

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA 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 derecha.

## Los puertos de España en Africa.

### III

#### Los puertos francos.

En el último artículo, relativo al régimen comercial de los puertos españoles del Norte de Africa, consignamos que, según la ley de Hacienda de 18 de Mayo de 1863, se declararon puertos francos á los de Ceuta, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y del Peñón de Vélez de la Gomera, dependientes de la jurisdicción de Melilla.

Antes de seguir adelante con la reseña de los demás puertos de Africa y de sus condiciones, estimamos conveniente el establecer lo que se considera y entiende por un puerto franco.

Puede sintetizarse la definición de puerto franco diciendo que es un lugar ó recinto marítimo donde pueden importarse toda clase de mercancías, tanto nacionales como extranjeras, para exportarlas después libremente.

Es decir, que en los puertos francos se admiten y se exportan libremente todas las mercancías del mundo, sin distinción de pabellón ni de cargamento, pudiendo considerarse á dichos puertos como una prolongación del territorio de todos los países del globo, sustrayéndose todas las mercancías á la vigilancia de las Aduanas, y pudiendo además, dentro de su zona, manipularse y transformarse las mismas, sin previas formalidades ni pago de derechos, interin no se introduzcan al interior del país para su venta ó consumo.

#### Depósitos comerciales.

No deben confundirse los puertos francos con los depósitos comerciales. En los primeros existe ó debe existir libertad absoluta, y en los segundos es relativa.

En el puerto franco el comerciante tiene las mercancías á su disposición, y en el depósito comercial (como en el que existe en el puerto de Barcelona, por ejemplo), existe la intervención y vigilancia de la Aduana, á la que debe darse cuenta, y comprobarse por ella el peso, valor y medida, cabida, marca y número de las mercancías, las que tienen, sin embargo, las ventajas de poderse almacenar, transformarse y manipularse, para su mejora, en el depó-

sito comercial, lo cual no puede realizarse en los simples depósitos, en los muelles cubiertos ó descubiertos, de un puerto.

Sin embargo, los puertos francos que tienen el carácter de libertad absoluta para las mercancías que ingresan ó salen en los mismos, no suelen en la práctica ser completos para todas ellas, y esto tanto en los puertos españoles como en los extranjeros.

Y al efecto citaremos los de nuestro país, clasificados como de carácter de puertos francos, y los principales del extranjero, á los que también se les ha asignado la repetida condición.

#### Los puertos francos españoles.

Ya hemos visto que los clasificados con dicho carácter, existentes en la costa Norte de África, no tienen concedida la total franquicia de importación y exportación de todos los productos de dichos puertos ó de su territorio.

Según la ley, al principio citada, pueden entrar libremente en dichos puertos todos los géneros, frutos y efectos; mas no pueden exportar en iguales condiciones de libertad más que el pescado fresco ó salado en el de Ceuta, y además los productos agrícolas del campo de Melilla, y de ningún modo pueden exportar libremente los productos industriales, que habrán de pagar derechos al llegar y admitirse en la Península.

Además de los citados puertos africanos existen otros puertos francos, ó llamados así, en nuestra provincia de Canarias. Por Real decreto de 11 de Julio de 1852, ampliado por la ley de 10 de Junio de 1770, confirmada por otra ley de 6 de Marzo de 1900, se declararon puertos francos: los de Santa Cruz de Tenerife, Orotava (de la isla de Tenerife), el de la ciudad real de las Palmas (de la Gran Canaria), el de Santa Cruz de la Palma (de la isla de la Palma), el de Arrecife (de la isla de Lanzarote), el puerto de Cabras (en la isla de Fuerteventura) y el de San Sebastián (en la isla de la Gomera).

Con arreglo á las citadas disposiciones, se hallan libres de todo derecho é impuesto todas las mercancías que se importan ó exportan en los expresados puertos de Canarias, á excepción de las que se mencionan en el art. 2.º de la enunciada ley de 6 de Marzo de 1900 (que son por cierto en crecido número), y las cuales abonan al Estado un arbitrio ó cuota que especifica el art. 3.º de la misma ley.

Resulta, pues, que los citados puertos de Canarias, que

son los principales de aquella provincia, á pesar de haber sido declarados con el título de puertos francos, no disfruta ninguno de total franquicia, percibiendo el Estado arbitrios por artículos de gran consumo, hallándose además facultado el Gobierno para arrendar la percepción de dichos impuestos, y produciendo ingresos tal arrendamiento hasta la cantidad de 2 millones de pesetas, que figuran por dicho concepto en los presupuestos de ingresos del Estado.

No hace muchos años se reclamó de los Ministerios de Hacienda y de Fomento, por parte de varios Centros de importancia de Barcelona, que se estableciese una zona *neutral* en el puerto de dicha capital, para que en ella pudiesen ingresar y salir las mercancías libremente, dándose á dicha zona el carácter de puerto franco. Dicho expediente se tramitó, en primer lugar, en el Ministerio de Fomento, informándose, en parte, favorablemente por dicho Departamento, y después por la Dirección general de Aduanas, la que, por cierto hizo una brillante y notable información sobre el particular, quedando, en definitiva, sin resolverse el asunto, y el expediente en el Ministerio de Hacienda sin resolución definitiva alguna, por oponerse al establecimiento de dicha zona neutral los productores de trigo de ambas Castillas.

#### Principales puertos francos del extranjero.

El de *Hamburgo* se halla dividido en cuatro partes, con régimen comercial distinto; de recinto ó puerto franco; puerto general de régimen ordinario; el de depósitos comerciales (análogo al que existe en Barcelona), y el de admisiones temporales. Únicamente en el primero entran y salen las mercancías sin traba alguna, limitándose la Aduana á la vigilancia exterior, que se efectúa por el Gran Canal, en el que tiene un muelle de puerto franco. A la entrada, como á la salida, en dicho recinto todas las mercancías son consideradas como de origen y naturaleza extranjera.

En *Bremen*, segunda ciudad marítima de Alemania, existe puerto franco, y lo fué en totalidad desde el año de 1856 hasta el de 1899, en el cual se estableció en dicho puerto únicamente una zona franca de 90 hectáreas, habiendo aumentado después hasta más del doble el importe de los productos de su tráfico de importación y exportación, no tan sólo por la sucesiva y creciente expansión del comercio alemán, sino más particularmente por el movimiento del recinto libre del puerto.

La ciudad de *Lubeck*, aun cuando no es de tanta importancia comercial como las alemanas antes citadas, es considerado, sin embargo, su puerto como de los de más tráfico y movimiento en el mar Báltico, gozando el mismo de franquicia limitada, es decir, verificándose la libre introducción y salida de las mercancías, en un solo recinto ó zona del expresado puerto.

En *Copenhague* y su puerto es donde puede decirse que existe el puerto verdaderamente franco, es decir, en el cual se verifica la entrada y salida de todos los productos con total franquicia. Dicho puerto es de gran importancia comercial, y por el mismo se verifica más de la mitad del tráfico de Dinamarca. Dicho puerto franco tiene cuatro dársenas, y se halla situado al Norte de la ciudad. Su comercio de tránsito y depósito crece en grandiosas proporciones desde el año de 1894, en cuyo año se esta-

bleció dicho puerto con el expresado carácter, pudiéndose asegurar que, á partir de dicha fecha, se constituyó en dicha capital la metrópoli del Báltico, si así puede decirse. En dicho puerto no existen trabas de ningún género, limitándose la Aduana á vigilar el exterior del puerto. Los buques extranjeros pueden cargar y descargar y transbordar sus cargamentos con toda libertad.

Las primeras materias son manipuladas en numerosos talleres antes de su exportación al extranjero, sin gastos ni intervención de la Aduana. No se pagan derechos de tonelaje, sino tan sólo derechos de muelle de 2,25 peniques por tonelada, siendo dicho puerto de los más baratos del mundo.

Tanto en *Copenhague* como en *Hamburgo*, existe prohibición absoluta de permanecer en la zona libre de dichos puertos durante la noche, y no puede en el primero adquirirse la propiedad de los terrenos, únicamente pueden arrendarlos.

En *Génova*, primer puerto comercial de Italia, existe también una zona ó depósito franco, instalándose en ella las mercancías como si fuese dicho puerto un territorio extranjero, pudiendo ser objeto de manipulaciones, cambiar de envase, mezclarse, cribarse, etc., y pudiendo re-exportarse como si hubieran permanecido á bordo de un buque, y no satisfaciendo más retribución que la del alquiler de los almacenes. Existe, sin embargo, en dicho puerto, restricciones opuestas al carácter de puerto franco, pues se halla prohibida la entrada en el mismo de las mercancías procedentes de países que no tengan concertados tratados de comercio con Italia.

*Liorna* fué un gran puerto franco, pero también sirvió de depósito al contrabando.

El puerto de *Venecia* tuvo franquicia absoluta; pero asimilados todos sus productos á los extranjeros y aislada dicha ciudad del resto del país, se hallan en decadencia sus manufacturas y su comercio.

*Trieste*, puerto principal de Austria-Hungría, fué puerto franco hasta el año de 1891, en el cual fué sustituido su régimen por el de un amplio depósito comercial.

En *Inglaterra*, en cuyo país prepondera el librecambio, son escasos los productos gravados con derechos arancelarios, y por ello no se han establecido puertos francos, sino grandes depósitos comerciales.

En *Rusia* se ha establecido hace pocos años un puerto franco en Kola, en las costas del mar Blanco.

Debe mencionarse, por la especialidad del caso, la franquicia establecida en una zona neutral, en la frontera franco-helvética, en el país de Gex y en la Alta Saboya, en virtud de los tratados de 1815 y 1860.

En dichos territorios puede comerciarse libremente con todos los países y son considerados como extranjeros todos sus productos.

En *Francia* se establecieron en el siglo XVIII los puertos francos de *Marsella* y de *Dunkerque*, pero la Convención los suprimió en Diciembre de 1794, fundándose en que violaban los grandes principios de unidad, libertad é igualdad y en que la franquicia favorecía en Marsella el comercio de los productos de Levante, y se reemplazó dicha franquicia con el establecimiento de un depósito de comercio, dictándose, por último, en Septiembre de 1817 un decreto derogando la legislación sobre puertos francos de Francia.

En la actualidad, sin embargo, existen corrientes en

dicho país favorables al restablecimiento de las antiguas franquicias, en una parte al menos del puerto de Marsella, y el Havre y Burdeos reclaman también un recinto ó zona franca para los productos de su comercio y del exterior.

Como resumen de lo expuesto se deduce: que tanto en los puertos francos de España, como extranjeros, las franquicias establecidas son limitadas en los españoles y en algunos de Europa, y que en estos últimos, si bien existen zonas ó partes de los puertos con libertad completa de importación y de exportación, y de transformación de las mercancías (especialmente en Copenhague y en Hamburgo), existen también zonas ó recintos intervenidos por la Aduana, y otras zonas en las que se somete el comercio y la navegación á varias formalidades y á pagar por su tráfico y movimiento de toda clase.

Es decir, que no se ha considerado siempre conveniente, tanto en nuestro país como en el extranjero, que exista la totalidad de un puerto con ilimitada libertad de tráfico y comercio, siendo más frecuente el establecimiento de limitadas zonas neutrales y de depósitos mercantiles como el de Barcelona, que la concesión de la franquicia total, por muchos preconizada, y hasta disponer que varios puertos, como el de Marsella, que tuvieron el carácter de francos, dejaran de serlo.

Por otra parte, se facilita el contrabando en los puertos de régimen franco absoluto, perdiendo con ello los intereses de la Hacienda, no siendo, sin embargo, el fraude causa bastante para prescindir del auxilio que prestan al comercio y á la industria la existencia de limitadas franquicias en los puertos.

Y aun los puertos que, como los nuestros de Canarias, tienen franquicia relativa para las mercancías, y por ello á partir del decreto de Bravo Murillo de 11 de Julio de 1852 que las estableció, el comercio y la producción han aumentado en aquellas islas, se convierten éstas por dicho régimen en territorios casi extranjeros, debilitándose en parte los enlaces con la Metrópoli y acrecentándose en ellas los intereses de otros países en grado superior á los nuestros, á no ser los producidos por causa del contrabando.

Esta última citada causa fué una de las principales que se tuvo en cuenta para que fracasara el puerto franco de Cádiz en el año de 1831, el cual quedó abolido con tal carácter por decreto de Fernando VII.

Tales consideraciones abonan la conveniencia de estudiar en cada caso la situación de los puertos más ó menos lejanos de la Metrópoli, su clase de comercio, la influencia de éste en relación con las generales del país á que pertenezca y la mayor ó menor necesidad de favorecer á determinadas localidades (como ha sucedido al ocuparse del régimen comercial más conveniente para nuestros puertos en el Norte de Africa), y para que como resultado de dicho estudio pueda ó no aconsejarse el establecimiento de mayores ó menores franquicias para su respectivo tráfico y comercio.

Tales estudios debieron hacerse al dictarse la ley de Hacienda de 1863, que declaró puertos francos á los de Melilla, Chafarinas, Ceuta, Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera, pero con limitadas franquicias, más extensas, sin embargo, para el de Melilla que para los demás.

Y análogo estudio se hizo particularmente para el puerto de Ceuta, al tratarse del régimen comercial más conveniente para el mismo, de que nos ocupamos en el artículo anterior, que produjo el Real decreto de 2 de Noviembre de 1905, dictado por el Ministro de Fomento Sr. Conde de Romanones (*Gaceta* de 13 del mismo mes), por el cual se estableció el expresado régimen actual para dicho puerto y se crearon los arbitrios para sus obras.

B. DONNET.

## CONCLUSIONES

**adoptadas en el VI Congreso de la Asociación Internacional para el ensayo de materiales, celebrado en New-York durante los días 2 al 7 de Septiembre de 1912.**

### CONCLUSIONES GENERALES

El VI Congreso ha visto con satisfacción que el llamamiento hecho por el V Congreso á los Gobiernos y á la Industria, ha dado resultados satisfactorios. Teniendo en cuenta la importancia creciente de los trabajos de la Asociación para todos los productores y consumidores, así como para la seguridad pública, y considerando la necesidad urgente de aumentar los medios financieros de la Asociación, el Congreso autoriza al Comité directivo para llamar la atención de los Gobiernos y de la Industria haciéndoles ver la importancia de los trabajos de la Asociación y la necesidad que ésta tiene de una ayuda más eficaz.

\* \*

*Modificación de los Estatutos* —La Sección 5.<sup>a</sup> debe completarse como sigue: «Mediante el pago de 375 francos, todo miembro se convierte en miembro vitalicio y queda dispensado de abonar cualquier cuota ulterior».

Sección 8.<sup>a</sup> en el 7: «El Comité director escogera sus dos Vicepresidentes entre sus miembros». (La palabra *dos* debe borrarse.)

\* \*

El Congreso decide que el VII Congreso tendrá lugar en San Petersburgo en 1915.

\* \*

El Congreso nombra al Excmo. Sr. Profesor N. Belebubsky, de San Petersburgo, Presidente de la Asociación internacional.

\* \*

El Congreso queda enterado del nombramiento del Profesor H. M. Howe, como miembro vitalicio del Comité directivo.

\* \*

El Comité directivo informa al Congreso, que se ha visto obligado, en vista de los gastos cada vez más grandes de la Asociación, á elevar la cuota anual de 10 francos á 20 francos.

### CONCLUSIONES TÉCNICAS

*Prescripciones internacionales para la recepción del hierro y el acero.*

Teniendo en cuenta las dificultades con que se lucha para fijar las prescripciones internacionales, el VI Congreso internacional recomienda al Comité director que amplíe el mandato dado á las