

BOLETIN OFICIAL
DE LA
ZONA DE INFLUENCIA ESPAÑOLA EN MARRUECOS

*Personal de la Alta Comisaría de España
en Marruecos.*

REALES DECRETOS

A propuesta de Mi Ministro de Estado, y de acuerdo con el Consejo de Ministro,

Vengo en aceptar á D. Felipe Alfau y Mendoza la dimisión que ha presentado del cargo de Alto Comisario en la zona de influencia española en Marruecos, quedando satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Gijón á quince de Agosto de mil novecientos trece.

ALFONSO

El Ministro de Estado,
ANTONIO LÓPEZ MUÑOZ.

A propuesta de Mi Ministro de Estado, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Alto Comisario de la zona de influencia española en Marruecos á D. José Marina y Vega, Teniente General.

Dado en Gijón á quince de Agosto de mil novecientos trece.

ALFONSO

El Ministro de Estado,
ANTONIO LÓPEZ MUÑOZ.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y á propuesta de su Presidente,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los funcionarios de las diversas Carreras del Estado que, de conformidad con el Real decreto de 27 de Febrero de 1913, estén destinados, ó lo fueren en lo sucesivo á las órdenes del Alto Comisario de España en Marruecos, se considerarán, desde su toma de posesión, como sirviendo en comisión su destino y figurando en el escalafón activo de su Carrera en la Península.

Art. 2.º El Gobierno dictará las disposiciones necesarias para la ejecución del presente decreto.

Dado en Gijón á quince de Agosto de mil novecientos trece.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
ALVARO FIGUEROA.



Dahir del Jalifa autorizando la apertura de puertos comerciales en Cabo de Agua, el Zoco del Arbaa de Arkeman, Sidi Musa y Nador.

Loor á Dios único.

Que la oración de Dios sea sobre Nuestro Señor y Amo Mahoma y Su familia.

Se decreta por este escrito, coronado con la gloria, el honor, la grandeza y el agrado, que nosotros, con el poder de Aquél cuyos dones son conocidos y su fuerza no tiene límites, autorizamos la apertura de cuatro puertos comerciales en la costa marítima; el primero en el sitio conocido por Cabo de Agua, el segundo en el Zoco del Arbaa de Arkeman, el tercero en el sitio llamado Sidi Musa y el cuarto en el lugar denominado Nador.

Estos puertos se destinarán al comercio y al abrigo de los barcos y serán dependencia exclusiva del puerto de Melilla, perteneciendo á él en todas sus relaciones conforme á lo que autorizan los reglamentos vigentes y exigen las circunstancias.

Dios haga que este trabajo sea útil y provechoso para el comercio. Ordenamos á los investidos de nuestro mando y á los Gobernadores que se den por enterados y obren á su tenor, sin extralimitarse de su contenido.

Escrita nuestra orden xerifiana elevada por Dios en 13 Ramadan de 1331 (16 de Agosto de 1913).



Las industrias en la zona española.

Aunque este aspecto especial de nuestra acción en el Norte marroquí no ha sido apenas estudiado, excepción hecha de las plausibles iniciativas de las Cámaras de Comercio de Ceuta y Melilla y de varias entidades particulares de esas ciudades y otras de la Península, así como en contados casos ha sido objeto de artículos en revistas y periódicos que aparecen en dichas localidades, hecho explicable porque, como es natural, se ha concedido mucha más importancia al problema de la importación en Marruecos de la producción nacional, no por eso deja de ser interesante aquel primer aspecto de nuestra acción económica en la zona española de protectorado marroquí, tratándose de una nación que, por causas de todos conocidas, no se halla aún preparada para concurrir en igualdad de condiciones á mercados abiertos á la concurrencia de la producción mundial, y en los que la de la nación encargada de ejercer el protectorado no goza de ninguna clase de privilegio arancelario ni de otra clase.

La distinción, casi fundamental, que existe entre los antiguos territorios del Norte de Africa, en los que España ejerce soberanía y los que son zona de protectorado, y la que hay que establecer entre las industrias europeas y las indígenas, son base suficiente para que podamos separar el estudio de la implantación de las primeras en aquellos territorios españoles, de los medios de implantar algunas de las segundas y de estimular otras que ya existen en nuestra zona de protectorado.

Respecto á la importación española, la experiencia ha demostrado que, no obstante los repetidos esfuerzos de entidades y personas de notoria competencia en esta clase de asuntos, es punto menos que

imposible lleguen á dictarse la serie de disposiciones fiscales (bonos á la exportación, zonas francas, devolución de derechos aduaneros, de la parte proporcional de ciertos impuestos ó de algunos monopolios, etc.) que permitan á la industria peninsular presentar los artículos de más importación en Marruecos, al menos de un grupo de ellos que figuran en primer lugar en las estadísticas (azúcar, velas, tejidos de lana y algodón, ferretería y otros), en condiciones de competir con sus similares extranjeros. Esa imposibilidad aconseja se estudien los medios de favorecer la implantación en Melilla y Ceuta de ciertas industrias, para lo cual, con la excelente base de ser puertos francos, podrían conseguirse beneficiosos resultados sin complicadas ni radicales medidas administrativas y casi sin sacrificios por parte del Estado español. Toda la acción del poder público habría de reducirse:

1.º Recomendar á la Junta de Arbitrios de Melilla que aplique en toda su integridad la ley de puertos francos de 18 de Mayo de 1863.

2.º A ordenar á todas las Corporaciones municipales de nuestras posiciones de Africa eximieran de toda clase de impuestos á los artículos que fueran importados en ella como primera materia de industrias (azúcar, alcohol, aceite, sal, etc.)

3.º A modificar la anticuada ley de zonas polémicas, que constituye un serio obstáculo para la implantación de las industrias, como lo es para el desarrollo normal de Ceuta y Melilla.

Asimismo deben dictarse disposiciones que regularicen la forma de concederse terrenos para edificaciones en los ensanches de ambas ciudades.

4.º A revisar las tarifas de practicaaje, amarre, Sanidad, Intervención de puertos francos, etc., en los de referencia, para que la entrada y salida de buques fuera lo más económica posible.

Aunque sólo como factor moral, es indudable que algo retrae, no sólo á los capitalistas, sino á los obreros de las grandes ciudades de establecerse en esas plazas, la situación especial en que se hallan en punto á derechos civiles y políticos los habitantes de las mismas.

Por esos medios, no sería difícil que arraigaran en ellas la industria de salazón y conserva del pescado, la molinería, cerillas y otras.

Una consideración especial debe merecer la manufactura del tabaco, que precisa se procure, por todos los medios posibles, se establezca en Ceuta y Melilla, donde es apenas perceptible la ganancia que hace la Compañía Arrendataria.

Causas conocidas de índole moral, social y política dificultarían grandemente el que diera resultado, al menos mientras no transcurra algún tiempo, cualquier intento de creación de ciertas industrias ó manufacturas indígenas en Melilla y Ceuta, por lo que, por ahora al menos, la acción de estímulo y protección habría que concretarla á las ciudades de Alcazarquivir y Tetuán. En cuanto á Arcila y Larache no parecen sean las más indicadas para intentar la implantación en ellas de esas industrias.

En este aspecto de la futura vida económica de las ciudades de nuestra zona, deben merecer una consideración especial la de Tetuán, que si bien en el comercio no es presumible llegue nunca á igualarse con Larache, Melilla y Tánger—afirmación nada aventurada si se tiene en cuenta su situación geográfica—, tiene, sin embargo, condiciones especiales para la vida industrial, como lo demuestra su tradición en ese sentido y otras circunstancias dignas de tenerse en cuenta.

Una de las más importantes es el hecho evidente de que gran parte de su población indígena, la de origen peninsular, como ocurre en Rabat, Fez y

Tlensén donde abundan los moros oriundos de España, tienen aptitudes especiales, por sus condiciones de inteligencia, cultura y laboriosidad, para el cultivo de las artes é industrias. La acción protectora del Estado español no podrá ser muy eficaz en lo que se refiere al fomento de las ya establecidas, reduciéndose á gestionar rebajas para el transporte de sus productos en los buques españoles que las conduzcan á otros puertos de Africa y de la Península, y rebajas arancelarias en las aduanas de ésta, dado que con ello no se perjudicaría á la producción española.

Además, debiera intentarse la implantación en Tetuán ó Alcazarquivir, oligiendo la población que reuna más condiciones para el caso, de fábricas de tapices de Rabat, cosa no difícil si se montaran talleres análogos á los que Francia organizó en Tlensén como medio de enseñanza de esas labores, para lo cual debiera procurarse el concurso de maestros de ese arte de Rabat y Marrakesh, y si se creyera conveniente, hasta podría intentarse una mayor perfección en los métodos de elaboración poniendo también á su frente maestros españoles y extranjeros, que por razones fáciles de explicar habrían de ser mujeres, dado que las aprendices serían niñas, como lo son en el taller de Tlensén.

Otro aspecto—hoy no muy importante, pero que lo será en no lejano plazo—de la industria indígena de nuestra zona será la fabricación de prendas, equipos, monturas, etc., de los especiales que usan las fuerzas indígenas. Hoy se adquieren en su mayor parte en la Argelia y en ellas se invierten sumas de importancia, que serán cada día mayores, á medida que aumente el número de unidades de esa clase en nuestro Ejército de Africa.

MANUEL FERRER.

*Dictamen de la Junta
para el estudio de la reforma de los gravámenes
que pesan sobre las mercancías á su paso por las
plazas españolas en Marruecos.*

Excmo. Señor:

Al constituirse la Junta creada por Real decreto de 3 de Abril del corriente año, para proceder al estudio de la reforma de los gravámenes que pesan sobre las mercancías destinadas á Marruecos á su tránsito por las plazas españolas del Norte de Africa, fué su primer cuidado requerir, conforme á lo dispuesto en el art. 3.º de dicha soberana disposición, el informe de las entidades á quienes más directamente podría afectar la reforma, y el de las autoridades y funcionarios que, por razón de sus respectivos cargos, se hallasen en mejores condiciones para aportar elementos de juicio, como garantía de acierto en el estudio y resolución del interesantísimo problema planteado.

Sucesivamente han ido llegando á poder de la Junta esos informes que, más ó menos extensos y documentados, revelando algunos la natural defensa de los intereses representados por sus autores, pero inspirados todos por el patriótico afán de fomentar la expansión industrial y mercantil de nuestra patria, han permitido llegar á fórmulas equitativas que satisfagan la necesidad de desarrollar el tráfico con Marruecos á través de nuestras plazas, sin lesionar gra-

vemente los intereses creados en estas últimas, como consecuencia del actual estado de cosas.

La Junta cumple un estricto deber de justicia expresando su reconocimiento á cuantos, á su instancia ó espontáneamente, han facilitado su tarea, y en tal sentido, como testimonio de su gratitud, no puede menos de hacer particular mención de la procedencia de los informes recibidos y que se acompañan, á saber: la Alta Comisaría de España en Marruecos, la Comandancia general de Melilla, el Ayuntamiento de Ceuta, las Juntas de Arbitrios de Ceuta, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de la Gomera, la Junta de obras del puerto de Ceuta, la Junta de Fomento de Melilla, los Consulados de España en Argel, Orán y Marsella, las Cámaras oficiales de Comercio de Barcelona, Melilla y española de Orán y la Asociación de fabricantes de harinas del reino de Valencia.

Las medidas propuestas ó recomendadas á la Junta han sido sumamente complejas: algunas escapan de la esfera de acción á que puede alcanzar el presente dictamen, pues afectan á importantes problemas nacionales de interés esencial, cuya relación efectiva con el tránsito de mercancías destinadas á Marruecos, no es lo suficientemente inmediata y primordial, comparada con su transcendencia para la vida económica, industrial y mercantil de la Península, para ser abordados incidentalmente.

La Junta rebasaría sus facultades si se apartara en su trabajo de los extremos que más directa y especialmente se refieren al tránsito de mercancías para Marruecos, al desarrollo de las operaciones mercantiles por las plazas españolas del Norte de Africa.

Dentro de esos límites, conviene recordar que el problema tiene dos partes distintas, señaladas muy acertadamente por el artículo 1.º del Real decreto de 3 de Abril próximo pasado, á saber: primera,

gravámenes de todas clases actualmente percibidos en las plazas españolas sobre los géneros, frutos ó efectos allí introducidos con destino á Marruecos, y segunda, derechos, fletes y demás gastos con que las mercancías españolas llegan recargadas á las referidas plazas.

Como principio común á ambas partes de este estudio, los trabajos de la Junta se han dirigido, en primer término, á concretar lo más exactamente posible los gravámenes máximos que las mercancías en cuestión puedan soportar en la entrada, descarga y tránsito, á fin de impedir que en cualquier caso pueda la tributación desviar de nuestro territorio á las mercancías destinadas al de Marruecos. El tipo máximo de tributación se ha buscado naturalmente en los gravámenes establecidos para igual tráfico en los puertos y en los tránsitos de géneros por Argelia, puesto que si los que se impusieran en las plazas españolas fuesen más elevados, el comercio huiría de éstas para buscar la ruta menos gravosa.

Examinado este primer punto del problema, la Junta ha procurado investigar la posibilidad de estimular con alguna lícita ventaja el tránsito por las aludidas plazas.

El límite de esa ventaja deberá señalarse, según queda indicado, teniendo en cuenta el régimen de las mercancías francesas en la Argelia, las conveniencias del comercio de las plazas de Ceuta y de Melilla y las necesidades económicas, origen de los arbitrios locales y de obras de los puertos.

Aun simplificada así la cuestión, no ha dejado de tropezar la Junta con dificultades para llegar á términos precisos y categóricos que permitieran proponer soluciones prácticas, pues, por razones á cuyo examen no parece necesario descender, el hecho es que no todos los informes recibidos coinciden en sus cifras ni en sus apreciaciones respecto á los gastos á

que están sujetas las mercancías destinadas á Marruecos, sea por Argelia, sea por nuestras plazas, aun refiriéndolos á un mismo mercado Taurirt, punto de destino que la Junta no tiene inconveniente en aceptar como base de cálculo.

.....

Ante la precisión de decidirse por alguna de las distintas cifras consignadas en los referidos informes, ha parecido preferible optar por los datos suministrados por la Junta de Arbitrios de Melilla, no sólo por la especial garantía que les da el hecho de haber sido recogidos recientemente por una Comisión de su seno enviada á los mercados argelinos, sino, sobre todo, porque como una de las soluciones que los que suscriben tendrán la honra de proponer á V. E. habrá de afectar principal, si no exclusivamente, á los ingresos de dicha Junta de Arbitrios, no parece que esté fuera de lugar apoyar esa medida en bases tomadas de los informes de la Corporación á quien más puede interesar.

Entre los datos facilitados por la referida Junta de Arbitrios figura el de que los gastos generales ó uniformes que han de satisfacer 100 kilos de mercancías importados en Taurirt, vía Orán, ascienden á 14 pesetas, mientras que los que paga igual cantidad de géneros hasta Taurirt, vía Melilla, sólo importan 7,50 pesetas; pero como en la primera cifra están incluidos los derechos de tránsito por Argelia y en cambio á la segunda hay que agregar el importe de los que perciben en Melilla la Junta de Arbitrios y la de Fomento, distintos entre sí y cada uno de ellos, según las mercancías, no es aventurado afirmar la necesidad de reducir esos derechos en términos que en ningún caso lleguen á cubrir la diferencia de 6,50 pesetas que á favor del tránsito por Melilla resulta de las dos cifras que como importe de los gastos generales quedan consignadas.

Esa reducción no parece que deba realizarse en los derechos que percibe la Junta de Fomento de Melilla, tanto por la modicidad de los tipos fijados en la tarifa vigente y en la proyectada para sustituirla, cuyo gravamen máximo es de 53 céntimos (para los vinos generosos, alcohol, licores, aguardientes y ginebra), como por el hecho de corresponder á un servicio como el del puerto, que realmente utilizan todas las mercancías, y á cuyo sostenimiento deben, en su consecuencia, contribuir.

En cambio, los derechos que percibe la Junta de Arbitrios de Melilla, que en algunos casos (café, te, vinos generosos, alcoholes, etc.) se elevan considerablemente, no parecen en rigor estar justificados respecto á las mercancías en tránsito para Marruecos, como no lo están, y por eso no se perciben, en análogas circunstancias, en Ceuta. Realmente el tránsito directo de mercancías para Marruecos debía estar en Melilla, como en las demás plazas, completamente libre, y á ese fin considera la Junta que debe tenderse con el mayor interés, tanto más cuanto que en Argelia el régimen especial de tránsito permite extraordinarias facilidades á las mercancías destinadas á Marruecos, que, sobre todo si son de procedencia francesa, gozan de exenciones y privilegios que es indispensable neutralizar en nuestro territorio mediante disposiciones adecuadas, para que no se pierdan las ventajas que reporta la menor distancia á que se encuentra de Taurirt Melilla (100 kilómetros), comparada con la que hasta dicho punto hay que recorrer desde Orán (348).

Es indudable que la conveniencia de procurar que el comercio con Marruecos que se haga por nuestras plazas sea nacional; pero en tanto que se llega á ese resultado debe facilitarse el camino al precedente de otros países para evitar que adopte otras vías más ventajosas, privando á nuestras referidas

plazas de los beneficios inherentes al tráfico mercantil.

Sin embargo, como no es posible perder de vista la situación actual y los trastornos y perjuicios que ocasionaría á la hacienda municipal y á la vida económica de Melilla la inmediata supresión de los arbitrios que sobre las mercancías en tránsito viene percibiendo, estima la Junta que por el momento deben únicamente reducirse al 50 por 100 de los tipos actuales, acordándose para tres años después su rebaja al 25 por 100 y su completa desaparición transcurridos que sean otros tres años.

Esta medida general se halla, sin embargo, condicionada por la necesidad de evitar desde ahora que se perciba en concepto de arbitrio sobre cualquiera de las mercancías en tránsito para Marruecos cantidad mayor de seis pesetas los 100 kilos, diferencia entre los gastos generales Melilla-Taurirt (7,50 más 0,50 céntimos, tipo máximo aproximado de los futuros derechos de la Junta de Fomento) y los gastos generales Orán-Taurirt (14 pesetas); en su consecuencia deberán reducirse en Melilla, no ya al 50 por 100, sino á la expresada cifra de seis pesetas, los arbitrios actuales sobre 100 kilos de:

Tejidos de lana y algodón fuerte.

Babuchas y estribos morunos.

Vinos generosos.

Champagne.

Aguardiente hasta 22°.

Ginebra.

Ron y licores.

Alcohol.

Idem desnaturalizado.

Cuero filali, carteras y cinturones morunos.

Te.

Café.

Achicoria.

Análogo criterio equitativo entiende la Junta que debe aplicarse á los arbitrios vigentes en las plazas de Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera.

Por lo que se refiere á Ceuta el problema en este aspecto no existe, puesto que, según queda apuntado, en dicha plaza el Ayuntamiento sólo percibe arbitrios sobre las mercancías destinadas al consumo de la población, y los derechos de la Junta de obras del puerto se encuentran en el mismo caso que los recaudados por la Junta de Fomento de Melilla.

Para resolver la segunda parte del problema planteado, ó sea la relativa á los derechos, fletes y demás gastos con que las mercancías españolas llegan recargadas á nuestras plazas, se han propuesto á la Junta determinadas soluciones, á que aludió al principio de este informe, que sólo puede enunciar como demostración de que no le han pasado desapercibidas.

El establecimiento en la Península de puertos francos y zonas neutrales; la desgravación de impuestos sobre las primeras materias empleadas en la elaboración en España de productos destinados á Marruecos ó la devolución de derechos percibidos sobre las mismas; las admisiones temporales; la concesión de bonos ó primas á la exportación, son medidas que verosimilmente habrían de favorecer el desenvolvimiento de nuestro comercio con Marruecos, aun cuando respecto á algún artículo como el azúcar, alcoholes, licores, dulces, chocolates, etc., existe ya, sin eficacia en cuanto á Marruecos, la devolución del impuesto percibido sobre el que es objeto de exportación; pero se hallan tan estrechamente ligadas esas soluciones á problemas decisivos para la agricultura, industria y comercio de la Península, así como á su organización financiera y tributaria, que esta Junta

se limita á señalarlos á la ilustrada consideración del Gobierno de S. M.

Aunque guardan más directa relación con el comercio hispano-marroquí, la extensión del territorio ocupado por nuestras fuerzas, la prolongación del ferrocarril Melilla-Zeluán hasta Tazza ó por lo menos hasta la Kasba Msun y la construcción del de Alluce-mas-Fez, son medidas cuya adopción está ligada á altas consideraciones de orden político y cuya ejecución en parte ni siquiera depende de la voluntad del Gobierno de S. M., puesto que las líneas férreas apuntadas tendrían que penetrar en la zona francesa de Marruecos. Por lo demás, es evidente que cuanto facilite las comunicaciones, sea ferrocarril, sea carretera ó camino, ha de redundar en beneficio del tráfico mercantil.

.....

También figuran entre las medidas recomendadas en algunos de los informes recibidos la pronta terminación de los puertos de Ceuta y Melilla y la construcción de pequeñas obras de abrigo en Allucemas y el Peñón de la Gomera; en vías de rápida ejecución aquéllas y siendo notorio el interés con que se procuran activar, sólo cabe expresar la mayor confianza en los positivos beneficios que reportará la terminación de dichos puertos y recomendar que en cuanto sea posible se atienda también á facilitar el refugio y atraque de buques en Allucemas y el Peñón de la Gomera.

Uno de los beneficios aludidos consistirá en permitir el establecimiento en Melilla y Ceuta de depósitos francos donde puedan conservarse las mercancías hasta el momento de su reexpedición á Marruecos, depósitos cuya utilidad es tan evidente que no vacila la Junta en proponer que, mientras no sea posible materialmente su creación, se autorice á los comerciantes para depositar las mercancías en trán-

sito en sus almacenes particulares, con las garantías necesarias para prevenir el fraude.

Toca examinar ahora dos asuntos análogos y de tanto interés que ambos han sido objeto de especial indicación en los informes enviados á esta Junta. Se trata de las tarifas de fletes marítimos y terrestres.

De nada servirán las facilidades que se dispensen para la elaboración de productos destinados á Marruecos, ni para su tránsito por nuestras plazas del Norte de Africa, si para llegar á éstas tienen que abonar por su transporte cantidades que, acumuladas al coste de producción y demás gastos, aumenten su precio en términos que impidan luchar en Marruecos con artículos fabricados ó transportados por extranjeros.

Tanto la línea subvencionada de vapores correos de Africa como las Compañías de ferrocarriles de la Península tienen perfecto y legítimo derecho, que hay que reconocer que á veces no ejercitan, para percibir el importe de las tarifas aprobadas por el Ministerio de Fomento; pero la Junta se considera en el deber de proponer al Gobierno de S. M. que se procure con el mayor empeño recabar del patriotismo de todas ellas medidas que, al favorecer el tráfico hispano-marroquí, en definitiva habrán de redundar en beneficio de las propias Compañías por el aumento de carga que seguramente les habrán de proporcionar.

La tarifa de fletes que aplica la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa, de Barcelona á Melilla, aun sin llegar al máximo de la tarifa oficial, y siendo menor que la que como promedio de lo que perciben los buques franceses desde Marsella á Ceuta ó Melilla, ha facilitado el Cónsul de la nación en dicho puerto extranjero, convendría que fuera revisada, y ocasión oportuna para ello la daría acaso la modificación del contrato vigente para aumentar el

servicio establecido, ampliándolo de acuerdo con los requerimientos formulados recientemente por nuestros comerciantes y que están siendo objeto de la consideración del Gobierno de S. M.; en esa revisión debería tenderse principalmente á favorecer el transporte de las mercancías que, según los datos oficiales, constituyen ya la base de nuestro comercio con Melilla y las que parecen más susceptibles de ser introducidas en los mercados marroquíes, á saber:

Cales y cementos.
Baldosas, ladrillos y tejas.
Tejidos.
Carbón vegetal.
Arroz sin cáscara.
Harina de trigo.
Legumbres.
Hortalizas.
Azúcar.
Aceite de oliva.
Licores.
Vinos.
Conservas alimenticias.
Pastas para sopa.

Respecto de esos mismos artículos debiera, á juicio de la Junta, invitarse á las Compañías ferroviarias á conceder ventajas para su transporte á Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz y Algeciras, siempre y cuando fueran destinadas á Marruecos, pudiendo dichas Compañías adoptar las medidas de inspección y vigilancia que para comprobar ese extremo juzgaran oportunas.

Por último, debe hacerse constar la conveniencia de mantener, y á ser posible aumentar, las facilidades para la entrada en la Península de los ganados, pieles, despojos y cereales procedentes de Melilla como medio de estimular la doble corriente mercantil; esto podrá también contribuir al abaratamiento de los

fletes, permitiendo algún día contar con el de retorno y contrarrestará las ventajas que la exportación marroquí encuentra en Argelia, donde los productos del territorio mogrebino son admitidos en franquicia.

* * *

Como resumen de lo expuesto y reiterando el favorable concepto que en general le han merecido las medidas que han sido objeto de su estudio, la Junta tiene la honra de proponer al Gobierno de Su Majestad como de especial aplicación á los fines consignados en el artículo 1.º del Real decreto de 3 de Abril próximo pasado:

1.º La reducción para las mercancías en tránsito y en la forma que queda indicada de los derechos que sobre las mismas perciban actualmente las Juntas de Arbitrios de Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de Vélez de la Gomera, manteniéndose la exención que disfrutaban en Ceuta.

2.º El establecimiento en nuestras plazas de Africa, y especialmente en Ceuta y Melilla, de depósitos francos para las mercancías destinadas al tránsito directo para Marruecos, permitiéndose, mientras no se puedan crear esos depósitos, que los comerciantes utilicen en su lugar almacenes particulares mediante las garantías necesarias para prevenir el fraude.

3.º Que se recabe de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa la reducción de su tarifa de aplicación para el flete de las mercancías destinadas á Marruecos, cuya relación queda apuntada.

4.º Que análoga gestión se realice cerca de las Compañías de ferrocarriles de la Península para las referidas mercancías cuando vayan consignadas des-

de el interior á determinados puertos donde hayan de ser embarcadas con destino á Marruecos.

5.º Que se mantengan y, á ser posible, se aumenten las actuales facilidades para la entrada en la Península de los ganados, pieles, despojos y cereales procedentes de Melilla.

Diós guarde á V. E. muchos años.—Madrid, 9 de Mayo de 1913.

Excmo. Señor.

(Firmado.)—JOSÉ VALDÉS.

MIGUEL MANTECÓN.

JOSÉ G. PARDO.

NORBERTO GONZ. AURIOLES.

C. FERNZ. DE ANGULO.

EMILIO DE PALACIOS.



