuestro campo en la plaza de Melilla, y pues como en ésta se ha verificado, se aumentarían en Ceuta el número de artículos de comercio que ingresarían y saldrían de dicha ciudad procedentes de los dos países, España y Marruecos.

5.^º Que debía desecharse la base 6.^º de las solicitudes, puesto que sería difícil el asegurar con subvenciones el desarrollo de nuestro comercio, dejándolo á la voluntad de nuestros comerciantes ó á los dueños de los buques nacionales que hicieran dicho tráfico, sin que esto produjera reclamaciones de otros comerciantes ó navieros de nuestro país que trafican en otras regiones, y sin que tal protección impidiera litigios y hasta dificultades diplomáticas que podrían producirse en aquel país en favor de sus comerciantes que trataran con los de España; y

6.^º Arbitrios.—Que podían y debían establecerse impuestos ó arbitrios para las obras del puerto de Ceuta á que se refiere la base 7.^º de las mejoras solicitadas, pues dichos arbitrios habrían de contribuir á la construcción de las obras, facilitar la entrada y la estancia de los buques y beneficiar el tráfico y el comercio en aquella región.

En general, no se ha auxiliado á ninguna Junta de puertos directamente por el Estado sin que antes se hayan establecido los arbitrios para sus obras, habiéndose en este caso procedido en orden inverso para Ceuta, por la dificultad de establecer estos últimos, mientras no se procurase una información especial y detenida, conforme se ha realizado en este caso. Sin embargo, únicamente se concedieron á dicho puerto subvenciones poco elevadas: Por Real decreto de 21 de Octubre de 1904 se le concedieron 200.000 pesetas para constituir la Junta, comenzar las obras, adquirir el primer material necesario y conservación de la parte ya construida; habiéndosele concedido 60.000 pesetas más anuales por Real decreto de 7 de Abril de 1905.

No había dificultad legal para conceder tales arbitrios; pues la repetida ley de Hacienda, tantas veces citada, de 18 de Mayo de 1863, al declarar puertos franceses á los de Ceuta, Melilla y Chafarinas, y declarar libres de derechos y arbitrios todos los géneros, frutos y efectos que se introduzcan, incluso los que se hallen estancados en la Península, exceptuó los que por derechos de puerto y de santidad habrían de satisfacer los buques conductores de las mercancías.

Tampoco debía imponerse restricción alguna para la cuantía de tales arbitrios, al relacionarlos con el impuesto del Estado sobre los transportes, aun cuando excedieran del 50 por 100 de los establecidos en la ley de Hacienda de 20 de Marzo de 1900, pues aparte de la libertad que existe para imponer tales arbitrios, con sujeción á lo preceptuado en el art. 26 de la vigente ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880; en el presente caso, no podían relacionarse con la ley de Transportes, pues según el art. 2.^º del Reglamento para la aplicación de dicha ley (aprobado por Real decreto de la misma fecha que la de la ley), no existían ni existen

impuestos sobre los transportes por el Estado en Ceuta ni en los demás puertos de África.

Existía, por tanto, libertad para establecer dichos arbitrios, sin más restricción que la natural de que no fuesen elevados, para que pudieran abonarse fácilmente por los portadores ó dueños de las mercancías.

Y bajo tal punto de vista parecieron aceptables los propuestos en la base 7.^o, así como su división principal de cabotaje (que comprende la importación y exportación á las costas de la Península, islas adyacentes y Canarias) y para ó del extranjero, dividiéndose cada concepto de éstos en otros dos: artículos para el consumo y artículos para la industria.

Ya antes se expresó que se proponían 10 y 15 céntimos de peseta, respectivamente, por cada 100 kilogramos para las mercancías de consumo é industria, para el cabotaje, y 15 y 20 céntimos para los análogos 100 kilogramos, para ó del extranjero. Así se propuso y fué aceptado por la superioridad.

En virtud de todo lo expuesto, y de acuerdo con ello, por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905 (publicado en la *Gaceta de Madrid* de 13 de Noviembre de 1905), y de conformidad con el Consejo de Ministros, se resolvió:

1.^o La subsistencia y confirmación para el puerto y ciudad de Ceuta de lo establecido en la ley de 18 de Mayo de 1863 respecto á los puertos francos españoles de la costa Norte de África

2.^o Que teniendo en cuenta lo establecido en el art. 19 del apéndice 9.^o de las ordenanzas de Aduanas de 15 de Octubre de 1894, respecto á la admisión en la Península y Baleares, con franquicias, de los productos agrícolas de los terrenos de España en el campo de Melilla, se recomendara al Ministro de Hacienda el hacer extensiva dicha franquicia á los análogos productos del territorio de Ceuta.

3.^o Se recomendó al Ministerio de Estado la insistencia en el establecimiento de una Aduana en los límites fronterizos con los de Ceuta; y

4.^o Se aprobaron los arbitrios y el establecimiento de los derechos de puerto, antes detallados, cuyos arbitrios debían empezar á cobrarse á partir del día 1.^o de Enero de 1906.

Respecto á la aplicación de tales arbitrios, si bien comenzaron en la citada fecha de 1906, fueron bien escasos, pues en un principio no pudieron cobrarse con rigor por la oposición á ello, principalmente por la clase más numerosa en la localidad. Obedeciendo al intento de rebajar dichos arbitrios, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación en Ceuta, solicitó su rebaja en el año de 1909.

Dicha solicitud se mandó á informe de la Junta de obras de aquel puerto, y de acuerdo con dicha Corporación, se solicitó después la rebaja, particularmente para el carbón, de suerte que los 0,15 de peseta impuesto á los 100 kilogramos para el cabotaje se redujeron 0,05; y los 0,20 de peseta impuesto al mismo peso para el extranjero, se redujeron á 15 céntimos de peseta por importación y á 10 céntimos para la exportación para el extranjero.

Como tales rebajas por dicho concepto habrían de hacer nulos los ingresos para el puerto, y hasta ni siquiera ascenderían éstos á los gastos de recaudación, después de estudiado el asunto por la Dirección general de Obras públicas, y del informe de la Inspección general Administrativa de las Juntas de Obras de puertos, se expidió por el

Ministerio de Fomento un Real decreto publicado en la *Gaceta de Madrid* de 18 de Noviembre de 1911, dejando subsistente el de 2 de Diciembre de 1905 que estableció dichos arbitrios, y reduciendo únicamente á 50 céntimos de peseta por tonelada (5 por los 100 kilogramos) el arbitrio para el carbón para la navegación de cabotaje, y á 60 céntimos la tonelada de dicho producto para el extranjero, es decir, una rebaja que redujo el arbitrio á una tercera parte del anterior, y esto, en el sentido de ensayo y á reserva de la nueva modificación que después aconsejara la experiencia.

Según los datos que hemos adquirido, el impuesto anual de tales arbitrios establecidos en el puerto de Ceuta ha producido en los tres últimos años el siguiente resultado:

En el año de 1909 produjeron 20.287,25 pesetas.

En el de 1910, 25.879,30 idem.

En el de 1911, 39.331,70 idem.

Aun cuando se ve que dichos arbitrios han producido una recaudación creciente, y más particularmente desde el año 1910 al siguiente, y cuando aún no ha podido atenderse al resultado que haya producido la rebaja decretada para el carbón, según el Real decreto de 18 de Noviembre de 1911, son por ahora de escasos rendimientos dichos arbitrios, y su cuantía no puede servir de base para poder calificar al puerto de Ceuta como verdaderamente comercial.

Se hace, pues, necesario que tanto por la rapidez con que se construyan y terminen sus obras, como por el régimen comercial que en el mismo se establezca y por el apoyo que el Estado le preste, dicho puerto pueda considerarse como uno de los principales para el tráfico y la navegación, debiendo al efecto tenerse presente que en aquella región no existirá en lo sucesivo puerto que, como el de Ceuta, una vez terminadas las grandiosas obras de su proyecto, satisfaga mejor á las buenas condiciones para dicha navegación y comercio, puesto que el próximo extranjero de Gibraltar, según las noticias adquiridas, va perdiendo su potencia comercial á causa de aumentarse en el mismo sus condiciones militares y para la defensa, prescindiendo de las demás, y, según parece, por deliberado propósito del Gobierno de aquel país. No debe olvidarse tampoco que la construcción del puerto de Algeciras en nuestra Península, y el avance de sus obras habrán de contribuir á crear nuevos intereses comerciales en el mismo, relacionados con los de África, tanto españoles como extranjeros, y que para el enlace natural de unos y otros habrá de ser el de Ceuta fundamento también en lo sucesivo para el acentamiento y progreso general de nuestra riqueza.

Es de esperar que no se tarde muchos años para que en dicho puerto puedan cobrarse crecidos arbitrios, como correspondería entonces á un verdadero y gran puerto comercial.

Claro es que cuanto hemos expuesto acerca del régimen comercial del puerto de Ceuta servirá únicamente para fijar y dar á conocer el existente en la actualidad, así como las razones legales que le han producido, estimando que dicho régimen habrá de variarse, acaso radicalmente, en beneficio de nuestro interés en aquel país, una vez establecidas las nuevas bases que al efecto se hayan acordado ó se acuerden como consecuencia del tratado que se establezca entre Francia y España acerca de las respectivas acciones en el territorio de Marruecos.

TRÁFICO EN EL PUERTO DE CEUTA EN EL AÑO 1911

<i>De cabotaje...</i>	{ Importación..... 20.376 toneladas aproximadamente Exportación..... 990 —
<i>Extranjero...</i>	{ Importación..... 23.439 toneladas. Exportación..... 306 —
Importación total.....	43.815 toneladas.
Exportación total.....	1.296 —

TRÁFICO TOTAL EN EL AÑO 1910

Importación.....	30.660 toneladas.
Exportación.....	1.445 —

Es decir un aumento en el año de 1911 en la importación total de 13.155 toneladas contra una rebaja en la exportación total de 149 toneladas.

Tampoco, pues, por el tráfico existente puede considerarse hoy día al puerto de Ceuta en las condiciones correspondientes á un puerto comercial de relativa importancia.

MOVIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN EN 1911.

En dicho año entraron en el puerto de Ceuta 151 buques de guerra españoles y uno extranjero.

Los buques mercantes fueron 701 de vapor y 408 de vela españoles, y 105 de vapor y 8 de vela extranjeros.

O sea un número total de 1.260 buques españoles y 114 extranjeros, que dan un número de 1.374 ingresados en dicho año en el puerto de Ceuta.

Relativamente el número de buques es bastante superior al tráfico comercial resultante de dicha navegación, lo que indica que las necesidades actuales de dicho tráfico en el puerto son de escasa importancia, y que mientras no varíen las condiciones del mismo, y más particularmente las de aquel país, referentes al aumento y progreso de sus relaciones con la Península, no es de esperar mayor crecimiento en su comercio y su riqueza.

B. DONNET.

Las grandes velocidades en los ferrocarriles ingleses, franceses y alemanes.

Tomamos de un artículo publicado en el *Engineer* los cuadros siguientes relativos á las mayores velocidades obtenidas en 1910 por los ferrocarriles de la Gran Bretaña y del continente (1).

En Inglaterra el tren más rápido es el que circula entre Leamington y Ealing, en un trayecto de 162 kilómetros, que lo recorre en una hora y cuarenta y nueve minutos, ó sea con una velocidad de 96 kilómetros por hora.

Las mayores velocidades registradas en Inglaterra en 1910, en recorridos superiores á 80 kilómetros, son las consignadas en el siguiente cuadro:

COMPAÑÍAS	RECORRIDOS	Distancia en kilómetros.	Duración del trayecto en h. y m.	Velocidad en kilómetros por hora.
Great Western....	Paddington-Bristol.....	190,5	2,00	95,3
Great Northern....	Peterborough-King's Cross...	122,7	1,19	93,2
London & North Western.....	Willesden-Coventry.....	142,4	1,32	92,9
North Eastern.....	York-Newcastle...	129,5	1,24	92,5

(1) Sobre este mismo tema publicó un artículo la *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen* en los días 16, 19 y 23 de Agosto de 1911.

En el siguiente cuadro mencionaremos las velocidades alcanzadas en trayectos más cortos, pero que son mayores que las del cuadro anterior:

COMPAÑÍAS	RECORRIDOS	Distancia en kilómetros.	Duración del trayecto en minutos	Velocidad en kilómetros por hora.
North Eastern....	Darlington-York..	70,9	43	99,0
Great Central....	Leicester-Notttingham.....	36,2	22	99,0
Caledonian.	Forfar-Perth.....	52,3	32	97,8

En los ferrocarriles franceses, teniendo igualmente en cuenta las velocidades obtenidas en recorridos mayores de 80 kilómetros, resultan las del siguiente cuadro:

COMPAÑÍAS	RECORRIDOS	Distancia en kilómetros.	Duración del trayecto en h. y m.	Velocidad en kilómetros por hora.
Nord	París-Saint Quentin.....	154,0	1,33	99,4
Est...	París-Troyes	167,0	1,47	93,6
Orleans.....	Bordeaux-Angoulême.....	138,8	1,29	93,6

La velocidad de 99,4 kilómetros por hora del expreso París-Berlín, en el trayecto París-Saint Quentin, es en la actualidad la mayor alcanzada en los ferrocarriles europeos.

Comparando las grandes velocidades alcanzadas en los trayectos mayores á 160 kilómetros (100 millas), efectuados sin detención en Inglaterra, Francia y Alemania, se obtiene:

COMPAÑÍAS	RECORRIDOS	Distancia en kilómetros.	Duración del trayecto en h. y m.	Velocidad en kilómetros por hora.
INGLATERRA.				
Great Western..	{ Paddington-Plymouth (North Road).....	363	4,07	82,2
FRANCIA.				
État.....	{ Chartres-Thouars....	238	2,47	85,2
ALEMANIA.				
État.....	{ Berlín-Hanover.....	254	3,09	80,4

De la comparación de estos cuadros se saca en consecuencia la lentitud de los ferrocarriles alemanes administrados por el Estado, cuya gestión critica frecuentemente la prensa alemana. Como ejemplo típico puede citarse el caso del expreso París-Francfort, que el trayecto París-Nancy, ó sea una distancia de 353 kilómetros, lo efectúa en cuatro horas y catorce minutos, y el mismo tren para recorrer el trayecto Nancy-Francfor, 349 kilómetros, tarda siete horas y cuarenta y dos minutos.

Rectificación del Dr. A. Kuntzemüller.

En el núm. 17, del 26 de Agosto de 1911 (pág. 354), del *Génie Civil*, se publica un artículo titulado «Las grandes velocidades en los ferrocarriles ingleses, franceses y alemanes», que, aunque redactado en forma muy parcial, puede dar lugar á falsas interpretaciones, y por ello necesita una rectificación.