

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:  
Calle del Carmen, núm. 29, principal.  
Teléfono núm. 2.549.



VENTA DE EJEMPLARES:  
Ministerio de la Gobernación, planta baja.  
Número suelto, 0,50.

# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte Oficial:

#### Presidencia del Consejo de Ministros:

*Real decreto disponiendo que por los Delegados de Hacienda se proceda á la revisión de los expedientes de caducidad de concesiones mineras incoado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.º de la Ley de 29 de Diciembre de 1910, siempre que haya existido reclamación ó protesta por parte de los concesionarios de las minas caducadas.—Páginas 621 y 622.*

*Otro resolviendo el expediente y autos de competencia suscitada entre el Goberna-*

*dor civil de Almería y el Jefe de instrucción de Huércal Overa.—Páginas 622 y 623.*

#### Ministerio de Marina:

*Real decreto aprobando, con carácter provisional, la plantilla que se publica para el Cuerpo de Ingenieros de la Armada.—Página 623.*

*Otro concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, libre de gastos, á D. Roberto Soto Maldonado.—Páginas 623 y 624.*

#### Ministerio de Fomento:

*Real orden relativa á la revisión de tarifas de cada puerto para los arbitrios y servicios establecidos en cada uno.—Páginas 624 á 632.*

#### Administración Central:

**HACIENDA.**—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—*Señalamiento de pagos y entrega de valores.—Página 632.*

**FOMENTO.**—Dirección General de Obras Públicas.—Servicio Central Hidráulico.—*Rectificación á la información pública sobre el proyecto de restauración del pantano Cornalvo, publicada en la GACETA del 11 del actual.—Página 632.*

**ANEXO 1.º—BOLSA.**—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—OPOSICIONES. SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS OFICIALES del Banco Español de Crédito y Banco de España.

**ANEXO 2.º—EDICTOS.**

**ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.**—SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO.—*Pliegos 49, 50, 51 y 52.*

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.)  
S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia y  
SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes Don Jaime, Doña Beatriz y Doña María Cristina, continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutaban las demás personas de la Augusta Real Familia.

### REALES DECRETOS

A propuesta del Presidente del Consejo de Ministros y de acuerdo con éste,  
Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se procederá por los Delegados de Hacienda á la revisión de los expedientes de caducidad de concesiones mineras, incoados en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.º de la Ley de 29 de Diciembre de 1910, siempre que haya existido reclamación ó protesta por parte de los concesionarios de las minas caducadas.

Los Gobernadores civiles procederán á la revisión de los acuerdos de declaración de terreno franco y registrable en los expedientes á que se refiere el párrafo anterior y también de los expedientes de denuncia ó registro con aquel motivo incoados.

Los expedientes en vía de apelación y

los acordados en segunda instancia, se revisarán por la Autoridad administrativa que deba conocer ó haya conocido de ellos en dicho grado.

Art. 2.º Para el cumplimiento del artículo anterior, se declaran desde luego en suspenso los expedientes de caducidad de concesiones mineras que se hallen en tramitación, por haberse interpuesto en ellos protesta ó reclamación por parte de los interesados, y también las declaraciones de franco y registrable de los terrenos á que dicha clase de expedientes hubiera dado lugar y los de denuncia ó nuevo registro hecho sobre tales terrenos.

Art. 3.º En los expedientes sujetos á revisión se concederá á los interesados un plazo de dos meses para aportar las justificaciones y para alegar lo que estimen conveniente en defensa de sus derechos.

En el expediente de revisión se harán las declaraciones que correspondan, confirmando las resoluciones dictadas cuando proceda, y revocándolas siempre que no se hubiesen cumplido las disposiciones vigentes de la Ley de 29 de Diciembre de 1910, del Reglamento para su ejecución de 23 de Mayo de 1911 y de la circular de la Dirección General de Contribuciones de 8 de Junio siguiente, sin perjuicio de las responsabilidades á que hubiese lugar para los funcionarios que hubieren intervenido en el expediente.

Art. 4.º Cuando se acordare dejar sin efecto la declaración de caducidad se pa-

sará por el Delegado de Hacienda copia del acuerdo al Gobernador civil de la provincia respectiva, á fin de que produzca los efectos á que hubiere lugar. Los acuerdos que se dictaren por virtud de las disposiciones precedentes, se notificarán á los interesados para que puedan entablar los recursos legales, quedando en todo caso á salvo sus acciones civiles sin responsabilidad alguna para el Estado.

Art. 5.º Las concesiones mineras que hayan sido caducadas y que á la publicación de este Real decreto no hubiesen sido objeto de denuncia, podrán ser adquiridas por sus antiguos poseedores, siempre y cuando hagan efectivos los descubiertos que por cuotas, apremios y recargos hayan contraído, ejercitando el derecho de liberación en el plazo de dos meses.

Art. 6.º En lo sucesivo será requisito previo para declarar la caducidad de las minas por falta de pago del canon anual, hacer la notificación del descubierto á los dueños de las minas en el mes de Noviembre de cada año.

Si el dueño de la concesión tiene registrado su domicilio, la notificación se hará por medio de los Alcaldes del sitio de la vecindad, y si no consta el domicilio en el expediente, la notificación se hará por medio del *Boletín Oficial* de la provincia.

Dichas notificaciones han de estar hechas antes del 30 de Noviembre, para que

el dueño de la concesión pueda satisfacer los descubiertos en el mes de Diciembre para pagar el cánon minero del año.

Dado en San Sebastián á once de Septiembre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,  
José Canalejas.

En el expediente y autos de competencia suscitada entre el Gobernador de Almería y el Juez de instrucción de Huerca Overa, de los cuales resulta:

Que el Procurador D. Isidro Mena, en nombre de Jacinto Rodríguez, como marido de Isabel Agulla Sánchez, presentó en el referido Juzgado una querrela contra D. Adrián Campos, en la que con referencia á un acta notarial que se acompañaba, expone respecto de cierto expediente de apremio seguido contra la expresada Isabel Agulla por débitos al Pósito de Arboleas:

Que el expediente se instruye contra Isabel Agulla, por considerarla heredera del difunto Alfonso Agulla, pero sin acreditar dentro de ese expediente el carácter de heredera que aquélla pudiera tener respecto de su padre;

Que la responsabilidad que se trata de hacer efectiva respecto de Isabel Agulla, dimana de la declaración que se hizo en contra de Alfonso Agulla de responsable subsidiario por su carácter de Concejal;

Que no se ha hecho excusión de bienes en los de Isabel Agulla, porque según el Agente, aunque él fué quien practicó el embargo, no sabe si aquélla tenía muebles y semovientes y frutos, porque no fué á su casa por considerar que no se podía hacer efectiva la deuda en muebles de poca importancia que se perseguía, cuando en la notificación de subasta que se dejaba presentada hace constar todo lo contrario al expresar que se hizo negativa en lo que se refería á muebles y semovientes, por lo que, dadas las manifestaciones que en el acta notarial hace el Agente, no puede dudarse de la falsedad de la cédula;

Que no se concedió plazo alguno á Isabel Agulla para que aceptase ó repudiase la herencia de su padre, y que sin acreditar su carácter de heredera, que no lo es, pues ha renunciado la herencia, se tramitó el expediente en contra suya;

Que en el expresado expediente de apremio se supone falsamente al folio 2.º una notificación, pues en la cédula de la que se intenta figurar como hecha á Juan Jiménez Mármol, ni aparece la firma de éste ni la de los dos testigos que se quería figurasen como tales;

Que al folio 3.º hay una providencia de la Alcaldía de Arboleas para autorizar la entrada en el domicilio del deudor, sin firma alguna, y en el mismo folio una

supuesta notificación al interesado, que tampoco firma;

Que al folio 4.º, en una diligencia de embargo, haciendo constar que al deudor José Jiménez Mármol no se le encontraron bienes muebles, no firman ni el deudor ni el depositario, ni los testigos, y si únicamente el Agente, sin que tampoco quepa duda de la falsedad cometida en este caso, la cual se realizó por un funcionario público, suponiendo en esa diligencia la intervención de personas que no la tuvieron y como medio único de declarar la insolvencia de José Jiménez Mármol y la responsabilidad subsidiaria de Alfonso Agulla, para de este modo proceder contra su hija;

Que al folio 12 hay otra notificación al depositario Alfonso Gilabert, sin la firma de éste;

Que al 13 hay otra diligencia negativa de embargo, que sólo firma el Agente y dos testigos, haciendo constar que no se le encuentran bienes muebles;

Que al folio 16 hay un decreto del Jefe de la Sección de Pósitos en que declara responsables del importe del principal, creces y costas del expediente á los Concejales que formaron la Corporación en la época de que procede el préstamo, siendo los deudores declarados insolventes, según expresó en aquel acto el señor Campoy, Ginés Robles Gómez, José Jiménez Jiménez Mármol (así dice la querrela) y Ramón Castellano García, lo cual constituye nueva falsedad, puesto que para declarar esta responsabilidad se presume una declaración de insolvencia que no se ha hecho, según el resultado del expediente que acredita dicha acta; y

Que en ese expediente no aparece diligencia ninguna de embargo respecto de Isabel Agulla, y si únicamente, según el número 10 del acta, á los folios 19 y 21, un mandamiento al Registrador de la Propiedad para que anotase el embargo de bienes de aquélla, en lo que hay otro delito de falsedad, porque no puede expedirse el mandamiento sin practicar el embargo, y falsamente se supone practicado éste para expedir aquél.

Aduce el declarante que todos y cada uno de los extremos consignados son constitutivos del delito de falsedad previsto y penado en el artículo 314 del Código Penal, de los cuales es responsable directamente el Agente ejecutivo don Adrián Campoy.

Que admitida la querrela, incoado sumario y hallándose éste en tramitación, el Gobernador de Almería, á petición del Jefe de la Sección de Pósitos de la provincia y de conformidad con la Comisión provincial, requirió de inhibición al Juzgado, citando el artículo 34 y 35 del Real decreto de 24 de Diciembre de 1909, 41 y 42 de la Instrucción de 26 de Abril de 1900 y el Real decreto de 8 de Septiembre de 1887, y fundándose:

En que la causa que se sigue á don

Adrián Campoy es en concepto de Agente ejecutivo del Pósito de Arboleas y por supuestos defectos en el expediente seguido contra un deudor, por lo que es evidente que corresponde á la Administración determinar si se ajustó á las atribuciones que su carácter le confería ó se excedió de ellas, y que la resolución de este punto no puede menos de influir en el fallo que en su día hubieren de dictar los Tribunales, existiendo, por tanto, una cuestión previa que debe decidirse por la Autoridad administrativa.

Que substanciado el incidente de competencia, el Juez dictó auto en que sostuvo su jurisdicción, aduciendo:

Que los hechos que dieron origen á la causa revisten los caracteres del delito de falsedad definido y penado en el artículo 314 del Código, y no defectos en expediente de apremio administrativo, puesto que entre otros particulares se persigue que en un expediente de esta índole el Agente D. Adrián Campoy había simulado notificaciones, requerimientos y embargos, y, por tanto, el conocimiento de estos hechos corresponde exclusivamente á los Tribunales, con arreglo al artículo 78 de la Constitución, sin que exista cuestión alguna previa que deba ser resuelta por la Administración, conforme, entre otros, á los Reales decretos que cita, y

Que en la cuestión de que se trata no concurre el particular de tratarse de alguno de los dos casos que se exceptúan del particular, que de suscitar competencias en los juicios criminales establece el artículo 3.º del Real decreto de 8 de Septiembre de 1887.

Que el Gobernador, de conformidad con lo nuevamente informado por la Comisión provincial, insistió en el requerimiento, resultando de lo expuesto el presente conflicto, que ha seguido sus trámites:

Visto el artículo 34 del Real decreto de 24 de Diciembre de 1909, que dice:

«A los efectos de la recaudación de los créditos de los Pósitos se considerará al Delegado Regio y á los Jefes de las Secciones provinciales con las mismas facultades que la Instrucción de apremios de 26 de Abril de 1909 concede, respectivamente, al Ministro de Hacienda y Director del Tesoro Público y al Delegado y Tesorero de Hacienda de la provincia»:

Visto el artículo 35 del mismo Real decreto, con arreglo al que:

«Los Agentes ejecutivos instruirán los expedientes de apremio conforme á las disposiciones de la mencionada Instrucción y tendrán las propias atribuciones y facultades que en éste se les conceden, con las variaciones contenidas en este Real decreto»:

Visto el artículo 42 de la Instrucción de 26 de Abril de 1900, que dice:

«El procedimiento á que se refiere el artículo anterior será exclusivamente ad-

ministrativo, siendo, por tanto, privativa la competencia de la Administración para entender y resolver en todas las incidencias de aquél, sin que los Tribunales ordinarios puedan admitir demanda alguna en esta materia, á menos que se justifique haberse agotado la vía gubernativa ó que la Administración ha reservado el conocimiento del asunto á la jurisdicción ordinaria»:

Visto el capítulo 13, titulado «De las disposiciones penales», de dicha Instrucción:

Visto el artículo 314 del Código Penal que establece las penas en que incurre el funcionario público que, abusando de su oficio, cometiese falsedad de alguno de los modos que en el mencionado artículo se expresan:

Visto el artículo 3.º del Real decreto de 8 de Septiembre de 1887, que prohíbe á los Gobernadores suscitar contiendas de competencia en los juicios criminales, á no ser que el castigo del delito ó falta haya sido reservado por la Ley á los funcionarios de la Administración, ó cuando, en virtud de la misma Ley, deba decidirse por la Autoridad administrativa alguna cuestión previa de la cual dependa el fallo que los Tribunales ordinarios ó especiales hayan de pronunciar:

Considerando:

1.º Que la presente cuestión de competencia se ha suscitado con motivo del sumario incoado en el Juzgado de instrucción de Huércal Overa, á virtud de querrela presentada contra el Agente ejecutivo D. Adrián Campoy.

2.º Que todo cuanto se refiere á la procedencia de haber dirigido el procedimiento de apremio contra Isabel Aguilera y de haber embargado bienes inmuebles de su propiedad, así como á la falta de solemnidades en las diligencias del expediente de apremio, constituye materia administrativa en que corresponde entender á los funcionarios de la Administración para aplicar el castigo en que, caso de infracción legal, haya incurrido el responsable de ella, á no ser que entendiendo los funcionarios á quienes correspondiera conocer del asunto que los hechos exceden de falta administrativa y revisten caracteres de delito, pasen los antecedentes á los Tribunales de justicia.

3.º Que todo lo relativo á si en el expediente se han supuesto diligencias que no se practicaron ó se ha faltado á la verdad respecto de la forma en que aparecen practicadas, ó en la cédula á que se refiere la querrela, corresponde á los Tribunales ordinarios averiguarlo, y en su caso, castigarlo, por ser de su exclusiva competencia el conocimiento de los delitos de falsedad, respecto de los cuales no tiene la Administración que resolver ninguna cuestión previa de la cual pueda depender el fallo que en su día hayan de dictar los Tribunales; y

4.º Que por tanto se está, respecto de

alguno de los particulares á que se refiere la querrela presentada contra D. Adrián Campoy, en uno de los dos casos en que por excepción pueden los Gobernadores suscitar contiendas de competencia en los juicios criminales, y no se está respecto de otros particulares de la misma querrela en ninguno de los dos casos en que pueden efectuarlo.

Conformándome con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en decidir esta competencia á favor de la Administración, respecto de los particulares á que se refiere el Considerando segundo de esta resolución, y que no ha debido suscitarse, respecto de los particulares á que se refiere el Considerando tercero.

Dado en San Sebastián á once de Septiembre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,  
José Canalejas.

## MINISTERIO DE MARINA

### EXPOSICIÓN

SEÑOR: Uno de los Cuerpos patentados de que debe constar la Marina es el de Ingenieros de la Armada, á tenor del artículo 1.º de la ley de 12 de Junio de 1909, Cuerpo que ha de ser reconstituido por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, según el párrafo segundo del artículo 4.º de la misma ley. Dictóse á este fin el Real decreto de 1.º de Agosto de 1910, estableciendo las necesarias instrucciones para que un cierto número de Tenientes y Alféreces de Navío pasaran á estudiar al extranjero, de análoga manera á lo ocurrido en el año 1849.

Y habiendo terminado su carrera los Oficiales alumnos que constituyen la primera convocatoria, ha llegado el momento de proponer la plantilla que con carácter provisional ha de constituir el citado Cuerpo de Ingenieros de la Armada, sin olvidar el estado de derecho que para el personal actual crearon los Reales decretos de 1.º de Octubre de 1901 y 22 de Octubre de 1902, y sin perjuicio también de las modificaciones que imponga el nuevo Reglamento cuando sea aprobado y la práctica enseñe si quedan cubiertos los servicios encomendados al personal de este Cuerpo en las múltiples atenciones que imponga la reconstitución de la nueva escuadra.

En virtud de lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de presentar á la aprobación de V. M. el adjunto Real decreto.

Madrid, 7 de Septiembre de 1912.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,  
José Pidal.

### REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba con carácter provisional la siguiente plantilla para el Cuerpo de Ingenieros de la Armada:

Inspector general, uno.

Ingenieros Inspectores de primera clase, dos.

Ingenieros Inspectores de segunda clase, ocho.

Ingenieros Jefes de primera clase, 10.

Ingenieros Jefes de segunda clase, 10.

Ingenieros primeros, 20.

Art. 2.º Dado el estado de derecho creado por los Reales decretos de 1.º de Octubre de 1901 y 22 de Octubre de 1902, se conserva al personal que formaba parte de este Cuerpo en el año de 1885 el escalafón entonces vigente, y, por lo tanto, serán cuatro los Ingenieros Inspectores de primera clase, en vez de los dos que fija el artículo 1.º, y regirán en lo sucesivo para los de nuevo ingreso. Una vez extinguido el referido personal en el empleo de Ingeniero Jefe de primera clase, ascenderá uno de los de nuevo ingreso á Ingeniero Inspector de segunda clase, caso de tener las condiciones requeridas para el ascenso; se irán amortizando las dos que resulten de más de Ingeniero Inspector de primera; y al par que se vayan amortizando éstas, se irán aumentando otras tantas de Ingeniero Inspector de segunda, hasta completar las ocho de plantilla, en tal forma que resulte siempre 10 el número de plazas en los dos empleos.

Art. 3.º Los Oficiales del Cuerpo General que terminados los estudios ingresen como Ingenieros primeros, serán escalafonados con la antigüedad de la fecha en que sean alta como tales Ingenieros primeros y por el orden de la que tuvieren en el Cuerpo de que proceden.

Para los primeros ascensos dentro ya del Cuerpo de Ingenieros, y á consecuencia de la organización actual, se considerará que llenan las condiciones reglamentarias aquellos que, en el Cuerpo de su procedencia, tengan cumplidos dos años por lo menos de tiempo de servicio en el empleo de Teniente de Navío; aquellos á quienes falte tiempo de servicio lo completarán, en parte ó en todo, en su nuevo empleo de Ingeniero primero.

Dado en San Sebastián á ocho de Septiembre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Marina,  
José Pidal.

### REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo

blanco y libre de gastos, á D. Roberto Soto Maldonado, por sus especiales servicios prestados á la Marina.

Dado en San Sebastián á ocho de Septiembre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Marina,  
José Pidal.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: La ley de 7 de Julio de 1911 establece en su artículo 8.º que el Ministro de Fomento procederá á la revisión de las tarifas de cada puerto para los arbitrios y servicios establecidos á fin de evitar las desigualdades que resulten en beneficio de alguno con perjuicio de los demás.

Para llevar á efecto tan importante reforma, por lo que respecta á los puertos que están á cargo de Juntas de Obras, se hace necesario determinar el procedimiento más conveniente fijando las bases correspondientes.

La revisión de las tarifas establecidas en cada puerto, no ha de limitarse exclusivamente á «evitar las desigualdades que resulten en beneficio de alguno con perjuicio de los demás», como literalmente previene el citado artículo de la ley de 7 de Julio de 1911, sino que ha de servir para dotar á cada puerto de los ingresos locales que á su tráfico corresponden, á fin de allegar los recursos necesarios para la construcción, conservación y explotación de las obras que en él se ejecuten.

Según el artículo 4.º de la ley general de Obras Públicas, y el 25 de la ley de Puertos, el Estado costea los puertos de interés general, con arreglo á las cantidades que para este servicio se consignen en los presupuestos generales, y á las que incluyan en los suyos respectivos las Diputaciones y los Ayuntamientos, cuando estas Corporaciones quieran contribuir á las de dichos puertos; pero añade el artículo 26 de la última de dichas leyes que el Gobierno podrá costear las obras de los puertos, estableciendo impuestos especiales en la respectiva localidad, con exclusiva aplicación á las propias obras, é independientes del presupuesto general del Estado.

Se ha hecho uso de esta facultad discrecional de la Administración sin criterio fijo, tanto respecto á los arbitrios generales sobre la carga y descarga de mercancías, como á los especiales de atraque, ocupación de superficie de los muelles, depósitos, uso de vías férreas y de grúas, y demás arbitrios relativos á los servicios de explotación; limitándose el Gobierno á sancionar las tarifas propuestas por las Juntas sin justificación alguna.

La facultad discrecional de la Administración para establecer arbitrios locales con destino á las obras de puertos, está limitada por el artículo 11 de la ley de 20 de Marzo de 1900, que á la letra dice:

«Las cuotas de las tarifas que tienen establecidas ó que en lo sucesivo establezcan las Juntas provinciales de obras de puerto, no podrán exceder en ningún caso del 50 por 100 de las que se señalen para el impuesto de transportes.

»Subsistirán, sin embargo, en toda su integridad y cuantía los arbitrios que actualmente perciben las Juntas que hayan emitido ó emitan con autorización del Gobierno empréstitos con la garantía de aquéllos, los que continuarán cobrándose hasta la completa terminación de las obras y de la amortización de dichos empréstitos.»

Ha suscitado algunas dudas la aplicación del artículo que acaba de citarse á las mercancías declaradas por disposiciones posteriores exentas del impuesto de transportes para el Tesoro, en razón á haberse pretendido que, *ipso facto*, quedaban también exentas del arbitrio establecido para las obras de puertos.

Por Reales órdenes de 13 de Abril y 6 de Agosto de 1904 y 7 de Febrero y 15 de Septiembre de 1911, el Ministerio de Hacienda ha declarado repetidamente que los arbitrios para las obras de puertos son independientes del impuesto de transportes para el Tesoro, é igual doctrina establece el artículo 118 del Reglamento de 27 de Mayo de 1910 para el cumplimiento de la ley de Protección á las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de Junio de 1909, que dice literalmente:

«La exención del impuesto de transportes no afectará á los arbitrios que cobren algunas Juntas de puertos sobre dicho impuesto, que continuarán percibiéndolo en la misma forma que lo hacen actualmente.»

Es de suponer que no ofrecerá dudas en lo sucesivo la aplicación del artículo 11 de la ley de 20 de Marzo de 1900, en el sentido consignado en el Reglamento de 27 de Mayo de 1910, y con arreglo al criterio constantemente sustentado por el Ministerio de Hacienda, cuya autoridad en la materia es indiscutible, por ser el que administra el impuesto de transportes, al que podría afectar el recargo para las obras de puertos.

Por tanto, pueden considerarse como bases para el establecimiento de arbitrios locales con destino á obras de puertos las siguientes:

1.ª La potestad del Gobierno para establecer arbitrios locales con destino á obras de puertos que le confiere el artículo 26 de la ley de Puertos; sólo está limitada por la condición de aplicar el producto de los arbitrios á las propias obras.

2.ª Las cuotas de los arbitrios que constituyan un recargo al impuesto de transportes, establecido por la ley de 20 de Marzo de 1900, no podrán exceder del 50 por 100 de las tarifas de dicho impuesto para el Tesoro, excepto en los puertos que hayan emitido ó emitan empréstitos, para los cuales subsistirán las tarifas vigentes á la publicación de la Ley.

3.ª Además del recargo sobre el impuesto de transportes, el Gobierno podrá establecer en cada puerto arbitrios especiales, cuyo producto se aplicará exclusivamente á las propias obras, y

4.ª Según lo dispuesto en el artículo 29 del Reglamento de las Juntas de puertos, los servicios de explotación serán retribuidos, con arreglo á las tarifas respectivas.

Recordadas las disposiciones vigentes sobre el establecimiento de arbitrios locales para obras de puertos, falta exponer y analizar la forma en que se han aplicado.

En el adjunto cuadro, señalado con el número 1, y en los gráficos correspondientes se consignan los datos relativos á la navegación, movimiento mercantil, producto del impuesto de transportes para el Tesoro, producto de los arbitrios establecidos para las obras de cada puerto, cuantía de estos arbitrios por tonelada de mercancías, y respecto á los valores é impuestos de transportes, gastos permanentes de las Juntas, producto de la explotación y su relación con los gastos permanentes, subvención del Estado y su relación con el total de los ingresos locales.

Como se hace notar en la casilla de observaciones, las cifras relativas á la navegación y al movimiento comercial, están tomadas de las Estadísticas del Cabotaje y del Comercio exterior en 1909, últimas publicadas por la Dirección General de Aduanas, mientras que las cifras relativas á ingresos y gastos de las Juntas son las de los presupuestos respectivos para el corriente año. Es de advertir, además, que se han admitido las cifras de las Estadísticas oficiales de la Dirección General de Aduanas, aun para puertos como el de Valencia, donde por recaudarse directamente los arbitrios para las obras, acusan las Estadísticas de la Junta una diferencia de 87.996 toneladas sobre el movimiento comercial consignado en las Estadísticas del Ministerio de Hacienda para el año 1909, ó sea un exceso del 7,88 por 100.

Por último, debe hacerse constar que los presupuestos de gastos son, en general, los redactados por las Juntas, muchos de los cuales se hallan pendientes de aprobación.

Las discordancias mencionadas entre las cifras que figuran en el adjunto cuadro, no afectan á la comparación que entre ellas se haga, y á las consecuencias que su examen sugiera; porque los erro-

res del mismo orden y en el mismo sentido no influyen en los valores relativos; y para el estudio de conjunto que ahora nos ocupa, no se requiere una perfecta homogeneidad y una rigurosa exactitud en los elementos que se comparen y sirvan de base á las conclusiones generales que se deduzcan.

Empezando por el estudio de los arbitrios, se observa que en 12 puertos, de los 27 encomendados á Juntas, producen menos de 100.000 pesetas anuales, y procedería, en consecuencia, averiguar si conviene suprimir las Juntas en ellos establecidas, según lo dispuesto en el artículo 3.º de la ley de 7 de Julio de 1912.

No se cobran arbitrios en el puerto de Mundaca, pero la Junta ha propuesto recientemente establecerlos, y la subvención de 18.000 pesetas, concedida por la Diputación Provincial, cubre los gastos generales y los de conservación, quedando disponible para las obras la subvención del Estado.

Los gastos generales del puerto de Ribadesella absorben el producto de los arbitrios; en el puerto de Pontevedra llegan al cuádruplo de este producto; en el de Algeciras pasan del triple, y en el de Ceuta exceden del dos y medio.

En el puerto de Ceuta se están ejecutando obras de gran importancia, y el personal facultativo de la Junta está además encargado del servicio general de obras públicas, por lo cual parecen justificados los gastos de la Dirección facultativa, que ascienden á 65.650 pesetas, en concepto de personal, material de oficinas y estudios; pero resultan excesivos los gastos generales de la administración, que importan próximamente lo que producen los arbitrios.

Es indudable que las Juntas de puertos no tienen razón de ser cuando el rendimiento de los arbitrios locales es insignificante; porque si el tráfico local no costea los gastos que dichas Corporaciones ocasionan, lo procedente es encargar el servicio al personal del Estado, ó en casos especiales crear un servicio en Comisión, independiente del ordinario de provincias.

El Gobierno ejecuta directamente las obras de los puertos de Castro-Urdiales, San Esteban de Pravia, Palamós, San Felí de Guixols y otras, mucho más importantes que las de varios puertos donde se han creado Juntas; resultando la administración de las primeras mucho más económica, y en dirección no menos acertada.

Sería inoportuno deducir de las consideraciones precedentes, que deben suprimirse las Juntas de puertos mencionadas, pues semejante medida necesitaría una larga tramitación y encontraría gran oposición en los intereses creados, pero demuestra el gravamen que constituyen las Juntas de reducidos ingresos, con notorio perjuicio para los puertos de gran

tráfico, por absorber aquéllas indebidamente una parte desproporcionada de la consignación para subvenciones en los presupuestos generales del Estado.

Tampoco llega á 100.000 pesetas el producto de los arbitrios en los puertos de Ferrol, Coruña, Vigo, Denia, Castellón, Tarragona y Palma, pero en los más importantes de éstos se conseguirá aumentar los ingresos rectificando las tarifas para armonizarlas con las de los otros puertos.

El producto de los arbitrios establecidos para las obras de puertos asciende, por término medio, al 70 por 100 del producto del impuesto de transportes para el Tesoro, mientras que esta relación varía del 22 al 44 por 100 en los puertos siguientes:

- Coruña, 0,30.
- Vigo, 0,22.
- Tarragona, 0,44.
- Palma, 0,38.

Los actuales arbitrios para las obras de puertos importan, por término medio, 0,57 pesetas por tonelada de mercancías cargadas ó descargadas, 0,37 por 100 del valor de las mismas, y 0,70 del producto del impuesto de transportes para el Tesoro.

El gravamen es notoriamente moderado, pero varía considerablemente de unos puertos á otros, observándose que los puertos más favorecidos, como Gijón, Coruña, Vigo, Cádiz y Alicante, son los que mayores subvenciones disfrutan, y que, por el contrario, Bilbao, Sevilla, Málaga, Almería y Valencia, que son puertos de gran tráfico, tienen tarifas elevadas, siendo las de Barcelona próximamente el término medio.

Parece á primera vista que debería reducirse en conjunto las tarifas, para que el importe de los arbitrios no exceda del 50 por 100 del producto de impuesto de transportes para el Tesoro; pero hay que tener en cuenta que los artículos exentos del impuesto de transportes por disposiciones posteriores á la ley de 20 de Marzo de 1900 (carbones, sal, abonos, cereales y vinos), continúan gravados para las obras de puertos; que en los puertos más importantes como Sevilla, Málaga, Valencia y Barcelona, no rige la limitación de las tarifas; que la experiencia demuestra se obtiene un aumento de recaudación por la rectificación de los aforos de la Aduana en los puertos donde las Juntas recaudan directamente los arbitrios; y que cuando se juzgue conveniente pueden establecerse, además del recargo sobre el impuesto de transportes, otros arbitrios como el de muellaje, por ejemplo, que se cobra en varios puertos.

Aun cuando las actuales tarifas ofrecen gran confusión y obedecen á diferentes criterios, es indudable que las informa el principio de gravar á las mercancías proporcionalmente á su valor, con cierto margen protector para el cabotaje y para

la exportación. En Barcelona, Denia y Valencia, las mercancías pagan uniformemente por el peso y en el primero de estos puertos sólo á la descarga; pero estas y otras anomalías que se indicarían más adelante, no alteran el principio general de que el adeudo sea proporcional al valor de las mercancías. Así lo juzga equitativo este Ministerio, y es de suponer lo admita el comercio, además de ajustarse á las prácticas administrativas; entendiéndose que no se propone fijar los arbitrios exactamente *ad valorem*, en el sentido estricto de la palabra, sino de ajustarlos al valor medio de los artículos que comprenda cada partida de las tarifas.

Para determinar el producto de los arbitrios convendrá seguir el criterio adoptado en Francia, aunque no con la rigidez que allí se aplica, al señalar las subvenciones del Estado para las obras de puertos.

Parece equitativo tomar como norma que los ingresos locales cubran los gastos permanentes, y contribuyan en igual proporción que el Estado, á la construcción de las obras nuevas. A su vez, el producto de los servicios de explotación debe cubrir los gastos que originen, para lo cual habría que aumentar los ingresos un 30 por 100, sin que esto pueda ofrecer dificultades, ya por ser reducidas en general las actuales tarifas, y ya por los mayores ingresos que se obtendrán á medida que se construyan almacenes y se instalen aparatos de descarga, depósitos, etc.

Importan 3.323.000 pesetas los gastos generales y 3.964.000 los gastos de conservación, ó sea un total de 7.287.000, que sumados á los 8.121.000 de la subvención del Estado forman los 15.408.000 á que debería ascender el producto de los arbitrios en lugar de los 11.008.000 que ahora se recaudan. Al efecto, habría que aumentar los arbitrios actuales en un 40 por 100 sin que el tráfico resultase excesivamente gravado, porque sólo representarían el 0,50 por 100 del valor de las mercancías, ó bien 0,80 pesetas por tonelada, tipo inferior al admitido cuando se ha establecido un arbitrio uniforme por unidad de peso.

El más somero examen del cuadro adjunto, señalado con el número 2, hace ver la inexplicable arbitrariedad que reina en las tarifas y pone de manifiesto la competencia de unos puertos con otros, siempre inadmisibles y menos cuando se ve claramente que á las tarifas bajas y á la consiguiente reducción de los ingresos locales, corresponde una crecida subvención del Estado para cubrir los gastos.

Bastará citar algunas partidas para demostrar las desigualdades de las tarifas.

Satisface el mineral de hierro al embarque en los puertos de mayor exportación de este artículo;

	Navegación de 1.ª clase.	Navegación de 2.ª clase.	Navegación de 3.ª clase.
Bilbao.....	0,25	0,50	0,50
Santander.....	0,075	0,25	0,10
Ribadesella....	0,07	0,23	0,10
Huelva.....	0,075	0,25	0,10
Sevilla.....	0,70	0,40	0,40
Almería.....	0,20	0,20	0,20
Cartagena.....	0,50	0,50	0,50

## Satisface el carbón al desembarque:

	Navegación de 1.ª clase.	Navegación de 2.ª clase.	Navegación de 3.ª clase.
Bilbao.....	0,25	0,25	0,25
Santander, Coruña y Huelva.....	0,075	0,25	1,00
Sevilla.....	0,50	0,50	0,50
Málaga.....	0,40	0,40	0,40
Almería.....	0,40	0,40	0,40
Cartagena.....	0,15	0,15	0,15
Alicante.....	0,05	0,15	0,50
Valencia.....	1,70	1,70	1,70
Castellón.....	0,03	0,10	0,40
Barcelona.....	Libre.	Libre.	Libre.
Las Palmas....	0,03	0,125	0,50
Tenerife.....	0,03	0,10	0,10

En los puertos de Galicia donde más importancia tiene la sal para las industrias de conservas de pescados en ellos establecidas, paga el desembarque:

	Navegación de 1.ª clase.	Navegación de 2.ª clase.	Navegación de 3.ª clase.
Pontevedra....	0,30	0,25	0,95
Vigo.....	0,575	1,50	1,50
Coruña.....	0,375	1,50	1,50

Las mismas ó mayores anomalías existen respecto á otros artículos, bastando examinar las partidas denominadas: «las demás mercancías», ó sea la carga general en los puertos siguientes:

	NAVEGACIÓN DE 1.ª CLASE		NAVEGACIÓN DE 2.ª CLASE		NAVEGACIÓN DE 3.ª CLASE	
	Des-embarque.	Embarque.	Des-embarque.	Embarque.	Des-embarque.	Embarque.
Bilbao.....	0,75	0,50	1,25	0,50	1,25	1,50
Santander.....	0,375	0,375	2,50	1,20	3,50	2,50
Gijón.....	0,375	0,275	1,10	0,55	2,20	1,10
Coruña.....	0,375	0,375	2,50	1,25	2,50	1,25
Vigo.....	0,375	0,375	1,25	0,50	2,50	1,00
Alicante.....	0,20	0,20	1,25	0,65	1,65	1,25
Valencia.....	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
Castellón.....	0,15	0,15	1,00	0,50	1,40	1,00
Tarragona.....	0,375	0,375	1,25	1,25	1,25	1,25
Barcelona.....	2,00	>	2,00	>	2,00	>
Palma.....	0,30	0,30	1,00	0,50	0,50	0,10
Tenerife.....					1,25	0,625
Las Palmas.....	0,18 3/4	0,18 3/4	1,25	0,625	1,75	1,25
Impuesto de transporte para el Estado.....	0,75	0,75	5,00	2,50	7,00	5,00

A estas diferencias en los tipos de las tarifas, se añade el estar exentos ciertos artículos en varios puertos, el cobrarse en algunos impuestos sobre la navegación, el pagarse por trasbordo la mitad de los arbitrios en Sevilla y la cuarta parte en Málaga y Almería, mientras que generalmente nada se satisface por este concepto, existiendo además otras anomalías que deben desaparecer, salvo el caso de estar justificadas por especiales circunstancias de la localidad.

Imposible sería, ó al menos sumamente largo y difícil, hacer un estudio comparativo de las tarifas vigentes para los servicios de explotación.

Basta examinar la columna del cuadro número 1, en que figuran el producto de la explotación, y compararla con el tráfico del puerto y con los gastos del servicio, para comprender las enormes diferencias que existen entre las tarifas de los diferentes puertos.

Es frecuente oír á los intermediarios ó á los inspirados por ellos que la baratura de los servicios de explotación, y aun el prestarlos gratuitamente, resulta en beneficio del comercio, cuando á quien se beneficia es á ciertos comerciantes que los usan con perjuicio de los que no los utilizan, porque unos y otros pagarían los impuestos casi por igual, y obtendrían ventajas muy diferentes.

Al encargarse el Estado, ya sea directamente ó ya por medio de las Juntas, de la explotación de los puertos, ejerce una función industrial, aunque sin la idea de lucro; por lo cual, el criterio más justo es adoptar las tarifas al coste del servicio, consiguiéndose además de este modo que el comercio reduzca la equidad de la remuneración y exija que el servicio se haga en las debidas condiciones, puesto que le paga.

La aplicación de este criterio obligaría á elevar los ingresos un 30 por 100, según antes se ha dicho, sin que el aumento pudiera motivar protesta ó reclamación alguna digna de tenerse en cuenta.

Como consecuencia de lo expuesto, S. M. el REY (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección General, ha tenido á bien disponer:

1.º Que cada Junta de obras de puerto estudie y proponga la revisión de las tarifas vigentes para los arbitrios destinados á las obras del puerto que administra, con arreglo á los principios siguientes:

a) En los puertos donde no haya tarifas especiales aprobadas antes de publicarse la ley de 20 de Marzo de 1900, se clasificarán las mercancías en la forma establecida para el impuesto de transportes, aunque pudiendo subdividir la partida correspondiente á las demás mercancías cuando algunos artículos resulten excesivamente recargados;

b) Los arbitrios para las obras de puertos serán la mitad de los señalados para el impuesto de transportes y el 0,50 por 100 próximamente del valor de las mercancías para los artículos exceptuados de dicho impuesto por disposiciones posteriores á la ley de 20 de Marzo de 1900, que continuarán pagando los arbitrios para las obras de puertos.

La valoración de las mercancías será la consignada en las Estadísticas de la Dirección General de Aduanas;

c) Cuando por circunstancias de localidad proceda reducir el arbitrio sobre algún artículo, se justificará detenidamente, teniendo en cuenta además que de ningún modo podrá intentarse una guerra de tarifas con los otros puertos;

d) También se revisarán las tarifas especiales que rigen en algunos puertos, á fin de que las mercancías no paguen menos de la mitad del impuesto de transportes, ó del 0,50 de su valor;

e) Las Juntas de los puertos en que existe un solo tipo de arbitrio para todas las mercancías, manifestarán los inconvenientes que pueda ofrecer el adoptar una tarifa proporcional á los valores, á fin de armonizarla con las de los otros puertos, en el caso de que no propongan adoptar esta última forma de imposición de los arbitrios;

2.º Se acompañará á las tarifas el cálculo de su aplicación al tráfico ordinario del puerto, á fin de apreciar con suficiente exactitud, si el producto de los arbitrios llegara al 0,50 por 100 del valor de las mercancías.

Quando el producto de los arbitrios sea menor deberá proponer la Junta los arbitrios que además del de carga y descarga habrán de establecerse, como el de muellaje, que se percibe en varios puertos, ó otros cualesquiera, á fin de que los ingresos alcancen la indicada proporción.

No se incluirá en el cálculo del producto de los arbitrios los recargos establecidos que recauden las Juntas para fines distintos de las obras del puerto.

3.º Se revisarán igualmente las tari-

fas de los servicios de explotación, á fin de que los ingresos por este concepto cubran los gastos correspondientes, entre los que habrán de incluirse los de recaudación, vigilancia, policía, alumbrado marítimo y de los muelles, conservación y seguro de los edificios, y todos los demás que no sean los de conservación propiamente dicha de las obras.

En cuanto sea posible, se procurará que la tarifa de cada servicio se ajuste al gasto que el mismo origina.

4.º Las tarifas reformadas que redacten las Juntas se publicarán en el *Boletín Oficial* de la provincia y en los periódicos

locales de mayor circulación, abriendo una información pública por el plazo de un mes, á la vez que se pasen á informe de la Cámara de Comercio. Se unirán al expediente, como complemento de la información pública, los números de los periódicos en que se publiquen artículos pertinentes á la cuestión, que merezcan tenerse en cuenta, y se remitirá el asunto con informe de la Junta al Gobernador civil de la provincia, quien le remitirá con el suyo á la Dirección General de Obras Públicas, oyendo al Ingeniero Jefe de Obras Públicas.

5.º Propondrán las Juntas el proce-

dimiento que juzguen más conveniente para la recaudación de los arbitrios, según lo dispuesto en los artículos 55 y 56 del Reglamento general, acompañando los presupuestos de gastos correspondientes.

De Real orden se digo á V. I. para su conocimiento y á los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Septiembre de 1912.

VILLANUEVA.

Señor Director general de Obras Públicas.

Estado

## MOVIMIENTO MERCANTIL É INGRESOS Y GAS

DESIGNACIÓN DE LOS PUERTOS	(1) Buques entrados.  Toneladas de arqueo.	(1) MERCANCIAS ENTRADAS Y SALIDAS		(1) Impuesto de transportes para el Tesoro.  Pesetas.	(2) Arbitrios para las obras de puertos.  Pesetas.	IMPORTE DE LOS ARBITRIOS		
		Cantidades.	Valores.			Por toneladas de mercancías.	Respecto de los valores.	Respecto al impuesto de transportes.
		Toneladas.	Pesetas.			Pesetas.	Por 100.	
Mundaca (8).....	>	>	>	>	>	>	>	>
Bilbao.....	2.496.109	4.667.991	256.897.177	2.915.970	2.025.000	0,43	0,79	0,69
Santander.....	1.468.557	1.340.494	124.137.667	1.010.073	400.000	0,30	0,32	0,40
Ribadesella.....	26.640	41.873	3.055.831	30.653	16.000	0,38	0,52	0,52
Gijón Musel.....	366.644	622.287	77.253.568	354.408	115.000	0,18	0,15	0,32
Ferrol.....	515.632	68.903	23.130.298	76.056	70.000	1,02	0,30	0,92
Coruña.....	2.045.090	143.614	66.885.986	238.364	72.000	0,50	0,11	0,30
Pontevedra (4).....	114.904	22.075	5.668.718	16.498	10.000	0,45	0,18	0,61
Vigo (5).....	2.285.161	185.712	75.077.656	324.028	70.000	0,38	0,09	0,22
Huelva.....	2.279.579	2.730.879	175.002.218	2.351.336	1.270.000	0,46	0,73	0,54
Sevilla.....	1.047.826	1.140.533	184.154.529	929.320	1.100.000	0,96	0,60	1,18
Cádiz.....	2.338.938	820.313	130.359.356	301.488	170.000	0,21	0,13	0,58
Algeciras.....	723.772	30.770	11.609.295	31.238	18.000	0,58	0,15	0,58
Málaga.....	1.558.588	384.290	145.704.419	443.032	520.000	1,35	0,35	1,17
Almería.....	1.548.355	557.568	63.949.013	395.903	425.000	0,76	0,67	1,07
Cartagena (6).....	1.475.281	965.444	83.714.538	679.765	250.000	0,26	0,30	0,37
Alicante.....	1.342.340	322.549	153.126.723	524.109	140.000	0,43	0,09	0,27
Denia.....	279.360	39.344	15.341.303	22.416	60.000	1,52	0,39	2,68
Valencia.....	2.233.148	1.117.130	282.211.789	1.000.935	1.400.000	1,25	0,50	1,40
Castellón.....	179.743	96.325	13.575.500	20.924	70.000	0,73	0,52	3,35
Tarragona.....	702.330	191.642	66.431.180	179.765	78.985	0,41	0,12	0,44
Barcelona.....	3.980.460	2.026.646	804.022.200	3.231.085	2.250.000	1,11	0,28	0,70
Palma.....	439.297	161.930	86.485.441	138.537	52.500	0,32	0,06	0,38
Ceuta.....	66.770	14.853	14.839.121	>	40.000	2,70	0,30	>
Melilla.....	631.570	129.689	37.023.955	>	152.567	1,18	0,41	>
Las Palmas (7).....	7.860.508	942.287	43.292.686	>	119.000	0,13	0,28	>
Tenerife (7).....	6.445.278	364.635	51.778.174	>	114.000	0,31	0,22	>
		19.129.276	2.994.228.341		11.008.052	0,57	0,37	0,70

número 1.

TOS DE LOS PUERTOS Á CARGO DE JUNTAS

(2) GASTOS PERMANENTES				(2) Producto de la explotación	Relación del producto de la explotación de los gastos permanentes.	(3) Subvención del Estado.	Relación de la subvención al total de los ingresos locales.	OBSERVACIONES
Gastos generales de Dirección, Administración y estudios.	Gastos de conservación	Gastos de explotación.	Total.					
Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.		Pesetas.		
6.800	11.113	>	17.913	>	>	49.400	>	
175.602	716.053	>	891.655	13.000	0,014	345.800	0,16	
114.887	145.898	>	306.291	63.000	0,078	395.200	0,85	(1) Según las estadísticas del comercio de cabotaje y exterior en 1909, que han sido publicadas por la Dirección general de Aduanas.
16.784	3.597	>	20.381	>	>	98.800	6,17	(2) Según los presupuestos para 1913.
68.307	135.625	31.711	235.643	38.650	0,164	296.400	1,92	(3) No figura en las estadísticas de Aduanas.
32.490	2.500	7.535	42.525	>	>	29.640	0,42	(4) Dependen además de la Junta, los puertos de Marín, Sanjenjo, Buen y Poyo.
64.698	45.592	78.424	188.714	118.000	0,642	562.920	3,06	(5) Está agregado el puerto de Bouzas.
40.287	6.523	>	46.810	4.000	0,085	148.200	10,58	(6) Están agregados los puertos de Portman y Escombreras.
75.651	53.521	43.831	173.003	69.000	0,341	296.400	2,13	(7) Los datos relativos á la navegación y movimiento comercial de Canarias se han adquirido directamente, por ser inexactos los de las estadísticas del Ministerio de Hacienda, á causa del régimen aduanero de aquellas islas.
285.096	165.948	602.000	1.053.044	575.600	0,557	345.800	0,29	NOTA. En el producto de los arbitrios no se incluyen los ingresos eventuales, que ascienden á 300.163 pesetas.
192.552	763.230	198.589	1.154.371	20.000	0,017	879.320	0,78	
118.232	127.807	86.355	332.394	14.500	0,043	790.400	4,28	
60.744	33.843	17.179	111.766	>	>	98.800	5,48	
130.211	50.108	16.180	196.499	10.805	0,055	286.520	0,53	
138.132	95.082	>	233.164	80.763	0,346	395.200	0,78	
149.908	125.660	84.067	359.635	64.000	0,178	217.360	0,69	
92.130	36.785	34.153	163.068	14.500	0,089	395.200	2,55	
34.950	18.610	>	53.560	>	>	49.400	0,82	
395.830	519.989	292.924	1.208.743	175.138	0,145	247.000	0,15	
53.682	15.091	1.680	75.453	7.000	0,092	296.400	3,84	
68.948	32.270	12.569	113.787	1.626	0,014	296.400	3,67	
602.782	689.583	367.452	1.659.817	550.000	0,331	148.200	0,05	
30.210	42.457	>	72.667	5.500	0,075	148.200	2,55	
105.250	15.104	3.150	123.504	>	>	494.000	12,35	
130.067	32.853	>	162.920	31.634	0,194	494.000	2,08	
82.516	41.270	87.694	161.780	6.000	0,037	197.600	1,68	
70.944	38.133	900	109.977	19.000	0,172	98.800	0,74	
3.322.990	3.964.195	2.456.899	9.744.084	1.881.716	0,19	8.121.360	0,82	

## ARBITRIOS PARA LAS OBRAS

	MUN- DACA (1)		BILBAO		SANTANDER		RIBA- DESELLA		GIJÓN (2)		FERROL		CORUÑA		PON- TEVEDRA		VIGO		HUELVA		SEVILLA	
	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.
Navegación de 1.ª clase.																						
Minerales de hierro, etc.	>	>	>	0,25			0,07	0,07			0,075	0,075										
Las demás menas metálicas	>	>	>	>	0,075	0,075	0,07	0,07	0,075	0,075			0,075	0,075			0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075
Carbones minerales	>	>	0,25	0,25			Exento.	Exento.			0,075	0,075			Exento.	Exento.	0,50	0,50				
Caes, cementos, etc.	>	>	0,25	0,25			0,07	0,07														
Lingotes de hierro	>	>	0,50	0,375			0,35	0,25	0,375	0,275							0,25	0,25				
Plomo en galápagos	>	>					0,35	0,25	0,375	0,275							0,30	0,05	0,575	0,25	0,375	0,25
Sal común	>	>			0,375	0,25	0,35	0,20	0,375	0,25	0,375	0,25	0,375	0,25	0,30	0,05	0,575	0,25	0,375	0,25	0,375	0,25
Abonos	>	>					0,07	0,07	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	Exento.	Exento.	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075
Cereales y vinos	>	>					Exento.	0,25	0,375	0,275					Exento.	Exento.						
Las demás mercancías	>	>	0,75	0,50	0,375	0,375	Exento.	Exento.	0,375	0,275	0,375	0,375	0,375	0,375	0,25	0,25	0,375	0,375	0,375	0,375	0,375	0,375
Navegación de 2.ª clase.																						
Minerales de hierro, etc.	>	>	>	0,50	0,50	0,25	0,22	0,22	0,22	0,22	0,50	0,25	0,50	0,25	0,50	0,15	0,50	0,25	0,50	0,25	0,50	0,25
Las demás menas metálicas	>	>	>	>	0,75	0,75	0,22	0,22	0,22	0,22	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,60
Carbones minerales	>	>	0,25	>	0,25	0,25	0,22	0,15	0,22	0,22	0,25	Exento	0,25	0,25	0,20	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Caes, cementos, etc.	>	>	0,50	>	0,25	0,25	0,25	0,20	0,25	0,25	Exento	0,25	0,25	0,20	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Lingotes de hierro	>	>	>	0,50	1,00	0,25	0,90	0,25	1,00	0,25	1,00	Exento	1,00	0,25	0,95	0,20	1,00	0,25	1,00	0,25	1,00	0,25
Plomo en galápagos	>	>	>	>	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	0,95	0,20	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50
Sal común	>	>	>	>	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	0,25	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05
Abonos	>	>	>	>	1,00	0,125	0,90	0,12	1,00	0,125	1,00	Exento	1,00	0,125	0,75	0,10	1,00	0,125	1,00	0,125	1,00	0,125
Cereales y vinos	>	>	>	>	2,00	1,00	0,90	0,50	1,10	0,55	2,00	Exento	2,00	1,00	1,50	0,75	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00
Las demás mercancías	>	>	1,25	0,50	2,50	1,25	1,00	0,50	1,10	0,55	2,50	1,25	2,00	1,00	1,20	0,45	1,25	0,50	2,50	1,25	2,50	1,25
Navegación de 3.ª clase.																						
Minerales de hierro, etc.	>	>	>	0,50	0,50	0,10	0,44	0,10	0,44	0,10	0,50	0,10	0,50	0,10	0,20	0,10	0,50	0,10	0,50	0,10	0,50	0,10
Las demás menas metálicas	>	>	>	>	1,00	0,50	0,44	0,44	0,44	0,44	1,00	0,50	1,00	0,50	0,95	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50
Carbones minerales	>	>	0,25	>	1,00	0,25	0,44	0,20	0,44	0,25	1,00	Exento	1,00	0,25	0,95	0,20	1,00	0,25	1,00	0,25	1,00	0,25
Caes, cementos, etc.	>	>	0,50	>	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	Exento	0,25	0,25	0,20	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Lingotes de hierro	>	>	>	0,50	1,00	0,25	0,90	0,25	1,00	0,25	1,00	Exento	1,00	0,25	0,95	0,20	1,00	0,25	1,00	0,25	1,00	0,25
Plomo en galápagos	>	>	>	>	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50
Sal común	>	>	>	>	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	0,95	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05	1,50	0,05
Abonos	>	>	>	>	1,00	0,125	0,20	0,12	1,00	0,125	1,00	Exento	1,00	0,125	0,75	0,10	1,00	0,125	1,00	0,125	1,00	0,125
Cereales y vinos	>	>	>	>	2,50	1,25	1,50	1,00	2,20	1,10	2,50	Exento	2,00	1,00	2,00	1,00	2,50	1,25	2,50	1,25	2,50	1,25
Las demás mercancías	>	>	1,25	0,50	3,50	2,50	2,00	1,00	2,20	1,10	3,50	Exento	2,00	1,00	2,25	0,90	2,50	1,00	3,50	2,50	3,50	2,50

- (1) La Junta del puerto ha propuesto recientemente el establecimiento de arbitrios cuyas tarifas se están tramitando.  
(2) Las mercancías cargadas ó descargadas por los muelles de la Sociedad «Fomento de Gijón» disfrutan una rebaja del 80 por 100.  
(3) Exentos los vinos al embarque para la navegación de 2.ª y 3.ª clase.  
Añadida una partida especial para el corcho en planchas ó labrado, con el arbitrio de 0,375 para el embarque y desembarque en.  
(4) Añadida una partida especial de 0,50 pesetas para la explotación de libros usados en navegación de 3.ª clase.

La misma tarifa para la carga y descarga, que varía desde 0,40 pesetas para los minerales de hierro y cobre; a 0,50 para los adqueines, ladrillo ordinario, carbón, leña, minerales no expresados, plomo en barras, etc.; 10 para artículos de escritorio, bisutería, calzado, tabaco, té, etc.; 20 para safran, dinamita, naipes, pólvora, etc.; y hasta 100 para joyería. Algunos artículos pagan al ciento.

número 2.

DE PUERTOS POR TONELADA

CÁDIZ		ALGECIRAS (3)		MÁLAGA	ALMERÍA	CARTAGENA	ALICANTE	DENIA	VALENCIA	CASSELLÓN	TARRAGONA	BARCELONA	PALMA	CEUTA	MELILLA	LAS PALMAS	TENERIFE		Impuesto de Transporte para el Estado.	
Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.				Desembarque.	Embarque.		Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.				Desembarque.	Embarque.	Desembarque.	Embarque.
0,075	0,075	0,075	0,075				0,05	0,05		0,03	0,03		0,05	0,05			0,03 3/4	0,03 3/4	0,15	0,15
0,375	0,25	0,375	0,25				0,20	0,15		0,15	0,10		0,25	0,25			0,18 3/4	0,18 3/4	Exenta.	Exenta.
0,075	0,075	Exenta	0,075				0,05	0,05		0,03	0,03		0,05	0,05			0,03 3/4	0,03 3/4	Exenta.	Exenta.
0,375	0,375	Exenta	0,375				0,20	0,20		0,15	0,15		0,30	0,30			0,18 3/4	0,18 3/4	Exenta.	0,75
0,50	0,25	0,50	0,25				0,25	0,15		0,20	0,10		0,50	0,25			0,25	0,12	1,00	0,50
0,75	0,75	0,75	0,75				0,40	0,40		0,30	0,30		0,50	0,50			0,375	0,375	1,50	1,50
0,25	0,25	0,25	0,25				0,15	0,15		0,10	0,10		0,25	0,25			0,10	0,10	Exenta.	Exenta.
0,25	0,25	0,25	0,25				0,15	0,15		0,10	0,10		0,25	0,25			0,125	0,125	0,50	0,50
1,00	0,25	1,00	0,25				0,50	0,15		0,40	0,10		1,00	0,25			0,50	0,125	2,00	0,50
1,00	0,50	1,00	0,50				0,50	0,25		0,40	0,20		1,00	0,50			0,50	0,25	1,00	1,00
1,50	0,05	1,50	0,05				0,75	0,05		0,60	0,02		1,00	0,05			0,75	0,025	Exenta.	Exenta.
1,00	0,125	1,00	0,125				0,50	0,10		0,40	0,05		0,50	0,10			0,50	0,06 1/4	Exenta.	Exenta.
2,00	1,00	2,00	1,00				1,00	0,50		0,80	0,40		1,00	0,50			Exento	Exento.	Exenta.	Exenta.
2,50	1,25	2,50	1,25				1,25	0,65		1,00	0,50		1,00	0,50			1,25	0,625	5,00	2,50
0,50	0,10	0,50	0,10				0,25	0,05		0,20	0,04		0,50	0,10			0,25	0,05	1,00	0,20
1,00	0,50	1,00	0,50				0,50	0,25		0,40	0,20		1,00	0,50			0,50	0,25	2,00	1,00
1,00	0,25	1,00	0,25				0,50	0,15		0,40	0,10		1,00	0,25			0,10	0,10	Exenta.	Exenta.
0,25	0,25	0,25	0,25				0,15	0,15		0,10	0,10		0,25	0,25			0,125	0,125	0,50	0,50
1,00	0,25	1,00	0,25				0,50	0,15		0,40	0,10		1,00	0,25			0,50	0,125	2,00	0,50
1,50	0,50	1,50	0,50				0,75	0,25		0,60	0,20		1,00	0,50			0,50	0,25	3,00	1,00
1,50	0,05	1,50	0,05				0,75	0,05		0,60	0,02		1,00	0,05			0,75	0,025	Exenta.	Exenta.
1,00	0,125	1,00	0,125				0,50	0,10		0,40	0,05		1,00	0,10			0,50	0,06 1/4	Exenta.	Exenta.
2,50	1,25	2,50	1,25				1,25	0,65		1,00	0,50		2,00	1,00			1,00	0,50	Exenta.	Exenta.
3,50	2,50	3,50	2,50				1,65	1,25		1,40	1,00		0,50	0,10			1,25	0,625	7,00	5,00

de esta tarifa.

navegación de 2.ª y 3.ª clase.

ESTADO COMPARATIVO del importe de los arbitrios y el 1/2 por 100 del valor de las mercancías entradas y salidas.

	(1) 1/2 por 100 del valor de las mercancías entradas y salidas. — Pesetas.	(2) Producto de los arbitrios para las obras del puerto. — Pesetas.	DIFERENCIA		OBSERVACIONES
			EN MÁS	EN MENOS	
			— Pesetas.	— Pesetas.	
Bilbao.....	1.284.486	2.025.000	740.514	>	<p>(1) El valor de las mercancías es el consignado en las estadísticas del comercio exterior y de cabotaje en 1909, publicadas por la Dirección general de Aduanas.</p> <p>(2) Producto calculado para el año 1912, no incluyendo los ingresos eventuales.</p> <p>(3) Las mercancías cargadas ó descargadas en los muelles de la sociedad «Fomento de Gijón» pagan sólo el 20 por 100 de los arbitrios para las obras del puerto.</p> <p>(4) Cantidad correspondiente á las obras del puerto, deduciendo del producto total de los arbitrios que recauda la Junta, la parte que percibe la Diputación provincial.</p>
Santander.....	620.688	400.000	>	220.688	
Ribadesella.....	15.279	16.000	>	721	
Gijón.....	386.268	( <sup>b</sup> ) 115.000	>	271.268	
Ferrol.....	151.651	70.000	>	81.651	
Coruña.....	334.430	72.000	>	262.430	
Pontevedra.....	28.343	10.000	>	18.343	
Vigo.....	375.388	70.000	>	305.388	
Huelva.....	875.011	1.270.000	394.989	>	
Sevilla.....	920.773	1.100.000	179.227	>	
Cádiz.....	651.797	170.000	>	481.797	
Algeciras.....	50.047	18.000	>	32.047	
Málaga.....	728.522	520.000	>	208.522	
Almería.....	319.745	425.000	105.255	>	
Cartagena.....	418.573	250.000	>	168.573	
Alicante.....	765.633	140.000	>	625.633	
Denia.....	76.706	60.000	>	16.706	
Valencia.....	1.411.054	( <sup>c</sup> ) 988.300	>	422.754	
Castellón.....	67.878	70.000	2.122	>	
Tarragona.....	332.156	78.985	>	253.171	
Barcelona.....	4.020.111	2.250.000	>	1.770.111	
Palma.....	432.427	52.500	>	379.927	
Ceuta.....	71.695	40.000	>	31.695	
Melilla.....	185.120	152.567	>	32.553	
Las Palmas.....	216.463	119.000	>	97.463	
Tenerife.....	258.891	114.000	>	144.891	
			1.422.828	5.825.611	
			— 4.402.783		

## ADMINISTRACIÓN CENTRAL

## MINISTERIO DE HACIENDA

## Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

Esta Dirección General ha dispuesto que por la Tesorería de la misma, establecida en la calle de Atocha, número 15, se verifiquen en la próxima semana, y horas designadas al efecto, los pagos que á continuación se expresan, y que se entreguen los valores siguientes:

*Días 16, 17 y 18.*

Pago de créditos de Ultramar, reconocidos por los Ministerios de la Guerra, Marina y esta Dirección General; facturas corrientes de metálico, hasta el número 65.200.

*Días 19, 20 y 21.*

Pago de créditos de Ultramar, facturas corrientes de metálico, hasta el número 65.200.

Idem id. id. en efectos, hasta el número 64.721.

Entrega de hojas de cupones de 1911 correspondiente á títulos de la Deuda amortizable al 5 por 100, hasta el número 8.795.

Entrega de títulos de Deuda perpetua del 4 por 100 interior, emisión de 30 de Diciembre de 1908, para su canje por otros de igual renta, emisión de 31 de Julio de 1900, hasta el número 26.105.

Pago de carpetas de conversión de títulos de la Deuda exterior al 4 por 100 en otros de igual renta de la Deuda interior,

con arreglo á la Ley y Real decreto de 17 de Mayo y 9 de Agosto de 1898, respectivamente, hasta el número 32.404.

Idem de títulos de la Deuda exterior presentados para la agregación de sus respectivas hojas de cupones, con arreglo á la Real orden de 18 de Agosto de 1898, hasta el número 3.045.

Idem de residuos procedentes de conversión de las Deudas coloniales y amortizable al 4 por 100, con arreglo á la Ley de 27 de Marzo de 1900, hasta el número 2.387.

Idem de conversión de residuos de la Deuda del 4 por 100 exterior, hasta el número 9.892.

Idem de carpetas provisionales de la Deuda amortizable al 5 por 100 presentadas para su canje por sus títulos definitivos, con arreglo á la Real orden de 14 de Octubre de 1901, hasta el número 11.137.

Entrega de títulos del 4 por 100 interior, emisión de 1900, por conversión de otros de igual renta de las emisiones de 1892-1898 y 1899, facturas presentadas y corrientes, hasta el número 13.790.

Idem de carpetas provisionales, representativas de títulos de la Deuda amortizable al 4 por 100 interior, para su canje por sus títulos definitivos de la misma renta, hasta el número 1.486.

Pago de títulos del 4 por 100 interior, emisión de 31 de Julio de 1900, por conversión de otros de igual renta, con arreglo á la Real orden de 14 de Octubre de 1901, hasta el número 8.689.

Reembolso de acciones de obras públicas y carreteras de 20, 34 y 55 millones de reales, facturas presentadas y corrientes.

Pago de intereses de inscripciones del semestre de Julio de 1888 y anteriores.

Idem de carpetas de intereses de toda clase de deudas del semestre de Julio de 1888 y anteriores á Julio de 1874, reembolso de títulos del 2 por 100 amortizable en todos los sorteos, facturas presentadas y corrientes.

Entrega de títulos del 4 por 100 amortizable, hasta el número 1.486.

Las facturas existentes en Caja por conversión del 3 y 4 por 100 interior y exterior.

Entrega de valores depositados en arca de tres llaves, procedentes de creaciones conversiones, renovaciones y canjes.

Madrid, 13 de Septiembre de 1912.—El Director general, Cenón del Alisal.

## MINISTERIO DE FOMENTO

## Dirección General de Obras Públicas.

## SERVICIO CENTRAL HIDRÁULICO

En la orden de esta Dirección General de fecha 10 del corriente, anunciando la información pública sobre el proyecto de restauración del pantano de Cornalvo, publicada en la GACETA DE MADRID correspondiente al día de hoy, aparece, por error, que la extensión de la zona regable podrá elevarse á 200 hectáreas, debiendo decir á 2.000.

Madrid, 12 de Septiembre de 1912.—El Director general, Zorita.