ms. hisp. Fol. 10.

Papeles y Manuscritos rarísimos, relativos al estado presente del Comercio de España.

Años de

1816 y 1821.

gesammelt von Friedrich Benjamin Bulzer.

ms. hisp. Fol. 10.

Ex Biblioth. Regia Berolinensi.

Prospecto del Contenido:

A. pag 1. — 86 Contestaciones dadas por los Cónsules de España en los varios puertos estrangeros, que se espresarán al interrogatorio de preguntas que sobre nuestras relaciones mercantiles se les hizo en 10 de Junio de 1816.

d. h.

die von der Königl. spanischen Regierung den sämmtlichen spanischen Handels-Consulen im Auslande, unterm 10. Juny 1816. vorgelegten 43. Fragen,

die Handels Verhältniße eines jeden Landes mit Spanien betreffend,

und ihre darauf einberichteten Antworten.

Diese Aktenstücke sind nie in den Buchhandel gekommen, und daher in Spanien selbst eine große Seltenheit.

B. Decreto de las Córtes, fha. Madrid 2 de Octubre de 1820., rubricado y publicado por el Rey en palacio á 14. del mismo mes y año, sobre la propiedad esclusiva y certificacion de invenciones, mejoras ó introduccion de qualquier nuevo ramo de industria.

d. h. Decret die Erfindungs Patente betr.

C., Discusiones de las Córtes sobre el nuevo Arancel de Aduanas del año de 1821.

Debatten der Cortes über den neuesten spanischen Zolltarif von 1821. (Manuscript.)

72 Blatt in fol.

enthält nicht nur diese Debatten und das Zollgesetz vom 20/28. Dezbr. 1821. nebst den noch späteren Discussionen darüber, in der Sitzung vom 11. April 1822. sondern auch die nirgends gedruckten Aktenstücke

A., Memoire des kön. preuß. Chargé d'affaires, Hr. Schepplers v. 2. July 1821.

B. Das Gutachten ~~des Handels~~ des k. spanischen Zoll-Collegii darüber, d. d. 18. Aug. 1821.

C., ein gleiches Gutachten desselben über einen von dem k. spanischen Consul zu Hamburg eingesandten Bericht, d. d. (eod.

D. ein gleiches, über das von dem Hanseatischen Minister-Resident bey dem königl. spanischen Ministerio eingereichte Memoire, d. d. 15. Oct. 1821.

D. Informe á la Real Academia de la Historia sobre construccion de Canales &c.a por Dn. Francisco de Saavedra, en Madrid á 14 de Set.re de 1796.

d. h. Bericht an die königl. Academie der Geschichte, über den Bau von Canälen &c. durch Hr. Franz de Saavedra.

ein nie gedrucktes Aktenstück.

Contestaciones dadas por los cónsules de España en los varios puertos estrangeros, que se espresarán al interrogatorio de preguntas que sobre nuestras relaciones mercantiles se les hizo en 10 de junio de 1816.

PREGUNTA PRIMERA.

Si los españoles pueden hacer establecimientos mercantiles en esa potencia, y bajo qué leyes y condiciones: si son comunes á los del pais ó diferentes.

CONSULADOS.	RESPUESTAS.
Lisboa	Pueden los españoles establecer casas de comercio por mayor, conservándoles los privilegios de estrangería con arreglo á los tratados de paz, y sujetándose en cuanto al comercio á las leyes generales de él en union con los naturales.
Lóndres	Lo mismo que el anterior, añadiendo que los estrangeros no tienen tiendas públicas en algunas ciudades privilegiadas, de lo cual estan escluidos tambien los mismos ingleses, á no tener ciertas calificaciones que un estrangero no puede conseguir sin haberse naturalizado.
Malta	Que no hay diferencia en los establecimientos mercantiles, tanto para los nacionales, cuanto para los españoles y demas.
París	Los estrangeros gozan de los mismos derechos civiles que en los tratados se conceden á los franceses en los otros paises. El estrangero que obtiene licencia para establecer su domicilio en Francia, disfruta de los mismos derechos que los nacionales.
Gibraltar	El Gobierno ingles considera á Gibraltar mas como punto militar, que como plaza de comercio; pero permite á cualquier español hacer un establecimiento sin que se le imponga condicion ni ley alguna.

Rusia..... Para hacer el comercio cualquier estrangero necesita presentar un capital de 50,000 rublos en la primera clase: 20,000 en la segunda; y 8.000 en la tercera, sobre los cuales pagan al imperio 4½ por ciento al año, y uno por derechos municipales y obvenciones. Una vez matriculados en cualquiera de las tres clases de comercio, que se llama quilda, no pueden retirarse sin pagar el importe de tres años de su respectiva contribucion, ademas de lo devengado por los años vencidos. El manifiesto imperial de 1.º de enero de 1807 concede á los estrangeros la facultad de hacer el comercio por mayor; bajo las denominaciones de comerciante estrangero avecindado, que llaman huesped, y la de transeunte. El primero puede avecindarse en cualquier pueblo marítimo del imperio pagando las mismas cargas que los matriculados rusos del comercio de la primera quilda ó por mayor. Puede hacer toda clase de comercio por mayor; pero no puede vender sino á los matriculados de la primera quilda. Se les permite comprar de los mercaderes rusos de las tres quildas; pero no de los aldeanos ni traficantes del interior, ni enviar á él sus propias mercaderías; escepto á las tres ferias principales de Horonnocé, Macarisff y Tribitsk. Pueden establecer fábricas de toda clase, y comprar casas para su propia habitacion; pero no otros bienes raices. Para retirarse de la vecindad contraida debe el estrangero, á ejemplo de los matriculados rusos, pagar el triplo de su contribucion anual de 5½ por 100 sobre el capital de 50,000 rublos. el comerciante transeunte solo puede negociar dentro de la lonja ó recinto de la aduana; no paga contribucion alguna en los seis primeros meses; pero pasados, debe pagar 5½ por ciento sobre el capital de 25,000 rublos. Estas reglas son comunes á todos los estrangeros, y los españoles no obtienen privilegio alguno sobre los demas.

Filadelfia..... Los españoles y demas estrangeros pueden formar establecimientos de todas clases, y despues de seis meses de residencia tener fincas; pero no ser propietarios de buque.

Charleston.... Lo mismo que la anterior, añadiendo que se les prohibe tener buque con pabellon americano ínterin no se hagan ciudadanos y se separan de la Nacion á que pertenezcan. Tampoco se fija término para el establecimiento de fábricas y comercio; pero sí se les obliga á sujetarse á las leyes generales del pais, y á las locales del paraje en que se fijen.

Vashinton..... Igual en todo.

Amberes..... Pueden los españoles hacer establecimientos mercantiles; pero en el mismo hecho se sujetan mientras estuvieren en él á las mismas cargas y contribuciones que los del pais.

Danzik..... No se pueden hacer establecimientos mercantiles sin avecindarse y pagar la patente ó derecho que satisfacen los naturales para hacer el comercio; pero desde este instante ya no se les considera como estrangeros.

Elseneur..... Solo los Cónsules pueden hacer establecimientos mercantiles, y solo por mayor, conformándose en cuanto á comercio á las leyes y costumbres del pais.

Trieste..... Los españoles y cualquiera otro estrangero de cualquiera nacion y religion, sin esceptuar ninguna, pueden hacer establecimientos en los puertos francos de Trieste, Fiume, Buccari, Sena, y Brodis; pero no en las ciudades internas del pais, á menos que obtengan un privilegio particular del Gobierno. Para ser reconocidos y admitidos por negociantes públicos deben manifestar al tribunal mercantil de la plaza que eligen, que poseen un caudal de 30,000 florines á lo menos, siendo esto comun á los naturales y estrangeros; pero si á estos no les importase ser reconocidos y tratados como negociantes de lonja, puede comerciar, abrir tien-

*

Trieste..... da ó ejercitar su oficio sin manifestar sus fondos. Unos y otros están sujetos al pago de contribuciones, y á la observancia de las leyes del pais; pero pueden abandonarlo cuando les convenga, llevándose sus capitales. Véase el tratado de navegacion y comercio art. 21.

Venecia..... Lo mismo que el anterior, entendiéndose con súbditos de potencias amigas.

Génova..... Igual al anterior, siendo práctica darse á conocer al comercio por circulares.

Niza..... Lo mismo que el anterior.

Tetuan..... Ningun cristiano puede establecer casa, y los marineros deben retirarse á bordo por la noche.

Marruecos.... Todo español puede formar establecimientos siempre que vaya provisto de los documentos que prescribe el art. 3.° de nuestros tratados de paz, y quiera sujetarse á las leyes y condiciones del pais, que son arbitrarias.

Larache..... Larache id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Todos los individuos de potencias de primer órden pueden formar establecimientos de comercio en Turquía. Están bajo la jurisdiccion del Embajador y Cónsules, y sujetos á las leyes de su nacion en cuanto al comercio, y sin depender de las leyes locales de modo alguno, sin embargo de hallarse toda la fuerza en poder de los turcos, de modo que los estrangeros forman un estado dentro de otro.

Túnez..... Los españoles y demas estrangeros pueden hacer establecimientos bajo las mismas leyes que los del pais, que solo se diferencian en los derechos de aduanas.

Trípoli..... Los españoles pueden dedicarse á toda clase de comercio y establecimientos como los del pais, en virtud del art. 20 del trata-

Trípoli..... do de paz de 10 de setiembre de 1784, ratificado en 1796.

Constantinopla..... Pueden los estrangeros hacer todo comercio, cuyos establecimientos se ponen bajo la jurisdiccion de sus respectivas legaciones, sin condicion ni intervencion alguna del Gobierno otomano; solo les está prohibido poseer fincas en nombre propio, por ser privativo á los súbditos otomanos el hacer adquisiciones.

Alejandría... Los españoles y demas estrangeros ademas de poder hacer establecimientos mercantiles estan exentos del pago de 5 por 100 que se exige á los naturales á su esportacion ó importacion, y estan sujetos á penas pecuniarias y corporales, que con mucho rigor esperimentan á la mas leve falta que toleran á los europeos, no obstante que exigen sean castigados por los cónsules.

PREGUNTA II.

Si hay plazas de corredores de comercio para los españoles, así como los hay en Cádiz para los estrangeros: cuántas, y si los que las obtienen hacen algun servicio pecuniario por el título.

RESPUESTAS.

Lisboa..... No hay plazas de corredores privativas á los españoles: hay un corredor público de cambios reales, y otros de nombramiento del Senado, que hacen corredurías en general; y ademas hay varias personas que hacen el mismo oficio segun su crédito, aunque sin autorizacion; y á los cuales pagan las partes la comision corriente del pais.

Lóndres..... No hay plazas de corredores para los españoles, porque para ello se requiere ser naturalizado y prestar el juramento al *Text*, contraria á la creencia católica.

Malta..... Los corredores que sirven con autorizacion del gobierno, y cuyo número es indeterminado, son indistintamente para los nacionales y estrangeros; no pagan por el título, ni sus ganancias estan sujetas á contribucion alguna.

Paris..... Las plazas de corredores exigen patente del Rey, por lo tanto deben estar naturalizados. Los corredores intérpretes de nacion hacen el corretage de los fletes, y tienen el derecho esclusivo en los casos contenciosos ó comercio de traducir los conocimientos, contratos, declaraciones &c., y formar los precios de los fletes, en los negocios y diligencias, ó los estrangeros solo tienen el derecho de servirles de intérpretes.

Gibraltar..... No hay plazas de corredor para los españoles, pero lo son la mayor parte de ellos; se les exigen 2@ duros de fianza, y ademas pagan 320 reales al año por el título.

Rusia..... Para que el estrangero pueda egercer el oficio de corredor debe naturalizarse antes. Edicto imperial de 1.° de enero de 1807.

Filadelfia..... Los españoles pueden ser corredores lo mismo que los ciudadanos americanos sin pagar estipendio alguno.

Charleston... No hay plazas de corredores conocidas por la ley; pero el que quiera dedicarse á ello lo puede hacer bajo el título de agente ó comisionista de quien le emplee.

Vashinton.... Id. id. id.

Amberes..... No hay plazas de corredores privativamente para españoles ni para estrangeros; pero cualquiera que reuna los conocimientos que se requieren para ejercer el ramo á que se dedica y pague la patente, puede serlo.

Danzik..... No hay plazas de corredores para los estrangeros.

Elseneur..... Los corredores son oficiales daneses.

Trieste..... No hay plazas de corredores para los españoles, pero estos pueden serlo; los directores de la bolsa los nombran, y el go-

Trieste..... bierno los aprueba. No hacen mas servicio pecuniario que los demas habitantes.

Venecia..... Los corredores sirven á todo el que los ocupa, y nadie puede serlo sin despacho del Soberano.

Génova..... Los corredores deben ser del pais, ó llevar diez años de vecindad.

Niza..... Que deben ser naturales del pais.

Tetuan..... Hace de corredor á los estrangeros el moro ó hebreo que entiende el idioma.

Marruecos.. Id. id. id.

Larache..... Id. id. id.

Salé..... Cada uno compra y vende como puede.

Smirna..... Los naturales del pais sirven de corredores, y pagan un tanto al gobierno local.

Túnez..... Los corredores son todos judíos por el mayor conocimiento que tienen de las lenguas; nada pagan por este servicio, ni tampoco estan exentos de egercerlo los españoles y demas cristianos.

Trípoli..... Cada nacion tiene un corredor, que es hebreo, y exige el 1 por 100 de vender ó comprar: nada contribuyen por el título, que es un nombramiento del cónsul en conformidad del art. 34 de nuestro tratado, condicion 6.ª

Constantinopla..... Es libre cualquiera dedicarse á corredor; en nada contribuyen, y regularmente son todos hebreos y armenios; cada casa de comercio tiene uno ó mas, á los que paga de las compras ó ventas que hace.

Alejandría.. Las corredurías son comunes para todos, pues que lo mismo sirven á los naturales que á los estrangeros, que les pagan $\frac{1}{2}$ por 100 de las compras ó ventas que se hacen por su medio.

*

PREGUNTA III.

Si se permite á los españoles transeuntes el tener tiendas públicas, y vender por mayor y á la menuda.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se permite á los españoles ó no naturalizados tener tiendas públicas, y vender por mayor y á la menuda con sujecion á las leyes y establecimientos municipales, contra las cuales no vale el privilegio de estrangero.

Lóndres..... Se permite la venta por mayor en toda Inglaterra; mas no pueden tener tienda pública para vender á la menuda en algunas ciudades donde hay compañías de comercio, como Lóndres, Bristol y otras en que hay gremios. Esta prohibicion se entiende tambien con los ingleses que no son individuos de las compañías. Debe advertirse que el privilegio de estas es antiguo, y por lo tanto no ocupan mas que el recinto que las ciudades tenian cuando se les concedieron, y los estrangeros pueden establecerse en lo restante.

Malta..... Para vender por mayor ó menor los estrangeros han de tener diez años de vecindad, haber hecho algun señalado servicio ó estar casados con hija del pais.

Gibraltar.... A todo español transeunte se permite tener tienda pública ó privada, y vender por mayor y menor.

Paris..... Se permite á cualquier estrangero vender sus mercaderías en tiendas ó en las calles y plazas públicas, pagando al gobierno el derecho de patente que está arreglado por ley de 25 de marzo de 1817.

Rusia..... Se refiere á la respuesta dada á la primera pregunta.

Filadelfia..... Es permitido á los españoles y demas estrangeros vender por mayor y menor lo mismo que los del pais.

Charleston.... Lo mismo que en Filadelfia; pero en el caso de tener tienda deben pagar 20 pesos al año lo mismo que los del pais.

Vashinton.... Como en Filadelfia en todo.

Amberes..... Todos los estrangeros pueden tener y abrir tiendas siempre que las autoridades no se opongan á ello por falta de honradez y buena moralidad de los que traten de establecerlas.

Danzik..... Á ningun estrangero se le permite tener tienda ni vender por menor á menos que antes no obtenga patente del gobierno como los naturales del pais, y en este caso se considera ya naturalizado.

Elseneur..... No se permite á los estrangeros tener tiendas públicas.

Trieste..... Los españoles transeuntes pueden abrir tiendas públicas, y vender por mayor y menor, bastando solo el manifestarlo al magistrado, del cual obtiene el permiso sin obstáculo.

Venecia..... Véase la primera pregunta.

Génova..... Todos pueden establecer tiendas y almacenes para vender por mayor y menor; pero deben obtener licencia del corregidor. En el puerto frances hay libertad para vender y comprar.

Niza..... Como los del pais en todo.

Tetuan..... No puede establecerse estrangero alguno.

Marruecos... No se permite tener tiendas; pero puede vender en su casa por mayor y menor.

Larache..... Como la anterior.

Salé..... Como en Larache y Marruecos.

Smirna..... Es permitido á los españoles transeuntes vender por mayor y menor; pero de esta licencia suelen resultar algunos disgustos con los turcos, que estan sujetos á varios impuestos que aquellos no pagan.

Túnez..... Se permite á todo español poner tienda, y vender por mayor y menor.

Trípoli..... Lo mismo que en Túnez.

Constantinopla..... Permítese á los españoles y demas europeos el establecimiento de tiendas, y la venta por mayor y menor, previo el conocimiento de su legacion, que es la que los proteje.

Alejandría.. Se permten las tiendas públicas sin dificultad alguna.

PREGUNTA IV.

Si los españoles están sujetos á las leyes y providencias económicas y de buen gobierno, ó tienen algun privilegio.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los españoles estan sujetos á las leyes de policía y buen gobierno; pero tienen á su favor los privilegios concedidos por los Reyes de Portugal y tratados de paz.

Lóndres..... Estan sujetos á todo lo mismo que los naturales del pais, y aun puede el ministro de Estado mandarlos salir de Inglaterra.

Malta..... Los españoles, como todos los demas estrangeros, estan sujetos á las leyes y providencias económicas de buen gobierno.

Gibraltar.... Lo mismo que en Malta.

Paris..... Los establecidos no gozan de privilegio alguno, y los transeuntes estan bajo la proteccion del embajador y de los cónsules; pero sujetos á las leyes civiles, comerciales y criminales.

Rusia..... No gozan los españoles de exencion alguna.

Filadelfia..... Ignales en todo á los ciudadanos americanos.

Charleston.. Como en Filadelfia.

Vashinton.... Id. id.

Amberes.... .. Id. id.

Danzik..... Id. id.

Elseneur..... No disfrutan los españoles de privilegio particular.

Trieste..... Id. id.

Venecia..... Gozan de los mismos privilegios que los del país cuando se hallan naturalizados; y en caso contrario acuden al Cónsul para lo que se les ofrece.

Génova..... Lo mismo que los naturales en un todo.

Niza..... Iguales en todo á los del país.

Tetuan..... Id. id.

Marruecos... Sujetos al capricho del Soberano.

Larache..... Id. id.

Salé..... No gozan los españoles de privilegio alguno.

Smirna..... Los españoles no están sujetos á las leyes ni gobierno del país, y disfrutan de los mismos privilegios que los demas estrangeros, siendo el principal de ellos la dependencia del Cónsul.

Túnez..... Lo mismo que los naturales.

Trípoli..... Como los naturales del país; pero con la diferencia de que los españoles no pueden ser corregidos sino por el Cónsul.

Constantinopla..... Están sujetos á las leyes generales del país; pero cuando los estrangeros tienen diferencias con súbditos otomanos no puede procederse contra ellos sin intervencion del Agente de su nacion. Las Autoridades locales no entienden en las diferencias de los estrangeros como no sea algun caso estraordinario ó á peticion de partes.

Alejandría.. Lo mismo que los del país, con sola la diferencia de que si cometen algun delito, es el Cónsul el mediador y el que acuerda providencias contra los culpados que suelen estenderse hasta echarlos del país.

*

PREGUNTA V.

Qué géneros están prohibidos á comercio, asi en la entrada como en la salida.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los prohibidos á su entrada son todos los géneros coloniales, arroz, suela, tejidos de lana y algodon, sedas de España, y generalmente el aguardiente y vino. Á su salida, trigo, maiz, cebada, aceite y al tiempo de darse esta noticia en octubre de 1817 el arroz.

Lóndres..... Está prohibida la introduccion de toda manufactura estrangera, ó tiene un derecho equivalente; se admiten todas las primeras materias pagando un corto derecho ó ninguno, y se prohibe la salida de ellas y permite la de toda clase de manufacturas con corto derecho, á veces ninguno, y otras con premio de exportacion.

Malta..... Toda clase de géneros y frutos puede exportarse é importarse en Malta pagando los derechos y sisas, que en algunos son muy escesivos, aun en los de primera necesidad, esceptuándose solo, en el primer caso el algodon en rama, y en el segundo el trigo, cuyo comercio hace el Gobierno esclusivamente.

Gibraltar..... Los aguardientes y licores son los únicos frutos cuya introduccion está prohibida, á no ser que vengan de Inglaterra, y hayan pagado los derechos; todos los demas géneros y efectos se permiten importar, y todos exporrar.

París..... Los géneros coloniales solo pueden entrar por los puertos de

Paris..... Tolon, Marsella, Cette, Bayona, Burdeos, Rochefort, la Rochela, Nantes, Vanes, Lorient, Brest, Morlaix, Saint Briéux, el Leque, &c. No se permite en barcos de menos de 60 toneladas en el Occéano, y de 40 en el Mediterráneo; pero siendo españoles se permiten de 24 toneladas. Los efectos que se hallan prohibidos á su entrada en Francia son: algodon tejido ó manufacturado de cualquiera especie, inclusas las alfombras de Turquía azúcar refinado, aguardiente que no sea de uba, arreos de caballería, barcos de construccion estrangera, botones de toda especie, coches y sus compuestos, cueros y pieles manufacturadas, cristales y vidrios de toda especie, hilo de lana y algodon, loza y bajilla, ó barro, tierra &c. medicinas compuestas, y las simples pagan 20 por 100: metales, miel de azúcar, naipes, pólvora, quincallería de toda clase, relojería, sombreros, tabaco cuando no es por cuenta del Gobierno, toda obra de tornero, y á la salida aparejos de navio, álkali, barriles ó toneles vacíos, y las duelas para fabricarlos: carbon solo por los departamentos del Rhin y frontera de España se permite la estraccion, cortezas para tintes, construccion de barcos á escepcion de los que se compran para españoles, ganado vacuno y cerdos escepto para España, hilo fino para encajes, hierro viejo y metralla, lana comun, merinos ó ganado lanar de origen español, municiones de guerra, con escepcion de pólvora y fusiles, ó escopetas de caza pero en corta cantidad, nitro ó salitre toda especie de mina en bruto, máquinas que no sean de uso general, pelo y pieles de toda clase, planchas de cobre ó madera propias para impresion de papel ó telas: seda teñida en rama ó de coser, trapos, tablazon; esceptúase para España trigo, maiz, vizcochos, cebada, vidrios quebrados de toda especie.

Rusia..... Se refiere al arancél promulgado en 31 de marzo de 1816 que dice incluye.

Filadelfia..... Está permitida la entrada y salida de toda clase de géneros.

Charleston.... Nada hay prohibido á su entrada ó salida para los españoles; pero con las demas potencias se observa la recíproca ley, ó la que han establecido los mismos Gobiernos.

Washinton... Como en Filadelfia.

Amberes..... Se refiere al arancél.

Danzik..... No hay género cuya introduccion sea enteramente prohibida

Elseneur..... Se refiere á la tarifa.

Trieste..... Todos los géneros tienen entrada con solo el pago de $\frac{1}{2}$ por 100; pero pagan los derechos cuando salen del puerto francos para introducirlos en el pais.

Venecia..... Se refiere á la tarifa.

Génova..... La sal es lo único enteramente prohibido, y el tabaco debe venderse en el puerto franco, ó introducirse por cuenta del Estado que tiene esta prerogativa dentro de la ciudad.

Niza..... Solo el tabaco y sal son prohibidos con todo rigor.

Tetuan..... Todos los géneros estan admitidos pagando los derechos, y se prohibe la salida de toda clase de comestibles, ganados, cueros, fojas, carbon y jabon del pais.

Marruecos... Todo se admite, y prohibe la extraccion de lana, tafiletes, madera, cáñamo, marfil, cobre y polvo de oro.

Larache..... Son admitidos á comercio todos los géneros, y se permite la salida de ciertos artículos bajo los derechos que se espresan.

Salé..... Todos los géneros están admitidos á la entrada, y permitida la salida pagando los derechos.

Smirna..... Se permite la libre introduccion de los géneros estrangeros.

Tunez..... Ni á la entrada ni á la salida hay géneros prohibidos.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Es libre la introduccion de toda clase de géneros menos el ra-

pé; y se prohibe la salida del trigo y demas géneros, aceite, jabon,

Constantinopla..... café de moca, arroz, manteca de vacas y sebo.

Alejandría... Está permitida la estraccion de todos los géneros del Egipto, y lo mismo la introduccion; pero se esceptúa el café de América, pólvora de fusil y sal, nitro, cuya introduccion está prohibida con mucho rigor.

PREGUNTA VI.

Qué derechos se pagan á la introduccion y estraccion de los géneros espresando sus nombres, el tanto por ciento á que corresponden, y remitiendo un egemplar del último estado de los aranceles.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los derechos de internacion de todos los géneros admitidos á comercio son de 30 por 100, especificados en las partes del consulado de mar y de la aduana que se acompañan.

Lóndres..... Se refiere al arancél que acompaña.

Malta..... Acompaña dos egemplares del arancél.

Gibraltar..... El vino que se vende en las tabernas paga 180 reales por bota ó pipa cualquiera que sea su calidad; ademas de este derecho que es para el Rey, se exigen 5 reales, 7 cuartos para el medidor, 3 cuartos para el muelle, y lo mismo para la licencia que se necesita para desembarcarlo. El que se introduce para los particulares solo paga el derecho de licencia.

Paris..... Acompaña una nota de los derechos que se pagan á la frontera ó en los puertos, los cuales son en razon del peso ó del valor de los géneros.

Rusia..... Se refiere al arancél de que dice incluye dos egemplares.

*

Filadelfia..... Para el pago de derechos á la introduccion se refiere al arancel, siendo todos libres á la salida.

Charleston... Se refiere á la última acta del Congreso.

Vashinton.... Se refiere al estado último de aranceles en cuanto á los derechos de entrada; pues que á la salida son todos francos.

Amberes..... Se refiere al arancél citado en la respuesta 5.

Danzik..... Ofrece remitir un arancel.

Elseneur..... Se refiere á la tarifa.

Trieste..... Nada pagan hasta que se introducen al interior.

Venecia..... Se refiere á la tarifa.

Génova..... Id. id.

Niza..... Todo franco menos la madera que paga 10 por 100.

Tetuan..... Toda clase de género, cualquiera que sea su procedencia; 10 por 100, el quintal de hierro 80 reales, y 110 el de acero, el de azufre 60, y la seda en rama 10 reales libra.

Tanger ó Marruecos. Toda clase de géneros paga un 10 por 100, ya en dinero ó ya en especie, á voluntad del administrador de aduana.

Larache..... Todos los géneros pagan 10 por 100; y si se vuelven á extraer 5, para lo cual no hay aranceles ni mas órdenes que las que el Sultán da al administrador de aduana: los comestibles son francos.

Salé..... Todos los géneros 10 por 100, y el quintal de hierro 60 rs.

Smirna..... Toda clase de géneros 3 por 100, y el café 6.

Túnez..... Se refiere al arancél, y añade que los ingleses solo pagan 3 por 100.

Trípoli..... Tres por ciento, con arreglo al art. 20 del tratado.

Constantinopla..... El mismo 3 por 100.

Alejandría... Solo 3 por 100.

PREGUNTA VII.

Qué derechos se cobran á la entrada de los géneros y frutos de España y de sus provincias de Ultramar en embarcacion española, en la del pais ó estrangera.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Desde el año de 1805, en que se hizo el último aumento, pagan todos los géneros estrangeros un 30 por 100.

Lóndres..... Los siguientes, que son los géneros y frutos que principalmente vienen de España y pagan segun los últimos aranceles; á saber: el vino en buque de construccion y propiedad inglesa por tonelada de 252 galones, que equivalen á 1967 cuartillos de 17 onzas, derecho de entrada libras 43, 1 sueldo: id. de consumo libras 52..10. que hacen rs. vn. 9555: en buque español derecho de entrada, libras 46..6, y 52 y 10 de consumo, al todo 9880 rs. Lanas en cualquiera buque quintal ingles de 112 libras, que equivalen á mas de 110 castellanas, 33 rs., 11 mrs.: barrilla en buque ingles, cada quintal 56 rs., 22 mrs., y en español 60. Corcho 33..11 y 36..22. Añil en cualquiera buque cada libra 1 real 22 mrs.: grana en cualquiera buque la libra 10 rs.

Malta..... Los géneros y frutos de España ó sus colonias pagan los mismos derechos en cualquiera pabellon: véase el arancél.

Gibraltar..... Todo libre, escepto losvinos, aguardientes y licores como queda dicho.

París..... Los géneros que se introducen en Francia pueden estraerse para otros paises pagando un 15 por 100, y en cuanto á los derechos se refiere á la nota.

Rusia..... Se refiere al arancél general de 1816.

Filadelfia..... Los derechos señalados á la tarifa en buque americano, y 10 por 100 mas en estrangero.

Charleston.... Id. id.

Vashinton..... Id. id.

Amberes..... Con arreglo á la tarifa, y sin disticion de pabellon.

Danzik..... Que los derechos que pagan los géneros de España ó sus colonias son invariables.

Elseneur..... Se refiere á la tarifa.

Trieste..... Todos los géneros pagan igual derecho, sin que haya distincion entre una y otra potencia.

Venecia..... Con arreglo á la tarifa.

Génova..... No hay ninguna distincion en el pago de derechos.

Niza..... Lo mismo que en Génova.

Tetuan..... Todos sin distincion pagan 10 por 100, inclusos los del pais.

Marruecos.. Todo paga 10 por 100, á escepcion de la grana, que paga 10 rs. por libra, y los comestibles son francos.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Se refiere á la contestacion dada á la pregunta VI.

Túnez..... Los géneros y frutos de España ó sus provincias de Ultramar pagan 3 por 100 sobre el valor que tienen en la plaza siempre que se introduzcan en bandera española, y 5 en la del pais ó en estrangera.

Trípoli..... Solo pagan el 3 por 100.

Constantinopla..... Siempre que los géneros ó frutos que se introducen sean para europeo pagan 3 por 100; pero si son para turco, se les impone un derecho arbitrario, que suele subir hasta el 10 por 100.

Alejandría.. Se refiere al artículo anterior, y añade que pagan lo mismo en embarcacion del pais, española ó de cualquiera otra nacion.

PREGUNTA VIII.

Si estos derechos han sido uniformes, ó si se han alterado, y en qué cantidad.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Hasta el año de 1756 pagaban todos los géneros estrangeros 23 por 100; en el mismo se aumentó á 27, y en el de 1805 hasta 30 por 100.

Lóndres..... Los derechos del vino han tenido desde el año de 1803 un aumento de casi una mitad, pues que pagan los que quedan señalados en la respuesta séptima.

Malta..... Que hay continuas variaciones en el pago de los derechos, particularmente desde marzo de 1814, en que no rige ningun arancél antiguo.

Gibraltar..... Se refiere á la respuesta séptima.

Paris..... Se refiere á la respuesta que queda citada.

Rusia..... La España disfrutaba de una rebaja de la tercera parte de derechos á la introducion de sus vinos siempre que fuesen en vandera y de propiedad de españoles; pero en 1815 y 16 ha cesado este privilegio con grave perjuicio.

Filadelfia..... Los derechos se modifican ó alteran todos los años por el Congreso, segun lo exige la balanza del comercio y el fomneto de las manufacturas nacionales.

Charleston... Los derechos se han arreglado en el acta formada despues de la guerra.

Vashinton.... Han esperimentado algunos aumentos de $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ y doble en algunos.

Amberes..... Se refiere al arancél que remite.

*

Danzik..... Continúan las antiguas tarifas.

Elseneur..... Se refiere á la tarifa.

Trieste ..... Id. id.

Venecia..... Están al arbitrio del Soberano; pero rige la misma tarifa que remite.

Génova..... Los mismos que en tiempo de la república con alguna pequeña variacion.

Niza..... Se refiere á la séptima respuesta.

Tetuan..... Que hace pocos años se alteraron en muchas cosas.

Marruecos... Que de 20 años á esta parte han sufrido alteraciones.

Larache..... Id. id.

Salé..... En todo tiempo se han cobrado los mismos derechos.

Smirna..... Tres por ciento con arreglo á los primitivos tratados.

Túnez..... Los derechos de que habla su anterior respuesta solo rigen desde 1808.

Trípoli..... Que no hay egemplar de haberse variado el derecho de que trata su séptima respuesta.

Constantinopla..... Que no ha habido variacion á pesar de que se ha intentado por la Puerta.

Alejandría... Que ha habido alteraciones de grande consideracion.

PREGUNTA IX.

Qué formalidades se observan para admitir en las aduanas los géneros: si se obliga á los capitanes de buques á dar manifiesto de carga, ó se está á su declaracion: qué dias se le conceden para presentarlo: si se permite su mejora, en qué términos y en qué artículos: si en todos indistintamente ó en solo los de permitido comercio: si se confiscan las mercancías cuando se hallan de mas ó de menos al tiempo de verificar el fondéo, ó al de verificar el reconocimiento en

la aduana; y si se exigen certificados para acreditar la procedencia de los efectos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... A las 24 horas de haber fondeado deben los capitanes presentar en la aduana su manifiesto; el cual hacen en compañía del Cónsul para que los instruya, á fin de qué, hallándose alguna falta, no aleguen ignorancia: cuando en su descarga no entregan el número de fardos manifestado, se le obliga á pagar triplos derechos de los que le faltan, considerados por el mayor valor de las tarifas. Deben presentarse los conocimientos ó guias, con los que se hace el cotejo al tiempo de echar los géneros en tierra: en seguida se hace saber al capitan por medio del Cónsul si tiene que manifestar alguna cosa, y se procede al fondéo: si en este acto se halla algo escondido, se confisca y condena al capitan al pago del triple valor de lo ocultado; debiendo ademas ser preso á disposicion del administrador de la aduana hasta que expíe el delito. Si entre los géneros del manifiesto hay algunos prohibidos, son confiscados. Aunque está prevenido se acredite por certificados de los Cónsules la procedencia de los géneros, no se exigen por lo general sino en el caso de que los géneros ó sus dueños gocen de algun privllegio, por el cual sea preciso legitimar la procedencia.

Lóndres..... Se observan por lo regular las mismas formalidades que en Lisboa con la diferencia de que el resguardo permanece á bordo desde que el buque fondea. A los epañoles se conceden ocho dias para mejorar su manifiesto.

Malta..... Debe presentarse manifiesto á los dos dias y se permite enmendar cuando se conoce alguna equivocacion involuntaria. No

Malta..... hay necesidad de certificados mas que para la sanidad, y en ciertos géneros generalmente se guarda mucha consideracion á los capitanes, y rara vez se impone la confiscacion.

Gibraltar..... Véase la contestacion dada á la séptima y octava respuesta.

Paris..... No se exigen certificados. Los géneros prohibidos se confiscan si no se han declarado; pero declarados en el primer manifiesto se permite su estraccion: las mejoras en el manifiesto se admiten en el número de fardos, peso y medida, calidad y valor. Si despues resulta esceso, ó se halla mas de lo declarado, se confisca y se multa al capitan en 100 francos; y si el género es de contrabando en 1000. Cuando el esceso es en el peso y la medida y no pasa de la veintena parte, se paga derecho sencillo, y doble si pasa. Si el escedente es en la calidad y se gradúa que la defraudacion asciende á 12 francos, hay confiscacion y una multa de 100 francos; pero si la defraudacion no llega á los 12 francos, solo se exige la multa.

Rusia..... A las 24 horas debe darse el manifiesto en cualquiera idioma; no se permite su mejora; debe espresarse tambien en él la ropa del capitan y tripulacion y las provisiones; las mercancías que se hallan de mas ó de menos se confiscan, y no se exigen certificados sino en tiempo de guerra, ó en los casos señalados por los tratados.

Filadelfia.... Debe presentarse el manifiesto á las 24 horas; pero hay 15 dias para su mejora; y si se encuentra demas, lo adicciona y paga 50 rs. vellon. No se exigen certificados.

Charleston... Lo mismo que en Filadelfia, con sola la diferencia de que si ha dejado de incluir algo en el manifiesto, y se sospecha es por malicia, se impone la confiscacion de cargo y buque.

Vashinton.... Se permite adiccionar el manifiesto; pero si se hallasen á bordo otros efectos, se exige al capitan el doble de su valor, y se con-

Washinton.... fiscan si son de su pertenencia, ó de la tripulacion. Si no cumple con la presentacion del manifiesto, se le exigen 1000 pesos, y si faltan efectos del manifiesto 500, á menos que no se considere una equivocacion involuntaria.

Amberes..... Los capitanes á su llegada á Flesinga, y antes de entrar en el Escalda, deben dar manifiesto duplicado: los empleados firman uno de ellos y se lo entregan para que lo presente en la aduana de Amberes, en donde hace la declaracion bajo juramento. Si difiere la declaracion mas de 24 horas, si pasa la primera línea de aduanas sin una gran necesidad, ó si oculta en su declaracion algunos géneros, paga 500 florines de multa si es capitan, y 300 si es patron. Si ignora la cantidad y calidad de los géneros, debe usar en su declaracion de la palabra *mercancías*: le confiscan las que se hallan demas, y por cada bulto que falta se obliga á pagar 100 florines. Si resultan cantidades menores que las declaradas se exigen los derechos de lo que verdaderamente consta. Todo guarda ó empleado tiene derecho á apropiarse la mercadería en que sospecha hay contrabando, engaño ó fraude de cualquiera especie; se llevan á la aduana; se hace inventario á presencia del administrador é interesados, á los cuales deben pagar en el acto la cantidad en que fueron declarados, y ademas un aumento de 12 por 100, si difieren el pago mas de 24 horas 13 y 14 si pasa de 48; pasado este término la aprehension es nula si el comercianre quiere; pero en todo casos al que la hizo debe abonarsele 3 por 100 del valor declarado. No se exigen certificados de la procedencia, pero el capitan debe pagar todos los gastos que se causan, así como los dependientes que se ponen á bordo.

Danzik..... Presentado el manifiesto, no se permite mejora: la aduana pone un guarda á bordo hasta la total descarga, y todo lo que se halla demas se confisca. No se exigen certificados de procedencia.

*

Elseneur..... Si despues de hechas las declaraciones se halla alguna falta, se confiscan las mercaderías, y ademas se exige una multa proporcionada al valor de ellas.

Trieste..... Los géneros pueden conducirse desde luego á los almacenes; pero á la entrada y salida deben los capitanes dar su manifiesto exacto á la sanidad y capitanía del puerto; y en caso de falsedad es condenado á pagar una multa de 6 reales por tonelada.

Venecia..... Se refiere á la tarifa que contiene todas las prescripciones; pero si el manifiesto que se hace á la sanidad declara ser para el puerto franco ó se considera como estrangero. Si declara que el cargo es para el consumo del pais, debe ser muy exacto; y si falta queda sujeto á la confiscacion.

Génova..... Debe presentarse el manifiesto á las 24 horas en Génova, y á las 12 en los puertos ó puntos del Litoral: sino se dá en el tiempo prescripto es reputado malicioso, y pasadas 12 horas se paga una multa de 80 duros. Todo lo no declarado se confisca, y se multa al patron por el valor del género; en caso de faltar géneros de los manifestados incurre en la multa de 30 duros y 8 por cada fardo que falta.

Niza..... A los tres dias debe presentarse el manifiesto al consulado de comercio, el cual lo pasa á la aduana, quien puede confiscar todo lo que haya dejado de incluirse: no se exigen certificados.

Tetuan..... Pasa á bordo un escribano, y toma nota de los volúmenes que conduce.

Marruecos... Ninguna formalidad se guarda, ni impone la confiscacion.

Larache..... Id. id.

Salé..... No hay mas formalidad que la de pagar el derecho antes de presentar el género en la aduana.

Smirna..... Solo á los Cónsules de su nacion deben manifestar las mercancías, pues que en la aduana no exigen manifiesto, y el dere-

Smirna..... cho se cobra con presencia de los géneros; tampoco se exige certificado.

Túnez..... Ninguna formalidad se observa y únicamente se exige doble derecho á los géneros que se hallan demas á los que espresa el conocimiento.

Trípoli..... Lo mismo que en Salé.

Constantinopla..... El manifiesto solo se dá de los géneros que quieren desembarcarse, y cuando al capitan le acomoda, y únicamente se exige el doble derecho de los géneros que se encuentran demas.

Alejandría... Los capitanes se toman el tiempo que quieren para presentar su manifiesto, permitiéndole su mejora hasta el tiempo de la descarga; pero no despues de verificada: puede, si dejan á bordo los géneros que no ha manifestado siempre que sean de lícito comercio. Si se hallan mercaderías demas no se hace mencion; pero si parece que faltan y no se disculpa diciendo que fue error, se le obliga á pagar el doble derecho, y si en seguida se halla el género se confisca. No se exige certificado sino cuando el buque procede de algun otro punto del Gran Señor.

PREGUNTA X.

En qué idioma se presentan los manifiestos de carga de los buques, y las representaciones de los españoles.

RESPUESTAS.

Lisboa..... En portugués.

Lóndres..... En inglés.

Malta..... En español.

Gibraltar..... . . . . .

Paris.....	En español.
Rusia.....	En cualquiera.
Filadelfia..... *Charleston*....	En inglés.
Vashinton...	En inglés.
Amberes.....	En holandés.
Danzik.....	Los manifiestos en el idioma del pais de donde vienen las representaciones en aleman.
Elseneur.....	En cualquiera.
Trieste.....	Id.
Génova.....	En italiano.
Niza.....	En francés ó en italiano.
Tetuan.....	. . . . .
Marruecos...	En español.
Larache.....	Id.
Salé.....	Id.
Smirna.....	En cualquiera.
Túnez.....	Español, italiano ó francés.
Trípoli.....	. . . . .
Constantinopla.....	En italiano.
Alejandría...	En árabe y turco.

PREGUNTA XI.

Si cuando se presentan en las aduanas géneros prohibidos se confiscan, ó se permite al dueño el que los estraiga.

RESPUESTAS.

Lisboa.....	Si los géneros prohibidos se manifiestan en el ácto de la visita,

Lisboa..... se depositan en la aduana y permite su extraccion, á escepcion del vino y aguardiente, que no se admiten á depósito sino en el caso de hospitalidad ó avería.

Lóndres..... Si el capitan ó consignatarios manifiestan que traen géneros prohibidos, no solo se le permiten estraer, sino que se le admite con otra condicion en el puerto; mas si lo ocultaron, aunque sea por descuido, los darán por decomiso; mas si se justifica que no hubo malicia, puede alcanzarse la gracia de poderlos esportar.

Malta..... No hay ningun género prohibido; pero aun cuando lo hubiese, como sucede con la estraccion del algodon en rama, no se confiscan, si se presentan en la aduana de buena fé, y sólo en el caso de hacerlo fraudulentamente; pero en este caso quedan libres todos los demas.

Gibraltar..... No hay ninguno prohibido.

Paris..... Cuando los géneros prohibidos son declarados de buena fé, se obliga á estraerlos por el mismo buque; pero se confiscan cuando no son declarados. Véase el art. 2. del tratado de 1786.

Rusia..... Todos los géneros prohibidos se confiscan hayan ó no sido manifestados.

Filadelfia.....
Charleston..
Vashinton.... Todos se admiten.

Amberes..... Los géneros prohibidos se mandan reportar, ó se depositan en los almacenes reales á costa de los interesados; los capitanes pueden pedir á su costa hasta tres guardas para que acompañen los géneros, pagándoles doce reales diarios y la comida.

Danzik..... La sal está estancada y prohibida; pero no se confisca á su presentacion en la aduana.

Elseneur..... Se pueden manifestar de tránsito los géneros prohibidos, y estraerlos para otro pais.

*

Trieste..... Solo el tabaco y la sal es contrabando, y aun estos géneros pueden introducirse para el Gobierno.

Venecia..... Cuando los géneros se manifiestan religiosamente; se permite exportarlos.

Génova..... Se permite el trasborde pagando los derechos de arancél.

Niza..... Se permite el tránsito y trasbordo sin pagar derechos.

Tetuan..... Se confiscan.

Marruecos... Se permite la introduccion de todos.

Larache..... Todos se admiten, escepto los vinos, licores y carnes muertas.

Salé..... Todos se admiten.

Smirna..... Id. id.

Túnez..... Id. id.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Escepto el tabaco rapé y polvo, todos se admiten.

Alejandría.. Si el género prohibido se introduce de contrabando y se descubre es confiscado; pero si se manifiesta de buena fé, se deposita en la aduana, y se vuelve á extraer: al contrabandista se le hace sufrir ademas alguna pena corporal antes de dar aviso al Cónsul de la nacion á que pertenece, para que le imponga el castigo. Esto mismo dice que se verificó no ha mucho tiempo con súbditos de S. M. I. Austriaca.

PREGUNTA XII.

Si en las aduanas se dan recibos á los interesados de los derechos que hubiesen pagado.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Prohibido absolutamente.

Lóndres..... No se dá recibo sino en casos particulares, como por egemplo, si los géneros tienen señalada devolucion de derechos á su estraccion; pero los libros de la aduana no son exhibidos si se exige.

Malta..... Se dan recibos detallados.

Gibraltar. ... .

Paris..... En los despachos ó testimonios de la aduana se hace mencion del derecho pagado.

Rusia..... No se acostumbra.

Filadelfia.....
Charleston...
Vashinton.... Se dan recibos de los derechos que se perciben.

Amberes..... Id. id.

Danzik..... Id. id.

Elseneur..... Id. id.

Trieste..... Id. id.

Venecia..... Id. id.

Génova..... No se dá mas recibo que el despacho de los géneros.

Niza..... . . . . .

Tetuan..... No se dá recibo.

Marruecos.... Id. id.

Larache..... Tampoco.

Salé..... Se dan.

Smirna..... Siempre que se piden.

Túnez..... Si lo pidiera se le daría; pero no se practica.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... No está en uso; pero se dan si los piden.

Alejandría... La aduana envia al interesado una cuenta, y esta sirve de recibo.

PREGUNTA XIII.

Si se permite el tránsito ó trasbordo de los géneros para otras potencias, y qué derecho pagan en uno y otro caso.

. . . . . .

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se permite el trasbordo y tránsito por el pais pagando 4 por 100: si los géneros vienen á tierra, y vuelven á bordo de otro buque, 8 por 100; y si se quieren transportar por tierra pagan el 30 por 100 señalado.

Lóndres..... El trasbordo de un buque á otro está prohibido; pero el capitan de un buque puede mantener los géneros á bordo sin pagar mas derechos que los de luces y pilotage; pero esto debe manifestarlo al principio.

Malta..... El trasbordo y tránsito de los géneros está permitido; y los derechos que se exigen del trasbordo de uno á otro barco son los mismos que si los géneros se exportan ó importan: cuando se presentan de tránsito no pagan.

Gibraltar..... Permitido uno y otro sin pagar nada.

París..... Permitido uno y otro pagan 51 céntimos por 100 kilógramas, ó 15 por 100 por el valor de 100 francos.

Rusia..... No se permite ni uno ni otro mas que de las pieles de castór y nútria para la China.

Filadelfia.... Permitido uno y otro pagando $2\frac{1}{2}$ por 100 sobre el total de los que deberian pagar en el pais.

Charleston.... Se permite el tránsito y transbordo pagando el derecho por entero, el cual se devuelve, á escepcion de $3\frac{1}{2}$ por 100 que se retiene la aduana luego que se acredita haberlos introducido en otra potencia.

Vashinton... Siempre que á la llegada de un buque se manifieste que los géneros desean introducirse para otro pais; pero debe dar dos fiadores sobre el importe de los derechos, quedando obligado á presentar pruebas dentro de un año que acrediten el punto adonde se llevaron los géneros: en el caso de que los géneros se hayan introducido de dominios donde no se admiten buques americanos, no se devuelve parte alguna del derecho, como sucede cuando antes del año se vuelven á exportar; pero siempre se queda la aduana con $2\frac{1}{2}$ por 100 del valor de todos ellos.

Amberes..... Uno y otro se permite pagando 3 por 100, y dando fianza.

Danzik..... Se permite uno y otro pagando los derechos señalados en el arancél.

Elseneur..... Id. id. id.

Trieste..... Cuando el tránsito se hace por tierra pagan los derechos á arancél, y nada por mar.

Venecia..... Nada se paga; pero deben declararse los géneros para el puerto franco.

Génova..... Permitido pagando un tanto por quintal que está señalado por arancél.

Niza..... Permitido libremente.

Tetuan..... Permitido pagando el derecho de 10 por 100, y la mitad al puerto ó punto que vayan.

Marruecos... El tránsito es libre; pero por trasbordarlos se paga 5 por 100.

Larache..... Lo mismo que en Marruecos.

Salé..... Permitido uno y otro libre si los géneros son para el pais, y la mitad del señalado para fuera.

Smirna..... Solo se paga una vez el derecho; pero para que en otro puerto no se vuelva á exigir, debe hacer constar que ya ha pagado en uno.

Túnez..... Permitido uno y otro pagando la mitad del derecho.

*

Trípoli..... Id. id. pagando $1\frac{1}{2}$ por 100.

Constantinopla..... Pagado el derecho en una parte pueden conducirse los géneros á cualquiera otro.

Alejandría.. No se permite uno ni otra.

PREGUNTA XIV.

Si en el de guerra se permite á las naciones neutrales la venta de sus presas, con qué condiciones y bajo qué adeudo de derechos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... No se permite la venta de las presas, ni aun la entrada de los corsarios en los puertos portugueses, como no sea en casos fortuitos.

Lóndres..... Se permite la venta de presas á los neutrales, pagando un derecho de 33 por 100, del cual están exentos los ingleses.

Malta..... Que no se hace mérito de esto, y sobre lo cual pueden verse los tratados.

Gibraltar..... Que en tiempo de guerra no se permite la venta de presas á los neutrales.

Paris..... Que sobre esta pregunta nada dicen los tratados: pero que se ha permitido la venta de géneros apresados, quedando los géneros prohibidos, asi como los que están admitidos, sujetos á las mismas leyes que si se hubiesen introducido en barco de una nacion enemiga.

Rusia..... Que no hay ningun egemplar ni ley para contestar á esta pregunta.

Filadelfia.....
Charleston...
Vashinton.... } No se permite.

Amberes..... Se ha permitido pagando los derechos de entrada y demas gastos.

Danzik..... Solo en tiempo de la dominacion francesa.

Elseneur..... No se permite.

Trieste..... Permitido.

Venecia..... Depende de la voluntad del Gobierno y de las circunstancias.

Génova..... Con arreglo á los tratados generales, pues que no existen particulares.

Niza..... Permitido.

Tetuan..... Permitido pagando los derechos.

Marruecos... Id, id., á escepcion del casco del buque, que es libre.

Larache..... Como en Marruecos.

Salé..... Como en Tetuan.

Smirna..... Hay ejemplares de uno y otro, y facilidad para eludir todo impedimento.

Túnez..... No es permitido.

Trípoli..... Se permite.

Constantinopla..... No se permite.

Alejandría... Tampoco.

PREGUNTA XV.

Si en caso de guerra se concede á los comerciantes españoles algun plazo para sacar sus efectos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Que no hay una regla fija, y que en la última guerra de 1801 se señalaron á los españoles 15 dias para dejar el Por-

Lisboa..... tugal; pasados los cuales serian prisioneros de guerra, y confiscadas sus propiedades.

Lóndres..... El art. 36 del tratado de Madrid de 1667, y el 6.º del de Utrek concede á los españoles 6 meses para vender sus propiedades; pero no se observan de 20 á 30 años á esta parte, no se llevan á ejecucion dichos tratados con los estrangeros, y se les permite permanecer en Inglaterra, sujetándolos á las formalidades y restricciones espresadas en la respuesta 4.ª

Malta..... . . . . .

Gibraltar.... A los españoles se han concedido 8 dias; pero los buques se han embargado.

París..... Por el tratado de los Pirineos 6 meses; pero no se observó en 1793.

Rusia..... No hay ley alguna, y queda al arbitrio del Gobierno.

Filadelfia..... Solo se obliga á los estrangeros á internarse 30 millas.

Charleston.... Se concede un año para las propiedades, con esclusion de los buques que se apresan en el acto.

Washingon... Se concede un año y el Gobierno es responsable de cualquiera contravencion. Tratado de 1795.

Amberes..... No hay regla ni tratado sobre este punto.

Danzik..... A la 1.ª pregunta.

Elseneur..... A la 4.ª respuesta.

Trieste..... Seis meses á todos los estrangeros.

Venecia..... Al arbitrio del Gobierno.

Génova..... Véase la respuesta 14.

Niza..... Que se permite sacar los efectos; pero no dice el tiempo que para ello se concede.

Tetuan..... Segun las órdenes de S. M.

Marruecos... Tratado de 1799; pero que ignora si se observará en caso de guerra.

Larache..... Id. id. id.

Salé..... Al arbitrio del Gobierno.

Smirna..... A la declaracion de guerra se apoderan los turcos de las personas y bienes: y el que quiere libertarse no tiene mas que mudar de proteccion.

Túnez..... En caso de guerra 3 meses, con arreglo al tratado de paz.

Trípoli..... Id. 6 meses, id.

Constantinopla..... No hay mas medio que el de ponerse bajo la proteccion de otra potencia.

Alejandría... Id. id. id.

PREGUNTA XVI.

Si los favores ó alivios de derechos concedidos á la navegacion propia son comunes á los estrangeros.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los buques de cualquiera potencia pagan los mismos derechos por sanidad, almirantazgo y puerto que los del pais, con la diferencia de que aquellos no gozan los privilegios concedidos para los derechos á estos.

Lóndres..... Los buques estrangeros esperimentan un grande aumento sobre los del pais, y solo se les conceden alivios cuando en tiempo de guerra importan primeras materias ó esportan géneros que el enemigo prohibe.

Malta..... Los alivios son comunes á escepcion de los que se espresarán en la siguiente respuesta.

Gibraltar..... No hay ninguna diferencia en los derechos del vino, único artículo que paga.

*

Paris.....	Los estrangeros no gozan de franquicia ó privilegio alguno; solo los españoles pagan el derecho de tonelada como los franceses.
Rusia.....	No hay diferencia alguna.
Filadelfia....	No son comunes.
Charleston...	Que no hay privilegio alguno.
Washington.	Id. id.
Amberes.....	Los del pais pagan solo la mitad de derechos por tonelada que los estrangeros.
Danzik.....	Se refiere á la respuesta siguiente.
Elseneur.....	Que la España goza de algunos privilegios que no espresa, y lo mismo Francia, Rusia, Holanda, Inglaterra y Portugal.
Trieste	Son comunes á todas las potencias.
Venecia.....	Id. id.
Génova.....	Id. id.
Niza.....	Id.
Tetuan.....	Id.
Marruecos...	Id. id.
Larache.....	Id. id.
Salé.....	Id.
Smirna.....	Los europeos disfrutan mas beneficios que los turcos ó griegos.
Túnez.....	Lo mismo que los estrangeros, escepto en los derechos de ancorage.
Trípoli.....	Los estrangeros gozan mayores favores que los naturales.
Constantinopla.....	Los estrangeros gozan de alivios que no tienen los turcos.
Alejandría...	Lo mismo.

PREGUNTA XVII.

Qué derechos se cobran á la entrada de los buques propios, de los estrangeros y de los españoles en los puertos del pais por razon de ancorage, sanidad, limpia &c. Se espresarán todos, reduciéndolos á reales vellon, y las toneladas á quintales de cuatro arrobas castellanas de 25 libras.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Por visitas de sanidad 107 reales á las mismas; si quedan y salen en cuarentena 176..17: al gobernador del castillo de Bebro 95..17. Por derechos de ancorage, pase de la secretaría de Estado, firma del capitan general, certificado para la aduana derecho de faroles, á los remeros, senado, junta de comercio, y demas pequeños gastos 549 reales, 17 maravedises: estos derechos son iguales para los estrangeros y los del pais, debiendo estos ademas pagar 150 reales por emolumentos de los oficiales de los tribunales.

Lóndres..... Se refiere á una razon detallada, que dice existirá en la secretaría de Estado, y remitió en 15 de junio de 1813 el Cónsul general D. José Alonso Ortiz, en la cual están espresados los derechos de puerto y gabelas que pagan los buques estrangeros en Inglaterra.

Malta..... Que los derechos son iguales para todos; pero no espresan cuáles sean.

Gibraltar..... Ancorage de una fragata, goleta ó jabeque de vela cuadra 160 reales: por un bergantin ó polacra bergantin 120 reales; goleta balandra 60; laud, falucho ú otro cualquiera 40;

Gibraltar.... los mismos buques por visita de sanidad 20 reales; papeleta para presentarse al mayor de la plaza 5 reales; por la bandera amarilla que se dá á los que están en cuarentena 30 reales; boleta de sanidad 20 reales: otra boleta que se obliga á tomar por cada dos pasageros 20 reales; todos los buques lo mismo.

Paris..... Los buques españoles pagan el derecho de ancorage como los del pais, y los estrangeros mayor; en cuanto á los de sanidad y limpieza no puede darse noticia exacta, porque varian segun la localidad.

Rusia..... Que los derechos de puertos, sanidad y demas ascenderán á unos 800 reales vellon por un barco de 150 toneladas; pero que las gratificaciones de aduana, resguardo de mar y tierra, visitadores &c. asciende á 1460. reales; y que lo mismo con corta diferencia pagan los del pais.

Filadelfia..... Los buques estrangeros pagan $40\frac{4}{5}$ maravedises por tonelada, 200 reales á la junta de sanidad, 60 á los peritos, medidores y pesadores, y 20 al capitan del puerto. Los americanos pagan á 40 reales por tonelada, y 10 por derecho de linterna.

Charleston.... Los buques de cualquiera nacion pagan 10 reales por tonelada y linterna.

Vashinton... Por pilotage de un buque que no llegue á calar 14 pies de agua 25 reales vellon; por cada uno de 14 á 18 pies 30 reales, de 18 arriba 40 reales. Los buques estrangeros pagan una cuarta parte mas, y 5 pesos por cada uno sin distincion. A los guardas del puerto que son los que examinan, y á cuyas órdenes están los prácticos, por cada buque que no llegue á 100 toneladas 4 pesos; de 100 á 200 6 pesos; de 200 á 300 8 pesos; y si pasan de 300 toneladas 10 pesos. El capitan del puerto cobra un real de vellon por cada 5 toneladas. Al médico que reconoce el buque $6\frac{1}{2}$ pesos y al hospital 30 reales; el capitan y pa-

Washington.. sageros y cada marinero y piloto 20 reales: 10 reales por derecho de tonelada: 10 por el de farol: en la aduana se pagan 80 reales por cada buque de 100 toneladas arriba, y 30 por el que baja de este porte: por el permiso para descargar efectos 4 reales: por el registro 30 reales: patente de sanidad 4 reales: al inspector general por medir las toneladas 30 reales: y 60 por todo servicio que haga á bordo.

Amberes..... Acompaña una cuenta de los gastos que causa un buque de 100 toneladas desde su llegada á Flesinga hasta su salida, y asciende á 5303 reales, 10 maravedises.

Danzik..... Los derechos únicos son 6 reales por tonelada para el puerto, y la mitad para los del pais.

Elseneur..... Pagan el derecho de fanales y certificado del cargo.

Trieste..... Se refiere á la tarifa.

Venecia..... Id. id.

Génova..... Los buques estrangeros pagan 10 sueldos por tonelada, y la mitad los del pais; y ademas 30 reales por la boleta de sanidad.

Niza..... Todos los buques pagan lo mismo.

Tetuan..... Cualquiera buque español paga 64 reales, y 110 los de otra nacion.

Marruecos... Los barcos hasta 1000 quintales pagan 120 reales: id. hasta 8000, 400 reales; y 20 reales á la sanidad.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Nada se paga mas que 20 reales al gobernador del castillo.

Túnez..... Por ancorage 100 reales, y 360 por sanidad, limpia &c.

Trípoli..... Todo buque estrangero paga por ancorage 105 reales vellon.

Constantinopla..... Por ancorage, único derecho que se conoce, 3 $\frac{3}{4}$ rs. vn.

Alejandria... Al piloto por entrada y salida 120 reales, el billete de bate-

*

Alejandría... ría y el de finiquito de la aduana 40½ reales; los 120 reale primeros son por el trabajo del piloto.

PREGUNTA XVIII.

Si cobrados estos derechos en los puertos de arribada se vuelven á cobrar cuando el buque sin hacer descarga en él pasa á otro para el efecto.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Si la embarcacion arriba al mismo punto de su salida no paga cosa alguna; pero en otro y sin hacer descarga paga los gastos de sanidad y tribunales; pero no el de faroles.

Lóndres..... En cada puerto que hace arribada paga el derecho de pilotage ó práctico, luces y los demas peculiares del punto; pero no los de tonelada.

Malta..... No hay mas que un puerto y aduana.

Gibraltar... Todo buque que vá á punto de la gran Bretaña vuelve á pagar los derechos.

Paris..... Los barcos franceses son exentos del derecho de tonelada cuando saliendo de un puerto entran en otro de arribada forzada sin hacer operacion alguna de comercio; y cuando entran de arribada en puerto que no es el de su destino viniendo de alguno estrangero. Los españoles gozan del mismo privilegio.

Rusia..... Cobrados una vez los derechos, ya no se vuelven á exigir.

Filadelfia.... Solo se paga una vez.

Charleston... Lo mismo que en Filadelfia, siempre que no admiten cargo.

Washington.. Los derechos vuelven á cobrarse escepto el de toneladas si pasa á otro á descargar.

Amberes..... No se cobran de nuevo.

Danzik..... Los derechos una vez cobrados no se devuelven.

Elseneur..... Los derechos se pagan despues de hecha la descarga.

Trieste..... Los mismos derechos se cobran en cualquiera otro puerto á que pase.

Venecia..... Tratándose de mercancías nada pagan si se declarán para el puerto franco.

Génova..... En todos los puertos se cobra; pero sobre esto hay declaraciones pendientes.

Niza..... No vuelven á pagarse.

Tetuan..... Id. id.

Marruecos.. Id. id.

Larache..... Los derechos de ancorage no se cobran de nuevo, á menos que no cargue ó tome refrescos.

Salé..... En todos los puertos paga el mismo derecho.

Smirna..... En todos los puertos se paga el derecho de ancorage.

Túnez..... Pagados una vez no vuelven á exigirse; para lo cual se da recibo á los capitanes.

Trípoli..... Si en los demas puertos no se descarga, no se paga ancorage.

Constantinopla..... En todos los puertos se cobra el pequeño derecho de ancorage.

Alejandría... Si el buque entra en Damasco vuelve á pagar el derecho de 40 $\frac{1}{2}$ reales vellon.

PREGUNTA XIX.

Si para cobrar los derechos de toneladas se está á la declaracion del capitan, ó se mide el buque, especificando el método con que se haga con los estrangeros y con los propios.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Todas las embarcaciones se miden.

Lóndres.....	Id. id.
Malta.....	En los despachos ya consta la cabida del buque.
Gibraltar.....	No se cobra.
Paris.....	Todos se miden; pero los estrangeros con mas rigor.
Rusia.....	La ley manda que se midan, para lo cual hay comisionados por el almirantazgo; pero estos suelen estar á lo que declara el capitan.
Filadelfia.....	Se miden los buques, y esta medida es igual para todos.
Charleston....	
Washington..	
Amberes.....	Id. id.
Danzik.....	Id. id.
Elseneur.....	Se está á la declaracion del capitan.
Trieste.....	Id. id.
Venecia.....	Se mide si el Cónsul no da un certificado.
Génova.....	Se miden.
Niza.....	A lo que el capitan declara.
Tetuan.....	Nada.
Marruecos...	Id. id.
Larache.....	Id. id.
Salé.....	A lo que el capitan declara.
Smirna.....	Nada.
Túnez.....	A la declaracion del capitan.
Trípoli.....	Nada.
Constantinopla...	Nada.
Alejandría..	Id.

PREGUNTA XX.

Si se fondean los buques, comó, y si se esceptúan los de cubierta.

RESPUESTAS.

Lisboa.....	Pueden ser reconocidas todas las embarcaciones antes y des-

Lisboa.....	pues de la visita de aduana, y siempre que el administrador lo quiera, tanto los de cubierta como los que no la tienen.
Lóndres.....	Luego que el barco fondea pasan á su bordo tres ó cuatro guardas, que se mantienen hasta finalizar la descarga.
Malta.....	Pocas veces se fondean los barcos.
Gibraltar.....	Nunca.
Paris.....	La visita se hace con todo buque; y la de los españoles con asistencia del cónsul.
Rusia.....	Es costumbre hacer el fondeo por los empleados de la aduana.
Filadelfia.....	No se hace.
Charleston...	. . . . .
Washington..	. . . . .
Amberes.....	Se hace el fondeo; pero no con mucho rigor.
Danzik.....	Id. id.
Elseneur.....	Se visitan los buques sospechados, y no privilegiados.
Trieste.....	No se fondean á no haber sospecha, en cuyo caso se convida al cónsul.
Venecia.....	. . . . .
Génova.....	. . . . .
Niza.....	No se fondean.
Tetuan.....	. . . . .
Marruecos..	No se fondean.
Larache.....	Id.
Salé.....	Id.
Smirna.....	Id.
Tunez.....	No se fondean.
Trípoli.....	
Constantinopla.....	
Alejandría..	

*

PREGUNTA XXI.

Si en ellas se ponen guardas, ó qué precauciones se toman para evitar el contrabando y asegurar los derechos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... A la llegada del buque se pone á bordo un guarda de sanidad, y otro de la aduana, si conduce efectos permitidos; pero si son prohibidos se aumenta este número á voluntad del administrador. Los capitanes deben pagar á los guardas 15 reales diarios á cada uno.

Lóndres..... No puede desembarcarse cosa alguna sin la presencia de los empleados del resguardo, y la clase de géneros determina los que se han de poner á bordo. Los géneros mas propios para el contrabando, como tabaco, café, té, vinos, aguardientes &c. no se permiten introducir sino en barcos de cierto porte, para que no puedan acercarse mucho á tierra.

Malta..... Cuando los barcos conducen vino se les pone guarda, y por sanidad en los de cuarentena.

Gibraltar..... Nada.

Paris..... Un guarda á los nacionales, y tres á los estrangeros.

Rusia..... Se pone un guarda, y sella las escotillas.

Filadelfia..... El guarda se pone para asegurar los derechos, y llevar cuenta de lo que se descarga.

Charleston... Id. id.

Washington. Id. id.

mbeAres..... Se ponen guardas ó curron, y sellan las escotillas.

Danzik..... En toda embarcacion se pone un guarda.

Elseneur.... Se ponen guardas.

Trieste..... Solo se ponen guardas por la sanidad, la justicia ó el Cónsul á que pertenece el buque.

Venecia..... Se pone un guarda á bordo, pero se quita si se hace el manifiesto para el puerto franco.

Génova..... Solo cuando hay sospecha.

Niza..... Solo en los casos de arribada con tabaco ó sal.

Tetuan..... Que no.

Marruecos... Id.

Larache..... Que si, pagándoles el capitan 4 reales diarios.

Salé..... Id. id. id.

Smirna..... Que no; pero que la aduana vigila desde tierra.

Túnez..... Id. id.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Id. id.

Alejandría.. Id. id.

PREGUNTA XXII.

Si los ministros del resguardo visitan las lanchas, botes y embarcaciones menores que trafican á tierra.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los dependientes del resguardo, los de sanidad y los de policía pueden visitar los botes, lanchas y embarcaciones menores que trafican por tierra, siempre que tengan sospechas para ello.

Londres..... Id. id.

Malta..... Los de policía son los que hacen estas visitas por lo que respecta á robos ó fuga de algun reo; pues los destinados á la visita de barcos son dos personas decentes, que pocas veces encuentran fraude.

Gibraltar.... A nadie se forma causa por contrabando, y solo pierde el licor que se le aprehende.

París..... En los casos de sospecha.

Rusia ..... Pueden visitarlos cuando quieran.

Filadelfia..... Que no.

Charleston... Que si.

Vashinton... Id.

Amberes..... Solo habiendo sospechas.

Danzik..... Que si.

Elseneur..... Id.

Trieste..... Id.

Venecia..... Id.

Génova..... Que si.

Niza..... Id.

Tetuan..... Que no; pero que visitan á la gente cuando baja á tierra.

Marruecos... Solo en caso de sospecha.

Larache..... No hay dependientes; pero los administradores de aduanas y capitanes de puertos visitan los barcos.

Salé..... Que no.

Smirna..... No hay facultad para visitar los barcos; pero pueden aprehender en tierra á cualquiera sospechoso.

Túnez ..... Que no.

Trípoli..... Toda lancha es visitada.

Constantinopla..... No se hacen las visitas; pero si alguno introduce ó conduce á otro barco géneros de contrabando, es llevado á la aduana, en donde se rescata por dinero. Como en Turquía estan arrendadas las aduanas, todo se compone por dinero.

Alejandría... Las lanchas y embarcaciones menores que trafican á tierra son visitadas frecuentemente.

PREGUNTA XXIII.

A qué distancia de la costa salen á la mar las embarcaciones del resguardo á visitar los navios cuando hay sospechas de contrabando, y en qué leyes se funda.

RESPUESTAS

Lisboa..... Que no hay orden alguna sobre este punto, y que está al arbitrio del juez, pues que algunas veces salen hasta dos y tres leguas; habiendo ademas guarda-costas para observar los buques que se hallan fondeados en los parages sospechosos, á los cuales señalan la ruta; y son apresados si se separan de ella.

Lóndres..... Hasta tres ó cuatro leguas por lo regular; pero sin registrarlos hasta el punto de su destino: por una acta de Jorje III se ha extendido hâsta 100 leguas, fundados los ingleses en el imperio que pretenden tener en el mar.

Malta..... Solo los botes de sanidad.

Gibraltar..... No hay resguardo de mar.

Paris..... Los oficiales del resguardo pueden salir hasta cuatro leguas y obligar al capitan á que le presente el manifiesto; pero esto se entiende con los buques que bajen de 100 toneladas: si lleva género prohibido á la entrada ó salida, se confisca buque y cargo, y exige al capitan una multa de 500 francos. Lo que debe practicarse respecto de los españoles se halla estipulado en los tratados de 1768 y 1786.

Rusia..... No hay distancia señalada, ni ejemplar de haberse apresado á nadie por sospechas.

Filadelfia..... No hay resguardo de mar.

*

Charleston.. Si se aprehende algun contrabando se confisca cargo y buque, y el resguardo se estiende á tres leguas.

Washignton.. Hasta 4 leguas.

Amberes..... El resguardo no sale al mar; pero si á los rios donde puede haber sospecha.

Danzik..... Las visitas se hacen cuando los buques han entrado en la ria.

Elseneur..... Todos los desvelos del gobierno se dirigen á asegurar los derechos.

Trieste..... Solo en caso de sospecha.

Venecia..... Luego que dan fondo.

Génova..... Hasta cinco millas de distancia.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Nunca.

Marruecos... Id.

Larache..... Cuando se hallan inmediatas á las costas, y hay sospechas.

Salé..... Solo en el puerto.

Smirna..... El resguardo es para velar en tierra, y pocas veces entra en el mar.

Túnez..... Nunca.

Trípoli..... Id.

Constantinopla..... Los empleados de la aduana salen hasta 2 leguas; pero solo con el fin de hacer alguna pregunta.

Alejandría. No hay resguardo de mar; pero las visitas estan al arbitrio del administrador de la aduana.

PREGUNTA XXIV.

Qué se practica cuando se aprehende contrabando en algun buque español, ó cuando se halla que lo introduce algun individuo de la tripulacion; y qué castigo se impone al delincuente. Si en estos casos las diligencias, declaraciones, &c. se practican con intervencion del Cónsul.

RESPUESTAS.

Lisboa..... En caso de hallarse contrabando á bordo de algun buque, ó de ser introducido por el capitan ó alguno de los marineros con su conocimiento, es embargado el buque, y responsable y preso el capitan, y condenado á pagar triple del valor de lo aprehendido; pero no siendo con conocimiento del capitan se procede contra los que lo introducian; cuyo espediente es actuado por un magistrado privativo sin ninguna intervencion del Cónsul. Hay casos en que por la calidad del contrabando se impone la confiscacion del buque.

Lóndres..... Nada es contrabando; y lo que no está permitido se permite reestraer

Malta..... Id. id.

Gibraltar..... Id. id.

Paris..... Veáse la respuesta veinte y tres.

Rusia..... Cuando es grande contrabando, el capitan y tripulacion quedan presos en el mismo buque.

Filadelfia..... El capitan de un buque en donde es grande contrabando, es condenado á pagar 10,000 reales, y si el valor de la aprehension sube á 8,000 reales, se confisca el buque y cargo.

Charleston... Véase la respuesta del Cónsul de Lisboa.

Vashinton... Lo mismo que en Filadelfia.

Amberes..... Se confiscan los géneros que se aprehenden, é impone una multa de 8,000 reales lo mas; y si los géneros pertenecen á algun marinero se confiscan, y no se impone mas pena: el Cónsul no entiende en estos asuntos que se ventilan inmediatamente.

Danzik..... No hay género alguno absolutamente prohibido; pero si alguno trata de introducirlo fraudulentamente paga 4 veces los derechos, y sufre la pena de cárcel por algun tiempo.

Elseneur..... Se procede á la confiscacion del buque y géneros, y todo se hace con conocimiento del Cónsul.

Trieste..... Solo se confisca el género prohibido: todo con conocimiento del Cónsul.

Venecia..... Con la intervencion del Cónsul se confiscan las mercaderías, y se impone multa y prision en proporcion de la calidad y cantidad de los géneros.

Génova..... Están sujetos á las leyes generales sin la intervencion del Cónsul.

Niza..... Pierden el contrabando y son multados; pero todo se hace con intervencion del Cónsul.

Tetuan..... Solo la confiscacion.

Marruecos... Se confiscan las mercaderías, y pone á los reos á disposicion del Cónsul.

Larache..... Id. id.

Salé..... Siendo cosa de consideracion se pierde el barco, y sino el género solo.

Smirna..... Cualquiera de estas faltas se compone con dinero.

Túnez..... Solo se paga doble derecho.

Trípoli..... Lo primero que hacen los empleados de la aduana cuando sospechan que en un barco hay contrabando, es dar aviso al Cónsul, por cuya mediacion solo se suele obligar á los delincuentes al pago de derechos.

Constantinopla..... Como queda dicho á la respuesta veinte y dos, todo se com-

Constantinopla..... pone por dinero, y á los delincuentes ni aun se les arresta.

Alejandría.. Se refiere á la respuesta once.

PREGUNTA XXV.

Qué se practica con el capitan del buque que hace fuego ó resistencia á los barcos ó ministros del resguardo.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se les juzga por las leyes del pais

Lóndres..... Los que hacen fuego ó hieren á los empleados del resguardo tienen pena de muerte. Cuando la resistencia no es tan grave, se les condena desde tres á siete años de presidio.

Malta..... No está en este caso.

Gibraltar..... Id. id.

París..... Cuando la resistencia no es con armas, pagan una multa de 500 francos; pero siéndolo son juzgados como asesinos.

Rusia..... La tripulacion que hace resistencia es entregada á las leyes del pais, y el buque secuestrado.

Filadelfia..... Seis meses de prision, y 10,000 reales de multa por cualquiera resistencia.

Charleston.... Se procede criminalmente.

Vashinton.... Si se hace resistencia 10,000 reales de multa; y si hace fuego á disposicion del tribunal.

Amberes..... Con arreglo á las leyes del pais.

Danzik..... No está en este caso.

Elseneur..... Son multados en proporcion de cada tiro.

Trieste..... No hay caso.

Venecia..... Se procede criminalmente con la intervencion del Cónsul.

*

Génova..... Una multa de 300 duros, y la pena corporal que señalan las leyes.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... .....

Marruecos... .....

Larache..... .....

Salé..... Que tendrian mal resultado.

Smirna..... Si los oficiales del resguardo se introdujesen sin la compañía del Cónsul, el capitan guardaría sus privilegios y solo seria responsable en su legítimo tribunal.

Túnez..... No hay buques de resguardo.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Está prohibido por los tratados el visitar los buques europeos.

Alejandría... No hay egemplar alguno; pero es probable que el capitan que hiciese fuego seria muerto con algunos de su tripulacion.

PREGUNTA XXVI.

Qué se practica con los que introducen contrabando, ó cometen fraude en tierra ó á bordo del navio.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Perder los géneros, pagar el triple y ser desterrado por mas ó menos tiempo segun la cantidad del fraude.

Lóndres..... Véanse las anteriores respuestas.

Malta..... Lo que no paga derechos se juzga como hurto.

Gibraltar.... .....

Paris..... La confiscacion y uno ó mas meses de carcel.

Rusia..... Se confiscan los géneros, y paga al denunciador otro tanto

Rusia..... cómo valen: se le forma causa de oficio, y es deshonrado y condenado á destierro: si el reo no tiene para pagar el doble, lo hace el tesoro del fondo de otras aprehensiones.

Filadelfia.... Se refiere á la respuesta veinte y cuatro.

Charleston.... Si el defraudador es el capitan del buque, incurre en la multa de 10,000 reales vellon.

Wahsington.. A la respuesta veinte y cuatro.

Amberes..... Pierden el género, y pagan la multa. Véase el arancel.

Danzik..... A la respuesta veinte y cuatro.

Elseneur.... .. El contrabando se castiga segun las leyes del pais.

Trieste..... A la respuesta veinte y cuatro.

Venecia..... Id.

Génova..... Se pierde el género, arresta al reo, y paga la multa.

Niza..... Pierde el género y paga la multa.

Tetuan..... Si es cristiano nada, y si es del pais se le prende.

Marruecos... Solo la confiscacion del género.

Larache..... Son entregados al Cónsul para que los castigue.

Salé..... Si son cristianos se prenden, y rescatan por dinero.

Smirna..... La mayor pena es la de pagar doble derecho.

Túnez..... Los que cometen fraude pagan doble derecho.

Trípoli..... Véase la respuesta veinte y cuatro.

Constantinopla..... Id.

Alejandría... Sufre el castigo que el administrador de la aduana quiere, y despues se entrega al Cónsul.

PREGUNTA XXVII.

Si se detienen los buques y las personas estrangeras en los puertos en caso de defensa ó se les deja seguir libremente.

RESPUESTAS.

Lisboa..... No hay establecido nada sobre esta pregunta, porque depende

Lisboa..... de las medidas que el Gobierno toma que son segun las circunstancias. En 1812 se mandaron detener todos los buques que habia en el puerto.

Lóndres..... Los buques y tripulaciones son detenidas, pero no los pasageros.

Malta..... . . . . .

Gibraltar..... . . . . .

París..... Véase la respuesta veinte y cinco.

Rusia..... Los buques son detenidos y las personas juzgadas.

Filadelfia..... Que no se detienen.

Charleston... Si se ha faltado á las leyes del pais se detienen hasta la conclusion de la causa.

Vashinton.... Solo se detiene á los delincuentes.

Amberes..... Se detienen los buques pero no las personas.

Danzik..... A las respuestas veinte y cuatro y veinte y cinco.

Elseneur..... Los buques pueden seguir en pagando una multa.

Trieste..... Los buques de potencia aliada á la opresora son mandados salir, pero no los mercantes.

Venecia..... Que deben dar fiador y nombrar procurador dando parte al Cónsul.

Génova..... No se permite la salida hasta finalizar la causa.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Conforme á las órdenes que rigen del Gobierno.

Marruecos... Solo se detienen en el caso de pertenecer á potencia enemiga.

Larache..... En caso de guerra todos quedan detenidos.

Salé..... Que serán detenidos hasta la decision del Emperador.

Smirna..... Que á nadie puede detenerse sin la intervencion del Cónsul.

Túnez..... Que no.

Trípoli..... No puede detenerse ninguna embarcacion española mas de 8 dias.

Constantinopla..... Que no se detiene á nadie por el resguardo.

Alejandría... Que no hay egemplar; pero que todo es de temer donde no hay mas ley que el capricho.

PREGUNTA XXVIII.

Si el buque español descargando los géneros en un puerto puede llevarlos á otro de la misma nacion, ó conducirlos á otras naciones: si esto se permite con algun derecho.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se permite pagando 2 por 100, y no habiendo pasado un año.

Lóndres..... Los derechos solo se pagan del género que se desembarca, y se permite el reembarco libremente devolviendo los derechos si se han pagado.

Malta..... Si ha manifestado el género estrangero no paga nada.

Gibraltar..... Como le acomode.

Paris..... Si los géneros se han desembarcado con ánimo de exportarlos, se depositan en la aduana y solo pagan á la salida 15 por 100.

Rusia..... Introducidos los géneros en un puerto del imperio y pagando los derechos, pueden exportarse á cualquiera otro ó fuera de él, pagando ademas 1 por 100.

Filadelfia..... Se permite el trasporte á otro punto pagando el derecho de toneladas, y para fuera de la república $2\frac{1}{2}$ por 100.

Charleston.... Lo mismo que en Filadelfia, con la diferencia que debe pagar $3\frac{1}{2}$ por 100.

*

Washington.. Id id.

Amberes..... Pueden llevarlos adonde les acomode sin pagar derecho alguno.

Danzik..... Si un buque español que ha descargado sus géneros y pagado los derechos los quiere llevar á otra nacion, se le devuelve la mitad de los derechos; pero si es á otra parte de Prusia, todos á escepcion de los gastos de reconocimiento.

Elseneur..... Pagando el derecho esta permitida la estraccion.

Trieste..... Libre.

Venecia..... Solo se paga el derecho de salida.

Génova..... Pagando los derechos de tránsito, se permite la salida para otra nacion; y si es para otro punto de esta, se le da una papeleta que acredita haber pagado.

Niza..... Para esto deben declararse de tránsito.

Tetuan..... Para otro punto del mismo pais pagará todo el derecho, y se le dará un certificado para que no se le vuelvan á exigir; y siendo para otra nacion pagara el 10 por 100 de entrada y 5 de salida.

Marruecos... Id. id.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Siempre que los géneros se lleven á otro punto de Turquía no vuelven á pagar.

Túnez..... Solo se paga el derecho de ancorage.

Trípoli..... Los generos pueden conducirse á cualquiera punto sin pagar nuevo derecho.

Constantinopla..... Id. id.

Alejandría... Id. id.

PREGUNTA XXIX.

Si se permite á los buques españoles hacer el cabotage, con qué restricciones ó trabas.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se permite á todo estrangero pagando los derechos, que varían segun la clase de géneros á que se dedican.

Londres..... No se permite á ningun estrangero.

Malta..... No hay esta clase de comercio.

Gibraltar..... Id. id.

París..... Está prohibido á todo estrangero.

Rusia..... Todos los buques estrangeros pueden hacer el comercio de cabotage; pero los géneros que conducen á cualquiera puerto del imperio adeudan el derecho que los estrangeros.

Filadelfia.....

Charleston... No se permite.

Washington.

Amberes..... Se permite.

Danzik..... Id.

Elseneur..... Id.

Trieste ..... Id.

Venecia ..... Se permite; pero los barcos pequeños pagan por el permiso 12 reales vellon.

Génova..... Se permite arreglándose á las medidas establecidas.

Niza..... Se permite.

Tetuan..... Id.

Marruecos... Id.

Larache..... Id. pagando una vez el derecho.

Salé..... No lo ha entendido.

Smirna..... Se permite.

Túnez..... Id.

Trípoli..... A todos los estrangeros.

Constantinopla..... A los españoles pagando 5 por 100 y 3 las demas potencias

Alejandría... No se permite mas que á los turcos.

PREGUNTA XXX.

Si hay alguna ley que prefiera los buques propios á los estrangeros para la conduccion y saca de los frutos y géneros del pais.

RESPUESTAS.

Lisboa..... No hay ley alguna sobre este particular; pero para la saca de sal de las salinas de Setúbal son preferidos los matriculados á precio convencional, y despues entran por turno los estrangeros, y la pagan á 35 rs. cada moyo, que son $12\frac{1}{2}$ fanegas castellanas.

Lóndres..... Como el Gobierno protege la salida de manufacturas, es permitido á todo barco el hacerla y lo mismo la introduccion de primeras materias, particularmente en tiempo de guerra.

Malta..... No hay preferencia alguna.

Gibraltar..... Id. id.

Paris..... Ninguna para la salida, pero sí para la introduccion.

Rusia..... Id.

Filadelfia..... Id.

Charleston.... Id.

Washington.. Hay alguna diferencia en los derechos, tanto de géneros cuanto de toneladas.

Amberes..... Que no hay ley alguna.

Danzik..... Id. id.

Elseneur..... Id. id.

Trieste..... Que no hay ley alguna, pero que los rusos y austriacos disfrutan algun beneficio por los tratados.

Venecia..... Ninguna diferencia.

Génova..... Id. id.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Id. id.

Marruecos... Id. id.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Id. id.

Túnez..... Id. id.

Trípoli..... Que no hay ley alguna; pero que por el mismo interés de los cargadores son preferidos los buques estrangeros.

Constantinopla..... Que los estrangeros son preferidos no por la ley, sino por los privilegios que gozan.

Alejandria... Id. id. id.

PREGUNTA XXXI.

Si se permite á los españoles el pescar libremente en las costas de pais, ó les está prohibido.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se permite á los españoles la pesca en las costas del pais, su-

Lisboa.....	jetándose á pagar los derechos de vender la pesca, como sucede en el Algarbe; pero en otros parages solo es concedido á los del pais.
Londres.....	Está permitida.
Malta.....	Está permitida.
Gibraltar.....	Id.
París.....	Id.
Rusia.....	Que siendo la pesca tan escasa no hay reglamento alguno.
Filadelfia.....	No se permite.
Charleston...	Id.
Washington..	Se permite.
Amberes.....	Está prohibido á todo estrangero.
Danzik.....	No hay pesca.
Elseneur.....	Libre.
Trieste.....	Libre para todos; pero deben sacar licencia del capitan del puerto.
Venecia.....	Hay algunos puertos en donde no se permite; pero en los demas es libre.
Génova.....	No es permitida mas que á los del territorio respectivo.
Niza.....	Libre.
Tetuan.....	No se permite.
Marruecos...	Id.
Larche.....	Se permite; pero deben fondear á la vista del puerto.
Salé.....	Id.
Smirna.....	Id.
Tunez.....	Id.; pero no para venderlo en el pais.
Trípoli.....	Permitido.
Constantinopla.....	No se permite, porque la pesca está arrendada.
Alejandria....	No se permite.

PREGUNTA XXXII.

Qué tratados de comercio hay entre el pais y la España, remitiendo copia: si se guardan religiosamente, y si se falta á ellos, en qué puntos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Se refiere á la recopilacion de tratados que dice acompaña, y en cuanto á las muchas faltas de cumplimiento que se cometen á las varias reclamaciones hechas por la legacion á la primera Secretaría de Estado.

Lóndres..... Que carece de coleccion de tratados de comercio; pero que los principales son los de Madrid de 1667 y 1670, y los de Utrek de 1713 y 1715; que se ha quebrantado el artic. 19 del tratado de 1667, y que lo mismo sucede con los que hablan del comercio con las Américas, y con los derechos que los españoles deben pagar en los puertos de Inglaterra.

Malta..... Los tratados que rigen deben ser los hechos con Inglaterra.

Gibraltar..... Que no exîste tratado alguno; pero que los buques españoles son tratados como los ingleses.

Paris..... El tratado de comercio es el de 1792; pero no se cumple exactamente por el Gobierno francés; y en cuanto á los derechos se refiere á la nota que acompaña, añadiendo que los frutos y géneros que se introducen en bandera española pagan desde 10 hasta 90 por 100 mas que en la nacional.

Rusia..... Que no exîste tratado de comercio.

Filadelfia..... Id.

Charleston... Que no exîste mas tratado que el de 1796, el cual se ha infringido por el Gobierno americano desde la insurreccion de las Américas.

Washington. El tratado de 27 de octubre de 1795, faltándose por la república á su art. 14, 15 y 16.

Amberes..... Que no hay tratado, ni conviene, porque toda la ventaja estaria de parte de los Paises-Bajos.

Danzik..... Ninguno.

Elseneur..... Que no puede contestar porque le falta el tratado.

Trieste..... Acompaña copia del tratado que dice se observa.

Venecia..... Ninguno.

Génova..... Id.

Niza..... Remite copia del de 19 de mayo de 1792.

Tetuan..... No se guarda religiosamente, y cuando hay duda se pregunta al Cónsul de.

Marruecos... Acompaña copia del tratado de comercio, que sobre no cumplirse religiosamente, están infringidos los art. 28, 30, 32 y 33.

Larache..... Se refiere al tratado anterior; pero no se guarda.

Salé..... Que no hay tratado alguno.

Smirna..... Que á excepcion de alguna variacion en los derechos, el Gobierno Turco respeta los tratados ó privilegios de los europeos.

Túnez..... El de 1791, que hasta ahora se guarda puntualmente, y remite copia.

Trípoli..... Que no hay mas tratado que algunos artículos que ha citado, los cuales se guardan.

Constantinopla..... Ninguno.

Alejandría... Que no se guardan.

PREGUNTA XXXIII.

Qué jurisdiccion ejercen los Cónsules de España en los buques y marineros de su nacion, y si son respetadas sus casas.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los Cónsules solo componen las diferencias entre las tripula-

Lisboa..... ciones de los buques de su nacion; pero no ejercen jurisdiccion alguna, por que esto toca al magistrado conservador.

Lóndres..... Los Cónsules no ejercen jurisdiccion, ni sus casas son mas respetadas que las de cualquiera otro ciudadano.

Malta..... Los Cónsules de España ejercen con los buques de su nacion la jurisdiccion de ordenanza; pero en el pueblo ninguna, ni sus casas gozan de inmunidad, particularmente en asuntos de deudas.

Gibraltar..... Que las casas de los Cónsules son respetadas; pero sin privilegio particular mas que el que conceden las leyes inglesas.

Paris..... La convencion de 13 de marzo de 1769, fecha en el Pardo, arregla los privilegios é inmunidades de que deben gozar en Francia y en España los Cónsules de las dos naciones. Los de España en Francia gozan de la inviolabilidad en sus personas y familias, sus casas son respetadas, y cuando deben rendir alguna declaracion se les avisa antes por una carta. Los Cónsules ejercen la autoridad entera sobre los navegantes de su nacion. Cuando algun corsario español introduce alguna presa, solo el Cónsul conoce de su legitimidad.

Rusia..... No hay tratado ni ley que señale la autoridad de los Cónsules.

Filadelfia..... No ejercen autoridad alguna sobre los buques de su nacion, ni respetan sus casas.

Charleston... Los Cónsules ejercen sobre los buques de su nacion la autoridad que señalan las leyes de España; pero sus casas ni personas no son respetadas.

Washinton... No ejercen autoridad, ni sus casas disfrutan mas privilegio que los del pais.

Amberes..... No tienen autoridad alguna, ni gozan de inmunidad.

Danzik..... Los Cónsules pueden detener los buques de su nacion, y entienden en todos sus asuntos: sus casas son respetadas.

Elseneur..... Id. id.

Trieste..... Id. id.

Venecia..... Ejercen jurisdiccion con arreglo á las instrucciones de su corte.

Venecia..... y sus casas son respetadas siempre que no sean negociantes.
Génova..... Ejercen jurisdiccion en los buques, y sus casas son respetadas.
Niza..... Id. id.
Tetuan..... Ejercen jurisdiccion sobre los buques; pero no se respeta su casa.
Marruecos... Id. id. y se respetan sus casas.
Larache..... Id. id.
Salé ..... Id. id.
Smirna..... Id. id.
Túnez..... Id. id. en toda la extension.
Trípoli..... Id. id.
Constantinopla..... Id. id.
Alejandría. Id. id.

PREGUNTA XXXIV.

Si cuando hay que visitar algun buque ó alguna casa de español se requiere como circunstancia precisa la intervencion del Cónsul.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Con arreglo á los tratados es indispensable la asistencia de Cónsul para cualquiera de estos actos; pero no se practica, pues basta el mandato del juez conservador.

Lóndres..... No se requiere ni usa la intervencion del Cónsul para visitar los barcos ó casas de los de su nacion; pero los oficiales de Rentas no pueden hacerlo sin un mandato especial dado por los magistrados.

Malta..... Que se requiere precisamente; pero no se observa.
Gibraltar..... No se practica con la intervencion del Cónsul.
Paris..... No puede visitarse barco ó casa sin la asistencia del Cónsul.
Rusia..... No se requiere la asistencia del Cónsul.
Filadelfia.... Id. id.

Amberes..... Id.

Danzik..... Id.

Elseneur..... Se requiere la asistencia del Cónsul; pero no cuando los buques pertenecen á una casa del pais.

Trieste..... Es costumbre avisar al Cónsul para que asista; pero de todos modos se hace la visita.

Venecia..... Se da parte al Cónsul por respeto y con reserva.

Génova..... No se hacen las visitas con asistencia del Cónsul; pero hay reclamacion sobre este punto.

Niza..... A los buques asiste el Cónsul; pero no á las casas.

Tetuan..... No se admite ninguna intervencion.

Marruecos.. Hasta ahora todas las visitas se han hecho con intervencion de los Cónsules.

Larache..... Solo en algunas ocasiones.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Debe proceder para cualquiera de las dos cosas la licencia del Cónsul.

Túnez..... Debe asistir precisamente el Cónsul.

Trípoli..... Id.

Constantinopla..... Id.

Alejandría... Que hasta ahora no ha habido caso; pero que es regular se haga con la intervencion del Cónsul, como se practica con los de otras naciones.

PREGUNTA XXXV.

Si se concede á este la comunicacion con los españoles cuando se hallan presos; y si se admiten en los tribunales sus oficios á favor de los súbditos de su Soberano, y en qué términos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Cuando estan en libre comunicacion para todos; los pedi-

Lisboa..... mentos se admiten como procurador de su nacion, y en el caso de injusticia notoria debe el Cónsul acudir al Embajador para que lo haga presente al Gobierno.

Lóndres..... Al Cónsul, y aun á los amigos y parientes del preso se les permite comunicacion con él; pero no se admiten los oficios hasta el dia del juicio plenario y en presencia de los jueces.

Malta..... Hay libre comunicacion con los presos; pero se desprecian las reclamaciones sobre cualquiera asunto.

Gibraltar..... Id. id; pero solo se admiten escritos en los asuntos de presas.

Paris..... Se permite al Cónsul la comunicacion con los presos; y admiten sus reclamaciones solo en los negocios civiles, y nunca en los criminales.

usia..... Que no hay ejemplar reciente.

Filadelfia..... Solo se permite la comunicacion.

Charleston... Id id.

Washington. Los presos estan en comunicacion para todos.

Amberes..... Se le permite ver los presos; pero sus oficios no se admiten sino como recomendacion.

Danzik..... Id. id., y aun obran en su favor; pero no por escrito.

Elseneur..... Id., y se toman en consideracion sus oficios.

Trieste..... Se permite al Cónsul ver á los presos; se admiten sus notas, á las que contesta el presidente del tribunal, y se le permite asistir á los interrogatorios sentándose al lado del presidente.

Venecia..... Segun los casos; pero siempre se concede al Cónsul el derecho de abogar por los reos.

Génova..... Se le permite ver los presos, y admiten las reclamaciones.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Cuando hay alguno preso es reclamado por el Cónsul general de Tánger.

Marruecos.. Con arreglo á los tratados toca al Cónsul juzgar á los de su nacion, y ademas son admitidas las reclamaciones que haga sobre cualquiera asunto.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Id. id.

Tunez..... El Cónsul puede comunicar con el reo y asistir al tribunal como defensor; siendo circunstancia de que su causa y sentencia la ha de dar el Bey á presencia del Cónsul.

Trípoli..... El Cónsul en union del Bajá forma las causas de españoles, y dan sentencia, siendo este el único caso en que se escribe la causa para remitirla al Gobierno, y obtener su aprobacion.

Constantinopla..... Cuando el Embajador ó Cónsul reclama algun preso se les entrega para custodiarlo en la cárcel de su casa.

Alejandría.. Hasta 15 de junio de 1817 se guardaban las capitulaciones que prevenian se llevasen los reos á la presencia del Cónsul antes de prenderlos; pero ahora se ha mandado al Gobernador los juzgue y castigue por las leyes del pais, y despues los entregue á los Cónsules.

PREGUNTA XXXVI.

Qué práctica se observa con los navíos que naufragan, en los casos de haber ó no Cónsul en las playas ó puertos.

RESPUESTAS.

Lisboa..... A falta de Cónsul, toca á los administradores de aduanas el salvar los naufragios, llevando cuenta exacta para darla á sus dueños, y á falta de aquellos administradores, á las justicias locales: unos y otros pueden proceder á la venta de los frutos ó efectos que no pueden conservarse.

Lóndres..... Los Cónsules no tienen ninguna intervencion en los naufragios, pues corresponde á la justicia del pais, y solo pueden des-

*

Lóndres..... pues reclamar al almirantazgo la propiedad salvada.

Malta..... Que por la situacion de la isla no puede haber mas que un Cónsul.

Gibraltar..... El Gobierno no se mezcla en los naufragios.

Paris..... A los Cónsules corresponde el conocimiento de los naufragios.

Rusia..... Id. id.

Filadelfia.... Id. id.

Charleston. Que sin embargo de haber comisionados para los naufragios deben los Cónsules asistir.

Washington. Id.

Amberes..... La justicia es la única que entiende en los naufragios

Danzik..... Toca á los guardas de la costa, y el Cónsul, si lo hay, autoriza los documentos; y á falta de este lo suple el almirantazgo.

Elseneur..... Los Cónsules entienden en los naufragios sin perjuicio de que asista el Cónsul, mas por el idioma que por otra razon.

Trieste..... El alcalde del pueblo mas inmediato y el capitan del puerto asisten á los naufragios; las gentes empleadas toman el 50 por 100 de lo que se ha salvado si la gente ha perecido; si no, nada.

Venecia..... Todas las diligencias tocan al Cónsul, Vice-cónsul ó Canciller; y á falta de estos el capitan del puerto.

Génova..... No se impide al Cónsul la asistencia á los naufragios; y á falta de este las autoridades locales toman las disposiciones, y dan aviso al Cónsul mas inmediato para que arregle el asunto por las leyes de su pais.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Id. id.

Marruecos.. Id. id.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Id. id.

Túnez..... Al Cónsul corresponde el conocimiento; pero no habiendo ni otro agente de la nacion á que pertenece el buque, suele el Dey apoderarse de todo.

Trípoli..... Con arreglo á los tratados deben facilitarse á los buques españoles todos los auxilios que pidan por su justo valor.

Constantinopla..... Corresponden todas las diligencias al Cónsul sin que los turcos tomen parte en ellas.

Alejandría... Cuando algun barco naufraga, el tercio de lo que se salva pertenece al Gobernador, y los dos tercios á los propietarios.

PREGUNTA XXXVII.

Cómo se trata á los españoles; si estan sujetos á las mismas contribuciones, empréstitos y derramas que los del pais, ó gozan de alguna exencion.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Los españoles estan exentos de las contribuciones, empréstitos y derramas con que pechan los del pais; gozando de las excepciones acordadas en los tratados, por los cuales deben ser libres los que comercian en grueso, sujetándose únicamente los que tienen tiendas públicas á los reglamentos del senado; con todo se ha advertido que en muchas ocasiones los han gravado y dado lugar á reclamaciones.

Lóndres..... Los españoles y todos los estrangeros estan sujetos á las mismas contribuciones que los del pais; pero tambien gozan de igual proteccion.

Malta..... Los españoles y todos los estrangeros están sujetos á todas las cargas como los del pais; y ademas pagan una imposicion de un duro cada tres meses.

Gibraltar..... De 2 años á esta parte se paga un 2 por 100 sobre las casas, y esto es general á todos.

Paris..... Los españoles establecidos están sujetos á las mismas cargas que los del pais.

Rusia..... Los que están establecidos pagan las mismas contribuciones que los rusos, y los que no hacen comercio pagan 10 rublos al año.

Filadelfia.... Los españoles son tratados como los ciudadanos americanos; y despues de seis meses de establecidos están sujetos á las mismas cargas y contribuciones.

Charleston... Los españoles están sujetos á las mismas cargas que los del pais, escepto el servicio militar; pero tambien disfrutan de igual proteccion.

Washington. Id. id.

Amberes..... Los estrangeros están sujetos á todas las cargas que los del pais; gozan de los derechos naturales y sociales, pero no de los políticos y civiles.

Danzik..... Los españoles no gozan de exencion alguna en Prusia.

Elseneur..... Id. id.

Trieste..... Interin no se avecindan estan exentos de toda carga y contribucion.

Venecia..... Lo mismo que los naturales del pais.

Génova..... Los españoles estan exentos de las contribuciones personales.

Niza..... Sujetos á todas las cargas, y tambien disfrutan los privilegios que los naturales.

Tetuan..... Todo estrangero está libre.

Marruecos.. No son tratados con mucha consideracion; pero estan exentos de toda contribucion.

Larache..... Id. id.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Los españoles son tratados como todos los demas súbditos de las naciones que están mas favorecidas, y no están sujetos á ninguna contribucion.

Túnez..... Los españoles son bien vistos y tratados en Túnez, y exentos de contribucion.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Id. id.

Alejandría... Los españoles son tratados como los demas estrangeros y exentos de todo pago ó contribucion.

PREGUNTA XXXVIII.

Si á los Embajadores y Ministros de España se les permite la entrada á sus equipages, frutos y géneros para su uso y consumo con libertad de derechos; y qué formalidades se observan en esto. En caso de permitirse en qué cantidad y por cuanto tiempo, y si el permiso se entiende hasta con los frutos y géneros de prohibida introduccion en el pais.

RESPUESTAS.

Lisboa..... A los Embajadores y Ministros de España se permite la entrada de géneros y frutos de su uso por todo el tiempo de su embajada con libertad de derechos; y aun cuando sean de prohibida introduccion, lo cual se practica dando una nota ó certificado que se remite al ministro de Estado, que dá la órden á la aduana.

Lóndres..... Que sin embargo de no haber ley alguna, se permite á los Embajadores la libre introduccion de géneros y frutos para su consumo; pero despues de establecido tiene que solicitar permiso de los Lores de la Tesorería, quienes le dan ó niegan con arreglo al estado de relaciones y caracter del diplomático.

*

Malta..... Nadie goza de exencion, cualquiera que sea su representacion.

Gibraltar..... No hay fruto alguno prohibido.

París..... Hasta agosto de 1791 gozaban los Embajadores de franquicia; pero ahora se ha reservado el Gobierno dar pasaportes especiales en los términos de una justa reciprocidad, y solo se exceptúan los géneros y efectos de los derechos de aduana, pero deben pagar los municipales.

Rusia..... Véase la respuesta de Portugal.

Filadelfia..... Id.

Charleston... Id.

Washington. Id.

Amberes..... Disfrutan de franquicia aun en los géneros prohidos siempre que sean propios de la nacion á que pertenece el Embajador; pero deben pagar los derechos de los comestibles y para su indemnizacion y evitar el fraude se les abona una suma equivalente. Las formalidades que para la entrada de los equipages se observan son las mismas que quedan dichas en la respuesta de Portugal.

Danzik..... A ningun particular se le pone impedimento en todo lo que es de su uso.

Elseneur..... Solo se permite la libre entrada de géneros y frutos hasta el valor de mil duros de derechos; los demas están sujetos á la ley general.

Trieste..... A los Embajadores y Ministros de cualquiera potencia se conceden seis meses para la entrada de sus equipages, géneros y frutos que introduzcan para su uso en Viena, aun cuando sean de prohibido uso en el pais: pero deben declarar que son para su consumo, y despues de los seis meses se les permite tambien la introduccion de géneros para su uso, auque esten prohibidos, con tal que los declaren para su uso, y pagan los derechos que señalan los aranceles.

Venecia..... Los equipages de Embajadores y Ministros son libres á su introduccion, dándose para ello los oportunos avisos al Intendente de provincia. Los Cónsules no gozan de exencion alguna.

Génova..... Los Embajadores de Cerdeña han gozado de franquicia absoluta; pero no los Cónsules á quienes se ha quitado, porque lo mismo se practica con los de aquella nacion en otras potencias.

Niza..... Los Cónsules y Vice-Cónsules gozan de exencion.

Tetuan..... Todos los Embajadores se respetan y en cuanto á la introduccion de géneros se está á lo que manda el Emperador.

Marruecos... Sin limitacion de cantidad alguna de géneros se cumple religiosamente tanto con los Embajadores como con los Cónsules el art. 7 del tratado.

Larache..... A todos los Embajadores y Ministros se les permite durante su permanencia la entrada de equipages, frutos y géneros aunque sean prohibidos con libertad de derechos.

Salé..... Id. id.

Smirna..... Por consideracion suele permitirse la entrada y salida de los equipages de los Cónsules: pero no los géneros aunque sean para su uso, porque todos deben pagar los derechos.

Túnez..... Todo libre para los Cónsules sin limitacion de tiempo.

Trípoli..... Id. id.

Constantinopla..... Id. id.

Alejandría... Esta libertad se entiende no solo para el Cónsul, sino tambien para los demas españoles en cuanto á los comestibles: pero solo en la cantidad precisa para cada familia.

PREGUNTA XXXIX.

Si el español particular llevando ropas para su uso, cuyo tejido es de prohibida introducion en el país halla obstáculo ó impedimento en su entrada.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Siendo ropa nueva, y de tela cuyo uso esté prohibido, se comisa, siendo en cantidad que dé lugar á sospechar; pero siendo de permitido uso se paga el derecho habiendo hecho el manifiesto en la aduana: la ropa usada es libre aunque sea de género prohibido.

Lóndres..... La ropa de uso propio en cantidad moderada es libre; pero la de cama, mesa, &c., no siendo de manufactura inglesa, paga un derecho exorbitante aun cuando esté usada.

Malta..... Las ropas usadas, sean de la clase que quiera, son libres á su entrada.

Gibraltar.... Todo está libre.

París..... Los efectos que se reconoce ser del uso propio; aunque sean de géneros prohibidos, se dejan entrar libremente.

Rusia..... Todo género de ropa es libre á su entrada.

Filadelfia.... Id. id.

Charleston....

Washinton..

Amberes..... Id. id.

Danzik..... Id. id.

Elseneur..... Id. id.

Trieste..... Id.; pero ha de ser usada; porque la nueva pagaria los derechos de arancél.

Génova..... No hay ningun género prohibido.

Niza..... Id. id.

Tetuan..... Id. id.

Marruecos... A ningun español se pone impedimento en la introduccion de ropas para su uso.

Larache.....
Salé.....
Smirna.....
Túnez.....
Trípoli.....
Constantinopla.....
Alejandría.. La introduccion de tejidos y ropas de uso es libre á todo estrangero.

PREGUNTA XL.

Cómo se procede contra los criados ó dependientes del Embajador Ministro ó Cónsul de España cuando se les halla en algun delito, ó se les aprehende con contrabando.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Gozan de los privilegios acordados en los tratados de los españoles aunque no lo sean, y deben ser juzgados por el juez conservador. Cometiendo algun delito contra las leyes del pais, y cojidos en él *in fraganti*, deben ser presos por cualquiera autoridad, aunque despues se pase la causa al conservador, y del mismo modo hallados en contrabando; pero no son buscados en la casa del Embajador ó Ministro por su inmunidad, ni en la del Cónsul por decoro.

Lóndres..... Los criados y dependientes de los Embajadores no pueden ser arrestados por deudas ó delitos leves. En casos muy graves, una

Londres..... diputacion del parlamento, ó en su defecto el ministro de Estado, pasa á casa del Embajador con cierto aparato y ceremonia; le pide audiencia, y hace presente que el pueblo ha llegado á entender que en su casa se cometen tales desórdenes, y que ponga remedio á ellos, porque se espone á ser insultado; otras veces piden el reo que se haya refugiado, y otras solicitan el relevo del enviado.. Los Cónsules no gozan de privilegio alguno, y pueden ser presos como los del pais.

Malta..... Los criados de los Cónsules no gozan de privilegio alguno.

Gibraltar..... Los Cónsules y sus dependientes son tratados como los del pais.

Paris..... Los criados de los Embajadores y Cónsules son juzgados como los del pais.

Rusia..... Los criados de los Embajadores, y no los de los Cónsules, que son cogidos en algun delito ó contrabando, son castigados por el mismo embajador, ó puestos á disposicion del tribunal ruso para que les imponga la pena.

Filadelfia..... Los criados de los Embajadores ó Ministros gozan de inmunidad; pero no los de los Cónsules ni estos.

Charleston.... Id. id.

Washington.. No hay ley ni tratado sobre este punto.

Amberes..... Los criados del Embajador ó enviado estrangero estan exentos de la jurisdiccion criminal, y solo se procede contra ellos cuando este los separa de su servicio: por contrabando no se prende á nadie; pues solo se pierde la cosa aprehendida y se paga la multa. Los Cónsules y sus criados no gozan de privilegio alguno mas que los del pais.

Danzik..... No gozando los Cónsules de privilegios tan estensivos como los Embajadores, estan sus criados sujetos á las leyes del pais.

Elseneur..... Solo en el caso de no llevar la divisa pueden ser presos los

Elseneur..... criados de los Embajadores; los cuales son los que castigan á aquellos por los delitos que cometen.

Trieste..... En donde reside el Emperador hay un tribunal de 10 ó 12 jueces que juzga á sus criados, y á los de los Embajadores ó Ministros. Como los Cónsules residen en los puertos, sus criados estan sujetos al tribunal ordinario.

Venecia..... Los Criados de los Cónsules estan sujetos al tribunal ordinario.

Génova..... Solo los Cónsules y Vice-Cónsules gozan de exencion.

Niza..... Se les asegura y da parte al Cónsul.

Tetuan..... Lo ignora.

Marruecos... Los que cometen algun delito son entregados al Cónsul para que los juzgue.

Larache..... Id. id.

Salé..... Al arbitrio del Emperador.

Smirna..... Si el Cónsul reclama al criado que ha cometido el delito, se le entrega para que lo juzgue.

Túnez..... Los criados que cometen algun delito son castigados; y si es por contrabando pagan el doble derecho.

Trípoli..... Siempre se procede contra los criados del Cónsul con su intervencion.

Constantinopla..... Cualquiera criado de Ministro estrangero que ha cometido algun delito se le entrega para que lo castigue.

Alejandría... Los criados del Cónsul son castigados por las leyes del pais.

PREGUNTA XLI.

Si al regreso del Embajador ó Ministro de España se les cobran derechos de los géneros que sacan; y si los pagan por la

venta ó almoneda que hacen de sus muebles y efectos al dejar la Corte.

RESPUESTAS.

Lisboa..... No pagan por los géneros y ropas que sacan como sean de su uso, ni se les exigen derechos de almoneda.

Lóndres..... Los Embajadores y Ministros de España á su salida son tratados con la misma consideracion que á la entrada: no se les exîgen derechos por los géneros que sacan para su uso, ni los pagan por la venta de sus muebles.

Malta..... Se pagan los derechos por los géneros que se sacan, y por los muebles que se venden.

Gibraltar.... Nada se exige por uno ni otro concepto.

Paris..... Es libre la salida de toda clase de géneros ó efectos que lleva el Embajador ó Cónsul; pero lo que vende está sujeto al pago de un impuesto que directamente satisface el comprador é indirectamente el vendedor.

Rusia..... Si los géneros que se sacan son de su uso y el de su familia no adeudan derechos, ni tampoco lo que vende en la almoneda si esta es privada; pero siendo pública paga un dos y medio por ciento del producto de la venta.

Filadelfia.... Solo pagan derechos de la almoneda.

Charleston... Id. id.

Washington. Todos los géneros que se estraen son libres.

Amberes..... La salida de géneros es libre, y tambien la almoneda si se hace en casa del Embajador.

Danzik..... Si los géneros son de comercio deben pagar. La venta de muebles es franca.

Elseneur..... Se les exigen derechos por los géneros que sacan; pero al

Elseneur..... mismo tiempo reciben un regalo que suele ser de 12000 duros para los Ministros y de la mitad para los encargados de negocios: la venta de muebles es libre.

Trieste..... Son libres por las dos cosas.

Venecia..... Id id.

Génova..... Id. id.

Niza..... . . . . .

Tetuan.....
Marruecos.
Larache.
Salé..... No pagan por lo que extraen, ni por la venta de muebles.

Smirna..... . . . . .

Túnez.....
Trípoli.
Constantinopla.
Alejandría... Los géneros que sacan el Embajador y Cónsules son libres de derechos siendo para su propio uso, y nada pagan por lo que venden.

PREGUNTA XLII.

Si el pais se ha apropiado algun fruto de la España, porqué medio, su cantidad, calidad y precio.

RESPUESTAS.

Lisboa..... Que ademas de la gran cantidad de plata y oro que se introduce, se han apropiado los portugueses caballos, carneros y ovejas de lana fina, reses vacunas para labor y carne que igualmente se introduce de contrabando, y tambien trigo, cebada, maiz y garbanzos; y que hay una ley que permite detener los buques de trigo que llegan al puerto cuando en el pais escasea. Que como la horchilla es produccion de las colonias de Portugal se confisca la que se introduce de las islas Canarias.

Lóndres..... Algunas ovejas y carneros merinos que en tiempo de la guerra se regalaron al Rey, y otras que se llevaron por particulares; pero que su casta va degenerando.

*

Malta..... Nada.

Gibraltar.... Id. id.

Paris..... Con la mezcla de los carneros de España que se llevaron á Francia se han mejorado mucho sus lanas, que aunque no igualan á las transeuntes, tienen mejor salida por el menor precio á que se venden. Para proteger este comercio tan reducido en el dia propone la baja de derechos á la estraccion de las finas y la libertad de las ordinarias. Tambien han descubierto los franceses el modo de cultivar la barrilla, que aunque no tan buena, suple por la nuestra, y dice que para fomentar su comercio es necesario que los fabricantes cuiden de que vaya bien acondicionada y sin piedras, y que conserve el color de ceniza algo azulada.

Rusia..... Las lanas merinas parece que es lo único que se ha introducido en Rusia de 18 á 20 años á esta parte, las cuales dice se van mejorando á fuerza de cuidado, y que segun noticias se embarcaron de contrabando por la costa de Granada.

Filadelfia....
Charleston...
Washington.. Ningunos.

Amberes..... Id.

Danzik..... Las lanas es lo único que prospera en Prusia, cuya buena calidad procura conservarse llevando algunos carneros de España: que no puede decir la cantidad; pero que el consumo es bastante crecido en Silesia.

Elseneur..... El pais no se ha apropiado fruto alguno de España.

Trieste..... Las lanas es el único fruto que se ha apropiado; pues que con las remesas de ganado de España se ha mejorado la del pais, tanto que aquella ya no se busca, y esta ha aumentado mucho de precio.

Venecia..... Ninguno.

Génova..... Id.

Niza..... Id.

Tetuan.....	Ninguno.
Marruecos...	Id.
Larache.....	Id.
Salé.....	Id.
Smirna.....	Id.
Túnez.....	Id.
Trípoli.....	Id.
Constantinopla.....	Id.
Alejandría...	Id.

PREGUNTA XLIII.

Qué efectos y frutos de España y América tienen mejor despacho: cuáles le tuvieron anteriormente, y le han perdido; y por qué causa, y á qué se inclina el retorno directo é indirecto.

RESPUESTAS.

Portugal..... Los frutos de España y América que han tenido y tienen mejor salida son: barrilla, sedas en rama ó madeja, añil, pasas, almendra, anís, azafran, aceite, hierro, brea de Vizcaya, y lana para el mercado de Inglaterra. Los retornos son de algodon de Fernambuco, Bahía y Marañon: cueros al pelo, pimienta, clavo, canela y sal para las provincias exentas. No pueden señalarse otros muchos artículos como seguros, porque su entrada ó salida pende de las circunstancias; pero generalmente todos los de España tienen buen despacho, porque el país no abunda mas que de sal.

Londres..... Lanas, vinos de Jerez, frutas, barrilla y corcho, añil, grana, cueros y palos de tinte, son los géneros de España y América que

Londres..... mas se introducen en Inglaterra; y los que se exportan, quincallería, paños, géneros de estambre, hierro, lienzos, drogas, loza, grasas, bacalao y especería. Las lanas han bajado mucho en su consumo, por que ademas del excesivo precio á que se han vendido, han sido adulteradas y perdido de su estimacion, y por que las que se introducen de Saxonia suplen por el menor precio que tienen, y las mejoras que van adquiriendo. En otro tiempo tambien se introducian jabones de Castilla; pero ahora los llevan de Marsella por ser mejor y mas barato.

Malta..... Los frutos que han tenido y tienen salida son azúcar, cacao, grana, añil, vainilla y vinos. El mal estado de la isla y principalmente el del comercio en general, hacen que los géneros no tengan salida; pues que por lo que hace á todos los frutos de España han sido estimados en otro tiempo.

Gibraltar..... Vinos, aguardientes, almendras, pasas, ladrillos y tejas es lo que naturalmente se introduce, y tambien sal para los barcos que van al Norte, y lo que se exporta, harina, arroz, hierro, pimienta, clavo, canela y bacalao; pero principalmente géneros de algodon y tabaco. Sobre todo, lo que sostiene la plaza son estos dos últimos artículos, y el de la mucha plata que se introduce.

Francia..... Los principales artículos que se introducen de España son: lanas finas, vinos de Cataluña para mezclar con el Burdeos, Jerez, Málaga, aceite, frutas secas y algunos otros objetos de poca entidad. Los de América son azúcares, cafés, cueros al pelo, añiles, cochinilla, tabaco, algodon, palos de tinte, vainilla, quina y drogas, y toda clase de frutos de América, pues que todos son de consumo general en Europa. De los dos artículos de comercio los que mas han sufrido son las lanas y barrillas por las razones que quedan dichas; y de los de América los añiles y cochinilla por lo adulterados que se introducen, y porque los de la India

Francia..... que son ya bastante buenos, son mucho mas baratos. El tabaco y algodon está al principio de su introduccion. Los géneros que se exportan son mercerías de toda especie, lonas y telas de lino fino y comun, quincalla, sombreros, droguería, curtidos, aguardiente y vinos, licores, tablazon de pino, paños de lujo, ganado vacuno, mular y de cerda, tejidos de seda, papel, brea, resina, alquitran, trigos, cebada, maiz, resina, habas y menestra de toda especie, queso, manteca, loza, fruta seca, bacalao, terciopelos y lanerías de toda especie, relojes y muebles de lujo; particularmente para las colonias, libros, estampas, mapas, toda clase de instrumentos de física, astronomía y cirujía, armas de lujo, joya de toda especie y modas. Los ruanes, cuya introduccion se halla prohibida en España, dice el Cónsul que se extraen de contrabando por valor de 10 millones de francos al año, y que el Estado se priva de los derechos sin que las fábricas nacionales prosperen

Rusia..... Los frutos que mas salida tienen son: vinos de Jerez, Málaga y Cataluña, pasas, higos, almendras, azafran, corcho, azúcar, café, grana, añil, clavo, pimienta, gengibre, quina y otras plantas y drogas medicinales.

Filadelfia..... Frutas secas, aguardientes, vinos de Jerez, San Lúcar, Málaga y Cataluña, limones y naranjas y aceitunas son frutos de España que tienen salida; y de América el azúcar, café, cochinilla, añil, cueros al pelo, palo de campeche y caoba. Los retornos consisten en harinas, duelas, arroz, tabaco, maiz y alguna carne salada.

Charleston... Id.

Washington. Id.

Amberes..... Los frutos y géneros de España y América que tienen salida son: azúcar, café, añil, grana, palo de campeche, cueros, naranjas, limones, cáscaras ó cortezas de estas frutas, pasas, hi-

Amberes..... gos, vino blanco de Málaga, seco y moscatel. El retorno es de lencería, paños, manteca, queso, trigo, clavos, quincalla, escopetas y fusiles, acero labrado, bronces, tapices, máquinas para fábricas de paños y algodones, plumas, papel, hilo, agujas, alfileres, jarcias, velámen, maderas de construccion, hierro y sombreros. Las lanas de España, que eran el primer artículo de comercio, ya no tienen despacho sino á corta porcion desde que los corderos regalados por nuestro Gobierno al Rey de Sajonia se han multiplicado al infinito, y los fabricantes de paños tienen en su propio pais ó el vecino lana para sus tejidos, pues que la de Sajonia no se diferencia de la de España mas que en el precio. Los vinos ni aguardientes tampoco tienen mucho consumo por demasiado fuertes, y solo se gastan para componer y dar color á los de Francia; por consiguiente si se desea que nuestros vinos tengan salida, es necesario darles una semejanza á los de Francia.

Danzik..... Las frutas y vinos de Málaga, el azúcar, café y tabacos son los géneros que tienen mejor salida: el retorno consiste en granos, maderas, lienzos ordinarios y cera.

Elseneur..... La sal, particularmente la de Torrevieja, corcho, frutas, algun aceite y tabaco: el retorno consiste en granos, hierro, alquitran, cáñamo, lino, aceite de ambos, maderas, pelo de jabalí y pieles de liebre.

Trieste..... Los géneros que tienen salida son: vinos de todas clases, aceite, frutas frescas, almendras, castañas, azafran, olivas, sal, barrilla, grana, cochinilla, quina, cacao, pescado salado, palo de campeche, goma, café, azúcar, vainilla, cueros y drogas. Los retornos son granos, cristales y vidrios de Bohemia, lienzos, cáñamo, acero, planchas, madera y árboles de construccion, cables y láminas de hierro. Este comercio se hace esclusivamente por los rusos, suecos, ingleses y americanos.

Venecia..... Para la importacion toda clase de géneros coloniales, barrilla, vinos y lanas; y para la exportacion granos de todas clases, cristales, abalorios, madera y tablazon de todas dimensiones.

Génova..... Los géneros y frutos que mas salida tienen son: todos los coloniales y de España, vinos, barrilla, plomo, pimenton, espartería, corcho, lapiz, lanas, azafran y algunos paños: los que se extraen telerías, cáñamos, hilo, quincalla, joyas, legumbres, pastas, aceite, mármoles, alabastro, seda, lino, acero, muebles, papel. Se advierte que lá denominacion de puerto franco que se dá á Génova no es exacta, y puede llamarse muy bien un depósito.

Niza..... Desde la agregacion de Génova al Piamonte no se hace ya comercio de géneros coloniales con Niza; y antes los retornos eran de aceite, naranjas y limones.

Tetuan..... Los géneros y frutos que se introducen son grana, añil, azúcar, palo de campeche.

Marruecos.. Paños, sedas, azafran, fierro y acero de Vizcaya, azúcar, grana y añil; y el retorno suele hacerse con cueros de vaca al pelo, pieles de cabra, gomas, cera, dátiles, almendras y plumas de avestruz.

Larache..... Paños medianos y ordinarios, terciopelo, sedas en rama, pañuelos de lo mismo, damascos verdes y encarnados, fierro, azúcar, café, té, grana, añil, y solo se permite la salida de los que espresa la respussta anterior.

Salé..... Todos los géneros coloniales tienen despacho sin que hayan decaido nada, y los que se sacan en retorno son: goma, cera, astas de ganado, pieles, almendras, anís y demas semillas.

Smirna..... Se refiere al plan de aquel comercio que con la misma fecha (17 de setiembre de 1816) remite al ministerio de Estado.

Túnez..... Los géneros y frutos que mas salida tienen son: grana, canela, café y demas de la América: lana es otro de los renglones apreciado, y del cual se hace uso para los gorros: el retorno suele ser de trigo, cebada, habas, maiz, garbanzos, alpiste, aceite y jabon.

Trípoli..... Galon é hilo de oro, pañuelos de seda, paños, grana, azúcar, café, cobre y plomo, todo en cortas porciones. Los que se exportan son: oro en polvo y barras, lana, sen, azafran, barrilla y sal, siendo lo mas frecuente el que los barcos que llegan se vuelvan en lastre.

Constantinopla..... Los géneros que mas despacho tienen son el azúcar, café grana y añil, aunque de este último se introduce de la India mas barato, palo de campeche y pimienta de Tabasco.

Alejandría.. Los géneros y frutos tanto de España como de América, que mas salida tienen son: la grana, zarzaparrilla, plomo, gorros morunos, armas trabajadas al gusto oriental, almendron, palo campeche, y vino de Cataluña: los retornos son frecuentemente en comestibles de que hay abundancia, porciones pequeñas de hilazas sin curar, aceite de linaza, lino en rama, telas de lino, goza é incienso. Dice que hace mucho tiempo carece el Egipto en gorros morunos de la fábrica de Paterna, los cuales tendrian la preferencia sobre todos si se trabajasen bien, lo cual produciría grandes ventajas al comercio.

GOBERNACION DE LA PENINSULA.

SECCION DE FOMENTO.

El Rey se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

Don Fernando VII por la gracia de Dios, y por la Constitucion de la Monarquía Española, Rey de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que las Córtes han decretado, y Nos sancionamos lo siguiente: „Las Córtes, despues de haber observado todas las formalidades prescritas por la Constitucion, han decretado lo siguiente: Artículo primero. Todo el que invente, perfeccione ó introduzca un ramo de industria tiene derecho á su propiedad por el término y bajo las condiciones que esta ley le señala. Artículo 2.° Al Gobierno no le toca examinar si los inventos, perfecciones ó introducciones son ó no útiles, sino solamente si son contrarios á las leyes, á la seguridad pública, á las buenas costumbres, ó á las órdenes ó reglamentos; y no siéndolo, no puede negar su proteccion al que se crea inventor, perfeccionador ó introductor. Artículo 3.° El que invente, perfeccione, mejore ó introduzca algun ramo de industria, si quiere que el Gobierno le asegure su propiedad, presentará ante el Ayuntamiento de su domicilio, ó ante el Gefe político de la provincia, la descripcion exacta, acompañada de los dibujos, modelos y cuanto juzgue necesario para la explicacion del objeto que se propone, firmado todo por él; y estas Autoridades estarán obligadas á darle un testimonio en relacion de todo, segun el modelo núm. 1.° Artículo 4.° La Autoridad local estará obligada á remitir este expediente con todos sus documentos al Gefe político de la provincia, y este al Secretario de la Gobernacion, en el término mas corto posible, bajo su responsabilidad á los perjuicios que puedan resultar de la detencion. Artículo 5.° El inventor, perfeccionador ó introductor, al tiempo de pedir la proteccion de la Autoridad, presentando los documentos de que habla el art. 3.°, entregará mil reales en el primer caso, setecientos en el segundo, y quinientos en el tercero: estas cantidades se pasarán á las respectivas Tesorerías de provincia. Artículo 6.° Recogido el testimonio de que habla el art. 3.°, y hecha la entrega de que habla el 5.°, el inventor, perfeccionador ó introductor establecido en las provincias de Ultramar podrá comenzar á usar de su invencion, perfeccion ó introduccion, sin perjuicio de proveerse del certificado del Gobierno. Artículo 7.° El Secretario de la Gobernacion está obligado á expedir al inventor, perfeccionador ó introductor el certificado correspondiente, segun el modelo núm. 2.°, dirigiéndoselo por el conducto del Gefe político y Ayuntamiento local, sin preceder para ello otro examen ni reconocimiento que el designado en el art. 2.° Artículo 8.° Este certificado contendrá una copia exacta de los documentos y

dibujos que haya presentado el interesado, y las descripciones de los modelos. Artículo 9.º Al tiempo de recoger del Ayuntamiento ó del Gefe político el inventor, perfeccionador ó introductor el certificado que le haya expedido el Secretario de la Gobernacion, entregará otra cantidad igual á la que entregó al tiempo de pretender dicho certificado: estas cantidades pasarán á las respectivas Tesorerías de provincia, segun se ha dicho para las del art. 5.º Artículo 10. Los expedientes originales de invencion, perfeccion ó introduccion se pasarán despues de concluidos al establecimiento de la Direccion del Fomento general del reino, y en adelante donde deban corresponder; y allí quedarán depositados, registrándolos por orden numérico, segun sus fechas, en un libro que se llevará al efecto. Artículo 11. En el caso que á juicio del inventor haya razones políticas ó comerciales que exijan el secreto de su descubrimiento, presentará directamente su peticion con los motivos en que funda el secreto al Gefe de la Direccion del Fomento general del reino, ó al que en adelante determine el Gobierno, el cual hará trasladar á presencia suya, ó por mano del interesado, ó de persona de su confianza, las descripciones en un registro particular, que se cerrará y sellará, y permanecerá así el tiempo que haya de durar secreto, poniendo en el sobre ó cubierta el nombre del inventor, la fecha, y los objetos que encierra el paquete, y dando al inventor una copia de esta relacion, á fin de que en virtud de ella se le expida por el Secretario de la Gobernacion el certificado correspondiente que le asegure la propiedad. Artículo 12. El Gefe de la Direccion del Fomento general del reino cuidará de que toda invencion, perfeccion ó introduccion, cuyo depósito le confie el Gobierno, se publique inmediatamente en la gaceta, á fin de que llegue á noticia de todos, y ademas estará obligado á manifestar á todo el que lo solicite el catálogo y registro de todos los certificados expedidos, y las cubiertas de las invenciones secretas, á fin de que cualquiera pueda juzgar si debe decidirse á pedir certificado de alguna invencion, mejora ó introduccion que piense haber hecho. Artículo 13. Los certificados de invencion tendrán fuerza y vigor durante diez años; los de mejora durante siete, y los de introduccion durante cinco, contados desde el dia de la fecha del certificado; y solo á propuesta del Gobierno, aprobada por las Córtes, podrán exceder de este término; el cual nunca se extenderá á mas de quince años para los primeros, diez para los segundos, y siete para los terceros. Artículo 14. Todo inventor tiene derecho á mejorar su invencion, bajo los mismos trámites y formalidades prescritas para las mejoras. Artículo 15. Toda persona tiene derecho á perfeccionar la invencion de otro; pero no á usar de la invencion principal sin concertarse para ello con el inventor, así como tampoco el inventor á usar de las perfecciones y mejoras hechas por otro sin concertarse con el perfeccionador. Artículo 16. Por inventor se entiende aquel que hace por primera vez una cosa que hasta en-

tonces no se habia hecho, ó se habia hecho de otro modo; y por mejorador el que añade, quita ó varía algo esencial á las invenciones, con el objeto de hacerlas mas útiles. Por consiguiente será inventor el que idee una máquina, aparato ó procedimiento desconocido; lo será tambien el que haga la aplicacion de las invenciones ó mecanismos ó métodos ya conocidos; pero no lo será el que haga la aplicacion de cosas ya conocidas á mecanismos ó métodos conocidos tambien. ARTICULO 17. En caso de contestacion, si hubiese una semejanza absoluta entre dos descubrimientos, será válido el que se haya presentado antes á la Autoridad local ó de provincia; pero si hubiese desemejanza, el posterior se considerará como mejora, sin pagar por ello nueva contribucion. ARTICULO 18. Los certificados de invencion, mejora ó introduccion no pueden recaer ni sobre las formas, ni sobre las proporciones indiferentes al objeto, ni sobre los adornos de cualquiera género que sean. ARTICULO 19. El propietario de una invencion, mejora ó introduccion podrá ceder su derecho en todo ó parte, unirse en sociedad, vender, permutar ó contratar en los términos establecidos por las leyes para los contratos. ARTICULO 20. El propietario de una invencion, mejora ó introduccion tiene el derecho de perseguir ante los Tribunales civiles á cualquiera que le turbe en el uso exclusivo de su propiedad. ARTICULO 21. El certificado del Secretario de la Gobernacion será el título de propiedad del inventor, mejorador ó introductor, y por tanto obrarán en su favor ó en contra las descripciones, planes, modelos y demas que haya presentado. ARTICULO 22. Las penas que el Tribunal impondrá á actores ó reos se limitarán á las costas del proceso, y á los perjuicios cuando no haya intervenido mala fe; y á las costas y al cuatro tantos del perjuicio cuando el actor ó el reo hayan procedido de mala fe. ARTICULO 23. Los privilegios concedidos antes de esta época por invenciones, perfecciones ó introducciones gozarán de la proteccion que concede este decreto hasta cumplir el tiempo que en él señala, comenzando á contarlo desde la época de la concesion. Los agraciados tendrán que evacuar las diligencias que se prescriben, y proveerse del correspondiente certificado; pero sin pagar derecho alguno. ARTICULO 24. El inventor, mejorador ó introductor dejan de considerarse como propietarios: primero, si ceden en beneficio público su derecho: segundo, si dejan trascurrir seis meses sin recoger el certificado; y tercero, si dejan pasar dos años sin poner en ejecucion su invento, perfeccion ó mejora. ARTICULO 25. El que trate de llevar á efecto cualquier invencion ó mejora, y tema que por haber de valerse de manos intermedias, por ser precisos ensayos en público, ó por otro cualquier motivo haya quien se le anticipe á reclamar su propiedad, podrá consignar en manos del Gefe político de la provincia su pensamiento, expresándolo de manera que se dé una idea clara del objeto; y el Gefe político, sin exigirle por esto contribucion alguna, le dará un testimonio ó certificado de ello, y le prescribirá el tiempo necesario para la ejecucion, el cual no excederá de seis meses. Durante ellos

se decidirá el aspirante á solicitar ó no la patente, y no se le podrá anticipar otro á reclamar la propiedad. Madrid 2 de Octubre de 1820.=El Conde de Toreno, Presidente.=Juan Manuel Subrié, Diputado Secretario.=Josef María Couto, Diputado Secretario." = Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Gefes, Gobernadores y demas Autoridades, asi civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes. Tendreislo entendido para su cumplimiento, y dispondreis se imprima, publique y circule. = Está rubricado de la Real mano.= En Palacio á 14 de Octubre de 1820.=A Don Agustin Argüelles.

Y de Real orden lo comunico á V. para su inteligencia y cumplimiento en la parte que le corresponde; y que con el mismo fin lo circule á los Ayuntamientos de esa provincia. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 2 de Noviembre de 1820.

Agustin Argüelles.

Sr. Gefe político de la provincia de

Numero 1.°

Modelo de una certificacion de Depósito.

F.... Alcalde del Ayuntamiento, ó Gefe Político de T... certifico: Que hoy dia tantos de tal mes y año F. de T. me ha (ó F. de T. y F. de T. me han) entregado un paquete cerrado y sellado, que segun ha (ó han) dicho contiene todas las piezas descriptivas (aqui expondrá fielmente el objeto de que se trata, y esta exposicion será el rótulo que acto continuo se pondrá al paquete, con el nombre del inventor, y el dia y hora de su entrega). Habiéndome dicho que es (ó son) inventor (ó inventores), perfeccionador (ó perfeccionadores), introductor (ó introductores), ha (ó han) puesto en mi poder la suma de mil rs. (setecientos ó quinientos), recomendándome haga pasar al Gobierno este expediente cuanto antes sea posible, á fin de obtener el certificado correspondiente, y ha (ó han) firmado conmigo por duplicado el presente, recogiendo uno y dejando otro en esta Secretaría.

Numero 2.°

Modelo de certificacion de Invencion.

Don Fernando vii por la gracia de Dios y por la Constitucion de la Monarquía Española, Rey de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que habiéndonos declarado F. (ó FF.) ser inventor (ó inventores), perfeccionador (ó perfeccionadores), introductor (ó introductores), segun resulta del memorial que acompaña al paquete que nos ha remitido el Gefe Político de T. parte, con los documentos, planes, dibujos y descripciones del tenor y copia siguiente: (aqui se copiarán las descripciones, planos y dibujos, y se hará mencion de si acompañan modelos.) Aseguramos por el presente decreto á F. (ó FF.) la propiedad de su invencion (mejora ó introduccion), en los términos y por el tiempo que prescribe la ley en todos los dominios de la Monarquía Española: sirviéndole de justo título este decreto, que se le (ó se les) entregará y satisfará (ó satisfarán) en el acto de recogerlo igual cantidad á la que entregaron al tiempo de solicitarlo. Por tanto &c.

Discusion

del dictamen de las Comisiones de Hacienda y Comercio sobre la rectificacion de las bases orgánicas del Arancel general de Aduanas, contenidas en el decreto de las Cortes de 5 de Octubre de 1820.

(Sesion de 27 de Oct.re de 1821.)

Las comisiones advierten en el principio de su dictamen que esta rectificacion se redacta en varios artículos, conforme lo acordaron las Cortes en la sesion del 2 de este mes [: de Octubre de 1821.], y resulta del dictamen presentado á las Cortes ordinarias con fecha de 26 de junio últ.o, y del del dia 2 citado, propuesto á estas Extraordinarias por las mismas comisiones.

Leidos que fueron dichos artículos, el Sr. Oliver tomó la palabra para hablar sobre la totalidad del proyecto, y dijo: cada año ratificarán ó rectificarán las Cortes el arancel de aduanas segun convenga. Esta es la segunda de las bases orgánicas aprobadas por las Cortes en el decreto de 5 de Octb.re del año de 1820; cuya medida es importantísima, no tanto por el mayor valor que se pueda dar á la renta de aduanas, cuanto porque de ella depende en gran parte el fomento de todos los ramos que constituyen la riqueza pública y la prosperidad nacional. Bueno es que se procure el aumento de las rentas del Estado cuando están establecidas sobre bases

justas y convenientes; pero lo que importa sobre todo es resolver bien el problema que nos ha de hacer ricos ó pobres: este consiste en el sistema de hacienda. Todo sistema de hacienda se reduce á sacar de los productos y capitales de los ciudadanos lo que se necesita para los gastos del estado; pero si esto no se hace con equidad, con conocimiento y con tino no hay caudales que basten. Por esto para que un sistema de hacienda sea bueno es necesario que lejos de destruir los capitales los fomente. — El orador despues de algunas otras reflexiones sobre la necesidad de un buen sistema de hacienda, del que es una parte muy principal el sistema de aduanas, pasó á tratar del que se estableció en la legislatura pasada.

En primer lugar observó que el sistema de aduanas habia sido un nudo gordiano con respecto á nuestras provincias de ultramar &c. &c. — Habló despues de la grande variedad de circunstancias que hacen necesaria la rectificacion de los aranceles é influyen en ella, y que no solamente las revoluciones políticas, las guerras, las pestes y otros sucesos de grande magnitud pueden producir variaciones en el arancel general de una nacion, sino una cosecha muy escasa ó muy abundante, y otras muchas causas al parecer de poca importancia. Si la misma naturaleza de los aranceles exige su continua y sucesiva rectificacion, el sistema de aduanas establecido por las Córtes no podia menos de necesitarla tambien por el mismo hecho de ser nue-

vo, pues en un ramo de tanta èstension y complicacion era imposible que no se hubieran cometido algunas inadvertencias y equivocaciones, y que la esperiencia no mostrase algunas reformas y mejoras. Ya en la legislatura pasada se conoció la necesidad de estas rectificaciones, y se hubiera tratado de este punto importante si los muchos y graves negocios que ocupáron á las Córtes, y sobre todo si la premura con que se tuvo que discutir el plan general de hacienda no lo hubieran impedido.

Ha llegado el tiempo en que las Cortes puedan dedicarse á este importante trabajo; siendo tanto mas oportuna esta ocasion cuanto se ve que la opinion pública se va rectificando en muchos puntos de este sistema de aduanas, acerca de los cuales se notaban muchos estravios; y en que se observa que los Españoles se dedican al estudio de estas materias, y manifiestan los deseos de instruirse y de conocer bien sus verdaderos intereses. ——— El orador pasa á tratar de los principios que habian guiado á las comisiones en el dictamen que presentaban, los que dijo podian reducirse á dos clases: unos que podian llamarse mercantiles-rentistas, y otros económico-políticos. Las comisiones han atendido mas bien á estos últimos que á los primeros, y han considerado el comercio, del que salen los productos de aduanas, bajo cuatro aspectos: 1.º comercio de esportacion ó activo, que proporciona la salida de nuestros

productos agrícolas y fabriles:
2º comercio interior entre los pueblos del territorio de la península:
3º comercio recíproco entre las provincias de la España europea y ultramarina; y
4º comercio de importacion ó pasivo, por el que recibimos los productos del estrangero.

El orador fue esplicando las ideas de las comisiones con respecto á estas cuatro clases de comercio; y manifestó que en las que habian servido para la formacion del sistema de aduanas aprobado ya por las Córtes, como las del dictamen que se presenta á su deliberacion, se dirigian únicamente al fomento de todos los manantiales de la riqueza. El labrador, lo mismo que el fabricante y el menestral, no pueden quejarse de un sistema en que se procura aumentar sus productos y su salida y valor; y el comerciante no puede menos de ser en el fomento de la agricultura y de la industria el fomento de su comercio, el que al fin no podria menos de arruinarse con la ruina de aquellas. En la última memoria del Ministerio de Hacienda leida á las Córtes se decia ya que se observaba en algunas provincias que á beneficio del sistema de aduanas se aumentaba la esportacion y se disminuia la importacion; y ahora que el mismo sistema proporciona datos suficientes se puede asegurar que asi sucede en casi todas las provincias; y que los productos de esta renta da mayor aumento y seguridad.

El orador refirió con este motivo varios

resultados que se contenian en los estados que la direccion general de aduanas habia pasado á las comisiones, para probar que á pesar de las muchas causas que han concurrido para que los rendimientos de las aduanas fuesen muy bajos en los primeros meses del establecimiento del nuevo sistema, habian sido sin embargo iguales ó superiores á los de los años pasados. Entre estos datos hizo ~~mencion~~ mencion de los siguientes.

La aduana de Cádiz produjo en el año de 1819 .... 24,678,763 rs.; y en los 6 primeros meses de este año de 1821 han producido las aduanas de dicha provincia .... 12,945,126 rs. 32 mrs. — Las aduanas de Cataluña en 1819 produgeron ... 10,106,147 rs; y en los 6 primeros meses de 1821 .... 7,692,665 rs. 32 mrs. — Las aduanas de Alicante y Valencia produgeron en 1819 ... 3,662,209 rs; y en los 6 primeros meses de 1821 han producido las aduanas de la provincia de Valencia ... 3,620,766 rs. 4 mrs. — En el año de 1817 el producto total de las rentas generales y Lanas fue de 76,129,281 mrs. y por lo que se va viendo no bajará mucho de este valor el producto de las aduanas en este año, á pesar de las causas indicadas, que son tanto mas dignas de atencion, si se comparan con las circunstancias de dicho año. — Por último, segun los estados de los productos de las aduanas en los meses de Julio y Agosto de este año, comparados con los de los mismos meses del año pasado, resulta que el comercio de importacion y esportacion con el estrangero hubo ventajas en los citados meses del año de

1821, respecto de los del año anterior; y que aunque se nota bastante baja en el comercio de ultramar; esto depende ya de que el derecho de consumo establecido por el nuevo sistema en los frutos y efectos de la España ultramarina no equivale á los antiguos derechos de ida y venida á América, como de lo mucho que se ha disminuido el comercio con aquellas provincias por su estado actual y por los riesgos de los corsarios insurgentes. — El orador concluyó manifestando las ventajas de este sistema, con respecto tambien á nuestras provincias de ultramar; y esponiendo que cada dia serian mayores, y que importaba mucho perfeccionarlo por medio de las rectificaciones y correcciones que la esperiencia habia mostrado y mostrase en adelante ser necesarias.

Artículo 1.º El primer artículo de ellas se construirá del modo siguiente: "Habrá un solo arancel general de aduanas en toda la monarquía española, salvas las modificaciones que se requieran en las provincias de ultramar, segun su localidad y particulares circunstancias. Este arancel empezará á regir en cada punto de la monarquía desde el dia en que se ~~reciba y~~ publique el presente decreto."

Quedó aprobado este artículo con la modificacion de omitir las palabras: "reciba y"

Art. 2.º "Cada año ratificarán ó rectificarán las Córtes el arancel de aduanas segun convenga."

Art. 3.º Este artículo se construirá del modo siguiente.

"El arancel general de aduanas se recopi-

lará en rigoroso órden alfabético que contenga sin escepcion alguna los artículos ó efectos de todas clases y especies conocidos anteriormente en el comercio de las naciones, y aquellos que de nuevo ó con distinta forma circulen ó se hayan presentado ó advertido, se harán los adeudos por número, peso ó medida, y por los valores, señalándose el derecho conforme se halla en el modelo dispuesto por la junta especial de aranceles creada con dicho ~~obj~~ objeto por real órden de 13 de Abril de 1826. Se distinguirán la entrada y la salida en dos divisiones ó planillas. La primera se subdividirá en tres columnas ó nominillas, á saber: en la 1.ª se anotará el número, peso ó medida sobre que ha de regularse el derecho, ya sea de entrada, de salida ó de consumo, sin alteracion en la unidad que se establezca para la entrada: en la 2.ª se anotará el valor de la unidad de cada artículo contribuyente, y en la 3.ª el tanto por Ciento que deba contribuir á la entrada. La segunda division contendrá dos columnas ó nominillas, en las que, refiriéndose al número, peso ó medida de la primera columna de la entrada, se anotará el valor en una, y el tanto por % del derecho de salida en otra. A las dos divisiones ó planillas de entrada y salida esplicadas, se añadirá otra para señalar el derecho de consumos en los paises de la Monarquía española en Europa y en ultramar de los frutos ó géneros nacionales que lo paguen con tres columnas unidas á las cinco de las dos anteriores divisiones, anotando en la sesta el valor

contribuyente; en la séptima el tanto por ciento sobre la misma unidad del propio artículo que el fruto ó género de ultramar pague en Europa, y en la octava lo correspondiente á este derecho de consumo que algun artículo pagare en ultramar; á cuyas columnas se añadirá una, que será la novena y última, en la que se señalará la cantidad de moneda fija correspondiente al dos por ciento de administracion en los casos en que por transportes por la via esterior ó marítima, ó á la salida de las aduanas para el estrangero por mar ó tierra, deberá pagarse, segun esplicará el art. 33, calculándose dicho 2 p. C. sobre los valores de la 2.da ó de la 6.ta columna, ó de los estimativos conforme sean los géneros estrangeros ó nacionales y convenga á los casos de distintos aforos. El pago de derechos en los pocos artículos del arancel en que se nota la palabra Tanteo, se cobrará sobre el valor que el interesado mismo dé al genero en una nota declaratoria. Siempre que se presente alguna de estas notas se pondrá de manifiesto al público los tres dias primeros de despacho, y cualquiera persona podrá comprar el género por el precio señalado en la declaratoria con aumento de 10 p. C. de beneficio á favor del dueño, y pagando ademas los derechos debidos por el mismo género. Este mismo régimen de Tanteo se observará en todos los casos en que haya de sufrir rebaja el valor ó avalúo de géneros de cualquiera clase por causa de averías.

Sr. D. Marcial Lopez. Voy á hablar con grande desconfianza sobre este negocio; pero se me ofrece una observacion sobre la última

parte del artículo que dice: "el pago de derechos &c. Bien conozco que el medio que se establece de estar á la nota declaratoria del interesado con el aumento de un 10 p. C. y la venta que se manda hacer por este precio, tiene el objeto de evitar los fraudes que pudieran cometerse disminuyendo el verdadero valor de las cosas; pero ¿ será preciso para ello que á los que conducen géneros se les haya de detener precisamente tres dias al presentarlos en la aduana, causándoles los perjuicios de esta detencion, tal vez por solo un fardo ó cabo, señaladamente cuando se conoce que el comerciante procede de buena fé ?

El orador hizo sobre este particular varias observaciones dirigidas á hacer ver que el Tanteo que se propone no era absolutamente necesario, como lo acreditaba el egemplo de Inglaterra; y concluyó manifestando su opinion dirigida á que la comision espresase: 1.º Si el tanteo dejaria de ser necesario en el caso de no probarse mala fé en el avalúo hecho por el dueño: 2.º Cuando ó en qué casos se deberia creer que habia mala fé en dicho avalúo; y 3.º Si el que ofreciese el tanteo estaria autorizado para poder sacar ciertos géneros del cabo dejando otros.

El Sr. Oliver contestó: el tanteo del modo que lo presenta la comision es el correctivo mas seguro, y al mismo tiempo el mas suave que se puede adoptar en obsequio de la buena fé y en beneficio del comercio y de los frutos nacionales. La comision lo propone como un ensayo, pero desde luego se ve que si al mismo comerciante interesado se le concediese el derecho de tanteo, quedaria frustra-

do el objeto de la ley, porque siempre señalaría á sus géneros un valor inferior al que tuviesen; en vez de que ahora, si un estraño se los lleva por el precio que aquel voluntariamente les señala, á sí mismo deberá echarse la culpa: la ley le castiga en esto con la pena de su ocultacion. El término de los tres dias no debe considerarse como gravoso si se atiende á que ningunos otros géneros estrangeros se despachan en las aduanas con tanta brevedad.

El mismo comercio no puede menos de llevar á bien esta disposicion, por la cual cada interesado se impone á sí mismo la ley; y una prueba de ello es que los comerciantes de profesion, que la comision se ha agregado para este asunto, han convenido desde luego en que debia hacerse asi. Respecto de los géneros averiados, lo que sucede actualmente es que se pasa por una certificacion que dan los peritos ó lo que sean, declarando que tienen el deterioro de un 10, un 50 &c. por 100: los abusos en estos son infinitos, y con ello se da lugar á una multitud de reclamaciones, que dan que hacer mucho al gobierno, porque regularmente se creen perjudicados los que no han tenido maña para hacer que estos aprecios le sean ventajosos, y en realidad sucede con mucha frecuencia el que haya perjuicios, ó con respecto á ellos ó con respecto á la hacienda pública.

El Sr. Cavaleri fue de parecer que debia suprimirse el 2 p. C. de que trata el artículo; á lo menos en los avalúos que se hacen respecto de nuestros géneros, no debiendo cargárseles cuando se estraen para el estrangero, lo cual era aun mucho

mas interesante tratándose de los frutos de consumo, y pudiendo esceptuarse aquellas primeras materias que pudieran servir para fomentar la industria estrangera como la seda y otras. En sentir del orador las detenciones y perjuicios que se ocasionaban á los comerciantes con este motivo, eran de mucha mas importancia que el 2 p. C. que se les exigia. Concluyó pidiendo, que el tanteo prescrito para los géneros estrangeros, se estendiese á los artículos de produccion nacional que se estrageseu del reino á favor de los interesados.

El Sr. Oliver contestó, que estas observaciones tendrian su lugar propio en el artículo en que se trata de cargar á los géneros nacionales.

El Sr. Banqueri observó, que debia hacer parte de este artículo una disposicion del art.º 91 dirigida á establecer un mejor órden en el arreglo de los aranceles. Ademas manifestó deseaba que los señores de la comision espresasen los muchos ó pocos géneros sujetos al tanteo, y dijo que no habiendo de haber mas regla que la declaracion del interesado, se daba lugar á muchos fraudes, porque confabulándose aquel con los comerciantes del pueblo donde estubiese la aduana, ninguno usaria del tanteo, ó lo haria para el mismo interesado, consiguiendo este su fin de señalar á los géneros el precio inferior que le acomodase.

El Sr. Oliver contestó que los géneros sujetos al tanteo se hallaban espresados en las listas ó catálogos del arancel general, y que aqui solo se trataba de la planta de este mismo

arancel. En cuanto á las confabulaciones, dijo eran muy difíciles de realizar, porque no solo deberian estenderse á los comerciantes del pueblo, sino tambien á todos sus vecinos, y á cualquiera otro que quisiese usar del derecho de tanteo.

El Sr. Zapata hizo varias observaciones sobre las dudas que ofrecia el artículo, á saber:

1.ª si tan luego como se presentase en la aduana el género se podria ofrecer el 10 p. C. sobre la nota del interesado; ó si deberia esperarse á que transcurriesen los tres dias.

2.ª quien deberia ser en este caso privilegiado, si el mismo dueño que hubiese presentado una nota legal, por la cual realmente no se defraudasen los derechos de la hacienda pública, ó cualquiera estraño; y

3.ª si en el citado caso de proceder de buena fé en su avalúo el interesado, se le deberia causar la molestia de esperar los tres dias señalados, como le sucederia regularmente, porque no habria quien quisiese dar un 10 p. C. mas del precio justo.

Todos estos particulares creyó el orador que debian comprenderse en el artículo, y ocurrir al inconveniente de que un verdadero defraudador fuese mas favorecido que no el comerciante de buena fe, porque aquel podria lograr por sus artificios ser despachado mas pronto que no este último, el cual siempre tendria que esperar el transcurso de los tres dias; á no ser que se determinase que dicho plazo corriese solo para los avalúos sospechosos de fraude.

El Sr. Oliver contestó que el 10 p. C. lo concedia la ley á favor del mismo dueño, para no obligarle á que diese un precio demasiado alto

á sus casas. En cuanto á los fraudes que se pudieran ocasionar por la confabulacion, dijo: que la comision habia tratado de ocurrir á ellos autorizando espresamente á los mismos empleados para que pudiesen quedarse con los géneros por el precio que el dueño les diese con el aumento de 10 p.C.; pero la direccion fue de parecer que no sonaba muy bien en un reglamento ó ley como esta, el escitar á los empleados de las aduanas para la compra indicada; y la comision por último se convino en no hacer dicha espresion en el artículo; pero sin prohibir tampoco el que los empleados puedan usar de la misma facultad que se concede á todos los que no lo son.

Por último dijo, que la disposicion de que se trata era la que se usa en el dia respecto de los géneros, cuyo valor es de difícil averiguacion, los cuales tasados por el dueño se sacan á la subasta &c.; y que la cuestion estaba reducida á cual de los dos medios seria mejor, si fiarse de un solo vista que con inteligencia del dueño hiciese el avalúo de los géneros; ó dejar á este último la facultad de hacerlo, bajo la inspeccion de los comerciantes y de cualquiera otro del pueblo ó forastero.

Declarado el asunto por suficientemente discutido, y al tiempo de procederse á su votacion, el señor conde de Toreno observó que no se habia satisfecho á las reflexiones del Sr. Zapata, y que deberia votarse el artículo por partes. Se acordó asi, y quedó aprobado hasta las palabras "de distintos aforos" inclusive; mandándose volver á la comision lo restante

del artículo.

Art. 4º Un solo derecho se cobrará por cuenta de la Hacienda pública en la entrada y salida de los géneros del comercio estrangero, segun se nota en el proyecto y modelo formado por la junta especial de aranceles; y en las nominillas ó casillas correspondientes se espresará únicamente el derecho asignado á bandera nacional.

Art. 5º Este artículo dirá: "En los casos en que se permita la introduccion ó esportacion en buques de pabellon estrangero, pagarán los géneros de sus cargamentos á la entrada ó salida el derecho soñalado en el arancel general y una cuarta parte mas. Estarán sujetos á pagar igual derecho con el mismo aumento de la cuarta parte los cargamentos de los buques nacionales que procedan de puertos estrangeros, situados ó enclavados en la península como son los de Portugal y Gibraltar, y tambien los que procedan de la costa de Marruecos; pero en los casos en que sea enteramente libre de derechos la entrada ó salida de los géneros de unos y otros cargamentos, lo será para los estrangeros igualmente que para los Españoles."

El Sr. Pongueri halló que las disposiciones de la primera parte de este artículo tenian alguna contradiccion con las del art. 9, donde al parecer se dice que el comercio de cabotage sea exclusivamente nacional, y que no pueda hacerse en buques estrangeros. En la última parte halló tambien que se concedia un derecho igual á los buques nacionales y á los

estrangeros, pareciéndole que á los primeros se les debia dar la preferencia, ó á lo menos el derecho de tanteo.

El Sr. Yandiola dijo, que á la primera observacion contestaba el mismo artículo cuando coarta su disposicion á los casos solamente en que se permita la introduccion ó esportacion con pabellon estrangero; y en cuanto á la segunda satisfizo diciendo que la nacion ganaria mucho mas con la igualdad que se establece, que no con un recargo sobre el pabellon estrangero, el cual produciria un efecto contrario, á saber, el estanco de nuestras producciones.

El Sr. Oliver añadió, que el objeto de esta disposicion era evitar que con buque español se pudiese ir á Gibraltar ú otro puerto estrangero á cargar géneros que no podian introducirse en buques estrangeros, por lo cual se le sujetaba al mismo recargo que á estos &c.

El Señor Ministro de Hacienda consideró en este asunto dos intereses distintos, á saber: el de la marina y el de la riqueza ~~nacional~~ general de la nacion, y dijo que cuando este último interes preponderaba respecto del primero como en el caso presente, era menester sacrificar el interes de la marina al general de la nacion, promoviendo la estraccion de sus frutos sobrantes, ya fuese en buques propios ó estrangeros; y por el contrario cuando el interes de la marina era mayor que el que podia resultar á la nacion de la introduccion ó estraccion de cier-

los géneros, entonces se concedía un privilegio á nuestros buques para hacer este comercio.

El Sr. Vadillo fue de parecer que debia espresarse con toda claridad que el recargo que se imponia á nuestros buques era solo en el caso de que hiciesen el comercio clandestino ó fraudulento que se ha indicado.

El Sr. Conde de Toreno echó de menos un documento esencial, cual es el acta de la navegacion que debia acompañar á este proyecto; con cuyo motivo dijo; que en todas partes el comercio de cabotage solo estaba permitido á los buques nacionales. Por lo demas, añadió, para la estraccion de nuestros frutos es claro que debemos permitir el comercio á dichos buques; pero con respecto á los géneros estrangeros deben ponerse ciertas limitaciones; porque á pesar de lo que se dice por los economistas en contra de las leyes prohibitivas, lo que vemos es que las naciones mas florecientes las han adoptado siempre. En Francia, segun tengo entendido, se prohibe por su acta de navegacion el transporte de frutos nacionales en buques estrangeros. Asi, pues, la libertad que en esto se conceda, debe tener sus límites, y yo creo que convendria tratar ahora de mejorar nuestras instituciones en esta parte.

Los señores de la comision se convinieron en retirar la última parte del artículo, y este quedó aprobado hasta las palabras: " de la costa de Marruecos " inclusive.

Art.° 6.° Una vez despachados los

géneros, ya sea por entrada, ya por salida, por consumo ó por circulacion por la via esterior, se deberán pagar los derechos de arancel sin devolucion ni rebaja por sacar lo introducido, ni por entrar lo esportado, ni por ningun otro motivo, á menos que sea por justa refaccion ó reintegro de algun error de cuenta ó de pago. Art. 7.º Este artículo dirá: Tampoco se concederá premio, gratificacion ó rebaja de derecho de arancel para estimular la entrada ó la salida de género alguno, sino cuando ~~á propuesta de las diputaciones provinciales~~ oyendo al Gobierno lo aprueben las Córtes. *)

Sesion de 28 de Octubre de 1821.

Art. 8.º Este artículo dirá: Los géneros nacionales ó estrangeros de toda clase que no sean prohibidos, circularán libremente en lo interior de los dominios de la Monarquía desde la línea de precaucion que se establezca sin necesidad de guias; y tambien será libre la circulacion en el territorio intermedio de dicha línea y la de las aduanas de las costas y fronteras, de los frutos y géneros nacionales, pero habrán de hacerse con guias cuando los géneros sean estrangeros. Asimismo será libre de derechos y con guias la circulacion por la via esterior de aduanas ó del mar entre los pueblos de una misma provincia;

*) Siguen en el original algunas disposiciones relativas á las posesiones de ultramar; pero se omiten aquí como se omitirán en adelante.

pero para circular por estaria esterior ó marítima de una provincia á otra, se observarán las reglas siguientes.

Art. 9.º La circulacion ó transporte por la via esterior de toda clase de géneros de un puerto ó fondeadero á otro habilitados para este tráfico, con la distincion que espresan los dos artículos siguientes en todos los paises de la Monarquía española, y entre sí recíprocamente via recta, se hará esclusivamente con buques de bandera nacional, observando las disposiciones de arancel.

El Sr. Lallave dijo, que deseaba saber qué es lo que la comision entiende por línea de precaucion.

El Sr. Rovira manifestó que podria darse mas claridad al artículo [8.º] añadiendo á la palabra "línea" la de "sola."

El Sr. Conde de Toreno contestó que el artículo estaba concebido en términos bastante claros, y que no habia necesidad de añadirle nada. Como se ha dicho que los contra-registros no son insuficientes para impedir el fraude, las comisiones han creido conveniente añadir esta línea de precaucion. Por ella entienden las comisiones un espacio de terreno de cuatro ó de 6 leguas, segun se propone mas adelante, que se estiende no solo á los puntos donde estan situados los contra-registros, sino que forma una zona ó faja de terreno paralela á la línea de aduanas; en cuyo espacio deberá egercer el resguardo toda su vigilancia.

El Sr. Bonqueri dijo que si hay necesidad de guias para que los géneros estrangeros circulen por dentro de la línea de precaucion, debe haberla tambien para su circulacion en lo interior; pues de otra forma se favorece á dichos géneros con perjuicio de los nacionales, cuyos conductores deben llevar pasaportes y otras seguridades. Con este motivo habló sobre la preferencia que en todos los casos y circunstancias debe darse al comercio de frutos y géneros nacionales para fomentar la agricultura y la industria; cuya consideracion parecia no estaba rigorosamente observada en este artículo, pues por él se favorece mas al tráfico de los efectos estrangeros que al de los nacionales.

El Sr. Conde de Toreno contestó, que cualquiera que oyese al señor preopinante sin haber leido el artículo, y sin oir á las comisiones, creeria que estas se habian propuesto el designio de favorecer la industria estrangera con perjuicio de la nacional; pero que no pudiendo deducirse del artículo nada de lo que supone el Sr. Bonqueri, no alcanza á qué viene cuanto ha dicho su señoría. Las comisiones constantes en sus principios de procurar el mayor fomento á la industria nacional han hecho en este artículo la debida diferencia entre los géneros nacionales y los estrangeros, como está bien á la vista. Las Córtes no accedieron en la pasada legislatura á que se estableciesen guias para la circulacion interior de los géneros estrangeros; y asi las comisiones, sean las que fueson sus ideas sobre este punto, no han debido proponer

esta medida; pero no se han separado un ápice de sus principios en lo que ahora proponen. —— Las medidas de policía de que ha hablado el Sr. Banqueri nada tienen que ver con las económicas de que aquí se trata: sería de desear que ningun español tuviese necesidad de pasaporte para ir de un estremo á otro de la Península, pero las precauciones ya de policía y ya de sanidad son enteramente independientes de las que se deben tomar para evitar el contrabando.

El Sr. Vadillo dijo que el Sr. Banqueri habia confundido cuestiones muy diversas y anticipado otras que ahora no eran del caso: y refutó el discurso de dicho señor preopinante con iguales razones que el Sr. Conde de Toreno.

El Sr. Banqueri dió algunas esplicaciones sobre lo que habia dicho anteriormente, manifestando que daba lugar á ello la inexactitud con que estaba redactado el artículo.

El Sr. Olivér contestó á estas observaciones manifestando que el artículo estaba muy claro. —— Discutido el punto suficientemente, se aprobó el art. 8.°

Art. 10. El del decreto de 5 de Octubre, dice así: "Los generos nacionales que por "dicha via esterior circulen ó se transporten, pagarán en las aduanas del puerto "de su salida un 2 p. C., por gastos de ad- "ministracion, y en la del puerto de su en- "trada serán libres de derechos de aduana, á

"excepcion de lo que á algunos géneros
"se señalará por derecho de consumo.

Las comisiones añaden:

"Despues se "pagarán", se añadirá por ahora; y ademas, despues del final, se añadirá: "pero cobrado una vez el 2 p. C. de administracion en cualquiera punto de la Monarquía, no se volverá á cobrar en ningun otro puerto el mismo derecho por un mismo género."

Aprobado.

Art. 11. Este artículo dirá: "Los géneros estrangeros introducidos posteriormente al establecimiento del decreto de 5 de Octubre de 1820, y que hayan pagado los derechos correspondientes á su entrada en la aduana de algun puerto de la Península, podrán circular y transportarse por la via esterior ó marítima á otro puerto de la Península, ó estraerse al estrangero pagando el 2 p. C. de administracion en la aduana de su salida, y nada en la de su nuevo destino. Pero no se podrán transportar á ningun puerto ultramarino de las Españas, á menos de sujetarse al pago de segundo derecho de entrada como género estrangero. Esto mismo se observará con los géneros estrangeros introducidos por alguna aduana en América ó en Asia, y podrán circular y transportarse por la via esterior ó marítima de un puerto á otro de aquellas distintas regiones; pero no

podrán transportarse de una region á otra, ni tampoco á la Península sin el nuevo pago de derechos. Cuando se despachen por entrada en los puertos de primera y segunda clase frutos ó géneros procedentes de los depósitos ó transbordos dispuestos en los artículos 36 y 37 para formar parte de algun registro ó cargamento que pase de una á otra de las indicadas distintas regiones, se cobrará una sola vez el derecho señalado por el arancel."

El Sr. Alaman hizo varias observaciones para probar que por este artículo se establecia cierta desigualdad entre los puertos de las provincias de ultramar y los de la Península, la que era contraria á la igualdad absoluta que establece la Constitucion entre todos los países de la Monarquía. — El consumidor ~~sale~~ de ultramar sale en consecuencia mas gravado que el de la Península; y aunque este perjuicio recaerá en último resultado sobre el comerciante español, debe sin embargo evitarse. Citó en apoyo de sus ideas una ~~repre~~ esposicion hecha á las Córtes por el comercio de Santander; y pidió que este artículo volviese á la comision para que tomando en consideracion estas razones, lo reformase.

El Sr. Murfi contestó á las reflexiones del Señor preopinante manifestando que no habia la desigualdad que suponia, ni de consiguiente tampoco los perjuicios; y que aunque hubiese alguno que siempre seria

muy leve, no por eso debia dejarse de adoptar la medida que se propone, que es absolutamente necesaria.

El Sr. Vadillo dijo, que podria tacharse el artículo de demasiado rigoroso, por imponer al comerciante la obligacion de pagar dos veces un mismo derecho, sin que pueda escusar este rigor el establecimiento de los depósitos, pero que de ningun modo encierra la desigualdad que ha dicho el Sr. Alaman, pues establece una igualdad absoluta entre las provincias de Ultramar y las de la Península, ya en cuanto á sus respectivos puertos, y ya en lo que pertenece á los puertos de distintas regiones.

El Sr. Torre Marin observó que el 2 p. C. que se establece por derecho de administracion es muy perjudicial al fomento del comercio de cabotage que tanto interesa proteger.

El Sr. Oliver contestó, que en todos los puertos estrangeros hay un derecho semejante, que en algunos se le dá el nombre de derecho de balanza, el cual sirve para sostener los gastos de administracion, y las oficinas que son necesarias para averiguar el movimiento del comercio. En España ha habido siempre derechos con el mismo objeto, y mas gravosos; pero suprimidos estos, es muy justo substituir otro. — Hay aduanas que nada ó casi nada producen, y como es preciso sostener

NB.

las es muy puesto en razon que todo el comercio concurra á ello; y esta es otra razon poderosa á favor de este derecho. En fin la direccion de aduanas considera tan útil este derecho que no duda en asegurar que es lo mejor que han hecho las Cortes en esta materia: y así debe conservarse un arbitrio tan ventajoso al nuevo sistema.

El Sr. Zapata dijo, que la suerte del comerciante que importando géneros en la Península, y no pudiendo venderlos tenia que transportarlos á América, era sumamente desgraciada respecto del comerciante que desde luego los remitia á aquellos paises; y que le parecia que no habia razon para establecer una desigualdad tan notable.

El Sr. Oliver contestó, que en estas materias era menester atenerse á la práctica y que no bastaban las teorias. No adoptando la medida que propone el artículo se cometerán infinitos fraudes, sin haber medio para evitarlos. El orador citó varios modos con que se podia defraudar el pago de los derechos legítimos y fomentarse el tráfico del contrabando si no se tomaba la providencia que se indica, la que, aunque parezca rigorosa, es preciso adoptarla por los males reales y efectivos que evita.

El Sr. Yandiola dijo: las reclamaciones del comercio de Cádiz y otros puntos y las razones irresistibles espuestas por los Sres. Alaman y Zapata me obligan á apoyar la opinion que han manifestado, en cuyo favor

añadiré algunas otras observaciones. Para mí es de mucho peso el que la jimta de aranceles y el gobierno que se conformó con su dictamen, tuviese por injusto el que volviesen á pagar en América los géneros introducidos en la Península, y al contrario, y con mucho fundamento dice que dichos géneros introducidos en la Península cuando se trasladen á nuestros puertos de Ultramar, no deben pagar mas que el 2 p. C. de administracion. Creo pues que las Córtes estan en el caso de ~~retirar~~ retirar en esta parte el artículo.

El Sr. Murfi contestó que lo que se debia examinar era si seria menos malo adoptar la medida del artículo, dirigida principalmente á evitar los fraudes é impedir el contrabando, que no dejar la puerta abierta á los infinitos abusos que hasta aquí se han esperimentado por falta de una precaucion semejante, la única que se presenta para remediar estos males: á cuyo propósito hizo varias reflexiones.

Declarado el asunto por suficientemente discutido, se procedió á la votacion del artículo por partes, y quedó aprobado todo él.

Art. 12. El buque nacional que en su viage de cabotage para la circulacion ó transporte de un puerto á otro español de géneros estrangeros introducidos, ó de géneros nacionales de los que pagan el derecho de consumo fondee ó toque en puerto estrangero, y de algun modo se justifique, aunque ni en su patente de sanidad ni rol de la tripulacion sea hecha mencion de su detencion, deberá pagar en el puerto de su destino ó adonde descargue los de-

rechos de entrada y de consumo de todos los géneros indicados en su cargamento, sin que obste el que los traiga con guias ó registros en que conste haber ya satisfecho dichos derechos, y sin perjuicio de las demas penas por infraccion de las leyes sanitarias marítimas y fiscales: estos derechos se devolverán cuando por los tribunales de comercio se declare la arribada forzosa por averia gruesa, con arreglo á las leyes y ordenanzas que gobiernan. añadido

Art. 13. ~~La comision lo presente de nuevo~~ Los géneros estrangeros que no se hayan introducido y se hallen en alguno de los depósitos de los puertos en que sean permitidos los de primera clase, podrán transportarse únicamente en buques españoles de cualquier porte de los mismos depósitos para introducirse por otro puerto habilitado de todas las Españas sin pagar el 2 p. C. de administracion, ni otro de salida, ni el derecho de entrada hasta que se verifique la introduccion del género en el puerto de su destino; observando empero lo que previene el art. 18. y las reglas del depósito.

Art. 14. En el caso prevenido en el artículo anterior no se permitirá embarcar en los mismos buques de transporte cuando se dirijan á puerto especialmente habilitado de la España europea y sus islas adyacentes ningun género estrangero antes introducido, ni en el puerto de primer embarco, ni en otro de escala, á no ser que se sometan antes y

en el primer puerto al despacho, pago ó fianza de los derechos de entrada los géneros estrangeros que quieran embarcarse del depósito; pero las embarcaciones españolas que desde la Península se dirijan á los puertos de ultramar, ó vice-versa, podrán llevar ó traer efectos nacionales y estrangeros ya introducidos, distinguiéndose unos y otros con diferentes registros.

Art. 15. Los géneros nacionales sujetos al derecho de consumo que quieran sacarse de un depósito para introducirse por otro cualquiera puerto habilitado de todas las Españas, podrán transportarse en todo buque español aun en aquellos que al propio tiempo lleven efectos estrangeros que ya esten introducidos, mediante que paguen ó afianzen los derechos correspondientes á la clase respectiva de estos géneros.

Art. 16. No será permitido que un mismo género, una vez depositado en algun puerto de depósito de todos los paises de España, pase á otro depósito.

Art. 17. Todo buque español podrá traficar desde cualquier puerto de los especialmente habilitados en todas las Españas á otro cualquiera estrangero, importando y esportando géneros de lícito comercio, con arreglo á las disposiciones del arancel general y demas relativas.

Art. 18. Los géneros estrangeros que de Europa pasen á ultramar, si pagan los derechos de entrada en algun puerto habilitado de la Península, se calcularán sobre los valo-

res del arancel general. Mas si no los quisiese pagar hasta llegar á un puerto habilitado de ultramar, segun el artículo 13, se calcularán los derechos por las cantidades señaladas en el arancel general y una sesta parte mas; y si los géneros se hubiesen cargado en puerto estrangero, entonces se añadirá á las cantidades contribuyentes del arancel un tercio mas para el derecho, sin perjuicio del recargo de la bandera estrangera, perceptible únicamente sobre las cantidades ó valores que resulten del arancel conforme al artículo 5.º Igual regla recíprocamente se observará con los géneros estrangeros que de Asia pasen á Europa ó á las Américas, y de estas á Europa ó Asia.

Sr. Alaman. Tengo que repetir con motivo de este artículo lo que antes espuse acerca del 11, porque no entiendo en qué pueda fundarse la diferencia que se establece en los derechos que se adeuden en un puerto de la Península y los que se adeuden en otro de la España ultramarina, pues no debiendo haber mas que un solo arancel para todos los puertos de las Españas, no debe hacerse esta diferencia de derechos.

El Sr. Marfi reprodujo las razones que se habian espuesto anteriormente, ampliándolas en lo concerniente á este artículo; y quedó aprobado.

Art. 19. Este artículo dirá: "Los buques estrangeros serán admitidos y tratados en todos los puertos de la Monarquía española conforme lo sean los buques españoles

en los puertos estrangeros de sus respectivas posesiones de Europa y ultramar para los efectos que se dirán en los artículos siguientes."

El Sr. Banqueri convino en la justicia del artículo, pareciéndole únicamente que podia dársele alguna mayor claridad. = El Sr. Yandiola satisfizo á sus observaciones.

El Sr. Gallego pidió se hiciese una excepcion respecto de las islas Canarias por sus particulares circunstancias. = El Sr. Oliver satisfizo, diciendo: que este seria asunto para despues cuando se tratase de las diferentes modificaciones que se pudiesen hacer en los aranceles; pero que ahora, tratándose solo de establecer las bases no tenia cabida dicha solicitud. Y en cuanto á las observaciones hechas por algunos señores preopinantes, dijo: que la regla que ahora se establecia se fundaba en un ajuste y recíproca igualdad que las Córtes ordinarias del año 20 tenian reconocida cuando dijeron que á los estrangeros se les tratase del mismo modo que ellos á nosotros. = Quedó aprobado el artículo.

Sesion del dia 29 de Octubre.

Art. 20. El buque estrangero que fondee en un puerto español sin objeto de embarcar ni desembarcar género alguno de comercio, y solo por remediar ó evitar averías, ó por abastecerse de alimentos necesarios á su tripulacion, será admitido por el tiempo preciso para socorrer su necesidad y sin perjuicio del manifiesto, vísitas y guardas que correspondan; siendo mercante, será tratado

segun lo sean los españoles en los puertos respectivos de cada bandera, cobrándole ó no *) los derechos de toneladas, anorages y demas que se paguen por tránsito ó por permanencia de los buques en libre plática y en cuarentena. Pero interin se forma y circula por el gobierno una tarifa exactamente arreglada á estos principios, se adoptarán con respecto á todas las naciones estrangeras las reglas establecidas respecto de los Estados Unidos de América, por Real órden de 20 de Octubre de 1817, y sus posteriores aclaraciones de 12 de Marzo y 18 de Mayo de 1818 y 13 de Marzo de 1820, que para mayor inteligencia, se insertarán á continuacion de este decreto.

Art. 21. El del decreto de 5 de Octubre dice: Los buques estrangeros de mas de 80 toneladas podrán conducir á los puertos de depósito de primera clase, y estraer de ellos los géneros estrangeros de lícito comercio y de producto del propio país del buque conductor, observando las reglas que se prescribirán en la concesion de los depósitos; y por los géneros de sus cargamentos que depositen ó reembarquen no pagarán otro derecho que el 2 p. C. del depósito, á menos que los introduzcan por el mismo puerto en que únicamente pueden introducirlos, ó pase el término del depósito y se consideren como

*) En el decreto de 5 de Octe. de 1820 se hallaba insertada la clausula "con la mas estrecha reciprocidad. Se suprimió aquí esta clausula, pues se consideró no haber comparacion entre los buques estrangeros que entren en puertos españoles y los nacionales que van á los puertos estrangeros, donde se pasan muchos meses sin ver la bandera española.

introducidos, en cuyos casos pagarán los derechos de entrada."

La comision propone que donde dice 80 diga 60 toneladas, y que se supriman las palabras siguientes: y de producto del propio pais del buque conductor.

A peticion del Sr. Rovira se leyó el voto particular de dicho señor y del Sr. Desprat, en que disienten de la nueva forma que han dado las comisiones al art. 21. y 23 de las bases organicas; en cuanto facultan al buque estrangero á conducir á nuestros puertos frutos y efectos de otros paises que los suyos propios. Consideran esta medida como causa de graves perjuicios para nuestra marina mercante, ya tan decaida y aniquilada por otras causas; sin que valga decir que su mismo estado deplorable es el motivo de esta providencia. Sobre no ser absolutamente cierto lo que se dice en cuanto al número de los buques de nuestra marina mercante, no era mas floreciente el estado de la inglesa cuando en la famosa Acta de Navegacion se estableció esta prohibicion; la cual ha contribuido con otras á elevar á tan alto grande de poder la marina de aquella nacion.

El Sr. Murfi manifestó las razones que habian tenido las comisiones para proponer esta modificacion. Dijo en primer lugar que se habian tenido presentes una reclamacion del Encargado de Negocios de Prusia, y una exposicion del consul de España

en Hamburgo, *) fundadas una y otra en razones dignas de atencion: y que la Junta consultiva del Gobierno habia informado tambien en favor de esta modificacion, haciendo ver la necesidad de templar el rigor del artículo del Decreto de 5 de Oct.re — Añadió á estas razones otras varias, manifestando que la conveniencia pública y el fomento que en las actuales circunstancias exige nuestra marina mercante hacian necesarias esta modificacion por ahora y hasta tanto que no se halle en mejor estado nuestra marina militar.

El Sr. Bonqueri dijo: que á pesar de las razones manifestadas por las comisiones, no podia menos de estrañar esta modificacion por no estar fundada en reglas de una reciprocidad perfecta respecto á lo que sobre este punto se halla establecido en las naciones estrangeras. Con este motivo refirió lo que se observa en los puertos y costas de Francia é Inglaterra; notando muy particularmente que los bugues que se encuentran á 4 leguas de las costas de estos dos reinos con géneros de ilícito comercio, son confiscados. — Concluyó diciendo que no habia motivo justo para hacer esta rebaja de la mitad del porte de los bugues de que habla el artículo, que á lo mas debiera ser de una 4ª. parte, no comprendiendo de consiguiente dicho artículo sino á los bugues que pasasen de 60 toneladas; y que se deberia imponer penas, á egemplo de la Francia é Inglaterra, á los bugues que fuesen hallados á 4 leguas de la costa con cargamento de ilícito comercio; pues

de otro modo era proporcionar medios para hacer el contrabando, el que sin duda alguna es mas fácil con bugues de 40 toneladas que con los de 80.

El Sr. Yandiola dijo, que no se podia notar de inconsecuencia á las comisiones por proponer las dos variaciones al art. 21. que espresa el dictamen; pues han tenido para ello razones muy poderosas, como ya ha podido conocer el Congreso. No hay duda que es mas facil hacer el contrabando en bugues de 40 toneladas que en los de 80; pero no es este el principal punto de vista bajo el que ha de mirarse esta cuestion. A lo que se ha de atender es á si el mayor número de bugues de nuestra marina mercante llega á las 80 toneladas; si esto no es asi, y por el contrario la mayor parte de estos bugues es de porte muy inferior, si nosotros nos sistimos en que los bugues estrangeros de que habla el artículo han de pasar de 80 toneladas, la Francia esigirá lo mismo respecto de los nuestros. Esto es indispensable en las reglas de absoluta reciprocidad que escrupulosamente observan las naciones unas con otras; y entonces ¿á quien se perjudicará? Se causará sin fruto ¿duda? un pequeño perjuicio á la marina mercante estrangera; pero el grande daño y perjuicio será para la nuestra. Las comisiones han visto por esperiencia que era preciso modificar esta parte del artículo, y suprimir la condicion de que la procedencia fuese del propio pais que el bugue conductor; y el caso ocurrido en Cádiz con un bugue dinamarqués que conducia géneros de la Silesia, pais que no tiene puertos, ha da-

do mayor fuerza á las razones que ya tenia. Estas variaciones estan en el interes de nuestra marina mercante, como lo ha hecho ver el Sr. Murfi, contestando á las reflexiones del Sr. Rovira quien lleno de celo por el fomento de la marina militar ha creido que eran perjudiciales tanto á esta como á la mercante.

Discutido el punto suficientemente se aprobaron las modificaciones hechas al art. 21.

Art. 22. Podrán tambien los buques estrangeros, cuyo porte exceda de 20 toneladas, estraer de los puertos, que al efecto se habiliten en los paises españoles para fuera de ellos, géneros estrangeros de los que hayan sido introducidos y nacionales, observando lo dispuesto ~~en~~ ó que se dispusiere en las reglas del arancel general.

Art. 23. Igualmente se permitirá á los buques estrangeros del mismo porte de 20 toneladas la conduccion de comestibles y de primeras materias que no puedan servir sin ser trabajadas, conforme sea permitida su entrada desde los puertos estrangeros á los que especialmente se habiliten en los territorios de España, y tambien los demas géneros ó efectos que en su entrada no adeuden mas que el derecho de administracion, *) debiendo pagar los derechos sin beneficio de depósito, á menos que para lograrlo condujesen dichos efectos á los depósitos correspondientes.

*) En el decreto de 5 de Oct.re seguian las palabras: "con la precisa circunstancia de que sean productos del propio pais del buque conductor." Se han suprimido aqui por las razones ya indicadas. ~~Entretanto~~ Casi todos los puertos de la Peninsula se habia reclamado contra aquella disposicion, y tambien de algunos de America.

Art. 24. Por las aduanas fronterizas que al efecto se habiliten se permitirá únicamente la entrada de los géneros, frutos ó efectos no prohibidos, del suelo y fábrica de las naciones contiguas en los sitios respectivos de cada aduana, y la salida de los géneros estrangeros de toda clase introducidos, y los nacionales, con arreglo al arancel general, en carros ó acémilas, segun lo permitan los terrenos, y mejor lo disponga el Gobierno para evitar el contrabando. *) En los adeudos de los géneros estrangeros que se introduzcan por tierra se exigirá un 2 p. C. mas sobre los valores de los géneros, segun las reglas del arancel, para compensar en parte otros derechos, y los arbitrios consulares y de puertos que deben pagar los mismos géneros transportados por mar.

Art. 25. Todo lo que sea prohibido, ó permitido en cualquiera parte de la Monarquía española, por regla general lo será en todas, á escepcion de las modificaciones que las circunstancias distintas de lugar y tiempo reclamen en beneficio comun de los españoles.

Art. 26. Se establecerán depósitos ~~en~~ para el comercio marítimo en los puertos que á propuesta del Gobierno aprobaren las Córtes. Serán de dos clases. Los de primera servirán para depositar géneros nacionales sujetos al pago del derecho de consumo y géneros estrangeros. Los de segunda serán para depositar géneros nacionales sujetos al pago del derecho de consumo, pero no para géneros estrangeros. Ninguno de ambas clases podrá establecerse en puerto

*) Lo que sigue en este artículo, se ha añadido de nuevo, no hallándose este párrafo en el Decreto de 5 de Octubre.

inseguro ó indefenso, ó que no tenga abrigo para los buques en amarraderos permanentes y fortificacion que los defienda, y en que no se hallen á la inmediacion del puerto la aduana y edificios necesarios para el depósito, y un consulado marítimo ó una junta de comercio de tres individuos que se nombrarán por los comerciantes reunidos de los lugares respectivos de los depósitos: y entre los puertos en que concurran estas circunstancias, se escogerán los que sean de mayor estraccion de frutos ó artefactos del pais.

Art. 27. Las demas reglas fundamentales para la concesion de los depósitos formarán el objeto particular de una instruccion, que se insertará en el arancel general, y se ratificará ó rectificará cada año. La misma regla se observará para señalar, conservar, conceder ó revocar, á propuesta del Gobierno, las distintas habilitaciones de puertos que convenga al intento de este nuevo sistema, á fin de conciliar el bien de la agricultura, de la industria y del comercio con el de las rentas públicas.

Art. 28. Los géneros que la necesidad ó el capricho inventaren, ó los que no se hayan comprendido en el arancel general despues de publicado, se adeudarán en las aduanas fijándoles el derecho que proporcionalmente pagan otros con los cuales tengan analogía ó semejanza; ejecutándolo los administradores sin causar detencion al comercio; pero dando parte de la novedad á la direccion general de Hacienda pública para los usos convenientes.

Art. 29. Las prohibiciones de entrada y salida de ~~los~~ géneros en los paises de la Monarquía

española formarán un artículo separado, notándose ademas sus nombres en el arancel general en el lugar que le corresponda por el órden alfabético; y serán objeto de una determinación aparte, que se ratificará ó rectificará en cada legislatura.

Art. 30. Los buques mercantes, asi nacionales como estrangeros, se considerarán como un artículo de comercio, y se permitirá ó prohibirá su compra y venta, segun convenga y se disponga en el arancel general cada año, y se nacionalizarán todos los que pertenezcan á propietarios españoles.

Art. 31. Al márgen izquierdo de las planillas del arancel general se dejará en blanco todo el espacio posible para anotar las advertencias útiles y necesarias para la mayor inteligencia y correcciones sucesivas.

Art. 32. La comisión lo presentó de nuevo en esta forma:

> Para los adeudos de los sólidos y líquidos, solo se reconocerán en el arancel general el peso y la moneda de Castilla; y para el pago de los derechos navales la tonelada española; y en cuanto á la moneda los reales de vellon efectivos, y no nominales ni imaginarios."

El Sr. Bangueri dijo: que habiéndose adoptado en el art. 2o. el principio de la reprocidad para tratar á los buques del estrangero del mismo modo que son tratados los nuestros en sus respectivos paises, debia imponerse el derecho de que trata el artículo por la tonelada estrangera, que es diferente de la nuestra, y por lo comun menor en un tercio; pues en Francia, por egemplo, se media lo ancho y lo largo de un buque español, cargándole

el derecho correspondiente al producto de dichas dos dimensiones reducidas á toneladas francesas; y si nosotros cargábamos un derecho proporcional á los bagnes franceses; pero calculándolo por toneladas nuestras, resultaria que cobrariamos un tercio menos de lo que se exige á nuestros bagnes en Francia.

El Sr. Vadillo amplió por su parte las observaciones del Sr. Banquerí, á que contestaron los Sres. Rovira y Oliver, como de la comision, diciendo que en el artículo solo se trataba de establecer una medida fija y uniforme, y de que esta medida fuese española, lo cual no impedia el que en el recargo de los derechos se guardase la reciprocidad que se habia espuesto, proporcionándolos segun dicha medida, á los que los estrangeros respectivamente exigian de nuestros bagnes por las medidas de su pais; pero que sin embargo se proponia dar al artículo mas claridad, espresándose que lo dispuesto en él se entendiese sin perjuicio de lo aprobado anteriormente por las Córtes, haciendo alusion á la reciprocidad indicada.

En consecuencia se acordó que el artículo volviese á la comision.

Art. 33. El máximo de los derechos de los géneros estrangeros en su entrada será 30 p. C. sobre los avalúos del arancel general, y el mínimo por administracion 2 p. C. en la entrada, y en la reesportacion y en la salida por mar en la circulacion interior. El máximo de los géneros nacionales de salida para el estrangero será de 10 p. C. sobre dichos avalúos, y el mínimo el 2 p. C. de administracion para dicha salida, y para la de la circulacion interior por mar

de provincia á provincia en los casos debidos. El máximo de los derechos de consumo de los géneros nacionales que hayan de pagarlo será el 10 p. C. *) sobre los espresados arbitrios, sin limitar el mínimo, pues habrá géneros enteramente libres de este derecho.

Art. 34. Entre los derechos máximo y mínimo de las clases espresadas en el artículo anterior habrá las graduaciones convenientes, segun los principios científicos que rigen en esta materia.

Era el último con que acabó el Decreto de 5 de Oct.re

Art. 35. Los arbitrios que para obras de puertos, escuelas ú otros objetos de utilidad pública ó particular del comercio cobren los Consulados ú otras administraciones, distintas de la de la Hacienda pública, con autorizacion de las Córtes, en los despachos de aduanas, se figurarán en el mismo documento en que esten los derechos de la nacion, y el cobrador particular de las diversas administraciones despachará dentro de la aduana en el parage mas inmediato á la tesorería.

El Sr. Banqueri dijo que el objeto de este artículo era la causa que habia promovido la reforma de aranceles por la complicacion de los diversos arbitrios con que se habia gravado al comercio y se habian hecho intolerables. Apoyándose en la resolucion de las Córtes que mandaba cesar toda clase de arbitrios se opuso á la aprobacion de este artículo, como contrario á los fundados motivos que las Córtes tuvieron para abolirlos todos por punto general.

El Sr. Conde de Toreno contestó que aunque

*) Es variacion hecha al Decreto de 5 de Oct.re de 1820, fijándose allí un 15 p. C.

se habian abolido por punto general los arbitrios anteriormente impuestos no se hallaba prohibida la creacion de otros nuevos que pudiesen ser útiles ó necesarios, por no verificarse respecto de estos los motivos que hicieron abolir los que antes habia. La creacion, añadió, de nuevos arbitrios se ha de hacer á propuesta de las diputaciones provinciales, y ha de recaer sobre ella la aprobacion de las Córtes, es decir, que no se concederá esta sin gravísimos motivos, en vez de que los arbitrios que antes habia debieron su origen en gran parte á intrigas del Gobierno, ó no fueron otorgados sobre motivos de una verdadera utilidad pública. Los arbitrios de que trata el artículo se supone que se exigen con autorizacion de las Córtes, y de consiguiente desaparecen todos los motivos que se han espuesto para impugnarlo.

El Sr. Banguerí, aclarando mas su opinion, dijo: que no se oponia á que se exigiesen los arbitrios si estaban autorizados por las Córtes, pero que en tal caso deberian estos espresarse en el arancel.

El Sr. Conde de Toreno dijo ser imposible que en los aranceles, que son las bases generales, se pudiera individualizar un arbitrio que tal vez era obra del momento, no pudiendo ni aun siquiera preverse; como por egemplo si se destruia una obra de un puerto y otros casos semejantes.

Quedó aprobado el artículo.

Art. 36.° En los depósitos de primera clase, ademas de los frutos y géneros de lícito comercio, se podrán depositar los prohibidos, evitándose su introduccion clandestina; pero permitiéndose su esportacion al estrangero y á ultramar, segun las reglas prescritas ó que se prescribieren en las modificaciones del comercio ul-

tramarino."

Se leyó ademas el voto particular del Sr. Desprat, que disentia de la mayoria de la comision sobre este articulo, creyendo que por él se facilitaria á los enemigos de la industria española un medio, aunque indirecto, muy eficaz para inundarnos de géneros prohibidos, y en su lugar pedia que las Córtes se sirviesen decretar los tres puntos siguientes:

1.º Los géneros prohibidos que se introduzcan en cualquier depósito de primera ó segunda clase serán descomisados.

2.º Se impondrá al introductor una multa igual á la mitad del valor de los géneros introducidos, aplicada á los gastos de la milicia local.

3.º Los empleados que favorezcan estas introducciones quedarán depuestos y sufrirán las demas penas á que se hagan acreedores por las circunstancias que agravaren su delito.

Sr. Gasco. yo creo que el voto particular del Sr. Desprat anuncia un peligro que no es muy remoto, porque se facilitan los medios de introducir los géneros prohibidos; pues si ahora que no hay tales depósitos no podemos destruir el comercio clandestino, ¿como lo conseguiriamos autorizando la entrada de dichos géneros en el pais? Ello es cierto que á pesar de las precauciones que se han tomado, á pesar de las líneas de registros y contraregistros, ese comercio ilícito existe con grave menoscabo de nuestra industria; pues si esto sucede ahora, ¿qué barrera podrá bastar para impedir al interés individual que saque partido de una medida que hace mas fácil y mas espuesta la accion de este mismo interés? Yo no veo las ventajas de la reesportacion de dichos géneros á nuestras provincias de ultramar, sobre el camino mas

directo que sus dueños, pudiendo, no quieren adoptar, llevándolos en derechura desde el estrangero. Para mí esas decantadas ventajas son muy problemáticas, y lo que sé encuentro es que el sistema prohibitivo que las Cortes han adoptado sufre un golpe terrible con la disposicion de este artículo, porque una vez que se autorice el depósito de los géneros, objeto de dichas prohibiciones y restricciones, se debilita la eficacia de estas y se da lugar á los especuladores fraudulentos á que combinen sus medidas de modo que puedan ~~elidir~~ eludir la ley y perderse el fruto de ella.

Sr. Yandiola. El discurso del Sr. Gasco no ofrece mas razon que la del contrabando; pero para darle el verdadero valor que le corresponde es menester comparar la influencia que puede tener este mismo contrabando con las ventajas de admitir en los depósitos los géneros prohibidos. En primer lugar es preciso reconocer que el contrabando, en mas ó menos cantidad, ha de existir siempre, asi como es indudable que existe en la actualidad, sin que las providencias mas rigorosas y mas bien meditadas hayan bastado ni puedan bastar para estinguirlo. Sin embargo, en el caso del artículo, para hacer dicho contrabando, es menester que se convengan ó concierten no solo los empleados de las aduanas, sino tambien los dependientes del resguardo. Sin este convenio, que es casi imposible, los géneros custodiados en un depósito no pueden tener otra salida que la que la ley les permite, y no sé como ninguno de ellos pueda internarse en la nacion. Tal es el punto de vista bajo el cual debe mirarse este contrabando. Las ventajas que han de producir los depósitos

escedan con mucho á los inconvenientes de aquel peligro tan remoto, porque de no adoptarse la medida del depósito, viene casi á inutilizarse el comercio con el estrangero, reduciéndolo á un círculo tan estrecho, que no le dejaba el campo suficiente para sus especulaciones, siendo indudable que á medida que se restringe el número de las cosas que se pueden importar, se ha de restringir tambien el número de los buques que puedan traerlas. Pero el ataque directo es á nuestro comercio interior con las provincias de ultramar, porque estas se verian reducidas á solas las producciones indígenas de la Península. Y no se diga que nuestros buques pueden llevar allí los géneros en derechura desde los puertos estrangeros, porque las mas de las veces sucede que nuestros especuladores cargan sus barcos de una gran porcion de géneros nacionales, y aunque agreguen otra cantidad cualquiera de los estrangeros, regularmente tienen que traer estos á la península antes de decidirse sobre el destino que mas conveniente puede serles en las Américas. El daño que causa Gibraltar por el contrabando que proporciona, lejos de ser un argumento contra el artículo, es una razon mas para permitir el depósito de dichos géneros, porque el contrabando es un mal menor cuando se hace por los nacionales, que cuando se hace por los estrangeros; y es claro que los primeros tienen á su favor la gracia que se hace á los buques españoles respecto de los buques de otras naciones. Yo no considero aquí la moralidad del contrabando, pero creo que no debe cortarse tanto este punto que arruinemos la marina. Suponyamos que un buque español salga de Cádiz para el Brasil con el objeto de cargar

13

tabaco ú otro género que casualmente no encuentra en proporcion; y que por no perder el viage, porque esto seria ruinoso, tiene que cargar de azucar ó de otro género prohibido de introducir en España: sino se le permitiese su depósito en la Península, tendria que dirigirse á bulto á cualquier puerto estrangero, y esponerse á sufrir pérdidas considerables por falta de tiempo y de noticias para dar á sus especulaciones el giro mas conveniente. Como un comerciante no arriesgue su capital en semejantes casos, lo que sucede es que se retrae de hacer especulaciones por los estorbos de una legislacion mal entendida, capaz de arruinar la marina y el comercio.

El Sr. Rey impugnó el artículo por el inconveniente del contrabando de que la misma comision no habia podido prescindir. Estos depósitos, dijo, serán como el caballo troyano, que admitidos una vez dentro de nuestros muros bajo apariencias poco temibles, arruinarán la industria nacional. Yo solo deseo que se reflexione sobre lo que ha sucedido otras veces. ¿No han sido inútiles cuantas precauciones se han tomado para impedir la entrada de los géneros depositados en Gibraltar? Pues si un solo depósito como este ha causado y causa tantos males, ¿cuantos no son de temer si se forma ese número de depósitos á que alude el artículo? Una vez establecidos es para mí indudable que si el contrabando ha sido hasta ahí como uno, despues será como seis: y yo preferiria la libertad absoluta de comercio estrangero á esas trabas impotentes, porque á lo menos nos ahorraria los inmensos gastos que causan los resguardos, y tendriamos esa gente mas para otras ocupaciones mas útiles.

El Sr. Rovira, como de la comision, sostuvo el artículo, pareciéndole tan necesario como que sin él el comercio de la Península se arruinaba de todo punto. El contrabando, dijo, que proporciona el depósito de Gibraltar, no puede servir de egemplo para inferir que haya de suceder lo mismo con nuestros depósitos, porque estos se hallan bajo la inspeccion mas cuidadosa del Gobierno, y es casi imposible que se verificase una introduccion fraudulenta de dichos géneros. Ahora, supongamos que no se hace este depósito, ¿qué sucederá? Que no podremos competir en el comercio de ellos con los estrangeros cuando hayamos de llevarlos á nuestras Américas, porque no podremos proporcionar á la oportunidad de su envio ni la de su adquisicion. De consiguiente las Córtes, ó han de adoptar este artículo, ó renunciar á la idea de dar fomento al comercio de la Península.

El Sr. Vadillo dijo: poco se puede añadir á lo que sobre este asunto ha dicho el Sr. Yandiola. Si los depósitos no reciben esa amplitud de que se permitan entrar en ellos los géneros prohibidos, el fomento que las Córtes se proponen dar al comercio nacional, queda nulo, y será imposible mantener nuestras relaciones mercantiles con las provincias de ultramar. El grande argumento es el contrabando, pero acaso por el temor de que se abuse de una causa ¿se ha de dar por el pie á una institucion de la primera importancia? ¿Se ha de prohibir la libertad de imprenta porque se abusa de ella? y porque tambien se abuse del vino, ¿se ha de prohibir beberlo? Pues este es el caso. Si se ha de prohibir el comercio por impedir que se haga el contrabando. Está bien que se exija la mas severa responsabilidad á los empleados, pero todo lo demas

sería obrar contra nuestros intereses. Si el motivo porque se quiere que no haya depósitos es el contrabando que pueden ocasionar, y si esto se hace por el bien de nuestras fábricas, tambien pareceria un medio conveniente de evitar el contrabando el quitar las mismas fábricas, porque á la sombra de ellas se hace muchísimo contrabando por la facilidad con que se suelen contrahacer las marcas. Se ha hablado del depósito de Gibraltar por la insuficiencia del cordon del campo de San Roque para impedir la introduccion de sus géneros, sin observar que esta no se hace por aquel cordon, sino por todos los puntos de la costa de ambos mares que no ofrecen el mismo obstáculo. Por estas y otras consideraciones, y entre ellas la de que aun cuando no hubiese depósitos no se estinguiria ni aun se minoraria el contrabando, y siendo los depósitos tan beneficiosos al comercio nacional, el orador concluyó pidiendo se aprobase el artículo.

El Sr. Calderon lo impugnó, pareciéndole que en el hecho de no llevarse en derechura los géneros desde el estrangero á nuestras Américas, como podia y parece debia hacerse, se dejaba ver el intento de hacer una introduccion fraudulenta, trayéndolos sin necesidad á la Península, y añadió, que autorizar su depósito dentro de ella, era obrar en oposicion á las leyes prohibitivas, y poco decoroso el mandar admitir en el lugar destinado á los delícito comercio, unos géneros que la misma ley detestaba.

Sr. Oliver. No es posible que haya un hombre mas enemigo del contrabando que yo: podrá haberlo tanto, pero mas es imposible, porque

estoy intimamente persuadido de que es la causa de nuestros males y de nuestra miseria. Por consiguiente creo que las Córtes me oirán con la benignidad que acostumbran, cuando trato de sostener el artículo contra los señores que lo impugnan por combatir el contrabando. Mas yo pregunto á dichos señores: ¿existen tales depósitos en España, sí ó no? Existen, y existen sin réplica; por consiguiente dejan la puerta abierta al contrabando. ¿Y cuál es la novedad que se propone? Sujetar á reglas convenientes esos depósitos que la ley ordena para sacar los géneros de aquellos en donde suelen ponerse sin las convenientes seguridades. He dicho que existen esos depósitos, porque las Córtes en su decreto de 29 de Junio aprobaron el depósito de los tabacos procedentes de nuestras provincias de ultramar y de cualquier país estrangero. Existen ademas y se forman á cada instante de otros cualesquiera géneros con motivo de la reparacion del buque que los conduce, y una vez desembarcados, luego van á cualquier parte. Y supongamos que no se desembarquen, ¿no será mas fácil hacer el contrabando desde un buque en bahía que no desde el depósito en donde los géneros se custodian con la mayor vigilancia? Es fácil conocer que el objeto del artículo, ademas del fomento del comercio nacional, es tambien ocultar ese mismo contrabando que ha servido de motivo para impugnarlo. Restrínjase la administracion todo lo posible; pero no se quite el depósito, sino queremos dejar abierta la puerta á los males que nos proponemos evitar. Por lo mismo que hemos aumentado las prohibiciones,

nos vemos en la necesidad de buscar medios para proporcionar á las provincias de ultramar la condicion de los géneros que necesitan. Si ahora que permitimos el comercio directo del estrangero con nuestras Américas ponemos trabas á los nacionales para que puedan hacerlo de esos mismos géneros estrangeros; sino les damos un asilo para que puedan proporcionarse las ocasiones mas oportunas, no podrán entrar en competencia con aquellos, y su ruina será inevitable. La Inglaterra, la nacion mas celosa contra el comercio pasivo, concede tambien el depósito con el mismo fin que la comision lo propone. Las observaciones del Sr. Sandiola no tienen réplica. Por último, es menester considerar que estos depósitos no estan solo al cargo de los empleados de la Hacienda, sino que tambien intervienen en ellos los Consulados. es decir, el mismo comercio, ó las clases mas interesadas en fiscalizar todas estas operaciones; y que los reglamentos que se han de formar para el gobierno de dichos depósitos, harán desaparecer los inconvenientes que se han espuesto.

Habiéndose pedido por un señor diputado se preguntase si el asunto estaba ó no suficientemente discutido, el Sr. Tapia se opuso á ello, fundándose en que no habia hablado en contra del artículo el número suficiente de diputados que exigia el reglamento. Sobre esto se suscitó una discusion, de resultas de la cual obtuvo la palabra para hablar á favor del artículo el Sr. Vitorica, y dijo: Despues de las reflexiones que se han hecho debo limitarme á compendiarlas para estrechar los límites de la

cuestion. Si ha de haber géneros prohibidos en España, y si han de poder llevarse á nuestras Américas, es indispensable, ó abandonar este comercio á los estrangeros, ó permitir el depósito en la Península. Decir que nuestros buques los lleven en derechura á los puertos de ultramar, no es una razon bastante, porque ya se ha contestado que nuestros buques casi nunca hacen su carga de géneros estrangeros. La gran razon del contrabando no tiene fuerza para mí, porque es fácil tomar precauciones para asegurarse de la estraccion de los géneros depositados, asi como no lo es el impedir que los que quedan fuera de depósito ó almacenados en Gibraltar entren por mil puntos en la Península. — El orador continuó recapitulando las reflexiones hechas por los señores preopinantes, y ampliando las que servian de apoyo al artículo. El Sr. Cuesta habló en seguida, diciendo le parecia que la aprobacion de aquel debia suspenderse hasta que se decretase el número de depósitos de primera clase que hubiera de haber, y se presentase el reglamento de su gobierno, pues de lo contrario, añadió, pretender ahora que en los reglamentos que se harán se evitarán todos los inconvenientes, es hablar de lo que todavia no se conoce, y cualquiera resolucion seria muy aventurada. El asunto es de mucha importancia, porque sucederá que con pretesto de tomar algunos géneros nacionales vendrán multitud de buques llenos de géneros estrangeros que entrarán en los depósitos, y acaso nos inundarán con ruina de nuestra industria &c.

Se suspendió la discusion de este asunto hasta mañana.

Sesion del dia 30 de Octubre.

Siguió discutiéndose el artículo 36.

El Sr. Sanchez Salvador pidió que asistiese á la discusion de este artículo el señor secretario del despacho de Hacienda, por ser un punto de mucha importancia. — El señor Presidente manifestó que el señor secretario de Hacienda estaba citado para todas las discusiones que ofreciese la rectificacion de aranceles, y que si no asistia á esta, en que se trataba una cuestion importante seria por no poder, á causa sin duda de estar ocupado en negocio de mayor gravedad.

El Sr. Murfi tomó la palabra, como individuo de las comisiones, para contestar á algunos de los argumentos hechos contra el artículo en la sesion de ayer. Hizo en primer lugar varias reflexiones con el objeto de probar que la disposicion de los depósitos para los géneros prohibidos, ofrecia una gran facilidad para que los comerciantes españoles hiciesen especulaciones á ultramar, resultando de aquí grandes ventajas para el comercio, para la marina mercante, y para otras clases productoras de la Península. La facilidad y proporciones que ofrece esta medida al comercio nacional es tal, que con ella se puede decir que se pone una esclusiva al comercio estrangero sin faltar á la igualdad recíproca que es debida.

Para hacer ver una parte de las ventajas que se seguirán de este método de puertos de depósito, leyó el orador el art. 5.º del Decreto de 5 de Octubre, y sacó la cuenta que en virtud de lo que en él se dispone queda á favor del comercio ~~español~~ nacional una diferencia respecto del estrangero, de 4 ½ por 100, y de consiguiente pueden hacerse espediciones á ultramar con este ahorro tan considerable. Las ra-

gones que hay á favor de estos depósitos son tanto mas dignas de atencion, cuanto en España hay un gran número de capitalistas que por razon de antiguas relaciones, y por el hábito de hacer el comercio de ultramar lo prefieren á toda otra clase de especulaciones; y de consiguiente es muy importante proporcionarles todas las facilidades posibles. El solo comercio que se ha hecho de la Península con el puerto de Veracruz ha ascendido por lo comun á 200 millones de reales en cada año, y á pesar de su decadencia en estos últimos tiempos, subió el año pasado de 1820 á mas de 120 millones. De aquí se puede inferir la gran suma de riqueza que se trafica en el comercio de la España europea con la ultramarina, y las grandes utilidades que acarreará á la primera el dar facilidad á este comercio. Ambos pueblos estan formados para vivir unidos, y las relaciones mercantiles deben contribuir á conservar y estrechar esta union. Citó despues la opinion de varias corporaciones comerciales en favor de estos depósitos para géneros prohibidos, y leyó algunos pasages de las exposiciones hechas por los consulados de Santander y de San-Sebastian. Hizo mencion del caso ocurrido en esta última plaza; á la que habiendo llegado una fragata americana con un cargamento de géneros ~~prohibidos~~ coloniales, y no habiéndosele permitido desembarcarlo, se privó á la Hacienda pública de sus derechos que ascendian á 2000 pesos, y á la marina mercante de la utilidad que hubiera tenido en transportar estos géneros á Burdeos para donde iban consignados. Ultimamente dijo que en vista de lo que el Sr. Cuesta habia manifestado en la sesion de ayer, las comisiones se ha-

bian reunido y conferenciado, oyendo al director general de aduanas; y habian determinado proponer el artículo en otros términos, modificándolo segun la opinion enunciada por dicho señor diputado. Se leyó el artículo segun nuevamente lo proponen las comisiones, el que dice asi:

"En los depósitos de primera clase, ademas de los frutos y géneros de lícito comercio, se podrán depositar los prohibidos, luego que esté formado por el gobierno y aprobado por las Córtes el reglamento correspondiente; y se permitirá su esportacion al estrangero y á ultramar, segun las reglas prescritas ó que en adelante se prescribieren."

El señor Presidente advirtió que la discusion versaba ya sobre el artículo segun nuevamente lo proponia la mayoría de las comisiones.

El Sr. Puigblanch dijo: que se habian comparado los puertos francos de Inglaterra con estos puertos de depósito en que se permitia la entrada de géneros de ilícito comercio; pero que eran cosas muy diferentes. Esplicó lo que eran los puertos francos de Inglaterra, de lo que tomó motivo para hacer varias observaciones sobre la imposibilidad de impedir en el estado actual de las costumbres y en el modo de conducirse de los empleados de aduanas &c. la fraudulenta internacion de unos géneros una vez desembarcados en territorio de la Península. Citó en comprobacion de esto el egemplo de Inglaterra, en donde la compañía de la India tiene el privilegio esclusivo de estraer la sedería

de aquellas regiones, y de llevarla á Inglaterra para esportarla al estrangero; y á pesar de las penas que hay contra el uso de esta sederia, y de que un dependiente del resguardo puede decomisar un pañuelo que encuentre á cualquiera persona, sin embargo no se ha podido evitar que en lo interior de aquel reino no se gasten estos géneros. Si á la muger ó á la amiga de un empleado en los depósitos de nuestros puertos se le antoja alguno de los efectos que en ellos se depositen, lo tendrá sin duda; y lo mismo sucederá con cuantos formen empeño en conseguirlo. —
Por otra parte debiendo haber varios depósitos para géneros prohibidos, se proporciona un medio para ~~es~~ eludir la vigilancia de los resguardos marítimos, y se favorecen los primeros pasos del contrabando. Si cerca de las costas se encuentra desembarcará sus efectos donde mas le convenga. Los males que se sigan del contrabando se imputarán á las Córtes, por haberlo facilitado con esta medida.

Se han citado en favor de estos depósitos varias esposiciones de Consulados; pero las Córtes estan para proteger igualmente á todos, y por querer favorecer al comercio no se ha de perjudicar á la industria, que tiene tanta ó mayor necesidad de fomento que aquel. Tambien se dice que esta medida favorecerá mucho á la marina mercante; pero cuando se halla espuesta á tantos riesgos por los corsarios, de poco ó nada puede servirle el que se la proporcionen mas motivos de esponerse á estos riesgos; lo que necesita principalmente es seguridad. Se presenta este sistema

como muy halagüeño, pero por ahora es impracticable; y lo que sucederá será que los estrangeros continúan haciendo el comercio de ultramar como hasta aquí. — El orador concluyó refiriendo lo que había pasado en Francia acerca de este punto. Quando se quitó la franquicia al puerto de Marsella, se le concedió un depósito semejante á los que se quieren establecer aquí, pero muy limitado, y con muchas restricciones. Véase el modo de pensar del gobierno francés en este pmto. Si en la Francia tan adelantada en todo género de industria manufacturera, no ha permitido el gobierno un depósito tan amplio como los que propone la comisión, á una ciudad que había ya gozado de la ventaja de un puerto franco, y solo le ha permitido un depósito ficticio, como se esplica la memoria del Consulado de Barcelona, ¿ cómo nosotros, cuya industria está tan atrasada y decaida hemos de establecer depósitos tan amplios ! De ello no sacaremos otro fruto que favorecer el comercio de mala fe, con grave daño de la industria, y sin utilidad de nuestra marina mercante.

El Sr. Oliver dijo: la primera recomendacion que hubo en el gobierno español para establecer los depósitos, vino de Cataluña: yo fui uno de veinte y tantos ó 30 individuos del comercio, fábricas y agricultura de Cataluña que fueron nombrados para estender el informe que pidió el gobierno en el año 15 á los Consulados, intendentes y otras autoridades y cuerpos

científicos sobre la reforma de aranceles proyectada en aquella época. La memoria ó informe que dió aquella corporacion escogida ~~fue~~ se repartió á los señores diputados actuales, y en ella se demuestra la utilidad de dichos depósitos, y el modo de pensar de Cataluña sobre el particular. Es tambien digno de notarse á este propósito, que cuando en Inglaterra se establecieron iguales depósitos, solo la faccion de contrabandistas fue la que contradijo esta medida, sobre lo cual puede verse lo que dice Smith al referir la historia de este suceso. Tampoco faltó quien la impugnase entre nosotros en la época á que me refiero; mas sin embargo el parecer del gobierno conforme con el del Consejo de Estado y con el de la Junta de Aranceles que estan de acuerdo en la conveniencia de esta disposicion, deben ser de mucho mas peso que no la opinion de algun particular en asunto tan complicado y de tanta trascendencia. Si no calculamos el bien y el mal que puede ocasionar la medida que se propone; si solo se la mira bajo ~~mi~~ aspecto, por los inconvenientes que presenta, entonces será imposible tomar una resolucion acertada.

Al Sr. Murfi le ha parecido que yo me quedé diminuto cuando ayer regulé en 60 millones el valor de los productos que se introducen anualmente en Cataluña por los ramos de aceyte, aguardientes, azafran, hierro, papel, vino y otros semejantes; y efectivamente tengo en mi poder las notas demostrativas de esta verdad. Pues ahora bien, si es igualmente cierto que las especiones que hacia la Cataluña han dis-

minuido en una cantidad enorme, segun ha manifestado el Sr. Murfi, ¿no seria acabar de arruinarla el impedir que pueda continuar en su comercio haciendo que este se desvie hácia otras partes, como sucederia sino se estableciesen los depósitos? Es menester considerar los muchos capitales que hay empleados en buques que quedarán sin movimiento, cuando pueden producir la utilidad que comunmente se les regula de la tercera parte de su cargamento. Es menester considerar que las Cortes han prohibido la introduccion de granos de todas clases, y que de cinco cosechas solo se logra entre nosotros una abundante, dos medianas y otras dos malas por un orden regular. Es menester considerar tambien que en las mas de las naciones de Europa sucede lo mismo, y que el medio mas directo de proveerse de granos es traerlos de Odesa, de los puertos del mar Negro y de otros puntos. Pues digo yo, que no conceder un asilo á mas de 150 buques que existen en Mahon y en Cataluña, y que pudieran hacer este ú otro comercio semejante, es lo mismo que decretar su ruina. El juicio sobre la escasez ó abundancia de una cosecha se suele formar ya en el mes de Febrero, y si se cree que puede ser escasa es menester prepararse para traer los granos del mar Negro, cuya navegacion no puede practicarse mas que en el verano por los Dardanelos; es decir que nuestros infelices comerciantes se verian imposibilitados de hacer este tráfico de modo que llegasen á tiempo con sus granos, sino se les permitia depositarlos en naes-

tros puertos para conducirlos despues adonde les con-
viniese. La Francia concede este asilo, y no sé cómo
pueda negarse entre nosotros si ya no se trata
de arruinar de todo punto nuestra marina mer-
cante. Siempre me he opuesto y me opondré toda
mi vida á los puertos francos, porque son verda-
deramente ruinosos; pero la utilidad de los puer-
tos de depósito está reconocida generalmente, y en
nosotros es acaso mas conveniente que en cualquiera
otra parte.

En fin, la cuestion viene á reducirse en últi-
ma expresion á si hemos de conceder á los Es-
pañoles el beneficio que procuramos á los estrange-
ros, ó si hemos de hacer de modo que estos sean
de mejor condicion que nosotros. He dicho y repi-
to que los depósitos lejos de favorecer el contraban-
do son un correctivo para dificultarlo ó impedir-
lo, y en esta opinion convienen los hombres mas
versados en la materia. Se exige que antes de todo
se formen reglamentos; pero estos reglamentos
existen, y lo único que tienen contra si es el ser
demasiado opresivos. Asi es que la principal instruc-
cion que gobierna en este punto ha ocasionado que-
jas por su escesivo rigor segun se ha reconocido
en los dos años ó dos años y medio que hace está
establecida. Para satisfacer los deseos del Congreso
la comision ha reformado el artículo, previniendo
no se egecute lo dispuesto en él hasta que por el
Gobierno se propongan, y las Córtes aprueben las
mejoras de que es susceptible el actual reglamento.

El Sr. Puigblanch dijo: que una junta
de comerciantes se quejó contra el informe dado
por la otra junta citada por el Sr. Oliver.

Sr. Cuesta. Ya he dicho antes que este

es un asunto que pide bastante atencion, porque siendo muchos los depósitos de primera clase, y muchos los géneros de contrabando, nos espondriamos tal vez á arruinar nuestra industria. Cuando hablé sobre este asunto me limité á llamar la atencion de las Córtes acerca de su importancia; pero puede haber dicho que durante la revolucion de América nuestros comerciantes han tenido que valerse de la bandera francesa. Santander que hacia el principal comercio, despues de haber perdido todos sus buques tuvo que ir á buscar los de Burdeos. Y ahora no parece sino que calculando sobre teorías hemos perdido de vista nuestro estado actual; porque si cuando nuestra marina no estaba tan decaida, y cuando la insurreccion americana no habia hecho tantos progresos, no podiamos defender nuestro comercio contra los corsarios ó piratas, y los mismos comerciantes buscaban la salvaguardia de la bandera francesa, ¿como creemos ahora que hemos de poder hacer con mas seguridad el comercio con la España ultramarina! ¿ahora que delante del mismo Cádiz apresan los corsarios nuestros buques mercantes! Cuando las Américas estaban bajo el yugo de un Virey, se sabe cuan inmenso era el contrabando que hacian los Ingleses, y ahora que tienen abiertos los puertos al estrangero, ¿queremos nosotros arrebatarles el comercio! Todos los cálculos que se han hecho son puramente nominales, porque aunque se pueda contar con alguna que otra escepcion, aquí se trata de establecer la ley ó la regla gene-

ral, y segun el estado en que actualmente nos encontramos, no seria estraño que esos depósitos atestados de géneros prohibidos, sin poder servir para el comercio de América, solo contribuyesen á la ruina absoluta de nuestras fábricas. Es menester tambien considerar que aun no tenemos un resguardo militar, que no tenemos tampoco un resguardo marino, y sin detenerme sobre la moralidad del que existe, solo recordaré que en Inglaterra el rigor con que se observan las leyes es la causa de su prosperidad, y sin embargo todavia se hace mucho contrabando. Comparemos nuestra situacion y veamos si podremos impedirlo, á lo menos hasta el punto conveniente para que no decaiga nuestra industria.

Vuelvo á insistir en que el asunto es de mucha gravedad, y que debe suspenderse la aprobacion de este artículo, á lo menos hasta que se tengan, segun las medidas que se adopten, las seguridades necesarias de que no producirá un efecto contrario al que se desea.

El Sr. Murfi contestó que la insurreccion de América no era tan general como se habia indicado, y que todos los puertos mantenian sus relaciones con la Península, en cuya inteligencia era preciso optar entre los dos estremos, ó de abandonar enteramente nuestro comercio, ó dispensarle los auxilios que necesita: y que en situacion semejante era imposible prescindir de sostener nuestras relaciones con la América y tratar para ello de favorecer nuestra marina, por lo mismo que habia sufrido tantos reveses. Acerca del egemplo de Inglaterra, citado

por el Sr. Cuesta, dijo: que si se queria tomar por modelo á aquella nacion, tambien en ella habia depósitos; y concluyó diciendo: que por lo mismo que nuestro comercio habia sufrido tantas adversidades, parecia conveniente y aun necesario aprovechar esta ocasion de sacar del de la América todas las ventajas posibles, imitando la conducta que han adoptado la Inglaterra y la Francia.

Sr. Conde de Toreno. Me parece que el Sr. Cuesta y el Sr. Olivar estan de acuerdo hasta cierto punto. El Sr. Cuesta solo resiste los depósitos por las circunstancias actuales de la nacion; pero las comisiones, habiendo meditado anoche sobre las observaciones que habia ofrecido la discusion de este artículo, se convinieron en presentarlo de nuevo y en términos que hiciesen desaparecer los recelos que habian impedido su aprobacion; porque ahora se propone que no rijan los depósitos hasta que se forme el reglamento mas conveniente para su gobierno.

El Sr. Cuesta ha observado muy bien que el estado de nuestras aduanas y la desmoralizacion de muchos empleados, hace temer que los depósitos no sirvan mas que para fomentar el contrabando. Pero como creemos que se ha de mejorar nuestra administracion, cuando las Cortes y el Gobierno se ocupan de ella siguiendo estos mismos principios, se han adoptado las medidas de que trata el presente proyecto, y entre ellas la creacion de dichos depósitos. Todos convienen en que deben ser útiles; la dificultad está solo en asegurarse de que se logrará el objeto con que se establecen, evitando el fraude y los abu-

sos que de ellos puede hacerse. Si pudiéramos hacer abstraccion de nuestras relaciones con la América, entonces el asunto mudaba de aspecto, siendo una verdad que la cuestion de América complica todas estas cuestiones. El grande interés que la España tenia en este asunto era el comercio esclusivo que hacia con las provincias de ultramar; esto ha cesado ya. Asi que, teniendo que separarnos de este sistema colonial seguido en Inglaterra y en Francia, nuestra situacion es particular y hace la cuestion mas complicada, presentando una multitud de obstáculos que necesitamos vencer. La medida de los depósitos, dando mayor seguridad á las especulaciones de nuestros comerciantes, alentará su interés individual, y puede contribuir mucho al fomento que necesita la marina mercante. Todo depende de la prevision y tino que se tenga en los reglamentos que han de formarse, porque en ellos se pueden tomar medidas hasta para escluir de estos mismos depósitos ciertas producciones que pudieran sernos perjudiciales ó influir en la decadencia de nuestras producciones agrícolas, y aun de nuestras manufacturas. Asi que, no debiendo ponerse en egecucion este artículo hasta que por el Gobierno se forme el reglamento, y las Córtes lo aprueben, ningun inconveniente puede haber en su aprobacion.

El Sr. Quintana preguntó si se establecerian resguardos marítimos; y el Sr. Yandiola contestó que la comision se ocupaba de esto.

Quedó aprobado el art. 36. en los términos que lo habia presentado nuevamente la comision.

Art. 37. "En los puertos de depósito de primera clase, se permitirán con las precauciones necesarias y convenientes, sin el pago del derecho del arancel, los transbordos de los efectos así nacionales como estrangeros que á la llegada de los buques conductores se manifiesten de tránsito para otros puertos nacionales, á escepcion de los casos en que quieran habilitarse ó despacharse los efectos estrangeros para su entrada, que se deberán desembarcar para practicar el reconocimiento, peso, número, mensura, sello y demas actos del despacho."

dentro de 24 horas de

Sr. Banquieri: aquí se permiten los transbordos sin necesidad de desembarcar los géneros: pero es menester tener entendido que los transbordos se hacen de cajas y sacos de 15 y 20 arrobas, sobre los cuales con facilidad se pone la marca ó el sello que se quiere. Este es un manantial de fraudes, porque en confabulándose el empleado del resguardo con el patron del barco, se pasan á el de otro cualquiera todos los géneros que se quieren, por manera que el puerto viene á ser un mercado franco y una especie de feria. Llega un barco estrangero al puerto, y á las 24 horas presenta su manifiesto; pero si trae 500 cajas, dice que trae 100 con el objeto de ver si en los ocho dias que tiene de privilegio para rectificar el manifiesto, puede vender las que oculta. Si lo consigue deja correr el primer manifiesto; si solo vende una parte, lo rectifica respecto de las que quedan; y en fin no se hacen mas que abusos, y estos nunca se han podido evitar. Siendo tan nocivo el privilegio de que he hablado,

yo no sé porqué se sostiene; y lo he traído por egemplo, para que se vean los perjuicios á que se puede dar lugar con la medida de los transbordos que propone este artículo. Es fácil conocer que así como se aumenta el número de cabos que trae un buque, se puede disminuir con la misma mira de defraudar, recogiéndolos de otro que los haya ocultado en su manifiesto, ó variando la naturaleza de ellos &c.

El Sr. Oliver contestó que el privilegio de que había hecho mérito el Sr. Bonpueri, venía de los tratados hechos entre las naciones, y que por consiguiente no era de la incumbencia de la comisión proponer sobre este particular ninguna medida, porque en tal caso talvez habría opinado como el señor preopinante. A la comisión, continuó, solo le está encargado el presentar las bases orgánicas para el sistema de aduanas, y ni aun la formación de reglamentos le corresponde por ser mas propia del Gobierno. La comisión conoce los abusos que pueden cometerse; pero cuenta con que en el reglamento se ocurrirá á ellos, y aun cuando no se lleguen á evitar de todo punto, las ventajas de este proyecto deben de ser muy superiores á los perjuicios que de tales abusos pueden resultar. Contrayéndose al artículo, es menester reconocer que sería cosa durísima obligar á pagar los derechos de unos géneros, que talvez no llegarían á desembarcarse en el puerto donde iban destinados y no sería menos duro el impedir su transbordo á otros buques que los dueños creyesen mas apropósito para el logro de sus especulaciones. Añádanse cuantas precauciones se crean conveni-

antes; pero la base que contiene el artículo no se puede impugnar.

El señor Banqueri, en aclaración de lo que antes había dicho, habló del tratado de Utrecht y de las variaciones que después se habían hecho en la conducta guardada por las mismas potencias contratantes.

Quedó aprobado el art. 37.

Art. 38. "El permiso de los depósitos de la primera y segunda clase se concederá por el tiempo de dos años, pagándose en el primer año un 2 p. C. y en el segundo un uno por ciento solamente, conforme al reglamento de depósitos."

Aprobado.

Art. 39 y último. "El presente decreto se imprimirá y circulará inmediatamente por el Gobierno á quien corresponda, remitiendo ejemplares de las variaciones hechas en el arancel general, interin se incluyen en la reimpresion que se haga en la nueva forma acordada en la tercera base orgánica." Aprobado.

Madrid 20 de Diciembre de 1821.
y en Palacio á 28 del mismo.

A.81

Memoria sobre el comercio entre la España y Alemania, particularmente la Prusia, presentada al Ministerio Español por el Sr. Schepler, Encargado de Negocios de Prusia.

El comercio no es mas que un trueque de diferentes objetos, unos contra otros: el hombre da por una cosa que necesita otra que no le hace falta. De aqui nace, que una nacion que sola quiere hacer el comercio y á los términos que á ella convienen, pronto esperimentará lo errado que ha sido su cálculo, porque ninguna nacion compra mas de lo que puede pagar con sus propios productos; y si lo hace, se encontrará en la necesidad de renunciar á tal comercio por falta con qué pagar.

La Inglaterra está para probar esta verdad, y ya en tres legislaturas se ha tratado de abrir de nuevo los puertos al comercio de los estrangeros para ponerlos en estado de poder comprar lo que sobra á los Ingleses, que por sus colonias y los graves errores de las otras naciones que las tienen, se han hecho con todo el comercio del Norte de Europa.

La Alemania es el país que consume mas de los productos de España y sus colonias que ningun otro. Pero hasta ahora los Ingleses, Franceses y Holandeses han sido los arrieros

entre los Alemanes y Españoles, y es inútil decir quien habrá ganado mas.

El comercio entre la Alemania y la España es un trueque, pues por sus lienzos, paños, quincallería &c. consume la primera los ricos productos y frutos de la España y sus colonias. Parece pues, que esta última debia favorecer este comercio por causa de economía; pero no se ha hecho asi.

La España es un país rico que en cultivando sus preciosas producciones hará por ellas tributarios muchos otros paises. Pero aunque pudiera cultivar todos los productos de la tierra, bien ó mal, para su propio consumo, siempre necesitaria el comercio para tener en agitacion saludable la nacion; á no ser que quisiera imitar á la China, la que sin embargo compra plata, cotones de India y algunos otros articulos. La España es tributaria á los Franceses é Ingleses por fabricatos de seda, y para no serlo, debia aumentar la cultura de este ramo: pues, aunque no fabricára ella misma toda su seda, como lo sucede tambien á la Italia, siempre haria un comercio en estremo provechoso de este artículo, y poco á poco se estableceriam las fábricas.

Lo dicho de la seda puede aplicarse casi á todos los otros productos de España, que por sus vinos, aceyte y otros frutos debia apropiarse la mitad del comercio

de la Francia y de la Italia. La primera tiene colonias, y no compra nada á la España, sino saca de ella inmensas cantidades por sus fabricatos. La Alemania tiene un fabricado que nunca podrá ser tan bueno y barato en España como en el Norte, y este es el lienzo. El lino de Granada se aproxima mas á la seda, y los fabricados de él no tendrán ni la calidad ni la fuerza de los del Norte. * Pero aunque fuese, pregunto yo, ¿con qué producto ganará mas el cultivador, con la seda, aceyte, garance &c., ó con el lino? Nadie me disputará si digo: con el primero. Con que ya por esto solo será mas ventajosa la primera cultura que la segunda.

En Alemania, adonde hay seis meses de invierno, y casi ningun otro trabajo, el pueblo bajo se ocupa en la fabricacion de lienzos, y asi estas telas serán siempre mucho mas baratas que las fabricadas en paises del medio dia, adonde esta fabricacion no es ni será jàmas otra que forzada por algunas circunstancias particulares.

¿Pero ganará la España en quitando á la Alemania el comercio de sus fabricatos? Creo que nó; pues, si la Alemania no vende, tampoco comprará, y por fuerza ha de dejar el consumo de los frutos y productos de España. Y si asi todos los paises quieren encerrarse en sí mismos, la Europa será pronto

*) La comision del comercio no puede menos de contradecir á esta aserción, como errónea.

como gran parte del Asia, y toda la civilizacion, industria y progresos en las artes y ciencias estarán parados, porque falta el impulso de todos: el comercio.

La fabricacion de los lienzos es, como ya se ha dicho, la ocupacion del pueblo en Alemania desde la mar del Norte hasta la Vístula, y desde el Báltico hasta la Italia. Los lienzos alemanes no están hechos por fábricas, como gran parte de los de Francia y Flandes. De esto resulta que los lienzos de Alemania son en general mas estrechos y alguna vez mas gruesos que los otros, á los cuales los fabricantes dan todo el ancho que les conviene para la mayor ganancia.

Antes del antiguo arancel introducido en 1784 por el Conde de Floridablanca, y por el influjo del Gabinete de Versalles en favor del comercio frances, los lienzos pagaron por factura los derechos de importacion. La junta de nuevos aranceles no volvió hasta este punto, que siempre seria lo mas acertado, pero propuso clasificaciones de 5/8, 6/8, 7/8, 8/8 &c. de ancho, de modo que los lienzos de una cierta clase pagasen segun lo ancho, y en límites mas estrechos; pero no como en el antiguo arancel, de 5/8 hasta 8/8, y algo mas. Los lienzos alemanes, que en general son mas estrechos y baratos que los franceses, ganarian por este nuevo arreglo, y los Españoles tambien, pues comprarian mas barato. Aun mas seria este caso, si se impusiesen el

los lienzos segun la finura, el precio ó la factura: pero parece que se cree que un tal arreglo favoreceria demasiado el contrabando. Hacer pagar los derechos segun el peso, es tal vez lo mejor, porque los lienzos mas finos pesan mas, y pagarian asi por la finura y la mayor anchura.

La Galicia fabrica lienzos gruesos y crudos, y por esto se ha prohibido la introduccion de lienzos ordinarios y crudos de Alemania. Supongamos aun, que la Galicia tuviese las mismas proporciones para hacer el lienzo grueso tan barato como la Alemania [: lo que jamas será asi :] jamas podrá ella sola fabricar tanto cuanto se necesita en España y ultramar para el consumo y la grande esportacion de productos envueltos en lienzos crudos. Ademas de esto, ~~están~~ es tan poco lo que da la España á los Alemanes por estos lienzos, que lo gana doblemente sobre las mercancias envueltas en ellos: pues menos que cuesta el lienzo, mas se gana sobre su contenido, y por supuesto mas se vende de este. Y cuando hay rivales en el comercio como los Ingleses y Franceses, no se debe descuidar.

La prohibicion de lienzos ordinarios y crudos es contra toda la Alemania, que debe por esta sola razon consumir menos productos españoles, y buscar otros comerciantes que le compren sus lienzos. Los Ingleses, Franceses y Holandeses compran, y el resto irá en derechura á América, adonde los Americanos españoles lo comprarán de Anglo-Ame-

ricanos, Ingleses, Franceses y Alemanes, ya que los Españoles no quieren hacerse con este comercio. La junta de aranceles habia tambien habilitado las cintas de hilo de Elberfeld, porque son mucho mas finas y mejores que las poquísimas fabricadas en España, y de introducen por contrabando, que da tanta ganancia á los Franceses.

Lo mismo sucede con los cuchillos flamencos, que fueron prohibidos por ser peligrosos en las riñas: pero los Ingleses y Franceses introducen tantos, que la prohibicion pesa solo sobre las fábricas alemanas.

Prescindiendo ahora de todas razones comerciales, parece que la España debia aun por causa política favorecer el comercio de Alemania, y no perjudicarle como hasta ahora siempre ha hecho. La Prusia tiene los mismos rivales y enemigos que la España, y si el Norte de Alemania y la España hubiesen estado en relaciones mas estrechas, algunas guerras hubiera habido menos, y otras mas ventajosas para los dos paises que nunca debieran ser sino aliados; pues la Alemania no tiene colonias, consume frutos de ellas y de la España, y da sus fabricatos que son de muy poco valor en comparacion de los ricos productos del mediodia.

La Prusia ha hecho un paso en favor del comercio de España; y es el haber puesto los vinos españoles [illegible]; que, como generosos, pagan en todos paises mas derechos que los ordinarios: y sobre el mismo pie con todos

los vinos ligeros y ordinarios de otros paises. Es claro, que los Prusianos, si su comercio con la España crece, beberán en pocos años mucho mas vino español que francés, y consumirán en proporcion de los demas frutos españoles, lo que hasta ahora en parte ha sido al reves.

Por tanto me atrevo á proponer al Gobierno español y al augusto Congreso, tome en consideracion estas observaciones, è introduzca en los nuevos aranceles, que hasta ahora no son mas que copias, (reforzadas en la cantidad de derechos,) de los antiguos, las modificaciones indicadas, que resultarán en manifiesto beneficio de la España.

Otra observacion me veo precisado á hacer, y es la grande disproporcion entre los derechos de puertos de mar y los que se pagan en la importacion por tierra. Si la España fuera una isla, pudiera imponer aun mas por ciento sobre la importacion con bandera extrangera: aunque en esto hay un término final; pues si todas las naciones hacen lo mismo, se acabó la ventaja.

Esta ley sin duda se dió para fomentar el comercio y la navegacion española. Pero todas las provincias del Norte de España se proveen ahora de la Francia; pues por ganar 10 p. C. se introduce todo por tierra; y la navegacion, y el comercio marítimo pierde. El negociante calcula siempre bien, y tanto que gana en la introduccion por tierra, siempre ha de hacerla aun á las provincias meridionales de la Península. Parece, pues, que en vez de enriquecer los pueblos

fronterizos de Francia, que se hacen por precision depósitos de toda mercancia extrangera para la España, seria mejor rebajar los por C. sobre la bandera extrangera, de modo que no se ganaria sobre ella nada ó muy poco en la importacion por tierra.

Madrid 2 de Julio de 1821.

Nota.

Ademas de la Memoria antecedente el Encargado de Negocios de Prusia ha intercedido con el ~~El~~ Gobierno de España, ~~en esta~~ apoyándose al mismo tiempo á un informe hecho ~~el mismo~~ á este por el ~~intend~~ Administrador de las aduanas de Cádiz; para obtener que las mercancias de Prusia y de Alemania se pudiesen importar en España bajo bandera extrangera, distinta de la del pais productor.

diciendo en esta ocasion, que por hallarse la Prusia en estado de guerra con los Barbarescos, su bandera no podria navegar á Cádiz tampoco que la de la ciudad de Hamburgo.

Estos oficios, y otros anejos, despues de ~~x~~ pasar del Ministerio á la Junta ~~Comision~~ de ~~aduanas y~~ Aranceles, esta presentó su dictamen sobre el particular del modo que sigue en las Copias B y C.

B.

85

Dictámen de la Junta de Aranceles sobre las propuestas del Encargado de Negocios de Prusia.

El Encargado de Negocios de Prusia en los adjuntos documentos expone varias observaciones.

1.° en favor de los lienzos de Prusia y Alemania, galones ó cintas de Elberfeld, y cuchillos llamados flamencos;

2.° sobre la conveniencia de minorar los derechos impuestos á la bandera estrangera, por la disproporcion que causan entre el comercio marítimo y el terrestre;

3.° sobre que se declare, que sean admitidas á los depósitos de primera clase las mercaderias de Prusia y Estados alemanes que no tienen puertos ni marina, y que por tanto se conducen en buques estrangeros que no son del pais productor, interpretándose ó reformándose el artículo 21 de las bases orgánicas de los nuevos aranceles, que expresamente lo prohibe.

Acerca del primer punto opina la Junta que no se haga novedad en la admision de los lienzos, *) pues de hacer alguna seria preciso alterar la clasificacion que hoy tienen en los Aranceles, como p. ejemplo la de las Creas, y esto pide mucha detencion y examen, y no puede verificarse de pronto; siendo por otra parte inadmisible el medio de clasificar y aforar los lienzos por el peso, como lo propone dicho agente diplomático, pues talvez sucederia que él de menos valor pagaria mas; y poco exacto tambien

*) Las Cortes no ~~tienen admitido de todo punto~~ han accedido por el á este dictamen, habiendo aprobado en sus sesiones de 9 y 10 de Nov.re 1821, respecto de ciertos fabricatos de lino y de cáñamo, algunas modificaciones del sistema prohibitivo, bien que aun muy limitadas y en parte eventuales.

es lo que dice en cuanto á que en los aranceles antiguos gozaban de mas amplitud los lienzos, mediante á que en ellos era mucho mas extensa y minuciosa la clasificacion que en los actuales, los que solo los distinguen por sus anchos y valores; circunstancias que sobre no privar á ninguno de ellos de la concurrencia del mercado, evitan las arbitrades y detenciones en el despacho de las aduanas.

Del mismo modo opina la Junta que no se haga novedad con los cuchillos flamencos y cintas de hilo, que las Cortes dejaron prohibidos, como lo estaban antes, en su decreto de prohibiciones de 9 de Nov.re de 1820, respecto á que los primeros no los necesitamos, y á que las segundas pueden suplirse con las que se fabrican en el reino, en cuyo favor conceptuó desde luego la Junta debian prohibirse, dejándolas en esta clase en los aranceles que formó y pasó al Gobierno.

En cuanto al segundo punto de la diferencia de derechos en las mercancerias conducidas por mar y las introducidas por tierra, por no sufrir estas ahora el recargo de la bandera, advierte la Junta, que antiguamente estaban unas y otras sujetas á iguales exacciones; y por este medio no se favorecia el transporte por tierra con detrimento del marítimo, perdiendo los derechos sobre la bandera, haciendo ineficaz la medida de recargar la estrangera para fomento de la nacional, y con el peligro conocido de darse un arbitrio mas al contrabando, que es sin duda mas fácil de cometerse por las fronteras de tierra que por las costas de mar. Estos objetos, que en sentir de la Junta son atendibles, como tambien el de igualar en lo posible á todas las naciones que comercian, ya por tierra y ya por mar con nosotros, mueven á la Junta á opinar, que

en lugar del recargo del tercio señalado á la bandera estrangera en justo beneficio de la nacional por el art. 5, del decreto de las bases, sería conveniente y político el que se impusiese sobre aquella una décima parte exigida del importe de los derechos, ni variándose á este mismo respecto los de los géneros que se transportasen por tierra. Bien ve la Junta la mucha diferencia que media entre el tercio y la décima; pero pareciéndole suficiente esta para animar con la preferencia la navegacion nacional, y que aquel no puede producir el efecto para que se estableció á causa de que para librarse de su exorbitáncia, las especulaciones se harán por mar hasta los puertos estrangeros mas inmediatos á nuestras fronteras, y desde allí se introducirán á poca costa por tierra, cree la Junta de indispensable necesidad el que se arregle este punto del modo que deja propuesto, con lo cual se evitarán los perjuicios que amenazan á nuestro sistema mercantil, y que ya apunta en su nota el Encargado de negocios de Prusia. *)

Por lo que respecta al tercer punto, de que se dispense á las Potencias que por su situacion topográfica no pueden ser navegantes, el requisito de haber de traer á los puertos de depósito de 1.ª clase sus mercaderías en buques propios, permitiéndoseles conducirlas en los de cualquiera naturaleza, la Junta está persuadida, ó de que es preciso cortar el comercio con las potencias que carecen de puertos y marina, como son muchos Estados

*) Las Cortes han adoptado, en su sesion de 27 de Oct.re de 1821. un medio término acerca de este punto, fijando el recargo á la cuarta parte del importe de los derechos ordinarios. Véase....

de la Confederación Germánica, y algunos otros de Alemania é Italia, ó acceder á que sus producciones territoriales é industriales puedan venir en buques de distinta procedencia, siendo del porte de mas de 80 toneladas, que se señala en el referido art. 21 de las bases orgánicas y guardando las demas reglas que estan prescritas ó se hayan de prescribir para el comercio marítimo de entrada y de salida. Lo primero es imposible y aun contrario á todos los principios, en el estado actual de las relaciones políticas y comerciales de Europa, y porque el escluir de ellas á mas potencias seria un privilegio para las otras. Esto supuesto conviene la Junta en que es justo conceder á las no-navegantes la amplitud de que puedan enviar á los depósitos de 1.ra clase sus mercaderias en buques de las que los tengan *), pues siendo de las permitidas á comercio, no es ciertamente de mucha importancia para los intereses de la Nacion el que vengan precisamente en bandera del propio país productor, tanto mas cuanto en esto siempre estaremos sujetos á equivocaciones, siendo como es casi imposible el distinguir la verdadera procedencia de todas las mercaderias del mundo por la gran semejanza que tienen muchas de ellas, y porque cada dia se inventan otras que pueden bautizarse al arbitrio de los interesados, los cuales siempre atentos á conseguir el objeto que se proponen en las especulaciones, eluden con la mayor facilidad las trabas de aquellos reglamentos

*) Han accedido las Cortes á esta parte del dictamen, haciendo ademas una reduccion del porte de los buques, hasta 70 toneladas.

que no van de acuerdo con el interés individual. La experiencia acredita esta verdad con los certificados de origen que daban los Cónsules españoles en los puertos estrangeros, cuya inutilidad se hizo palpable al ver, que no han servido para contener el contrabando, que debió ser el objeto de su establecimiento, ni para averiguar la fabricación de los géneros, que los mismos Cónsules no conocian por la mayor parte, estando para espedirlos á la relacion que les presentaban los cargadores.

Madrid 18 de Agosto de 1821.

C.

Dictámen de la Junta de Aranceles sobre un informe del Consul español en Hamburgo.

El Consul de S. M. en Hamburgo entre las dudas que consulta sobre la inteligencia de varias disposiciones del sistema de aduanas, solo propone tres substanciales, sobre que la Junta juzga debe detenerse á informar, y son:

1.º el recargo del ⅓ mas de derechos sobre la bandera estrangera, para animar la navegacion española.

2.º la imposibilidad de cumplir las ciudades anseáticas de Hamburgo, Bremen y Lubeck con lo prevenido en los artículos 71 y 73 de las bases orgánicas, por no tener productos propios territoriales ni industriales que estraer en sus buques, empleados por tanto en el comercio de mercancías estrañas de todas partes; su-

cediendo lo mismo á varios Estados de la Confederacion Germánica, que por su situacion carecen de puertos y marina, y se ven obligados á dar salida á los géneros de su suelo é industria por medio de la de aquellas ciudades; y ultimamente

3.º la indicacion de que, para contener el contrabando que al presente se hace en la Península, convendria restablecer la práctica de los Certificados Consulares de orígen y procedencia, aunque sin devengar derechos para no gravar al comercio ni retraerle de recibirlos. Como este papel coincide en un todo con el espuesto por el Encargado de negocios de Prusia en su nota, sobre cuyo contenido informa la Junta con esta misma fecha, le parece, que para evitar la molestia de repetir literalmente lo dicho allí, bastará referirse á ello, recapitulando sin embargo á mayor abundamiento lo substancial de su dictámen.

Siendo innegable que el 1/3 de recargo sobre la bandera estrangera, impuesto por el art. 5 de las bases, causará entre otras consecuencias la de ser contrario á los fines de su establecimiento, haciendo encarecer demasiado los servicios de la marina, mientras en la nacion no abunde el número suficiente de buques de comercio y de guerra que los protejan; y siendo por sí mismo aquel escesivo recargo el estímulo mas poderoso para eludirle, lo que es fácil haciéndose las especulaciones por mar hasta los puertos estrangeros mas inmediatos á nuestras fronteras, y desde allí introduciéndose por tierra en la Península: propuso la Junta, en virtud de la indicacion del referido Encargado de negocios, que el 3.º de recargo sobre la bandera estrangera se reduzca á su décimo exigido sobre el importe de los derechos de arancel, y que á este mismo respecto se nivelen los del transporte ó introduccion por tierra; con

cuyo arreglo se deja á nuestra navegacion una ventaja capaz de animarla con la preferencia en los fletes, y se evitará que nuestro tráfico marítimo llegue á ser nulo, mediante á que los estrangeros pueden hacer y aumentar el suyo sin pagar el 3 de recargo, trasladando sus especulaciones á los puertos estrangeros mas inmediatos á nuestro territorio, como son los de Portugal y los meridionales de Francia, desde los cuales no necesitan hacer navegacion ni grandes dispendios de transporte para introducirnos sus géneros por tierra.

En atencion á que, como observan el Consul y el Encargado de negs. de Prusia, hay Estados en la Confederacion Germánica, en Alemania y en Italia, que carecen de puertos y de marina, y que sin embargo tienen relaciones mercantiles con nosotros; — á que, por el contrario, las ciudades libres de Hamburgo, Bremen y Lubeck poseen puertos y bagnes, y carecen de productos industriales del propio pais que estraer, empleándose por lo mismo en comerciar con los estrangeros de todas las demas partes del mundo, — y á que por esta distinta disposicion política no pueden cumplir nos y otros Estados con lo ordenado en los artículos 21 y 23 del decreto de las bases orgánicas en cuanto á no poder conducir á los puertos de depósito de 1.ra clase, ni estraer de ellos, géneros que no sean del pais ó del buque conductor, resultando de aquí, ó que han de quedar escluidos de las relaciones de comercio con nosotros, ó que es forzoso modificar estas trabas para remover los graves inconvenientes y la ninguna ventaja que traen consigo: Ha opinado la Junta en el citado informe, que se admitan los géneros que sean condu-

cidos en distinta bandera ~~de las~~ que la del país de su producción; supuesto que siendo aquellos de los que está permitido introducir, es indiferente para los intereses nacionales el que vengan en cualquiera bandera, y que esta medida igualando á todas las potencias, tanto las navegantes y comerciantes, como las que solamente son agricultoras é industriosas, no puede menos que atajar las rivalidades que son consiguientes al sistema prohibitivo y esclusivo, y ser beneficiosa en general á nuestro comercio.

En cuanto á los Certificados de origen, repite la Junta lo que hizo presente anteriormente sobre el expediente promovido en virtud de esposicion de nuestro Consul en Paris, relativa á que debian continuar dichos Certificados, y no habiendo mérito para variar de opinion, reproduce la de que son inútiles para reprimir el fraude, que debia ser su único objeto, el cual de ningun otro modo puede asegurarse mejor que con buenos aranceles, resguardos bien organizados, y sobre todo con los adelantamientos de nuestra industria, que nos pongan en estado de no depender tan necesariamente de la estrangera.

Madrid 18 de Agosto de 1821.

(Sesion de las Córtes, de 31 de Octre. de 1821.)

Continúa la discusion sobre la rectificacion de las Bases Orgánicas del Arancel general de Aduanas.

Las mismas comisiones de Hacienda y Comercio reunidas proponen el siguiente proyecto de decreto para que definitivamente se ponga en observancia el art. 354 de la Constitucion en el nuevo sistema de aduanas.

Art. 1º No habrá aduanas sino en los puertos de mar y en las fronteras.

Art. 2º Por ahora las habrá de cuatro clases:

1ª Habilitadas para toda especie de comercio nacional y estrangero con depósito de primera clase.

2ª Habilitadas para toda especie de comercio nacional y estrangero con depósito de segunda clase.

3ª Habilitadas para el comercio de esportacion de todos frutos y géneros del pais y de cualesquiera otros procedentes con guias de esportacion de alguna aduana de primera y segunda clase, para el comercio de importacion del estrangero de comestibles y de efectos que no adeuden en su entrada mas de 2 p. C.; y para el comercio de circulacion por la via interior ó terrestre, y esterior ó marítima de la línea de las aduanas de toda suerte de géneros nacionales, inclusos los sujetos al derecho de consumo ó de entrada del estrangero que hayan sido despachados ó admitidos á libre

circulacion, mediante el pago de dichos derechos en aduanas de primera y segunda clase.

4ª Habilitadas para el comercio de ~~importacion~~ exportacion de todos frutos y efectos del pais y de otros cualesquiera procedentes, con guias de esportacion, de alguna aduana de 1ª ó 2ª clase; y para el comercio de circulacion por la via interior ó terrestre, y esterior ó marítima de la línea de aduanas, de toda suerte de géneros nacionales inclusos los sujetos al derecho de consumo, y al de entrada del estrangero que hayan sido despachados ó admitidos á libre circulacion, mediante el pago de derechos, en alguna aduana de 1ª ó 2ª clase.

El Sr. Lopez [D. Marcial] hizo varias observaciones contra el establecimiento de aduanas de 3ª y 4ª clase, que serian indudablemente un asilo del contrabando, y no seria regular que se fomentase un tráfico tan dañoso por un medio legal. — El orador añadió que sabia por propia esperiencia los abusos y fraudes que por lo comun se cometen en estas aduanas pequeñas; y que por muy grande que fuese la moralidad de los empleados en ellas, siendo de tan poca importancia no pueden tener sino un cortísimo número de dependientes, y su dotacion ha de ser muy escasa. Todo esto es dar facilidad al contrabando; al paso que en las grandes aduanas, que por razon de su mucho ingreso tienen muchos empleados con dotaciones decentes, cesan estos inconvenientes. — Aun cuando las aduanas pequeñas no fuesen por sí mismas unos asilos del contrabando, no deberian establecerse, porque no sir-

ven para evitarlo, pues los resguardos, aunque cumplan exactamente con su obligacion, pondrán su principal atencion en los caminos y avenidas de las aduanas grandes, y descuidarán las que conducen á las pequeñas. Y no valga decir que los que conducen efectos comerciales por dentro de la línea de precaucion han de caminar con guias de las aduanas de 1.ª y 2.ª clase, pues se sabe la facilidad que hay para la falsificacion de estas guias. — En vista de estas y otras razones que espuso el orador, fue de opinion que solo hubiese aduanas grandes ó de 1.ª y 2.ª clase, y de ningun modo las que las comisiones proponen con los nombres de 3.ª y 4.ª, que pueden ser muy perjudiciales y no traen utilidad conocida.

El Sr. Oliver contestó que las comisiones no proponian el número de aduanas que debia haber, sino solo determinaban las calidades que debian tener las que existiesen en el nuevo sistema. Las comisiones no han debido proponer á las Córtes que entrasen á señalar cuantas aduanas debe haber en España y en qué puntos; de este asunto se ocupa la direccion de aduanas, y el Gobierno propondrá lo que le parezca mas conveniente; pero entretanto, y habiendo en la actualidad mas clases de aduanas que las que designa el artículo, las comisiones han creido que es muy importante fijar las bases para establecer las aduanas que convengan, y que no se pueden presentar otras que las que se funden en una clasificacion. — Las aduanas de 3.ª y 4.ª clase son absolutamente necesarias; por lo comun hay grandes distancias entre las de 1.ª y 2.ª como se verifica desde Alicante á Valencia y á Cartagena, y desde esta última ciudad á Málaga; y si en los

puntos intermedios en estos grandes espacios no hubiese aduanas pequeñas se seguirian gravísimos inconvenientes. Una de dos, ó se tendria que obligar á cuantos se empleasen en el tráfico que puede hacerse por las aduanas pequeñas á que fuesen á las grandes, lo que seria sumamente vejatorio para el comercio; ó habria que establecer en todos los puntos intermedios aduanas de 1ª ó 2ª clase, lo que acarrearia un grandísimo gasto, sin utilidad ni compensacion. Ha sido, pues, necesario dividir las aduanas en estas clases; y que las haya de 3ª y 4ª — El orador manifestó en seguida los principios que habian seguido las comisiones en esta clasificacion, derivados de la naturaleza y variedad de las especulaciones mercantiles.

Discutido el punto suficientemente se aprobó el artículo 2º

Se suspendió la discusion de los artículos 3º y 2º á propuesta de las comisiones, hasta que el Gobierno manifestase su opinion acerca de los contra-registros y línea de precaucion.

Art. 5º "La circulacion interior del reino desde la línea de contra-registros de todos frutos y géneros nacionales y estrangeros, á escepcion de los prohibidos, será libre sin necesidad de guias."

El Sr. Banqueri dijo: que persuadido de lo perjudicial que es la circulacion de géneros estrangeros por la interior sin guias, no podia menos de insistir en su propósito de impugnar esta disposicion, reproduciendo los argumentos que habia hecho contra el art. 8º de las bases orgánicas; y añadiendo algunas otras reflexiones. — Para la circulacion entre la línea de aduanas y contra-registros de los géneros estrangeros se exige la guia; esto no se puede ser por otra causa que por

la sospecha de que sean géneros de ilícito comercio: ¿y acaso se destruyen estas sospechas porque los géneros hayan pasado la línea de contra-registros hácia el interior? Si hay razon para exigir la guia en el primer caso, la misma hay para exigirla en el segundo. — El espíritu que anima á las Córtes en este asunto es evitar el contrabando por todos los medios posibles: ¿pues si es tan fácil, como se sabe, que el contrabando salve las líneas de aduanas y contra-registros, porqué se ha de ~~admitir~~ permitir que corra impunemente por el interior? Pero para perseguirlo es necesario el registro, que es una vejacion intolerable: enhorabuena, no haya registro; pero exíjase la guia, y este freno contendrá bastante el contrabando. Sin él no se logrará el objeto que las Córtes se proponen. — Si á cualquier ciudadano que transita de una parte á otra se le exige el pasaporte, ¿porqué no se ha de exigir guia á los géneros, que es un pasaporte para ellos? Delo contrario unos zapatos estrangeros son de mejor condicion que el ciudadano español. Se dice que el pasaporte es una medida de pura policía; pues las guias lo son igualmente, pues por su medio se trata de impedir un delito, cual es la defraudacion de los derechos ó la introduccion de una cosa prohibida, y se trata de evitar el peligro de la peste. — Se pretende que las guias son unas trabas que entorpecen y perjudican mucho al comercio; pero al comercio de buena fé poco daño le hacen. — El orador refirió con este motivo varios hechos para probar que el comercio de América nunca habia estado mas floreciente que cuando se estableció un regimen rigoroso en esta parte; que su aumento fue en la pro-

portion de 1 á 9, y que produjo en pocos años sumas inmensas á favor de los comerciantes de la Península: añadiendo que si despues habia esperimentado decadencia habia sido por las malas disposiciones económicas y políticas de los últimos tiempos, y sin embargo en el año de 1816 se habian esportado para la Habana 60/m toneladas. — Concluyó pidiendo á las Córtes que tomasen en consideracion el buen efecto que producen las guias, y que aunque parece cosa de poca importancia lo es de mucha gravedad y trascendencia; pues solo la inquietud y zozobra con que camina un portador de géneros prohibidos cuando hay necesidad de presentar la guia, es un obstáculo y un freno que se opone al contrabando.

El Sr. Gonzalez Allende contestó que la cuestion estaba reducida á si las guias por lo interior podian contribuir eficazmente á evitar el contrabando, sin causar por otra parte grandes obstáculos y entorpecimientos al comercio. Las comisiones estan persuadidas de que solo con buenos resguardos y otras precauciones en las fronteras y costas que se podrá contener este tráfico; y que las guias en lo interior, ademas de traer poquísimas ventajas para ello, tienen muchos inconvenientes. De nada servirá imponer la obligacion de llevar guia, si el que tenga derecho de exigirla no tiene la facultad de registrar, para ver si los visitadores géneros que se conducen son los mismos que espresa aquella; y asi la guia sin registro de nada sirve. Visitadores

— El orador hizo algunas otras observaciones, manifestando la inutilidad de solas las guias, y las vexaciones y embarazos que causaria el registro; por lo que las comisiones habian adoptado el medio de que la circulacion interior de toda clase de géneros

que no fuesen prohibidos quedase libre.

Declarado el punto suficientemente discutido, y hechas algunas observaciones sobre la redaccion del artículo, que contiene una viciosa construccion gramatical, se aprobó en esta forma:

" La circulacion interior por el reino de todos los frutos y géneros nacionales y estrangeros, á escepcion de los prohibidos, será libre desde la línea de contra-registros sin necesidad de guias. "

Art. 6º La circulacion interior de los frutos y géneros nacionales entre la línea de las aduanas y la de contra-registros, será libre sin necesidad de guias. (Aprob.º)

Art. 7º La circulacion interior entre la línea de aduanas y la de contraregistros, de los frutos y géneros sujetos en su entrada á los derechos de consumo ó del estrangero será libre mientras circulen acompañados con guias. (Aprob.º)

Art. 8º La circulacion interior entre la línea de contraregistros y la de aduanas, de los frutos y efectos ó géneros, cuya esportacion estuviere prohibida ó sujeta al pago de derecho mayor de 4 p. C., será libre mientras que circulen acompañados con certificado de origen de algun ayuntamiento, ó pasaporte de alguna justicia; en cuyos documentos constará el origen ó procedencia, destino, via y tiempo del transporte. (Aprob.º)

Art. 9º No se permitirá la circulacion comercio ni existencia de los frutos y géneros prohibidos fuera de los depósitos de primera clase, y los contraventores estarán sujetos á lo que dispongan las leyes penales del contrabando y de la sanidad. "

El Sr. Zapata preguntó si en este artículo

se hablaba solamente de los géneros que puedan venir en adelante, ó si se comprendian tambien los que hay actualmente existentes en el reino.

El Sr. Oliver contestó, que estas disposiciones eran consecuencias del decreto de 5 de Oct.re de 1820, y no una cosa nueva. Los géneros que se prohibieron en virtud de lo dispuesto por dicho decreto, y se han introducido despues de su publicacion, son de contrabando; pero no se han perseguido como tales los que ó no han sido prohibidos ó se introdujeron antes del citado decreto. Asi es que los fabricantes de sedas de Sevilla han representado á las Córtes pidiendo que se ponga un término á la reesportacion de los géneros de seda estrangeros. El concepto de las comisiones es dar cumplimiento á lo mandado en el año de 20; y cuando se formó aquel decreto no quedaban de los géneros existentes otros prohibidos que las de algodon del estrangero, que lo habian estado siempre y que lo fueron por las Córtes estraordinarias.

El Sr. Zapata replicó, que el artículo no tenia la debida claridad, y que daria ocasion á dudas y á vejaciones. Podrá suceder que á alguno que tenga géneros por los que pagó sus derechos, se le decomisen como de contrabando; esto seria un ataque á la propiedad, pues los adquirió y los posee bajo la salvaguardia de la ley. Para evitar estas dudas debe decirse claramente de qué clase de géneros habla el artículo.

El Sr. Lopez [D. Marcial] apoyó lo que habia dicho el señor preopinante; y pidió que se esplicase en el artículo de qué existencias se habla, y qué se deberá hacer de los géneros prohibi

dos que ya hay existentes en el reino.

El Sr. Conde de Toreno dijo: que el artículo no habla ni puede hablar de las existencias anteriores, y sí solo de la existencia en los depósitos que se establecen en virtud de la presente ley. Los géneros que existen en este momento en el reino no estan ni pueden estar en depósitos, que aun no se hallan establecidos; estarán en los almacenes de los particulares, y como aquí solo se trata de la existencia en los depósitos, es claro que no se habla de ellos, ni de las existencias anteriores en plural. La cuestion sobre la existencia de géneros prohibidos en los depósitos está ya decidida por las Cortes, y á ella hace únicamente relacion este artículo. Sobre las existencias de géneros ya ~~prohibidos~~ introducidos se tomarán las disposiciones que parezcan convenientes; pero aquí solo se trata de la existencia futura en los depósitos.

El Sr. Zapata insistió en que el artículo estaba confuso, lo que podia provenir del mal modo con que está redactado; pues ademas de lo que ya habia manifestado, se notaba una redundancia que no haria sino aumentar la oscuridad de la frase. Esta consiste en decir que no se permitirá la circulacion, comercio ni existencia de los géneros prohibidos; ¿si no pueden entrar cómo han de circular ni existir?

El Sr. Conde de Toreno repuso, que no trataba de defender la correccion del estilo del artículo; pues para dársela si no la tenia, habia una comision; pero que no podia menos de sostener que estaba claro, y que no habia la redundancia que pretendia el Señor preopinante. La circulacion

y la existencia son cosas muy distintas entre sí, y distintas de la introduccion de los géneros prohibidos. Lo que el artículo quiere decir es, que los géneros q.e ya tienen un principio de introduccion, no puedan circular por ninguna parte, ni existir en otra alguna mas que en los depósitos.

El Sr. Banqueri dijo: que la palabra existencia es muy vaga, pues se podrá decir cuando uno tenga puesto un vestido de género prohibido que existe el género, y dárselo por de contrabando.

El Sr. Quintana dijo: que parece como que se permite el comercio de géneros prohibidos en el depósito cuando se dice que no se permitirá fuera de él.

El Sr. Conde de Toreno contestó que se olvida lo que es un depósito en los puertos cuando se hacen semejantes objeciones. El que tiene géneros en uno de estos depósitos sin duda alguna puede venderlos á otro, y asi se hará comercio de estos géneros dentro del depósito. Lo que se prohibe es su internacion, y su salida del depósito sino para reesportarlos. El artículo no tendrá elegancia; pero está bastantemente claro, y no hay falta en su redaccion.

Discutido el punto suficientemente, se aprobó el art. 9.º

Art. 10. "A fin de que el comercio de buena fe logre toda la seguridad y libertad que le conviene, y no sea confundido con el clandestino, podrá cualquier individuo que tenga que circular frutos ó géneros nacionales, pedir á los administradores de aduanas, á los empleados de la Hacienda pública, á los ayuntamientos, ó á las justicias, donde no hubiere aduanas, certificaciones de origen ó de procedencia, ó bien pasa-

porte, segun espresa el art. 8.°, y se les deberán espedir sin detencion ni molestia ni pago alguno, pero con las precauciones convenientes que determinará el Gobierno."

Un señor diputado observó que este artículo envolvia una cierta especie de contradiccion con el art. 5.°, donde se establece que la circulacion interior del reino sea libre sin necesidad de guias. Y como por el artículo en cuestion se dé á entender que puede ser útil y conveniente el proveerse de certificaciones para conducir géneros por lo interior, se debe inferir que no habrá la libertad absoluta que asegura el art. 5.°, no siendo bastante para desvanecer esta presuncion el no obligarse á los comerciantes á que se provean de dicho documento, porque harto se dice con aconsejarles en cierto modo que lo lleven.

Sr. Conde de Toreno: la contradiccion que se supone entre los artículos 5.° y 10 no existe en realidad. El art. 5.° es un artículo constitucional que asegura la libre circulacion interior de los géneros nacionales, y el art. 10 no hace mas que ofrecer al comerciante que los conduce un medio para su resguardo. El valerse de este medio queda enteramente á voluntad del interesado, porque aun en lo interior será siempre preciso tomar algunas precauciones para que no circulen géneros prohibidos. La denuncia de estos tendrá diferentes trámites que los que antes tenia; mas sin embargo la administracion deberá velar sobre si los géneros que conduce un comerciante son de los que la ley prohibe. Este exámen no se le puede impedir, porque si no, el presente decreto seria enteramente inútil, pero cuando el traficante

lleva consigo un certificado de la naturaleza y procedencia de los géneros que conduce; casi no deja lugar á una fundada sospecha, y está mas seguro de no ser inspeccionado. En Inglaterra y en Francia se toman tambien estas precauciones, y el cuidado de la ley se dirige principalmente á que en la administracion no haya abusos contra la libertad individual. Asi que este artículo nada tiene que ver con el art. 5º. Allí se ofrece una entera libertad al traficante, y aquí se le da una garantia mas para ponerle á cubierto de una denuncia infundada, y que no se le incomode.

El Sr. Banqueri dijo: que si por este artículo se creia conducente el que un ciudadano, consultando á su propio beneficio, tuviese la libertad de pedir estas certificaciones, parecia que el estado, consultando la utilidad pública, podria tambien exigir esto mismo que permite; por lo cual el artículo venia á ser en cierto modo defectuoso por no llenar su objeto &c.

El Sr. Oliver contestó: es cierto que la ley aquí no manda nada: solo ofrece precauciones. Las comisiones han querido llevar á tal estremo su cuidado y delicadeza en evitar toda clase de molestias á los ciudadanos, que les ha parecido conveniente ofrecerles el medio mas seguro de conseguirlo. Este ha sido su objeto, sin que tengan ningun empeño en que se apruebe el artículo si se creyese escusado. Pero debe notarse que los certificados de que trata se ordenan ó se exigen como forzosos en Francia, y no es porque se les mire como una traba para el comercio interior. Ahora mismo entre nosotros los que vienen de paises no contagiados, cuidan por su propio interes de proveerse de pasaportes que acrediten el pue-

blo de donde han salido, pues del mismo modo los que conduzcan géneros no prohibidos, podrán hallar conveniente el proveerse de un documento que acredite esto mismo; y la ley en tal caso lo único que dispone es, que las autoridades se lo franqueen sin detencion ni gasto alguno.

Sr. Golfin. No obstante lo que han manifestado los señores de la comision, este artículo pugna directamente con el 5.º, en el cual se manda egecutar lo que la Constitucion previene, á saber: que no haya aduanas en lo interior del reino, y que sea libre la circulacion. Ahora bien, para mí tanto vale la precaucion que se cree conveniente de tomar las certificaciones espresadas en el art. 10, como decir que los ciudadanos pueden ser molestados con el registro ó reconocimiento de sus géneros en lo interior, lo cual es enteramente contrario á lo dispuesto en el art. 5.º con arreglo al artículo constitucional. Los señores de la comision han conocido lo mismo, puesto que el Sr. Gonzalez Allende ha dicho, que existiendo guias no se libertaban los ciudadanos del registro de sus géneros. Si el artículo en cuestion se reduce á un mero consejo, como ha manifestado el Sr. Oliver, parecia que las precauciones convenientes que se dice haya de tomar el Gobierno sobre la espedicion de las certificaciones eran enteramente escusadas; y esta prevencion da á entender que no ha de existir la libertad en el comercio interior tal como la presenta el art. 5.º, de modo que un ciudadano despues de haber sufrido en las fronteras dos registros, todavia tiene que acreditar si lleva ó no géneros prohibidos.

Sr. Conde de Toreno. Precisamente en ningun artículo ha manifestado tanto la comision su prudencia como en el actual. Por una parte el

Sr. Banqueri sosteniendo los intereses de la administracion ha querido que á este artículo se le diese mucha mas latitud; y por otra parte el Sr. Golfin proponiéndose defender la libertad de los ciudadanos ha creido que debe suprimirse. La comision siguiendo un rumbo medio entre estos dos estremos propone una medida capaz de conciliarlos. El Sr. Golfin ha querido dar tal latitud á la libertad de la circulacion interior, que segun su dictamen no podria haber derechos de puertas ni ninguna traba por mas conveniente que pudiese ser á la causa pública. Yo no entiendo así el artículo constitucional. Este entiende por aduana lo que realmente debe entenderse, un punto para admitir ó rechazar los géneros conducidos por el comercio, con la mira de favorecer la industria de la Nacion. Este es su verdadero aspecto, bajo el cual las han considerado las comisiones, es decir, no como un medio de tener en ellas una renta determinada para el Estado, sino como un medio de prosperidad pública, y un medio subalterno entre los muchos que se adoptan para este fin. Desengañémonos que mientras las aduanas no se consideren de este modo, es imposible que la industria pueda prosperar. Podrán traerse todos los principios presentados por un Say y por los mas célebres economistas, pero mientras la práctica general se oponga á ellos, nosotros habremos de conformarnos á esta práctica. Esos principios pudieran tener conveniente aplicacion si las naciones se conformasen con ellos; mas en otro caso, la nacion que los adoptase vendria á ser víctima de las demas. En esta cuestion tan importante para los intereses públicos, mas bien se deben citar hechos que principios.

En España, como dice el Sr. Ustariz, las aduanas se habian considerado tan mal que solo se tenian como un medio de engrosar el erario, y asi se solia cargar mas la salida de los géneros nacionales que no la entrada de los estrangeros. Las naciones vecinas han pensado de otro modo. La Francia desde el tiempo de Colbert empezó á considerar las aduanas como un medio de prosperidad pública: en la revolucion tampoco se apartó de este principio. Napoleon durante su gobierno procuró acomodarlo al sistema continental que se habia propuesto; y Luis XVIII viendo que este sistema continental habia desaparecido aumentó el sistema prohibitivo de una manera asombrosa, porque alli hay hombres que conocen los principios, pero los hay tambien que conocen la práctica, y lo espuesto que es hacer pruebas en asuntos de tanto interes. La Inglaterra en tiempo de la reina Isabel adoptó este medio; lo ha seguido despues y ha llegado á aventajarse á todas las naciones, bien que se hayan ademas reunido allí otras causas políticas, que á una y de consuno han contribuido á eso mismo. Debo citar tambien los Estados-Unidos que siendo el pais mas libre del mundo ha empezado ya á adoptar unas medidas prohibitivas terribles, pues en vista de las que tomaba la Francia con respecto á ellos, han prohibido casi del todo el arribo de los buques franceses á sus puertos, pues á esto equivale el derecho que les han impuesto de 18 duros por tonelada, por manera que un buque de 100 toneladas viene á pagar 10/m francos de derechos. Todas las naciones que han sabido calcular sus intereses, en la duda de privar á los ciudadanos de cier-

No hay necesidad de certificados de origen

las libertades que no echan menos cuando hay una legislacion que sabe evitar los escesos de la administracion, ó de esponerse á los daños que la industria estrangera pudiera causar á la nacional por falta de estas precauciones, han adoptado constantemente el primer medio. Asi que, las comisiones, guiadas por estos principios, y considerando las aduanas no como una renta del Estado, sino como un medio de prosperidad pública, han creido que todo lo que puede contribuir á este objeto, debe ponerse en armonía con el sistema actual de aduanas, y en este sentido proponen las precauciones de que trata el artículo en cuestion; creyendo por lo tanto que debe aprobarse.

El Sr. Sancho dijo: las observaciones del Sr. Conde de Toreno no se han contraido precisamente á la cuestion, porque esta se reduce á si hay ó no contradiccion con el art. 5º; y para mí no tiene duda que la hay, porque los certificados de procedencia que crec convenientes el art. 10 son para el caso unas verdaderas guias; y estas para nada se necesitan, segun el art. 5º El que ahora se discute supone que dichos certificados servirán para dar mayor seguridad, de donde se infiere claramente que sin ellos no habrá toda la seguridad necesaria. Si la circulacion interior no tiene la libertad que parece asegurarla el art. 5º, entonces ni las guias ni los certificados librarán á los comerciantes de sufrir los reconocimientos ó registros, porque siempre será menester hacerlos para asegurarse de que los géneros que conducen son los mismos que resultan de la guia ó certificado; y aun estos documentos, lejos de favorecerles, les perju-

dicarian, obligándoles á acreditar no solo que los géneros no son prohibidos, sino tambien que son los mismos que en aquellos se espresan; en vez de que si no llevasen certificado ni guia les bastaria acreditar que sus géneros no eran de los prohibidos. No se ha satisfecho á la observacion del Sr. Golfin sobre la última parte del artículo, donde se dice que el Gobierno tomará las precauciones convenientes para la espedicion de los certificados, porque aquí lo que se ve es que se amenaza con una cosa que las Cortes no entienden lo que será. ¿Qué precauciones son estas? Si acaso se quiere decir que se haga en el certificado una reseña sumamente prolija de los efectos que ha de comprender, no se concibe que este cuidado deba ser del Gobierno, sino del comerciante ó interesado que los conduce. Es tanto mas de estrañar la espresion del artículo, cuanto que los certificados y precauciones de que trata recaen precisamente sobre los géneros nacionales, cuando por el art. 5.° no solamente estos, si no tambien los estrangeros deben circular libremente por lo interior. Por estas consideraciones me parece que este artículo no debe admitirse; siendo indudable que si el comercio ha de ser libre en lo interior se le deben evitar estas molestias, para lo cual se han tomado ya por las Cortes las disposiciones convenientes en el establecimiento de las aduanas y resguardos, cuyo objeto es asegurar esta misma libertad interior.

Sr. Conde de Toreno. Yo traté de contestar á un señor preopinante que habia suscitado estas cuestiones: no repetiré lo que antes he dicho, pero sí añadiré que para que este artículo tuviese toda la fuerza que se pudiera desear, seria menester concebirlo en los términos que dijo el Sr. Bonguerí, porque realmente el pasaporte ó certificado no dá una

garantía absoluta al conductor para librarle de los efectos de una denuncia; pero cuando no la haya le servirá de suficiente resguardo y podrá prevenirla, porque siempre la falta de un documento semejante puede ser un principio de sospecha. Por lo mismo la comision hubiera deseado sustituir la guia al pasaporte como un medio mas seguro. Si no hubiera fronteras, y si no tuviéramos comunicaciones con los estrangeros, no se necesitarian estas precauciones; pero supongamos que un comerciante conduce géneros de las provincias fronterizas: estos géneros por la sola razon de su procedencia deben hacerse mas sospechosos que no los que desde luego han salido de una provincia interior; y asi puede convenirle al interesado valerse de la garantía que le ofrece este artículo; precaucion que no será tan necesaria para con los géneros que circulan entre las provincias internas. Las precauciones que se dice deberá tomar el Gobierno se dirigen á disminuir las sospechas que pudiera haber de que los géneros fuesen de ilícito comercio, y como aqui se trate de los géneros nacionales, por eso se deja á los interesados la libertad de valerse ó no del medio que se les ofrece, pues con respecto á los géneros estrangeros el Gobierno deberá tomar precauciones muy distintas.

El Sr. Sancho hizo algunas aclaraciones sobre lo mismo que habia dicho anteriormente, contrayéndose á considerar la distinta naturaleza de las guias y de los pasaportes.

El Sr. Oliver dijo á este propósito que una guia no solamente determinaba la procedencia sino que fijaba tambien la ruta, é imponia otras sujeciones que no daba el certificado; y que como en este artículo se trataba solo de géneros

nacionales, las comisiones habian creido que podia auxiliarse á los conductores con los referidos certificados; siendo indudable que aun en lo interior se podia perseguir á los géneros prohibidos sin ofender de ningun modo el artículo constitucional.

El Sr. Golfin observó nuevamente que á pesar de lo espuesto por la comision, estos certificados, ó sus equivalentes pasaportes, contenian las mismas sujeciones que una guia, pues debian espresar la procedencia, destino, via y tiempo del transporte segun lo dispuesto en el art. 8.°, al cual se refiere el que se discute.

Sr. Salvador. Despues de aprobado por las Cortes el art. 9.°, lo que se dice en el 10 parece muy consiguiente. Por aquel no se permite la circulacion en lo interior de los géneros prohibidos: pues ahora bien, supongamos que un comerciante trae de Cataluña medias de algodon que pueden confundirse con las inglesas, como sucede efectivamente: si se le denunciase, acreditaria con el certificado la procedencia del género, y prevendria las sospechas de que las medias fuesen inglesas, y las molestias que en este caso se le podrian seguir. ¿Por qué pues no se le ha de facilitar un medio tan sencillo para llevar su género por donde quiera? En Inglaterra todo Ingles puede viajar sin pasaporte, pero si alguno quiere sacarlo, no se le impide. En este caso sucede lo mismo, el comerciante que quiere sacar certificado lo saca, pero á ninguno se le obliga á ello; la obligacion únicamente recae sobre las justicias á quienes se les manda que lo den pronto, y de valde: si al interesado le llega á ser útil, buen provecho le haga, y si no, nada habrá perdido.

Sr. Vadillo; estoy de acuerdo con el Sr. Conde de Toreno sobre que estas materias se han de decidir mas bien por los hechos que por los principios; pero creo que los hechos prueban en el caso actual lo contrario de lo que dicen las comisiones. La imposicion que los Estados-Unidos cargan sobre los buques franceses, prueba la proteccion que quieren dar á su propio comercio; y asi es que si los mismos géneros son conducidos en buques americanos, no sufren el mismo recargo que los buques franceses. Yo no sé si nosotros ~~podríamos~~ podríamos sostener iguales medidas. pero de todos modos esta no es la cuestion. Se trata de la conveniencia ó utilidad del artículo, y creo que deberia suspenderse hasta que se presente el otro decreto, del cual este es una parte. La razon es clara; todos los señores que han impugnado el artículo se fundan en que no se sabe qué preferencia se ha de dar á los que llevan guias respecto de los que no las llevan. Cuando se trate de esto, entonces se podrá graduar la importancia del artículo en cuestion.

NB.

La comision se convino en que se suspendiese la discusion del art. 10, y quedó suspendida.

Art. 11. "Se encarga al Gobierno que á consecuencia de estas disposiciones y de lo que las diputaciones provinciales, gefes políticos, intendentes y consulados han propuesto y propongan, y de lo que la Junta especial de Aranceles y director general de Aduanas informen sobre esta importante materia, á la mayor brevedad posible propongan á las Córtes:

1.º el establecimiento de aduanas y depósitos acomodados por sus distintas clases á los fines

útiles de su creacion.

2º Todas las medidas que crea conducentes para arreglar definitivamente el régimen mejor para la circulacion y comercio interior, que concilie la seguridad y libertad útil al de buena fé, con la proteccion que justamente reclaman nuestra agricultura é industria, con la conservacion y fomento de las rentas del estado y con las precauciones sanitarias."

Aprobado.

Art. 12. "Entretanto que se cumpla lo dispuesto en el anterior artículo, se autoriza al Gobierno 1º para la resolucion de la dudas que puedan ofrecer los aranceles por equivocaciones ó omisiones no advertidas, que ocurran y embaracen el buen efecto que las Cortes se proponen, y que manifiesta el espíritu de sus disposiciones.

2º Para la provisional variacion, supresion ó nueva habilitacion de algunas aduanas donde convenga, segun las solicitudes é informes presentados al Gobierno, consultando siempre el fomento de nuestro comercio, y la seguridad de los ingresos del erario nacional."

Aprobado.

(Sesion del dia 3 de Novre de 1821.)

Se leyó un proyecto de decreto de las comisiones de Hacienda y Comercio, relativo, como los anteriores, á la rectificacion del sistema general de aduanas y aranceles. — Se mandó quedase sobre la mesa para instruccion de los señores diputados; manifestando el señor Presidente que señalaria dia para su discusion.

Se procedió á la discusion del dictamen de las comisiones de Hacienda y Comercio sobre las reclamaciones y perjuicios de los comerciantes que, á virtud del art. 11 de las bases orgánicas para la formacion de aranceles de aduanas, se hallan impedidos de esportar sin nuevo pago de derechos los géneros estrangeros lícitamente introducidos antes del establecimiento del sistema general de aduanas aprobado por las Córtes en 5 de Octubre de 1820.

Art. 1.º "Todos los géneros estrangeros que eran de lícito comercio antes del establecimiento del nuevo sistema general de aduanas, aprobado por las Córtes en 5 de Octre de 1820, y á dicha época se hallaban introducidos en los puertos de la Península, podrán estraerse para donde quieran los dueños pagando ~~como lo proponen el administrador y visitas de la aduana de Cádiz~~, el derecho de siete por ciento."

El Sr. ~~Olavarria~~ Sancho dijo, que le parecia escesivo el derecho de 7 p. C. Si el objeto es que se estraigan estos géneros para fomentar asi nuestra industria, debe facilitarse su salida; pero muy al contrario, se le pone un embarazo con un derecho tan subido. ¿Donde han de ir estos géneros que se puedan vender cómodamente, si despues de pagados los fletes sufren sobre los derechos que han satisfecho un recargo tan considerable? Es menester confesar que este 7 p. C. está fuera de tono.

Los Sres. Rivera, Flores Estrada y Murfi apoyaron el dictamen de la comision, manifestando que aunque este derecho pareciese cre-

cido no se hacia injusticia á los tenedores de estos géneros; y que siempre tienen muchas ventajas para esportarlos á ultramar sobre los estrangeros, que tienen que pagar un derecho de 25 p. C.

Discutido el punto suficientemente se aprobó el artículo.

Art. 2º A fin de evitar fraudes, los tenedores de tales géneros presentarán en las aduanas respectivas dentro del término preciso de 30 dias, contados desde la publicación de este decreto en cada punto de la Monarquia, relaciones ó manifiestos de las existencias que tuviesen, con espresion de las fechas y buques en que se hubieren introducido durante el año anterior al establecimiento del referido nuevo sistema." = Aprobado.

Art. 3º Estas notas se cotejarán con los registros de los mencionados buques, y calificada por los administradores de las aduanas la legitimidad de las introducciones, se pasarán con esta circunstancia las relaciones ó manifiestos á los Consulados territoriales ó á sus diputaciones en los puertos de la demarcacion, para que examinando por la buena fé de sus ministros el mérito de dichas diligencias, y esponiendo acerca de ellas lo que tengan por conveniente, se remita todo al intendente de la provincia, ó á sus subdelegados de los puertos para la declaracion definitiva." = Aprobado.

Art. 4º Como puede suceder que alguna parte de las existencias de géneros hubiese sido tambien legalmente introducida aun antes del año que se prefija en el art. 2º, y cuyos dueños tengan el mismo justo título para dis-

poner de ella, quedarán los intendentes facultados para habilitarla igualmente á su esportacion, precediendo la justificacion y formalidades que se exigen respecto de los géneros introducidos en el año señalado. — Aprobado.

Art. 5º Idéntico medio se observará en cuanto á las esistencias de la misma clase que hubiere en los puertos de los dominios españoles de América y Asia. — Aprobado.

Art. 6º [Propuesto nuevamente por la comisión:] "En los registros de los géneros estrangeros que hayan de estraerse para ultramar, conforme al art. 1º, deberán espresarse que corresponden á este permiso; á fin de que á su introduccion en los puertos de ultramar se cobren por las aduanas los derechos establecidos antes de regir el nuevo sistema de aranceles decretado en 5. de Octre. de 1820. — Aprobado.

(Sesion de . . de Novre. de 1821.)

Se pasó á discusion el dictamen de las comisiones de Hacienda y de Comercio reunidas, en que se proponia que se prohibiese la introduccion del cáñamo y lino estrangero bajo las disposiciones siguientes:

1ª Que se prohiba la entrada de cáñamos estrangeros en rama rastrillados y sin rastrillar, pero sea libre su admision en llegando á valer los cáñamos nacionales en los puertos de mar de la Península é islas adyacentes 75 rs. cada arroba, con tal que sea limpio de aristas, estopas ó sacas, en cuyo caso se cobrará el derecho de 30 p. C. sobre los avalúos del arancel general."

El Sr. Lopez [D. Marcial:] dijo: yo no me opongo á la prohibicion, solo me opongo á la última parte del art. 1º; es decir, á ese permiso que

se da para introducir los cañamos estrangeros cuando llegue el precio á 75 rs., pudiera tenerse por adoptado el principio de que en España se hubiesen solo de alzar las prohibiciones de aquellos géneros que en mucho tiempo no se pudiesen elaborar en nuestras fábricas, para no dejar abierta la puerta con modificaciones mas ó menos amplias á una multitud de introducciones fraudulentas que arruinasen nuestra agricultura é industria. Las Córtes en tales casos siempre se han decidido por la prohibicion absoluta, y las razones que sobre el particular espuso en otra ocasion el Sr. Cuesta con la solidez que acostumbra, parece no dejaban lugar á la menor duda. Pero las comisiones se han apartado aqui de este principio. Yo he suscrito á la prohibicion absoluta, porque sin ella estoy bien convencido de que nunca llegaremos á ser artistas industriosos. Aqui de lo que se trata es del cañamo y del lino, frutos indígenas, frutos que se dan con estraordinaria abundancia en casi todas nuestras provincias; pues, ¿por qué razon hemos de dar lugar á que haya de resentirse nuestra agricultura en esta produccion tan interesante? No debemos olvidar lo que sucedió en Galicia por la introduccion de los linos de Rusia, que arruinaron el cultivo de los del pais, y que ademas de la agricultura vinieron á arruinar tambien la fábrica de este género de industria. Si yo supiera que con los linos y cañamos estrangeros se podia mejorar la manufactura de los objetos que podemos necesitar en este ramo, no me opondria á su introduccion; pero cuando las Córtes han visto por las muestras que se les han remitido, que nuestros linos y cañamos son de la mejor calidad, y susceptibles de la manufactura mas perfecta, ¿por

NB.

qué hemos de arruinar nuestras producciones para alentar las estrangeras.¿

Que digan los señores marinos si nuestras lonas no son de las mas perfectas, y sino salen á un precio mas barato que las del estrangero. Pues ahora bien, si esto es cierto, y si tambien lo es que nuestras fábricas de cáñamo empiezan ahora á plantearse de nuevo y á levantarse sobre las ruinas, en que yacian por efecto de una mala legislacion, ¿ habremos de abandonarlas cuando mas necesitan de proteccion y auxilio? ¿ Habremos de dejarlas espuestas á que vengan otros á destruirlas por mil medios que nosotros no tenemos ? Si la industria española ha de ser fomentada, la prohibicion absoluta es necesaria en el dia; en la inteligencia de que ningun daño puede producir, y sí puede ocasionar infinitos beneficios. Nuestra cosecha en estos ramos es de una estrema abundancia, y siempre suficiente para nuestras fábricas; por lo cual suplico á las Cortes se sirvan decretar la prohibicion absoluta, lo uno por la utilidad que asi lo exige, y lo otro porque seamos consiguientes en nuestros principios. De lo contrario un permiso, aun con las restricciones que se proponen, daria lugar talvez á introducciones fraudulentas como las que ya se han esperimentado en Galicia en otro tiempo, y se seguirian los gravísimos males de que antes hice mencion.

!!

Sr. Conde de Toreno. La comision hasta cierto punto abunda mucho en la opinion del señor preopinante. Cree que este sistema que ha adoptado, ó llámese sistema prohibitivo, podrá ser la base de nuestra prosperidad, porque cree que de este modo se aumentará el trabajo interior, y con él nuestros recursos y nuestros medios de prospe-

~~vidad~~ rar. Asi es que siempre ha propuesto la prohibicion absoluta respecto de aquellos géneros de que nuestras fábricas pueden surtirnos, y la hubiera adoptado tambien con respecto al cáñamo y lino si estos dos artículos se hallasen en aquel caso. Verdad es que la introduccion del cáñamo estuvo absolutamente prohibida hasta el año 14; pero desde entonces nuestras fábricas empezaron á decaer, y en virtud de esto y de las representaciones que se hicieron sobre el particular, las comisiones trataron de renovar dicha prohibicion absoluta; mas habiendo oido á los mismos cultivadores de estos géneros, han creido que la prohibicion mientras el precio no llegue á la cantidad que se propone, al mismo tiempo que equivale á una prohibicion absoluta, ocurre tambien á otros inconvenientes, porque pudiera suceder que el cáñamo llegase á faltar, ó tener un precio muy desproporcionado. Cuando llegue al que señala la comision, ya la entrada del género estrangero, lejos de perjudicar á nuestra agricultura é industria, contribuiria á sostenerlas. Las comisiones saben muy bien que nuestros cáñamos son acaso los mejores del mundo, y que semejantes á la seda no tienen la dureza de los de Rusia, y creen por lo mismo que los cables que se hagan con ellos serán preferibles á cualesquiera otros; pero por esto mismo han fijado un precio que por sí solo aleja la concurrencia de los cañamos estrangeros, sin adoptar tampoco una prohibicion absoluta que talvez nos pusiese en el caso de tener que carecer de un ramo tan necesario. En cuanto á los linos, las comisiones se han enterado bien de los perjuicios que ocasionó la introduccion de los de Rusia. Galicia produce antes la cantidad necesaria de este género para mantener sus manufacturas que no

NB.

NB. Rusia.

eran unas fábricas en grande, sino el producto del trabajo de las gentes del campo, pero habiéndose permitido la introduccion de los linos de Rusia, llegó una cantidad inmenso de ellos, y dándolos al fiado, los fabricantes los prefirieron á los del pais; de donde resultó la ruina de los mismos fabricantes, porque vencidos los plazos se vieron egecutados para el pago de sus deudas y despues no tuvieron en que ocuparse. Las comisiones con atencion á todos estos inconvenientes han creido que deben adoptarse las medidas que proponen en su dictamen.

El Sr. Calveri fue de parecer de que la prohibicion de la ley debia ser absoluta, y que si llegase el caso de una necesidad extraordinaria se pudiese permitir la entrada por una disposicion particular, y mas no habiendo que temer el que nos falten los cáñamos y linos suficientes para las necesidades de nuestra marina mercante militar.

El Sr. Rovira dijo: Las comisiones han tenido en consideracion tres puntos capitales en este asunto, la agricultura, las fábricas y la marina nacional. Estas son las tres bases cuyos intereses han tratado de conciliar. Para ello han establecido un Maximum del mismo modo que las Córtes lo hicieron para permitir ó prohibir la introduccion y salida de los granos. Las comisiones han seguido este egemplo, y han creido que tenia una aplicacion exacta en el caso actual. No se duda de la escelencia de nuestros cáñamos y linos, pero se ha creido que si una vez llegasen á escasear, las fábricas se resentirian y serian las primeras á esperimentar los daños

de una prohibicion absoluta. No hay duda que hasta el año 14 ellas surtieron de estos efectos á la marina, pero entonces estaban en su mayor auge, y ahora se hallan en gran decadencia. Es menester considerar que si faltasen estas materias las fábricas quedarian paradas, y la prohibicion absoluta obligaria á enviar comisionados al Norte para procurar el cáñamo con un gasto exorbitante; y seria tambien menester convocar á Córtes extraordinarias, ó si no retardar el pedido del cáñamo, de lo cual pudieran resultar perjuicios incalculables. Al contrario, con las medidas que propone la comision se concilian los intereses de las fábricas, porque si un fabricante necesitase que las Córtes le concediesen el premio de traer cáñamos de fuera, se veria precisado á tener mientras tanto parados sus obreros, de donde resultaria el menoscabo de las fábricas, que forzosamente habia de refluir en daño de la agricultura. Estas sencillas reflexiones hacen ver que el Maximum que señalan las comisiones es el medio mas conducente para conciliar los intereses de la agricultura, las fábricas y el comercio.

El Sr. Diaz del Moral dijo: habia pensado no tomar parte en esta discusion, porque no se atribuyera el interes que regularmente se deduciá de mis observaciones á un espíritu dañoso de provincialismo, que seguramente es incompatible, y que altamente reprueho, con el caracter y principios que debe tener un representante español, y porque la comision alega en su dictámen

razones tan poderosas y argumentos tan convincentes, que persuaden hasta al menos práctico en la materia, como á mí me sucede, de la necesidad en que se hallan las Córtes de prohibir absolutamente la introduccion de cáñamos estrangeros, por la conveniencia y utilidad que de esta prohibicion ha de reportar la clase agricultora de nuestra nacion aun en el estado de ruina y decadencia á que la han reducido circunstancias de triste recuerdo. Los Sres. Toreno y Rovira han manifestado los principios mas luminosos y las razones mas terminantes sobre la precision en que nos hallamos de acceder á la prohibicion propuesta, de suerte que nos hallamos fuera de toda duda en cuanto á la utilidad de esta medida, que casi me parece aceptada á unanimidad; no asi la última parte del dictamen de la comision, en que se propone que tendrá lugar la importacion estrangera, cuando el precio de los cáñamos llegue á 75 rs. vn. en los puertos de la Península. El Sr. D. Marcial Lopez ha hecho algunas reflexiones; y yo añadiré otras para probar que si esta condicion subsiste, la prohibicion es solo nominal, y los estrangeros introducirán sus cáñamos como hasta ahora. Es menester tener un conocimiento particular de la especie de cultivo de este fruto precioso, y de los crecidos gastos que trae consigo para convencerse de que si el precio máximo en los puertos es á 75 rs. [que es decir á 50 en los paises que lo producen, porque los portes, derechos, almacenage y comision absorberán á lo menos la diferencia]

nada han adelantado los cosecheros de cáñamo. No sé lo que habrá sobre esto en las provincias de Aragon, Cataluña, Valencia y demas donde se cria, pero en cuanto á Granada, que es la principal cosecha de su fértil y hermosa vega, puedo decir que será arruinado el labrador que en un año regular venda este fruto al pie de su labranza, á menos de 60 reales. Dicha vega desde el puente de Genil, hasta el término del Achar, consta de 250,000 marjales ó arpentos de tierra de regadío, que pueden regularse en 40,000 fanegas de la misma clase, sembraderas de hidazas al menos dos veces cada tres años, pero á mucha costa y con necesidad de invertir un crecido capital. Este fruto enfria la tierra y la esquilma mucho, y es menester por lo mismo beneficiarla y calentarla á fuerza de estiercol, de que hay escasez, y por consiguiente está caro. Asi es que un marjal por el que se paga de arrendamiento dos Duros á lo menos, necesita 2 de beneficio, y 6 hasta sacar el fruto, ademas del capital que un labrador debe invertir en esta especie de cultivo, que suele ser el valor de la mitad de la tierra.

El producto por un quinquenio puede regularse en 5 arrobas, año bueno con mediano y malo: si se venden á 60 rs. quedan al labrador tres duros por toda utilidad; pero si baja de aquel valor, todo es pérdida, y ademas de no producirle cosa alguna su trabajo y fatigas, nada saca del gran capital que tiene invertido. Asi es que una gran parte de cosecheros de esta especie han sido arruinados, porque ese malhadado decreto, de que ha hecho mencion el Sr. Conde de Toreno, permitiendo la libre introduccion de cáñamos en rama,

les obligó á dejar de sembrar, siendo lo peor que como sus tierras eran ya inútiles para este especie de cultivo, no encontraron quien se las tomase aun con rebajas considerables. De esto se evidencia, que si el precio máximo en los puertos es á 75 rs., el labrador nada ha adelantado, y seguirá arruinado como hasta aquí. Los temores del Sr. Rovira están muy lejos de realizarse: ¡ojalá no fuese así! pues seria señal de que nuestras marinas militar y mercante habian tomado de repente un incremento tan considerable, que era preciso reunir las Córtes á toda priesa para poner término á esta prohibicion. Granada y las demas provincias que producen cáñamos, proveerán ahora y en muchos años las necesidades de ambas marinas: y si por fortuna se verificase lo que recela el Sr. Rovira, las Córtes se convocan y reunen en poco tiempo, y aun si la urgencia no da lugar á esta dilacion, los gobiernos tienen siempre arbitrios para que desaparezca cualquiera contingencia funesta á nuestra seguridad. Por todas estas consideraciones ruego al Congreso acceda á la prohibicion que se le propone sin condicion alguna.

Sr. Oliver. Se trata de una materia primera; materia que ademas del surtido que presta á la marina, se aplica tambien á manufacturas ordinarias y groseras de telas, cordage &c. y que por consiguiente ocupa muchísimas gentes pobres. La comision ha deseado que de ninguna manera se dejase sin trabajo á estas clases productivas, y ha procurado para ello que el tránsito de la permision á la prohibicion fuese de modo que pudiesen subsistir las varias

clases que viven de las labores del cáñamo. A pesar de esto ha oido con sumo placer las observaciones que se han hecho en el Congreso, y yo mismo estoy convencido de que aunque el cáñamo estrangero llegase á valer mas que el nacional, se venderia con preferencia al del pais por lo que la preocupacion influye en estos casos, y mas principalmente porque tratarian de darlo al fiado como sucedió con los linos de Rusia. Pero la comision previendo estos inconvenientes, le ha impuesto ademas del Maximum el recargo de un derecho que á su parecer asegura el fin que se propone de que no puedan nunca llegar á perjudicar á nuestra agricultura é industria.

Sr. Torre Marin. Yo me opongo á este dictamen, porque el precio de 75 rs. no es un precio alto. En América se vendió el cáñamo hace dos años á 90 rs. la arroba, y poco antes se habia vendido á 100; por consiguiente fijarle el Maximum en 75 rs., seria lo mismo que destruir la produccion de este ramo. El cáñamo de las provincias interiores debe salir todavia mucho mas caro por la dificultad de las comunicaciones hasta ponerlo en los puertos. Por todo lo cual, y porque los señores de la comision segun manifiestan en su dictamen solo han tenido por norma el precio de algun punto en la Península, el cual no puede decidir del que al mismo tiempo tendria en otros muchos, opino, ó que la prohibicion debe ser absoluta, ó cuando menos señalarse el Maximum de 90 reales.

Sr. Traver. No puedo menos de apoyar

todo lo que se ha dicho en contra del dictamen. Los datos que ha presentado el Sr. Torre Marin manifiestan que el precio de 75 rs. es muy bajo, y no evita los males que se quieren apartar con la prohibicion. En mi provincia, que es litoral, la cosecha del cáñamo es una de las principales, sin embargo el precio regular es el que cita la comision. No se trate de temores: cuando la marina se hallaba en el estado mas floreciente en tiempo del Sr. D. Carlos III., la prohibicion era absoluta, y nunca faltó cáñamo. No se puede calcular lo que produce la vega de Castellon de la Plana. El Sr. Diaz del Moral ha dicho muy bien que este es un ramo de agricultura que necesita grandes capitales, y si no le sostiene y fomenta con una prohibicion absoluta, nadie emprenderá su cultivo, y será menester renunciar á estos productos. ¿Ni cómo pudieran de otra suerte indemnizarse los labradores de las pérdidas de una mala cosecha, que suele ser muy frecuente, despues de tener invertido su capital por tanto tiempo? Por consiguiente el precio de 75 rs. que se señala no satisface á los gastos que ocasiona este cultivo, ni puede darle el impulso que necesita para volver al estado de prosperidad que antes tuvo, y que tanto interesa restablecer.

El Sr. Murfi entre otras cosas, dijo: que las comisiones se habian visto muy embarazadas para conciliar el fomento de las fábricas con el de la agricultura, y que para fijar el Maximum habian tenido presente una certificacion de los precios á que se habia vendido en Cádiz el cáñamo estrangero en el quinquenio que

corrió desde 814 á 819, aumentando sobre el precio medio que resultaba un 50 p. C. Pidió que se leyese el dictámen del Gobierno, que habia consultado á sugetos inteligentes y prácticos, asi como tambien las comisiones habian tenido presentes las esposiciones de varios cuerpos, y la que habia hecho verbalmente un comisionado de la provincia de Granada.

El Sr. Torre Marin observó que el precio que habia servido de norma á las comisiones para fijar el Maximum, era el que habia tenido el cáñamo estrangero, muy diferente del que al mismo tiempo tendria el nacional, que era el que debia servir de regla, puesto que se trataba de su fomento.

El Sr. Diaz del Moral dijo; que el comisionado de Granada, que habia venido á esta Córte, era un sugeto muy apreciable por todas razones; pero que no era un labrador de la Vega de Granada, sino un fabricante de lonas de aquella ciudad; y aunque no dudaba de la rectitud de sus informes, sin embargo su interes personal no debia ser el de los labradores, sino el de su fábrica.

El Sr. Conde de Toreno contestó: que el comisionado de Granada habia mostrado á la comision tal desprendimiento de sus intereses y un celo tan apreciable por el de aquellos pueblos, que habia sostenido la prohibicion absoluta hasta que las comisiones le hicieron ver las fundadas razones que habia para modificarla en los términos que han propuesto.

El Sr. Gonzalez Allende, apoyando el dictámen de las comisiones, leyó las esposiciones de la diputacion provincial de Cádiz, ayuntamiento de Bilbao, y otras varias corporaciones que no opinaban por la prohibicion absoluta. — Se leyó tambien el certificado de Cádiz que habia servido

de norma á las comisiones para el arreglo del Maximum.

El Sr. Sancho dijo: este documento que se acaba de leer me convence de que el dictamen de las comisiones no tiene todo el fundamento necesario, porque segun él, el precio del cáñamo estrangero fue de 12 hasta 18 pesos quintal; es decir, que salia á 4 pesos á bordo. Fuera de que en la misma época el Sr. Torre Marin nos ha asegurado, y merece tanta fé como el documento de Cádiz, que en Málaga se vendió el cáñamo nacional á 100 rs. Asi que, aun cuando se añada un 25 p. C. al precio ordinario del estrangero, todavia sale mas barato que el nacional.

El egemplo que se ha citado relativamente al trigo, para cuya importacion y esportacion señalaron las Córtes un Maximum, no es adaptable á este caso, porque aquel es un artículo absolutamente necesario para la subsistencia del hombre; es un artículo de escepcion, un artículo de privilegio. No sucede lo mismo con el cáñamo, y asi opino, ó que la prohibicion debe ser absoluta, ó sino fijarse un Maximum mucho mas alto.

Sr. Alamar. Todas las providencias que son estremas pueden producir efectos contrarios á los que por ella se desean. Yo creo que si se prohibe absolutamente el cáñamo estrangero, ó si se aumenta estraordinariamente el Maximum que la comision ha señalado, en los buques españoles no se volverá á ver una vela fabricada en la nacion; porque las comprarán en el primer puerto estrangero adonde arriben. El Sr. Sancho no ha contado en su cálculo con el aumento de los derechos que al desembarcar tenia que pagar el cáñamo vendido á bordo á 40 ó 60 rs. la arroba.

Ademas de la prohibicion absoluta resul-

tarian gravísimos perjuicios para los fabricantes de cáñamo, y para la marina y demas consumidores. Es menester que estos compren á los fabricantes á un precio tal que pueda equivaler al precio estrangero, porque sino irian á buscar el género fuera de España, cosa que á la marina no le es nada difícil.

Se tuvo el asunto por suficientemente discutido en su totalidad: y habiéndose leido la primera disposicion quedó aprobada con la modificacion de fijarse en 90 rs. el Maximum que antes era 75 rs.

2ª "Que asimismo se prohiba la introduccion de lonas, lonetas y brines estrangeros, permitiéndose su entrada en llegando á valer en los mismos puertos 22 pesos fuertes cada pieza, pagando el derecho de 5 p. C. sobre dichos avaluos."

El Sr. Lopez (D. Marcial) dijo: Si nosotros permitimos que las cosas manufacturadas entren de fuera, poco fomento daremos á nuestras fábricas. Y luego ¿de qué se trata aquí? De lona. ¿Es posible que no la tengamos nosotros? La tenemos y tan buena como la estrangera. Las Cortes han visto la de Granada y seguramente es tan buena como la mejor de Europa. Deben pues considerar que teniendo nosotros este género, permitir su introduccion con tales ó cuales restricciones, es abrir la puerta para mil introducciones fraudulentas.

Ademas, señor, debemos ser consiguientes. Si hay una multitud de artículos que nunca se trabajarán en España, y sin embargo se han prohibido, ¿por qué hemos de permitir la entrada de una produccion que se coge en todos

los pueblos de la Península? ¿Es posible que cuando se trata de una materia tan tosca que todo el mundo tiene entre las manos, hemos de consentir que se nos traiga de fuera? Considéren las Córtes que la prohibicion favorece á dos clases muy principales: á la agricultura en la produccion del género, y á los fabricantes en su trabajo é industria, &c.

Se suspendió la discusion hasta mañana.

(Sesion del dia 10 de Noviembre de 1821.
Siguió discutiéndose la 2.da disposicion.)

El Sr. Oliver tomó la palabra para manifestar que las comisiones estaban bien penetradas de que el consumo de lonas españolas no seria muy grande; pues era menester conocer que la aplicacion de este género es muy distinta de la de otros efectos, y que solo la consumen los navieros ó marineros pudiendo muy bien proveerse de él en puertos estrangeros. De aquí dedujo que no podia compararse en manera alguna este artículo con otros de un uso muy comun, como los algodones &c; por lo cual las comisiones conocieron que no podian hacer otra cosa que establecer, ademas del derecho máximo, otro sobre el avalúo de este género; con lo cual se asegura el objeto que las Córtes se han propuesto de fomentar nuestra agricultura y nuestra industria.

El Sr. Lallave ~~dijo~~ (D. Pablo) dijo, que no debia aprobarse este artículo si no se le hiciese alguna cláusula respecto de los buques que en la legislatura pasada se mandaron construir, con la advertencia de que se surtiesen de las lonas nacionales; y que le movia á hacer esta observacion

el haber sabido que el Gobierno habia comprado varios buques, los cuales necesitarian velamen, pareciéndole regular se proveyesen de las fábricas nacionales.

El Sr. Sancho dijo, que en su opinion este artículo no debia aprobarse en los términos en que se halla. — Habiendo pedido al señor secretario que leyese las notas de los precios á que se hallaban estos géneros del estrangero en los puertos nacionales: el señor secretario Medrano leyó una nota, por la que se veia que estaba de 22 á 24 pesos fuertes la pieza de lona y sin compradores. — Volvió á tomar la palabra el Sr. Sancho diciendo, que la advertencia que trae esta nota de que las lonas no tienen compradores, queria decir que hay efectos, pero que no hay quien consuma; y que de consiguiente la prohibicion que ponen las comisiones, es imaginaria, porque el Maximum es casi igual al precio ordinario de esos efectos. — Hizo tambien algunas observaciones sobre lo que se habia dicho ayer, de que en vista de ser las lonas estrangeras mas baratas, todos los barcos se proveerian de estos artículos en los puertos estrangeros; lo que en su opinion nada importaba, con tal que se prohibiese enteramente la entrada de lonas estrangeras, porque haciéndose asi bajarian los precios de las nacionales, conforme se fuese aumentando el consumo de ellas. — Concluyó manifestando que no se estendia mas por ser materia en que no estaba versado; pero que sin embargo no podia menos de conocer que el artículo no debia aprobarse en es-

NB.

los términos.

El Sr. Rovira hizo algunas observaciones, manifestando que las comisiones habian creido conveniente no prohibir absolutamente la entrada de estos géneros, y solamente adoptar un sistema medio, casi prohibitivo, para conciliar de este modo el interes de la marina mercante con el de la agricultura y de la industria. — Es cierto que las fábricas de lonas estaban antes en otro pie, pero era porque surtian á los bagues de guerra; y aunque ahora convenga fomentarlas no ha de ser sacrificando á la marina mercante y á la que se emplea en la pesca, las que producen mayores riquezas y mas utilidad á la Nacion que todas las lonas. Por lo mismo las comisiones han creido que debian guardar un justo equilibrio entre la agricultura, la industria y la marinería, para que todas pusiesen prosperar á la par, evitando el que el interes de la una destruyese á las demas.

El Sr. Sanchez Salvador impugnó la última parte del artículo, pareciéndole corto el derecho de 5 p. C. Los almacenes de Cádiz han estado siempre inundados de lonas y lonetas de Rusia; y ahora sucederá lo mismo, cuando llegue el caso de permitirse su introduccion, sino se pone un derecho mas crecido. El que se carga, aunque aparece de un 5 p. C., será en realidad de un uno; pues se sabe la gran defraudacion de derechos que se hace por todas partes. Antes de prohibirse la introduccion de trigos, tenia cada fanega 30 rs. de derechos, y sin embargo se vendió en algunos puertos á 32 rs. De aquí puede inferirse el fraude que se haria en el pago de estos derechos; y debiendo suponer que estos abusos continuarán por mucho tiempo, pues los hombres son

NB. los mismos aunque se haya restablecido la Constitucion, si estas lonas han de pagar un derecho como quieren las comisiones, es menester que se suba el que proponen.

El Sr. Alaman apoyó el artículo, impugnando los argumentos hechos por el Sr. Sancho; los que dijo estaban fundados en dos hechos que su señoría no habia mostrado de una manera clara y comprensible.

Discutido el punto suficientemente, y habiéndose votado por partes el artículo, se aprobaron las dos primeras, que decian: "que asimismo se prohiba la introduccion de lonas, lonetas y brines estrangeros, permitiéndose su entrada en llegando á valer en los mismos puertos 24 pesos fuertes cada pieza." — En cuanto á la 3ª que decia:

"pagando el derecho de 5 p. C. sobre este avalúo"

algunos señores diputados pidieron que se dijese

"sobre el avalúo"

otros: "sobre el precio corriente"; y por último se aprobó esta última parte diciéndose simplemente "pagando el derecho de 5 por 100."

3ª Que luego que los precios de los efectos de que tratan los dos artículos precedentes bajen de los límites espresados, se dé á los introductores, á discrecion del Gobierno, el tiempo necesario para hacer las importaciones de las remesas pendientes, segun las distancias de donde procedan los efectos.

El Sr. Sancho dijo que deseaba saber á punto fijo cuales eran las facultades que se daban al Gobierno, pues si son tan ilimitadas como se puede inferir del artículo, podria inutilizarse el efecto de

de las prohibiciones que ya se han decretado.

El Sr. Murfi dió algunas esplicaciones sobre el artículo, manifestando que como no se podia dar una regla general sobre estas importaciones; ni de consiguiente señalar un plazo fijo para todas; las comisiones habian creido que el único medio de conciliar el efecto de esta prohibicion con la necesidad que habria algunas veces de estos efectos, era dejar á la prudencia del Gobierno el señalamiento de estos plazos segun las circunstancias.

El Sr. Lopez (D. Marcial) dijo que el comercio especulaba en todo; y que si no se tomaban las precauciones debidas para que no se abusase de las disposiciones que se daban solo para proteger la buena fé, se destruiria el efecto de las prohibiciones. La ley prohibitiva de la introduccion de trigos ha sido casi infructuosa, porque se tuvo al principio alguna blandura con los especuladores en este artículo. Lo mismo sucederá ahora con esta prohibicion si se aprueba la indefinida facultad que proponen las comisiones se dé al Gobierno. Las exigencias que puede haber de lonas deben ser muy cortas, atendido el estado de nuestra marina; y asi cuando llegue el caso de necesitarse la estrangera debe fijarse un plazo moderado para su importacion; y no puede fijarse en esta materia de la buena fé de los especuladores.

El Sr. Yandiola dijo: que cuando las Córtes habian decretado alguna prohibicion, habian tenido siempre gran cuidado de no perjudicar en lo mas mínimo el derecho de propiedad, y que asi se habia hecho cuando se estancó el tabaco &c. Es menester, pues, que en cualquiera variacion que se haya de hacer en materia de prohibiciones se atienda á este derecho sagrado: y por este principio

las comisiones han propuesto una cosa justa y oportuna, pues solo el Gobierno puede reunir los datos necesarios para fijar los plazos á la importacion de las lonas estrangeras, cuando se haga de hacer. Si no se señalas en unos términos proporcionados á las diversas circunstancias de los especuladores, se podrian seguir gravísimos perjuicios á unas personas que habian emprendido este comercio bajo la garantía de la ley; y el derecho de propiedad quedaria atropellado. Es menester fomentar por todos los medios posibles la agricultura y la industria; pero no ha de ser sacrificando el comercio.

El Sr. Cavaleri dijo: que los términos de que se habla en esta disposicion son diferentes de los que se dieron cuando se prohibieron los algodones, se estancó el tabaco &c. Allí se trataba de géneros ya introducidos, y aquí de los que se han de introducir; y asi póngase el término que se quiera á la importacion de las lonas estrangeras, nunca se atacará el derecho de propiedad, pues los especuladores harán sus especulaciones bajo la salvaguardia de la ley existente. El orador hizo algunas reflexiones sobre la necesidad de que se fijase un plazo, y que este fuese moderado.

El Sr. Oliver hizo varias observaciones sobre la dificultad de fijar un plazo; y añadió que el Gobierno se habia visto en la necesidad de hacer en otros casos lo mismo que ahora propone la comision para las lonas estrangeras; por lo que no debia haber inconveniente en autorizarlo para una cosa que necesariamente trae consigo la misma naturaleza de esta clase de especulaciones.

El Sr. Torre Marin manifestó que no podia haber tantos inconvenientes como se suponian para

que se señalase un término moderado; y propuso que este artículo volviese á la comision, para que oyendo al Gobierno fijase el plazo de un modo equitativo.

Discutido el punto suficientemente se acordó volviese esta disposicion á la comision para los efectos propuestos por el Sr. Torre Marin.

2º Que se alce la prohibicion de cañamazos curados y angulemillas de una y media vara de ancho, aforándose este lienzo curado á 4 rs. vn. cada vara, y cobrándose el derecho de 25 p. C. — Aprobada.

3ª Que continúe permitida la entrada de hilazas, avaluándose la cruda en 8 rs., y cobrándose el derecho de 5 p. C.; y la blanqueada á 12 rs., cobrándose el derecho de 10 p. C.

El Sr. Lopez (D. Marcial) dijo, que tratándose en este artículo de hilazas toscas, seria un gran perjuicio, y aun una ofensa á la Nacion el permitir su introduccion; pues nada es mas fácil que esta elaboracion, y nada mas necesario que proporcionar trabajo á tantos brazos como hay ociosos en España. — El orador hizo algunas reflexiones sobre estos dos puntos, y concluyó oponiéndose á esta disposicion.

El Sr. Murfi manifestó que las comisiones se habian determinado á proponer á las Córtes esta disposicion, en vista de las muchas reclamaciones que ha habido contra la prohibicion de las hilazas, alegando los perjuicios que se seguirian de ella. Hear k!

El Sr. Sancho espuso, que si no hay otros motivos fundados en la conveniencia general, no se podia aprobar este artículo. De esta y otras prohibiciones se seguirán perjuicios á ciertas personas ó clases, y estas reclamarán contra ellos, pero habrá otras clases á quienes se favorezca. Por lo mismo

NB. ni aun se debe favorecer al todo á costa é injuria de particulares.

es menester oir á todos, y ver si en estas medidas económicas se favorece ó perjudica á la generalidad de la Nacion: esta debe ser la regla.

El Sr. Sanchez Salvador habló en el mismo sentido, y opinó por la prohibicion de las hilazas; la que aunque perjudique á una clase, favorece la industria nacional, tanto mas cuanto es mas fácil esta clase de manufactura.

El Sr. Oliver refirió los trámites que habia tenido este negocio; y manifestó que en último resultado las comisiones se habian adherido á los informes dados por la junta de Aranceles, formada por el Gobierno, sobre las reclamaciones que habia habido contra la prohibicion de las hilazas, y con tanta mas confianza cuanto que habiendo examinado este punto no habian encontrado suficientes motivos para la prohibicion absoluta de este artículo.

El Sr. Alaman se opuso al artículo, manifestando que estaba en oposicion con los principios que habian seguido las comisiones en los dos primeros de este dictamen, pues que en aquellos se trataba de conciliar el interes de los productores y consumidores, y aqui solo se favorece á una clase. NB.

Discutido el punto suficientemente no se aprobó la disposicion 5.ta

6.ª Que asimismo continúe permitida la entrada de jarcias de lino, cáñamo y estopa de toda clase, alquitranadas y embreadas, y no en blanco; aumentándose el avalúo á 300 rs. el quintal, y cobrándose el derecho maximum del 30 p. C. Se esceptúan las fabricadas que serán prohibidas. — Tampoco se aprobó esta disposicion.

7.ª Tambien continúe permitida la entrada de lino estrangero en rama, avaluándose en 350 rs.

el quintal, y pagando el derecho maximum de 30 p. C.

El Sr. Sancho dijo que se debia guardar proporcion entre el lino y el cañamo.

El Sr. Moscoso, se ha creido que equivaldria á la prohibicion el imponer al lino extrangero el derecho máximo; pero si de esta ley se ha de recoger el fruto que las Córtes se prometen, el avalúo debia ser de 200 á 300 rs. — El orador refirió lo que habia sucedido en Galicia respecto del cultivo y de las manufacturas de lino; y manifestó que la introduccion del lino extrangero habia causado la ruina de aquella provincia, pues se habia destruido el cultivo y las pocas manufacturas que habia se hacian con linos de fuera. — Concluyó diciendo que en vista de todo se podria pretender con razon la absoluta prohibicion, pero que haciéndose cargo de algunos inconvenientes que traeria la repentina prohibicion de un género, que por espacio de bastantes años ha sido de lícito comercio, se contentaba con que el avalúo no bajase de 200 rs., aunque no faltaba quien creyese que era necesario subirlo á 300.

Sr. Gonzalez Allende. El Sr. Moscoso ha dicho que el cultivo del lino está muy decaido en Galicia; por esta razon, lejos de contrariar, hace ver la conveniencia de que no se establezca una prohibicion absoluta, porque sino las manos dedicadas á este género de fábricas en la misma provincia, que son muchas, quedarian en gran parte sin ocupacion; y las Córtes deben cuidar, no solo del fomento de la agricultura, sino tambien de que no falte el alimento necesario á la industria, y de que los consumidores no esperimenten la falta de un género tan necesario para muchas clases.

Asi que en mi opinion, lejos de aumentarse, se deberia disminuir el ~~valor~~ avalúo que propone la comision, ó hacerse una rebaja en el derecho que se impone.

Otro señor diputado sostuvo tambien las ideas del señor preopinante, y dijo: que tenia en su poder una carta de un comerciante, en la cual manifestaba haber introducido una porcion considerable de lino estrangero sin rastrillar á 280 rs. el quintal; de donde inferia que el precio señalado por la comision era muy subido.

El Sr. Oliver leyó las esposiciones de la diputacion provincial de Santander, el consulado de Bilbao y otros cuerpos para probar que el dictamen de las comisiones se fundaba en los datos mas exactos que se habian podido recoger.

El Sr. Martinez dijo, que pues la introduccion de los linos de Rusia ha arruinado el cultivo de este artículo en Galicia, el medio de restablecerlo era la prohibicion, ó señalar el Máximum, no ya de 600, sino de 500 rs. Observó tambien que si se permitia la entrada de dicho género en hilazas, esto es, con dos elaboraciones, se causaria un notable perjuicio á la industria nacional, privándola de esta mano de obra.

Otro señor diputado dijo, que en Galicia una gran porcion de terreno destinado antes á producir lino, se habia aplicado por sus dueños á otras clases de producciones que no necesitaban tantas anticipaciones y les tenia mas cuenta; de modo que en el dia para decidir sobre el interes de Galicia en este punto, seria menester examinar si le convenia ó no cultivar mas lino

que el que actualmente cultiva. El orador fue de parecer que Galicia hallaba su ventaja en el nuevo destino que habia dado á dichas tierras; y que por lo ~~mismo~~ tanto no debiendo agravarse la prohibicion de la entrada del lino estrangero debia rebajarse el Máximum propuesto por la comision.

El Sr. Romero Alpuente dijo: que los Granadinos que se habian dedicado con preferencia al cultivo del lino contando con un terreno el mas á propósito del mundo, necesitaban vender á 100 ó 120 rs. la arroba de aquella produccion para sacar algun beneficio; y que por consiguiente en cualquiera otra parte que no se reunirian circunstancias tan favorables, el aumento de gastos ó una produccion mas escasa, exigiriar un valor mayor para poder sostener este cultivo: asi que fue de parecer que el Maximum que señalaba la comision no podia llenar el objeto que esta se proponia.

El Sr. Oliver sostuvo el art. trayendo como egemplo lo dispuesto acerca de la introduccion de la seda con el objeto de fomentar nuestras fábricas &c.

Declarado el asunto por suficientemente discutido, no se aprobó el art. 7.º, y se mandó volviese á la comision.

Adicion á dicho artículo por el Sr. Ramonde: "Que se permita la entrada de hilazas estrangeras libres de derechos, por ahora, en Galicia, sin perjuicio de que se generalice esta permision en toda la Península." — Se mandó pasar á la comision.

(Sesion del dia 14. de Novre. de 1821.)

Se leyó el dictamen de las comisiones de Hacienda y Comercio, relativo á los géneros de seda estrangera; y despues de una ligera discusion quedó aprobado el

Art. 1º Que se imponga el derecho de 25 p. C. á toda clase de seda estrangera, ya sea torcida ó en rama por el avalúo de 120 rs. libra; [enmendándose en este concepto la nueva tarifa.]

Art. 2º 1ª parte: que se conceda el término de un año para la venta y estraccion para el estrangero, ó con destino á las provincias de ultramar de toda clase de tegidos estrangeros de seda existentes en la Península é islas adyacentes; cuidando el Gobierno de que se llenen escrupulosamente cuantas formalidades crea convenientes.

todo lo que es injusto, sa le perjudicioso al bien general

Sr. Fraser. La prohibicion de introducir géneros de seda estrangeros, tiene la misma epoca que la que se impuso á los tegidos de algodon, á saber el decreto de 3 de Novre. del año 20. En Diciembre del mismo año se fijó por el Gobierno el plazo de un año para poder vender dichos tegidos ó estraerlos á las provincias de ultramar; y asi quedó este vacío para las manufacturas de seda; y si dicho plazo se consideró suficiente para el objeto que se señalaba, habiendo trascurrido igual tiempo respecto de los tegidos de seda que desde entonces quedaron prohibidos, parece que es una gracia el que ahora se concede para el consumo ó salida de ellos. Todas las manufacturas de esta clase que actualmente existen en España, es casi seguro que se han introducido por contrabando, porque las existentes

en el dia de su prohibicion han tenido tiempo de consumirse, y asi concederles ahora un año mas para este efecto ó para sacarlos de la nacion, es hacerles una gracia que no han tenido los géneros de algodon. Yo quisiera que los señores de la comision se sirviesen manifestar los motivos que han tenido para pensar de este modo.

Sr. Oliver. Es cierto que asi los géneros de algodon como los de seda fueron objeto de un solo decreto de las Córtes; mas tambien se debe considerar que en el mismo decreto se comprendieron géneros que estaban ya prohibidos anteriormente. Los de algodon lo estubieron en el reinado de Cárlos III; pero despues, la compañía de Guadalquivir, la de Filipinas y otras consiguieron comisiones para hacer el comercio de dichos géneros. Los comerciantes de Santander espusieron en el espediente que se hallaban cargados con tal existencia de ellos, que no podian darles salida sino bajo ciertas proposiciones que les fueron otorgadas en todo ó parte. [El orador dió algunas otras noticias sobre la historia de estas mercancías; y concluyó diciendo:] La comision ha seguido en esto el egemplo de los Gobiernos anteriores y el de las mismas Córtes estraordinarias que han concedido prórogas á otros plazos señalados anteriormente; prórogas que en materias de esta clase se pueden considerar como indispensables.

Sr. Sancho: me parece que no se ha satisfecho á las observaciones del Sr. Traver. La cosa es muy sencilla y muy clara: en primer lugar las Córtes prohibieron en un mismo decreto la introduccion de géneros de seda y algodon manufacturados. En segundo lugar, el Gobierno señaló un término para que estos efectos se consumiesen ó se estrajesen; y en tercer lugar, una representacion de los comerciantes de Sevilla que piden

se establezca un término para el consumo ó estraccion de ellos, ha ocasionado el dictamen que se discute. Siendo esto así, ¿qué motivo ha tenido la comision para prorogar el término á la seda y no á los algodones, contra lo que han pedido los fabricantes de Sevilla, sobre cuya solicitud se funda este proyecto! Decir que antes estaba prohibida la introduccion de géneros de algodon y no los de seda, no significa nada, porque no se trata de dar salida á los géneros de algodon que estaban prohibidos, sino á aquellos que habian sido introducidos legítimamente, puesto que los otros lejos de autorizarse su salida se deberian decomisar. Asi que, introducidos legítimamente dichos géneros de algodon se hallan en el mismo caso que los de seda. Todavia es mas nula la diferencia que ha establecido el Sr. Oliver si se trata de comparar el estado de nuestras fábricas de ambos ramos con las del estrangero; porque nuestras fábricas de algodon estan respecto de las estrangeras mucho mas atrasadas que no las de seda. La diferencia en aquellas es de mas de un duplo, y su prohibicion es tambien mas vejatoria, porque perjudica á las clases pobres que se visten de algodon y no de seda, y pudiendo tener un género á 3 ó 4 rs. se ven precisados á comprarlo á 8 ó 10 de las fábricas de Cataluña. Yo no encuentro la razon porque á estas fábricas se las conceda una proteccion que no se dispensa á las de seda. ¿Por qué contra lo que han querido los individuos, cuyas representaciones han motivado el dictamen de la comision, se han de prohibir los algodones, y se han de habilitar las sedas? Yo creo que las fábricas de seda de Valencia, de Toledo y de Granada merecen tanta proteccion como las de algodon de Cataluña; y aun la merecen

NB.

mayor, porque al fin consumen primeras materias producidos en España, y favoreciendo dicha ~~materia~~ manufactura se protege no solamente á los fabricantes, sino tambien á los productores de la seda. La prohibicion se hace mucho mas sensible en los géneros de algodon, porque de ellos se surte la mayor parte de todas las clases de la sociedad, y señaladamente las mas pobres, en vez de que las sedas son un objeto de lujo. Fuera de que los géneros estrangeros de esta clase que se hallan en España, han sido todos ó la mayor parte introducidos por contrabando, y es justo que sufran la pena de la ley. Por consiguiente, pido que se haga estensivo á los géneros de algodon el término que se fije para los de seda.

El Sr. Oliver contestó: en Cataluña hay acaso mas fábricas de seda que en Valencia, mas sin embargo los géneros de esta clase no se hallan en el caso que los de algodon, porque á estos se les señaló un término para su despacho, y es justo que se conceda tambien á los de seda; lo contrario sería una desigualdad.

El Sr. Sancho dijo, ser cierto que en la Cataluña habia acaso tantas fábricas de seda como en Valencia; pero que en esta última provincia no las habia de algodon, y sí en Cataluña; y al contrario en Valencia se criaba la seda y en Cataluña no.

El Sr. Vitorica fue de parecer que no debia establecerse un término tan largo, porque aun cuando hubiese alguna diferencia entre los géneros de algodon y los de seda, no la conceptuaba tan grande que á estos últimos se les hubiese de conceder un año mas que á los otros, no obstante que los de algodon eran mucho mas cuantiosos. Y así fue de parecer que el término debia restrin-

girse á 2 meses, ó que sino se devolviese el artículo á la comision para que lo presentase de nuevo.

Sr. Gonzalez Allende. La comision, para fijar este término, no solo ha examinado la historia de este asunto, sino que se ha informado de personas inteligentes é interesadas en la estraccion de los géneros de seda. A juicio de uno de los fabricantes mas fuertes de Valencia debia concederse el término de 10 meses para dar salida á la existencia de dichos géneros que hay todavia en España. Por eso la comision ha creido deber fijar el plazo de un año, á fin de evitar perjuicios de la mayor trascendencia.

Este no basta tambien se debe informar de los consumidores. porque con motivo de la prohibicion los precios irán subiendo, con que resulta la ganancia en provecho de los mercaderes que los venden.

Quedó aprobada la primera parte del artículo segun queda espresada; y la comision retiró las otras dos partes que contenia.

D.

Informe

~~Dictámen~~ de la Junta de Aranceles sobre la Memoria remitida al Ministerio Español por el Ministro residente de las Ciudades Anseaticas.

La circunstancia de haber de venir á nuestros puertos los géneros estrangeros en buque del pais productor para que puedan ser admitidos á comercio,

el recargo del tercio mas de derechos sobre la bandera estrangera que los conduzca,

y la inovacion de los aranceles de España en cuanto al señalamiento de los derechos de entrada

son los tres puntos que sirven de argumento á la Memoria reclamatoria del Ministro residente de las ciudades anseáticas.

Dos de ellos dice que estan en oposicion con los tratados de 1827 y 1828; y que el otro destruye la igualdad que se dispensa en aquellos puertos á los bugues Españoles, tratándolos como á los del propio país.

En cuanto á los dos primeros puntos se refiere la Junta á lo expuesto en su informe de 18 de Agosto ultimo (1821.) sobre una nota del Encargado de Negocios de Prusia y sobre una carta del Consul Español en Hamburgo.

Queda con todo eso que responder á la reclamacion de que con la diferencia de recargos sobre la bandera se destruye la igualdad ó reciprocidad que observan las ciudades anseáticas, tratando en sus puertos la bandera Española como á la suya. Esta reciprocidad es imaginaria para nosotros, que apenas frecuentamos una ó dos veces al año aquellos mares; y es muy real y ventajosa para ellos, cuyos bugues cubren los nuestros y se dejan ver continuamente en los puertos de la Nacion, como que no tienen otra granjería que el comercio de transporte. La Junta ha pensado siempre de este modo, y convencida de lo mucho que nos han perjudicado las leyes de reciprocidad, buenas acaso para el tiempo y circunstancias en que se establecieron, ha dicho, que no convienen á nuestros verdaderos intereses, y que debíamos renunciar á ellas quedando en libertad de arreglarlos

sin tal dependencia, cuyo principio hace mucho tiempo observan las potencias que entienden y buscan los suyos. Fuera de que la reciprocidad recae mas bien sobre los derechos de puerto y navegacion; y en esta parte no debe dudar el Ministro residente la disposicion de que en los nuestros tratemos á los extrangeros como ellos lo hacen con nosotros en los suyos.

Por último se queja aquel Diplomático del aumento de derechos de los aranceles, suponiendo que por el tratado de 1648 no deben subir del 13 p. C. los que deben pagar los géneros traidos en buques de las ciudades Anseáticas. — La Junta se ve obligada á llamar impertinente esa reclamacion, asi porque ya es inconcuso en el derecho de gentes, que toda nacion pueda arreglar del modo que le convenga aquellas relaciones en que no se perjudica á tercero, y en que se cifra una gran parte de la prosperidad interior, como porque esta práctica es ya usada por las potencias mas poderosas de Europa. Francia, Alemania, Olanda, Cerdeña y Nápoles, y hasta la mas mercantil, que es la Inglaterra, varian á cada paso sus aranceles, acomodándolos á su propio beneficio; y nadie les ha contradicho esta facultad, ¿y cuantas veces despues del año de 1648 habrá alterado la España los derechos, sin embargarse en los tratados?

En suma, nuestros aranceles son generales para el comercio de todo el mundo;

establecen los mismos derechos para cuantos mantienen con nosotros relaciones de comercio; y el hacer una excepcion á favor de alguna potencia seria concederla un privilegio, que excitaria rivalidades y pretensiones de igualdad, perjudicaria á las demas, y dañaria forzosamente al comercio y navegacion nacional, gravados sin duda con mayores derechos de entrada que el 13 p. C.; y la industria interior esperimentaria funestas consecuencias.

Asi, pues, la Junta es de opinion, que la Memoria del Ministro residente de las Ciudades Anseáticas no contiene cosa que merezca atencion; escepto la habilitacion de su bandera para conducir á nuestros puertos géneros de otras partes, y no precisamente los del pais de su procedencia; en lo cual conviene la Junta como arriba se ha referido.

Madrid 15 de Octubre de 1821.

Sesion del 10 de Dic.re de 1821.

Se aprobó el dictámen de las comisiones de Hacienda y Comercio acerca de que se devuelva al Gobierno la esposicion del Cónsul general de Rusia sobre varios puntos del arancel general, mediante á estar ya decididos lo conveniente en la materia.

Igualmente se aprobó el dictamen de las mismas comisiones sobre que se devuelva al Gobier-

no la Memoria del Ministro de las Ciudades Anseáticas sobre aranceles, mediante á estar ya decidido este punto.

Sesion del 11 de Abril de 1822.

La comision de Comercio presentaba un dictamen acerca de los medios de fomentar la agricultura y la industria nacional, facilitando la extraccion de los frutos y géneros por medio de la moderacion de los derechos que pagan los buques extrangeros que arriban á nuestros puertos con objeto de hacer exportaciones; y concluyó proponiendo á la deliberacion de las Córtes la siguiente proposicion:

"Que los buques extrangeros que lleguen á los puertos de España en lastre para cargar frutos nacionales, y lo verifiquen en la mitad á lo menos de la carga que puedan llevar, segun su porte, sean libres del derecho de tonelada, y tratados en cuanto al adeudo de fondeadero, vigía y demas de la entrada de puertos, como si fuesen buques españoles."

El Sr. Argüelles dijo que al paso que aplaudia el zelo de la comision del Comercio en tratar de remover los obstáculos que se oponian al fomento de la industria y agricultura, y de facilitar la extraccion de sus productos, desconfiaba que la medida que proponia fuese adecuada á este objeto, y temia por el contrario que fuese un nuevo obstáculo que se opusiese al fomen-

to de la marina mercante, que era uno de los elementos de la riqueza pública.

El orador hizo varias observaciones para manifestar que los bugues estrangeros navegan con mucha mas economía que los nacionales; por cuya razon se habia creido que era necesario poner en nuestros puertos una traba que esvitase la concurrencia de aquellos con estos; y que si ahora se quitaba esta traba, y se concedia igual proteccion á la bandera estrangera que á la española, seria inevitable la ruina de nuestra marina mercante, y que asi se habian oido muchas quejas de que no ~~se podia asentir~~ egecutaba con severidad el pago de derechos de los bugues estrangeros.

Por estas y otras razones concluyó diciendo que no se podia asentir á la proposicion que hacia la comision.

El Sr. Murfi dijo que las trabas que se imponian á los bugues estrangeros eran en cierto modo perjudiciales á la agricultura é industria, porque los que venian á las costas de España á cargar algun fruto huian de nuestros puertos por los muchos derechos que se les exigian; que era bien savido que la mayor parte de los bugues del norte, particularmente los suecos, que venian al Mediterráneo, acudian á los puertos de España para cargar de sal, y regresar á su pais, y los bugues suecos que venian ahora al Mediterráneo se volvian ~~ahora~~ en lastre por no arribar á ningun puerto español, con motivo de los muchos derechos que se les exigian, ó bien iban á cargar de sal en otros puntos fuera de España. Por cuya razon

concluyó diciendo que debia aprobarse el dictamen de la comision.

El Sr. Valdés (D. Cayetano): He pedido la palabra no para impugnar el todo de la proposicion, pero sí parte de ella. La comision mezcla en ella dos cosas que no tienen gran relacion entre sí: está bien que se rebajen los derechos de tonelada á los bugues que no vengan á comerciar; pero no deben rebajarse á los que comercien. Veo que con la medida que propone la comision, de que en cargando la mitad de su porte de frutos nacionales se exima á los bugues estrangeros del derecho de tonelada, se causará mas perjuicio á la industria y agricultura que beneficio, pues todos los bugues estrangeros cargarán la mitad de estos frutos por disfrutar del beneficio que se les concede, y la otra mitad la completarán con frutos estrangeros. Por tanto me parece que los señores de la comision deben reformar su proposicion para que pueda aprobarse.

El Sr. Zulveta manifestó que la comision al hacer la proposicion que se discutia no habia tenido otro objeto que el de favorecer á la marina española, igualmente que á la industria y á las artes: que sucedia frecuentemente que llegaban bugues á nuestros puertos, los cuales, por no pagar los crecidos derechos que estan impuestos, se iban á otra parte á cargar aquellos frutos, como hace poco habia sucedido con un bugue sueco que llegó á Cádiz para esportar un cargamento de sal; y habiéndosele anunciado que debia pagar 500 duros por los derechos que adeudaba, se marchó á Portu-

gal á cargar este fruto; de lo que resultó que la Nacion no cobró estos derechos, y sufrió un perjuicio en que no se hubiese extraido aquella porcion de sal. Añadió por último, que lo que sucedia generalmente con este motivo era que los buques estrangeros no abordaban á nuestros puertos, y no nos dejaban las utilidades que de ellos podia sacar la Nacion.

El Sr. Ferrer manifestó cuales habian sido los medios de que se habia valido la Holanda para poner su marina en el estado floreciente que llegó á tener, y cúal fué el origen del impulso que los ingleses dieron á la suya. Para esto, continuó, lo primero que hicieron fue establecer el acta de navegacion, que fue adoptada en una época no muy floreciente, sino igual á la actual nuestra, y nivelar los derechos que se pagaban en sus puertos con los que se pagaban en los de las demas naciones. Este no será un verdadero impedimento para que los estrangeros dejen de venir á nuestros puertos á cargar de los frutos que necesiten: y aunque alguno no quisiese pagar los derechos estipulados, como ha manifestado el Sr. Zulueta respecto del buque sueco que abordó á Cádiz, lejos de ser un mal para la Nacion es un bien, porque quiere decir que la sal que debia exportar aquel buque la exportará un buque español, y por lo mismo resultará esto en beneficio de la Nacion. Bajo estos principios no creo que las Cortes deben aprobar la proposicion de que se trata.

El Sr. Ojero: La proposicion que se discute es sumamente sencilla, pues que se reduce á fomentar nuestra agricultura protegiendo la salida de los frutos nacionales. Acaba de mani-

festar el Sr. Terrer que de que los extrangeros no exporten los productos de nuestro pais nos resultará una grande utilidad, pues que esta operacion la harán los nacionales, y por consiguiente percibirá la Nacion las ganancias que del otro modo refluirán en las extrangeras; pero en esta parte no puedo absolutamente convenir con S. S. por una razon muy sencilla. Esta se reduce á que no hay un barco español por grande ó pequeño que sea que á las diez ó 12 leguas de nuestra Península no sea presa de los insurgentes. Asi pues bajo este supuesto es claro que no habrá quien extraiga nuestros frutos; y como quiera que la proposicion de que se trata tiende directamente á eso, creo que las Cortes deben aprobarla. El Sr. Sierra: Todo el mundo conoce muy bien cuál es el estado actual de nuestra marina, y nadie dudará que es preciso buscar un resorte ó un remedio para ponerlo en el pie que debe estar. Si se aprueba la proposicion que se discute, verdaderamente no se verificará esto, porque los buques extrangeros serán los que extraigan nuestros frutos, y los españoles no teniendo ningun estímulo para exportarlos no lo harán, resultando que las utilidades serán para aquellos. Se me dirá que los derechos que están establecidos por toneladas son escesivos, y que retraerán á los buques extrangeros de que los exporten; pero yo no lo creo así. Nosotros tenemos frutos que no tienen otras naciones, y de los cuales sacan grandes utilidades; por consiguiente siempre que estos sufraguen los gastos que les ocasione la exportacion y los derechos que paguen, es bien cierto que vendrán á bus-

carlos á nuestros puertos. Así pues creo que las Cortes no pueden aprobar esta proposicion, que es en beneficio de los estrangeros, y en perjuicio de nuestra marina. El Sr. Rico: El Congreso no ignora la decadencia en que se halla nuestra marina; ningun barco español puede salir no solo de nuestros puertos de la Península, sino aun de los de América, pues todos sabemos que la Habana está en un continuo bloqueo: ademas no debemos ignorar que no tenemos medios para levantar una goleta; que nuestros frutos se pierden en los puertos, es indudable; por consiguiente debemos darles salida. Pero hay mas, ¿qué nos ha producido este derecho de tonelada? Yo creo que nada; y me parece que nunca nos producirá cosa alguna, como no sea valiéndonos de otro medio que el que en el dia existe. El derecho de tonelada (hablo de los puertos de Levante) se cobra sin cuenta ni razon ni intervencion alguna, es decir, que el derecho de tonelada se cobra para los capitanes de los puertos. Así es que el capitan del puerto de Alicante con 10 rs. de sueldo que tiene se pasea en coche. Por estas razones creo que debe aprobarse la proposicion de que se trata. Levante

El Sr. presidente (D. Cayetano Valdés) Precisamente el capitan de puerto de Alicante es un hombre muy respetable, y es el que ha dado impulso á que se trate de este asunto. Si este individuo se pasea en coche será porque podrá hacerlo. El Sr. Rico repuso que los derechos de tonelada era evidente que se recaudaban sin cuenta ni razon alguna; á lo que contestó el

Sr. presidente que estos derechos se recaudaban como estaba mandado.

El Sr. Sanchez. El motivo principal por qué los extrangeros no concurren á nuestros puertos es por el actual sistema de aranceles, es decir, por la novedad que se ha introducido. Antes venían á ellos, é introducian los efectos de sus naciones; pero ahora por no pagar los derechos descargan sus frutos en otros puertos, y luego los introducen clandestinamente en la Península, esto es, repito, el verdadero motivo por que no concurren ya los extrangeros á la exportacion de nuestros frutos, punto que deben tomar en consideracion las Cortes. Pero el derecho que se exige de tonelada no influye nada en este mal, y por lo mismo creo que debe desaprobarse esta proposicion.

El Sr. Secretario de Hacienda: Los derechos de tonelada que se exigen en los puertos son respectivamente los mismos que se exigen en otras naciones á los buques españoles. Sin embargo, el Gobierno ha abierto un interrogatorio, que ha pasado á todos los puertos, y de las contestaciones resultará si respectivamente se ha de subir ó bajar este derecho. Entonces es cuando las Cortes se hallarán en el caso de determinar este asunto. Por lo demas siempre que los extrangeros tengan interes en llevar nuestros frutos, aunque el derecho de tonelada sea grande vendrán por ellos. A peticion de los Sres. de la comision se preguntó si este asunto pasaria al Gobierno para

que diese su informe, y se acordó por la afirmativa.

Circular del ministerio de Hacienda.

Los Sres. diputados secretarios de las Córtes con fecha del mes próximo pasado me dicen lo siguiente: Las Cortes han examinado la representacion del consulado de Bilbao sobre el modo con que se elude el pago de la cuarta parte de aumento en los derechos de géneros extrangeros que se introducen en buques tambien extrangeros, consistiendo aquel en llevar tales generos á los puertos de Francia, desde los cuales los trasladan á los de España en buques menores de cabotage. En su consecuencia, y teniendo presentes los perjuicios que produce el modo de eludir las leyes que rigen en la materia, tanto en la diminucion de productos de las aduanas como en el fomento de nuestra marina mercante, facilitándose al mismo tiempo grandemente el contrabando; se han servido resolver se añada á la base ó art. 5.º de las Bases orgánicas de Aranceles de 20 de Dic.re de 1821 lo siguiente:

"Tambien estarán sujetos al mismo aumento de la cuarta parte de derechos los cargamentos de buques nacionales que procedan de los puertos de Francia, y no consistan en productos naturales ó industriales de la misma Francia, cuya introduccion está permitida."

De orden de las mismas lo comunicamos á V. E. para su inteligencia, y que se sirva disponer lo conveni-

ente á su cumplimiento. Madrid 21 de Junio de ~~1822~~ 1822. Josef Melchor Prat
Francisco Benito.

Y de la de S. M. lo comunico á Vd. para su inteligencia y efectos correspondientes á su cumplimiento. Madrid 1.º de Julio de 1822

Informe á la Real Academia de la Historia sobre Construccion de Canales &c.ª por Dn. Francº de Saavedra. en Madrid á 14. de Setiembre de 1796.

Exmo Señor.

Con fecha de 11. de Agosto ultimo se sirve V. E. remitirme una Consulta del Consejo Supremo de Castilla á cerca de la propiedad de los Canales de Guadarrama y Manzanares, que solicita se le conceda el Banco Nacional de San Carlos, y una representacion del Conde de Cabarrus, que pide se le dé la empresa de los mismos Canales; y me previene V. E. que para tomar S. M. con la devida instruccion y conocimiento la resolucion que estime mas justa en asunto de tanta importancia, se há dignado mandar se me pase todo el expediente, á fin de que con la mayor reserva, y la prontitud que permita la gravedad suya exponga yo mi dictámen con toda la extension, que se me ofrezca.

En efecto la materia es del mayor momento y digna de ser tratada con mas profundidad de lo que yo puedo hacerlo. No ostante aunque estoy convencido de que mis tales quales conocimientos son muy inadequados, al desempeño de la confianza que S. M. se digna hacer de Mi, voy á cumplir Su Soberano Mandato en la mejor forma que pueda, convencido de que la Sinceridad y el deseo del acierto suplirán en alguna parte el vacio de las luces y de la instruccion que me faltan.

Para ejecutarlo à lo menos con algun orden, y valiéndome de la venia que se me concede para dar extension à mis ideas, dividiré este dictamen en tres partes. En la primera hablaré de la Navegacion interior, de los esfuerzos que en España se han hecho en diversos tiempos para establecerla, y de lo urgente que èsen el dia su fomento. En la segunda tratarè de las utilidades peculiares de los Canales de Guadarrama y Manzanares conducidos hasta Aranjuez, y de los bienes próximos ỹ remotos que promete este proyecto al general de la Nacion. En la tercera compararé las dos Propuestas que se presentan para ponerse en practica, y diré hácia qual de ellas propende en mi sentir la balanza de la utilidad del Estado.

1ª Parte.

La Navegacion interior de qualquier Pais es uno de los Objetos mas dignos de la atencion de su Govierno, favorece la Poblacion, vivifica la Agricultura, da actividad al Comercio, y alimenta la Navegacion maritima, que hermanada con ella, fixa los ultimos terminos de la prosperidad de las Naciones. Los Antiguos no desatendieron un objeto de tanta importancia, y especialmente los Egipcios, los Romanos, y aun los Arabes nos han dejado en esta parte Monumentos asombrosos de su Magnificencia y de su industria. La Europa moderna trabaja dos Siglos hace en facilitar la communicacion interna de sus Provincias, llamando á su auxilio todos los descubrimientos y fuer-

zas artificiales, que suministran las ciencias exactas en en Periodo de su mayor progreso. Pero el mas perfecto modelo de esta especie, de que puede blasonar la industria de los hombres le ofrece una Nacion que con pocos conocimientos scientificos y una grosera rutina en la mecanica y la hidraulica, ha realizado el proyecto, que entre la Naciones Europeas ha sido hasta ahora inasequible.

En efecto la China, que parece formar un Mundo à parte en la escala politica del Genero Humano es la que presenta el instructivo Expectaculo de una Navegacion interior completa, combinada en todas sus partes, y solidamente establecida. Sus Canales circulan por toda inmensa Superficie de aquel vasto Imperio, salen del centro y abrazan los puntos mas remotos de la Circumferencia, no dejan ninguna Provincia fuera del giro de sus Beneficios, y reduciendo à un comun nivel las producciones de 200,000 leguas quadradas de terreno, derraman la felicidad y la abundancia entre Cien Millones de habitantes. La aplicacion, y la constancia de estos han suplido el vacio de la ciencias que à nos otros parecen darnos el Dominio de los Elementos y acusan nuestro desmayo, ò nuestra libieza en uno de los ramos mas esenciales de la prosperidad Nacional.

Es cierto, que durante el Sistema

de Govierno q.e prevaleció en Europa en la edad
media, la autoridad publica desparamada entre
muchas manos incapaces de concurrir al mis-
mo fin, no tuvo fuerza bastante para ar-
rastrar ninguna empreza de Magnitud, y
que segun el genio privativo del reximen
feudal, la aspereza de los Caminos, y la incom-
municabilidad de las Naciones, de la Provin-
cias, y aun de los Pueblos, parecia constituir
una parte esencial de su politica. Tambien
ès preciso confesar, que despuès de la invencion
de la Brujula y el descubrimiento de las
Indias, y del Cabo de Buena Esperanza, que
communicaron à toda Europa el espiritu
Mercantil, sus Navegadores se han dedicado
con mucho mas anhelo à extender el Comer-
cio esterior, q.e à facilitar en interior, q.e por
titulos merecia la preferencia. Ya algunas
Naciones habian dado la bicelta al Mundo,
explorados los mares mas remotos, fundado
Colonias en las extremidades de la tierra
y hecho temible su Pavellon en ambos
Emisferios, quando todavia no tenian en su
propia Casa un Camino firme, ni un Ca-
nal Navegable, que diese Circulacion à
sus producciones. Les era mas facil dis-
frutar el lusco del Mogol ō del Perù, q.e
socorrer la necessidad de una Provin-
cia hambrienta con la Superabundancia
de otra Provincia no muy distante.

España se ha hallado, y aun se halla en gran parte en este caso. La naturaleza que ha distribuido los frutos, y la fertilidad en sus Provincias, de suerte que unas dependiesen de otras, dificultò la Comunicacion entre ellas por tierra, colocandolas à varias distancias, y parapetandolas con Montañas asperas y elevadas; pero para salvar estos inconvenientes la proveyò de Puertos en ambos Mares, atravesandola con rios candalosos, por cuyo medio pudiese lograr una circulacion, que de otra Suerte seria inacessible à los generos voluminosos, que por lo comun son los mas necessarios. Este conjunto de circunstancias, que se comenzò à hacer mas notable desde que con la expulsion de los Moros se reuniò casi toda la Peninsula bajo un mismo Cetro, ha dado origen à una multitud de proyectos acèrca de la Navegacion interior, que aunquè no han producido en la maior parte el efecto à que se aspiraba, han dejado bastantes Señales de su posibilidad, y manifiestan, que en ninguna epoca hemos desconocido nuestros verdaderos intereses.

Una breve enumeracion de estos proyectos, ù à lo menos de los mas principales, no serà importuna en este lugar, si se considerà, que en el dia se trata de realizar algunos de ellos, que esta èsuna de las partes menos conocidas de nuestra Historia, y que el mas poderoso estimulo para acometer qualqui-

era empresa por difficil que parezca, ès el distinguir bien las huellas de los qe. han ido por delante.

Los primeros y los mas eficaces esfuerzos de los Españoles para establecer la navegacion interior del regno se han dirigido, como era natural, à los quatro rios mas caudalosos, que le riegan, Ebro, Guadalquivir, Duero y Tayo.

Desde el año de 1529. formó el Emperador Carlos 5º. el proyecto del Canal del Ebro, llamado comunmente la Accequia Real de Aragon. Valióse de algunos Ingenieros Flamencos para levantar los planos y hacer las Nivelaciones, y se procedió desde luego à su execucion. Empezosé la Obra con vigor, però se procedió con flojedad y no pocas interrupciones; sin embargo en los reynados de los Sres D. Felipe 2º. 4º. y 5º. se dieron algunos pasos hácia su adelantamiento, y aun el primero trajo de Italia con este fin al celebre Ingeniero Francisco Sitoni. El Sr. Dn. Carlos 3º. à su pasò por Zaragoza concibió la idea de completar esta obra importante, y autorizò para ello una Compañía formada por Dn. Augustin Badin, que se encargase de la conclusion del Canal; pero las lentitudes y discordias comunes en semejantes Cuerpos le hicieron recurrir al Arbitro de establecer una junta en

Madrid para la negociacion de los Candales necesarios à la empresa, y confiar su Direccion à Dr. Ramon Piñatelli con el titulo de Protector. Este Sugeto poseido del entusiasmo del Bien publico, hizò en menos de 20 años mucho mas de lo que antes se habia ejecutado en dos Siglos y medio: allanò grandes dificultades Fisicas y Morales, y condujo la obra muy cerca de su fin, esto ès, del punto en que el Ebro es facilmente navegable. El Cauce de este Canal, que arroja varios ramales de navegacion y de riego, corre desde Fontellas hasta Sastago en una linea de 79910 toesas. Aun en su estado actual es utilisimo: però si se acavase de facilitar la Navegacion del Ebro por la parte inferior, lo que ès muy factible, y se le diese comunicacion por la parte Superior con el Oceano, como algunos han pensado, no indicios de posibilidad, seria en su linea la empresa mas magnifica, y acaso una de las mas utiles, que pudiese ostentar la Europa moderna.

Guadalquivir hà sido menos felix que Ebro, no ostante, q. tuvo por mas de dos Siglos el deposito de los Tesoros del Nuevo Mundo. Los Modernos no le han podido restituir lo mismo que le franqueò la naturaleza y que disfrutò en tiempo de los Romanos, y aun de los Godos, que ès su facil Navegacion hasta Cordova: Desde el año

de 1524. se trato de esta importante obra: Sesenta años despues la resucito Juan Bta. Antonelli, y en 15. de Diciembre de 1584. expidio el Sr. Dn. Felipe 2º. una real cedula pa. su ejecucion, que sin duda no produjo efecto por la proxima muerte del que la habia promovido, y devia dirigirla. En 1768. bolvió à salir à luz esta pensamiento, y hubo reconocimiento de Ingenieros y otras tentativas, que no tuvieron mas resultas que la demostracion su posibilidad. Casi por el mismo tiempo formo Don Carlos Lemaur un magnifico Projecto para obrir Canal de Navegacion desde Madrid hatta Sevilla por medio de Guadalquivir y otros rios; però hallò por entonces embarazos su aprovacion. Este mismo Proyecto se incorporò despues al del Canal de Guadarrama y tiene no poca conexion con el asunto del que en el dia tratamos. Si en algun tiempo llega à realizarse, fixarà una de las épocas mas memorables de la felicidad de la Nacion.

El deseo de vivificar la Provincia mas grande y mas decadente de España por la Segundad de sus terrenos, y la difficil salida de sus producciones dio motivo à que se proyetase en 1752. el Canal de Castilla, que en sus varias ramificaciones debia aprovechar las aguas del Duero, de Pisuerga, y de otros diferentes rios, abrazar una immensa cantidad de terrenos, y diffundir la fertilidad y la

circulacion en las partes mas interiores e incomunicables de toda la peninsula: Debia correr desde Segovia y el Espinar por el espacio de 46: leguas hasta el Pueblo de Elea distante legua y media de Reynosa y poco mas de 9: de donde la ria de Suanzes empieza à ser navegable. La lentitud con que hà progresado y progresa este Canal, no corresponde à su importancia, pues à demàs de las peculiares utilidades que ofrece por uno de sus extremos, toca casi en el Ebro, y el otro se aproxima mucho à Guadarrama, si en algun tiempo se establece la Navegacion interior del Reyno sobre un Plan general y combinado, esta Obra serà uno de los anillos que ligen el centro de la Nacion à los extremos mas distantes de su circunferencia.

Tajo nace en medio de la Peninsula y atraviesa los dos tercios de su Diametro. Ninguno de los demàs rios brindava tantas ventajas en su Navegacion, especialmente despues de reunido Portugal à España, y en ninguno se practicaren esfuerzos mas eficaces ni mas felices para hacerlo navegable. La lastima ès, que este beneficio se perdiò, muy poco despues de conseguido, y en el dia solo quedan algunas noticias incompletas y poco comunes del modo en que se verificò su logro.

Al mismo tiempo, que el Sor Dn. Felipe 2º. se jurava rey de Portugal en las Cortes de Tomar comisionò a su Ingeniero Juan

Bautª Antoneli, que era el Baubau de aquel Siglo, para què habilitase la Navegacion del Tajo, à consecuencia de haber presentado el mismo Antonelli a Rey en aquellas Contes un Plan, para hacer navegables hasta lo mas interior de las Provincias todos los rios caudalosos de España. Esto sucedió en 1581, y à principios de 1582. yà navegò Antonelli en una Chalupa desde Lisboa à Toledo, Siguió en la misma à Aranjuèz, y entrando alli en Xarama, y despues en Manzanares, pasò embarcado por delante de Madrid con admiracion de sus Moradores, llegò hasta el Puente de Pardo, y retrocediendo por los mismos rios, bolvió à Lisboa felizmente à los tres meses de su partida.

En los 4. años siguientes se compusieron varios pasos dificiles del Tajo, y en el de 87. se construyeron 6. Barcas grandes en Toledo, que en el de 88. navegaron de alli à Lisboa con cantidad de trigo, y llegaron en 15. dias à aquel Puerto. Asistió Antonelli à su partida, pero no logrò ver su buelta por haber fallecido el 15. de Marzo de aquel año. Se hizò sin embargo muy en breve otro viaje con 500. fanegas de trigo, que tubo igual prospero suceso, y desde entonces no se saven las resultas ni el paradero de una empresa tan provechosa, y tan felizmente comenzada. Es de creer, que padeciò grandes contrariedades de parte de los q.e tenian

Azudas y Molinos en el Tajo. Lo que hay de fijo, ès, que habiendo propuesto el rey en las Cortes de Madrid el año de 1583. la importancia de establecer esta Navegacion, todas las Ciudades del reyno se ofrecieron contribuir à ella, menos Toledo que siendo la que debia promoverla con mayor ahinco hizò una obstinada oposicion à que se pusièse en practica. La noticia de estos hechos estaria en el olvido, como la de otros muchos que honran la memoria de nuestros reyes, si no la hubiese conservado en sus Obras ineditas. Esteban de Garibai que fue desto ocular de todos ellos.

Estos son en substancia los Proyectos que se han formado en España en el discurso de casi 3. Siglos acerca de la navegacion de sus Provincias por medio de rios de mayor nombre. Otros muchos menos notables, pèro à caso no menos utiles se presentaron al Govierno, ò se pusieron en practica con muy vario Suceso en diferentes parages, de los quales solo mencionarè para no molestar la atencion de S. M. y de V. E. los que coinciden precisamente con el punto de que tratamos.

En el plan de Antoneli, de hacer navegable el Tajo entrava como parte muy esencial de la navegacion de los Rios Xamara y Manzanares. Como este grande hombre habia formado el plan general de la Navegacion interior del reyno, estaba sin duda persuadido, que estos

dos rios que nacen en el exmedio de la España, y riegan las mas preciosa parte de ella, debian formar el centro de su Proyecto, y ser el punto de reunion de las demas comunicaciones. En efecto Antoneli trabajò con tanta actividad en la habilitacion del rio Xarama, que en el año de 1584. hizò el Sor Dn Felipe 2º un viage por agua desde Bacia Madrid à Aranjuez en barcos de bastante porte para conducir cada uno mas de 40. personas con mucha comodidad.

No se siguiò ỹ no llegò à perfeccionarse del todo esta Navegacion, y en el año de 1668. los Coroneles Dn Carlos y Dn Fernando Grunemberg propusieron à la reyna Governatora Dn Ana de Austria hacer navegable à Manzanares desde mas arriba del Pardo hasta Toledo. No parece fue admitida esta proposition, ỹ si lo fue nollegò à ponerse en practica. Però es cosa notable que en el largo Memorial que imprimieron sobre el asunto donde hablan de otro ignal Proyecto formado en tiempo de Dn Juan el 2º no hagan mencion alguno haberse ejecutado la misma navegacion en el Siglo anterior: prueva de que para entonces estava yà borrada hasta la memoria de esta empresa

En 1756. se formonna Compañia con el titulo de la navegacion del Tajo.

Su Objecto era constituir un Canal, que empezase desde el Puente del Pando en el rio Manzanares hasta su entrada en Xarama, continuase desde alli hasta Val dominguete donde debia comenzar la navegacion del Tajo y llegar à la raya de Portugal. Tambien ofrezia esta Compañia hacer navegable el rio Guadiela hasta Bolarque, y aun pidiò y obtuvò facultad para dar comunicacion à Guadiela y à Tajo con el rio Xucar, estableciendo navegacion hasta el Mediterraneo por Cullera en el reyno de Valencia. Este Proyecto, que tratava nada menos que hacer comunicable el Mediterraneo con el Oceano par el centro de la Peninsula no tuvo efecto alguno, sin duda porque no se pudieron juntar los fondos necesarios para executarle en minguna de sus partes.

En 1770. se obligo Dn. Pedro Martinengo y Comp.a à hacer un Canal navegable en el rio Manzanares desde el Puente de Toledo hasta Xarama, y conducir la navegacion por los riberas del mismo Xarama, de Henares, y Tajo ádonde mas conviniese. De resultas de esta Contrata se executo la parte del Canal de Manzanares que existe en el dia.

El ultimo proyecto formado sobre este asunto ès el mismo que en el dia se trata de concluir. Se commenzò en el rio Guadarrama baxo la dirreccion del Brano

Nacional de San Carlos en mas actividad y mayores fondos que ninguno de los anteriores, pero se paró à pocas leguas de su origen, y acaso espera la resolucion de este espediente para servir de fundamento à la navegacion Circular y convinado de todo el reyno; Obra que se hà proyetado yà en otras Naciones, que todas necesitan y anhelan ignalmente, que ninguna hà puesto hasta à hora en ejecucion, y que dara una decidida proponderancia en la escala de la felicidad à la que llegue primero à realizarla.

Acaso por no haberse seguido en las empresas de Canales un pilan de esta Naturaleza, la maior parte de ellas han sido por lo genenal infructuosas. En efecto à excepcion de Flandes y Olanda donde la necessidad de contener al mar en sus limites, la superabundancia de Aguas, y la falta de desniveles ha hecho trabajar en las Obras hidraulicas con mas constancia y menos imbarazos, la historia de los Canales de Europa ès una pintura casi uniforme à la que acaba de hacerse de los de España. Proyectos parciales, informes aislados, y tal vèz opuestos unos à otros; Obras empezadas y no concluidas; emprezas sin fondos adequados à su logro; esfuerzos debiles ỹ interrompidos, en que se han malogrado mucho tiempo y muchos can-

dales; magnificas empresas, prohijas de deliberaciones, grandes preparativos, y certisimos sucesos.

Es cierto que entre tantas tentativas, alguna otra hà sido feliz, pero ès necessario confesar, que en este y de mas ramos de Obras publicas, nos hemos quedado muy atràs de los Antiguos, y que la Europa moderna con todo su aparato cientifico no ha producido en 200 años si no tal qual Monumento que sèa comparable à los que executava un Proconsul ò un Edil romano en el corto periodo de su Magistratura. Aun el Canal de Languedoc blason de la industria Europea, pero cuyos efectos se limitan à uno de los estremos de la Francia, parece Obra muy pequeña, quando se le compara al Canal real de la China, que atraviesa y circanda con sus beneficios el maior Imperio del Mundo.

Sin embargo ès necesario convenir que en estos ultimos tiempos, en que la ciencia economica ha hecho sus maiores progresos, estan las Naciones mas persuadidas, que munca de la urgente necesidad, que hay de establecer la Navegacion Mediterranea sobre solidos principios, se han formado en algunas partes planes muy sobios que demuestran su posibilidad y sus medios, y hay cierta fermentacion general à favor de los Canales y de màs Obras hidraulicas que promete mejores sucesos de los que se habian logrado en los dos

Siglos anteriores. España mas que otra Nacion alguna necesita de este auxilio: mientras no se facilite su circulacion interior la faltarà una de las principales basas de su prosperidad. El Comercio exterior dara à sus Puertos cierta varniz de opulencia, pero las Provincias interiores estàran de viles miserables, y despobladas. La una no podra dar salida à sus frutos sobrantes, y la sofocarà su misma abundancia, à la otra le serà imposible adquirir los necesarios, y la extenuarà la carestia, y ambas subsistiràn decadentes y enfermizas à manera de un cuerpo donde se hallà interrumpida la circulacion de los humores.

No hay duda que de 30. años à esta parte se han facilitado mucho las conducciones con la construccion de Caminos, pero à demas que en este ramo queda aun mucho por hacer, no bastan los buenos caminos para establecer la circulacion interior que necesitan las Provincias distantes. Es demostrable, que los generos que en mucho peso contienen mucha valor no pueden sufrir largas transportes de tierra, y puntualmente los generos de necesidad no solo son pesados si no tambien voluminosos. Las especies preciosas extienten su influencia à grandisimas distancias de su origen, asi la abun-

Dancia ỹ escasez de las Minas de Mexico y del Brasil nivelan los precios de la plata y del oro en todos los Mercados del Mundo: el añil y la Cochinilla viajan largos trechos por mar y por tierra sin que sus precios reciban sensible alteracion. Pero hagansc los caminos que se quieran, los granos, los caldos, las frutas, las vituallas, el carbon, las maderas, los materiales de edificar, y todos los demàs efectos indispensables à la subsistencia del hombre, no pueden salir de un cortisimo recinto, como no se les conduzca por agua.

Quando se ventilan estas materias no se deven perder de vista dos verdades fundamentales. La primera èS, que en la Nacion mas traficante del Universo, todo el importe del comercio exterior que hace con las demàs Naciones no equivalelà la quarta parte del Comercio interior, que necesita hacen en su propia Casa. La 2ª, que en la Nacion la mas opulenta el valor de un solo renglon de necesidad cubre y talvèz supera à la suma de los valores de luxo. Quantos generos entranen España del estrangere, quantas preciosidadas la contribuyen la America y el Asia no ignalan el valor de Sesenta Millones fanegas de trigo que necesita anualmente para el sustento de sus Moradores. De estas premisas se puede inferir facilmente que bienes no produciria al estado un arbitrio, que dilata à 200:

y mas leguas la circulacion que antes estaba comprimida en un recinto de 15: a 20:; y que rebajando à una decima parte de su corto la conduccion los generos necesisarios, no desea en todo un gran reyno Provincia alguna que no pueda ser soccorrida por otra en sus urgencias.

No se ciñe la utilidad de los Canales à facilitar la circulacion de esa immensa cantidad de efectos, que de otra suerta ostan ca à cada paso, y hace tan perniciosa la abundancia como la escasez. España por su posicion Geografica esta espuesta à grandes seguedades, que la han causado yà hambres y epidemias espantosas, que la molestan con continuas carestias, y que no dejan prosperar los esfuerzos de su industria, ni las generosas mêdidas de su Gobierno. Este efecto pueden corregirlo en mucha parte los Canales, fertilizando con su riego tantos terrenos avidos e incultos como desfiguran la superficie de la Peninsula. Però si en toda ella ès necesario este auxilio, sin el qual nunca su Comercio y su agricultura saldran de una esfera muy limitada, en ninguna parte ès tan necesaria la construccion de un Canal de Navegacion y riego como en el centro de sus Provincias, y ninguno de quantos proyectos se han presentado hasta

à hora para desempeñar este fin; ès tan util ni tan factible, como el que forma la materia de este espediente.

2ª. Parte.

Quando el Banco de San Carlos pretendio la propiedad de los Canales de Manzanares y Guadarrama, manifestò las utilidades generales de este linage de Obras. Desquès especificò las peculiares de los expresados Canales, reducidos à uno solo, y llevados hasta Aranjuez; y el Consejo de Castilla, que peso las razones del Banco con la savia circumspeccion yª acostumbra, no solo graduò el proyecto de util, si no que consultò à S. M. lo oportuna que seria su execucion. Realmente à poco que se reflexione, se hallan un sin numero de ventajas en un Canal que deve facilitar el trafico de Madrid con los muchos Pueblos de su camarca; poblar de Arboles y llenar de feracidad los aridos terrenos que le cirgundan; ahorrar enormes gastos en las conducciones de los infinitos generos voluminosos que necesita el surtido de una gran Capital; y establecer una Comunicacion continua, facil, y varata entre el maior Pueblo del reyno, y los dos Sitios reales donde los Monarcas y su numerosa Comitiva residen la maior parte del año.

Estas utilidades por si solas persuadirian la importancia de semejante empresa, y la necesidad de no dilatar mas su exe-

cucion, pero en mi sentir promete otras ventajas de mas superior esfera, sobre que dejo hechas algunas ligeras insinuaciones, y que voy à manifestar lo mas breve posible.

Es cosa demostrada entre los que han profundizado esta materia, que la navegacion interior especialmente de un grande Estado deve establecerse sobre un Plan general y convinado que ligue todas las partes entre si, que haga comunicable el centro con los estremos, y que proporcione à estos un Centro commun de reunion, por de todos ellos sean ignalmente comunicables. No è's mi intento persuadir que se emprenda ahora en España una Obra de esta magnitud, que en la unica Nacion Chinesca que la posee habrà necesitado quizà los esfuerzos de 30. generaciones. Però en las empresas de esta naturaleza, que excede de la limitada duracion de la escistencia humana, al Soberano que sienta sus primeros fundamentos es à quien adjudica la Posteridad la gloria que van acumulando la concurrencia sucesiva de los Siglos; y segun mis cortos alcanzes, la construccion del Canal de que en el dia se trata, es el fundamento y la rayez de la navegacion general de España. En esta Obra se fixa el centro de todas las comunicaciones, y è's la que deve dar unidad, direccion y Sistema à todas las Obras de la misma especie, que hasta ahora se han ejecutado, y que se ejecuten en lo venidero.

Yo no me huviera atrevido à abusar de la bondad de S. M. y de V. E. con la relacion que va hecha en este informe de los varios proyectos formados à cerca de la Navegacion interior de reyno, si todos ellos no concurriesen à la demonstracion de esta gran verdad, que puede tener tanta trascendencia al bien de la Nacion Española, y à la celebridad del Monarca que la govierna. Aunque estos proyectos se concivieron en varios tiempos, por distintos sujetos, con miras parciales y circunscritas à determinados parages sin relacion alguna de unos con otros, ni aun prevision de que pudiesen en ningun tiempo ser partes de un mismo plan, todos ellos como por un impulso indeliberado se han dirigido mas ō menos inmediatamente hacia un centro comun, y han tenido cierta tendencia mas ō menos directa à la navegacion circular y combinada de toda la Peninsula.

En el plan de hacer navegable el Tajo formado por Juan Bautista Antoneli, que fue à mi sentir el que se acerco mas à esta gran de idea, se trataba de establecer la comunicacion por agua de Madrid con Lisboa, y abrir salida al Oceano desde lo interior de la España, fixando en los rios Manzanares y Xarama la cabeza de este ventajoso provecho. Quando se pensò en construir el Canal de Aragon, Nadie podia prever, que llegase esta Obra à tener jamas relacion con el centro de la Peninsula, però habiendose interpuesto en la

distancia que media desde Ebro à Guadarrama el proyecto de Canal de Castilla, que toca casi al primero y se aproxima mucho al segundo, fue facil y à discernir quan poco quedava que caudar para hacer comunicable por este medio à Madrid con el Mediterraneo y con el mar Cantabrico. Proyetose de nuevo la navegacion de Manzanares y Xarama en el año de 1756. y entraron como partes de este Plan la habilitacion del Tajo hasta Portugal, y la reunion del mismo Tajo con Guadiela y Xucar dandola salida por el reyno de Valencia, y aqui se bolviò à pensar en unir el Mediterraneo con el Oceano, haciendo centro à Madrid de esta comunicacion. El Proyecto de Carlos el Maure adoptado despues por el P.º Nac.l partia de Guadarrama, pasavo por Madrid y Aranjuez, contava la Mancha recojiendo aguas de Guadiana, entrava en Guadalquivir y atravesando la Andalucia rematava en el Ocean por las inmediaciones de Cadiz.

Reunidos estos 3. Proyectos y aplicados sobre el Mapa resulta una navegacion general de casi todo el interior de la Peninsula q.e tomando por centro à Madrid, y los 3. rios Guadarrama, Manzanares y Xarama abre salida por 3. puntos casi eqüidistantes al Oceano, y por dos al Mediterraneo, abraza los rios mas caudalosos de la Nacion, Ebro, Duero, Tajo, Xucar, Guadiana, y Guadalquivir, y hace comunicables sus maiores Provincias, la dos Castillas, Va-

lencia, Cataluña, Aragon, Navarra, Viscaya, Andalucia, Estremadura y Portugal.

Este plan compuesto de retazos, formado sin designio de que llegasen jamàs à nuiz, ofrece en bosquejo una idea de la navegacion general de reyno, manifiesta la posibilidad de enlazar, publicar y metodizar todas las partes de este magnifico Projecto, y acredita la importancia de establecer desde luego en un Canal que comprenda à Guadarrama, Manzanares y Xarama el centro de esta grande Obra, à la qual se vayan reduciendo con el tiempo los ramales que hay ya hechos, y los que se practiquen en lo sucesivo en los varios puntos del arco de este inmenso Circulo.

Aun sin pensar en una Obra en que se pierde la imaginacion, y que abarca los esfuerzos y los caudales de muchas generaciones, la importancia y la utilidad del Canal que forma el asunto del dia, salta à los ojos con solo considerar, que và a inirse con el Tajo, y que este rio puede bolver à ser navegable en poco tiempo, y quizàs no à mucha costa hasta la raya de Portugal. Yo no sè à que punto habian crecido los impedimentos del Tajo, desde el reynado del Sr. Dn. Felipe 2º. hasta nuestros dias; pero el hecho è, q.e Antoneli abilitò su Navegacion en menos de 4. años desde Aranjuez hasta Toledo, que las maiores dificultades se encontraven entre Alcantara y Aranjuez, y que el costo de toda la Obra no excedio de Cien mil Ducados, que fue el Servicio, que ofrecieron para ello las Cortes de Madrid. Quiero, que en dia costase diez veces mas; però quan Superior seria à este gasto el provecho que se sacase de vivificar dos Provincias como Castilla y

Estremadura, la primera la mas decadente, la 2ª una de las mas feraces, y ambas las menos fomentadas de la Nacion.

Mirese pues el Proyecto de establecer un Canal navegable desde Guadarrama à Madrid, y desde Madrid à Aranjuez bajo el aspecto que se quiera, ō por si solo y como limitado à facilitar la circulacion entre la Corte y sus contornos, y como principio y Cabeza de la Navegacion de Tajo, que deve animar el Comercio interior de dos grandes Provincias, y quizas franquear en algun tiempo por Lisboa à lo mas remoto de la Nacion las puertas del Oceano, ō como centro de la Navegacion general y convinada de toda la Peninsula. Mirese, digo, este Proyecto desde el punto de vista q.e parezca, ō à la distancia de pocos años, ō à la de muchos Siglos, siempre es un proyecto utilisimo, factible, necesario à la prosperidad del reyno, calificado por tal en 8 reynados sucesivos, y que en mi sentir deve desde luego llevarse à efecto sin ulteriores dilaciones.

Aun si no huviese otro medio de ocurrir à la execucion de esta Obra seria yo de dictamen que la tomase à su cargo el Erario, no obstante que creo este el menos ventajoso de todas los medios de ejecutar semejantes empresas. Pero es muy distinto el caso en que nos hallamos: no se trata de buscar quien quiera encargarse de la Obra si no de elegir entre dos, q.e solicitan tomarla à su cargo, qual deve obtener la preferencia, y este es el ultimo objecto de que vamos à tratar.

Por Real Decreto de 14 de Junio de 1820 se ha formado una comision, compuesta de profesores los mas acreditados por sus conocimientos científicos y topográficos, la cual deberá ocuparse inmediatamente: 1.º en hacer una relacion histórica y descriptiva del orígen* progresos y estado actual de los caminos, canales y demas obras publicas del reino.

RUINA

del Comercio interior de España.

Dos años han pasado desde el restablecimiento de la Constitucion, sin que en algunos puntos hayamos podido conseguir su observancia; y horrorizado al ver los escándalos y tropelías que se cometen en un tiempo que todo debia ser órden y justicia, voy á nombre del público, insultado escandalosamente, á denunciar á la Nacion toda, á las Cortes y al gobierno, unas infracciones que es imposible tolerasen si les fuesen conocidas. Tratase del comercio interior que todos los economistas políticos han creido el principal agente de la prosperidad pública, como que es el que da accion y vida á la agricultura y á las artes, madres comunes de todos los bienes: de este malhadado comercio, cuya proteccion se invoca siempre, y cuya irreparable ruina se labra persiguiéndolo arbitrariamente. Creyeron los comerciantes que publicada la Constitucion, regiria en efecto; que trasladadas las aduanas y resguardos á las fronteras, quedarian libres de pesquisas y de registros en el interior; que ya no se verian reducidos á la mendiguez por las estafas del resguardo; que una vez pasada la frontera, el tráfico gozaria de libertad y seguridad, sin cuyos elementos no puede existir; que sus casas jamas se verian allanadas por sospechas; y que si en algun caso muy grave y estraordinario fuese necesario algun allanamiento, nunca se verificaria sino de dia, con el mayor decoro y por autoridades y egecutores respetables, y dignos de un cargo tan difícil: en una palabra, que se respetarian sus derechos. Tan lisonjeras esperanzas entusiasmaron á casi todo el comercio de España, que, como es sabido, no cede á otra clase en amor á la Constitucion, como lo acreditó desde luego alistándose con tanto afan en la Milicia, prestando con el mismo celo cuantos servicios reclamaba la patria, y en suma, haciendo cuantos sacrificios caben en la posibilidad. Pero tan justos deseos han salido fallidos: y esta es la hora en que la Constitucion no rige para ellos; que aquel código solo se cita para poner fuera de pesquisas á los conspiradores contra la libertad, para eximir de castigos á los empleados y jueces prevaricadores, y que de nada vale para garantir los derechos que ella consigna espresamente. Con efecto, la Constitucion dice: "que las aduanas se trasladarán á las fronteras": las Cortes decretaron que asi fuese desde 1.º de enero de 1821. En Madrid hay aduana, en ella se registra y comisa como siempre: luego para el pueblo de Madrid no rigen ni la Constitucion, ni los decretos. No se diga que es aduana municipal; pues que existe en ella ademas de los empleados municipales el mismo administrador general que antes don Felix Bergado, con su oficina; en ella se depositan, tasan y venden los comisos, en ella existe la misma escribanía mayor de rentas; en fin, es aduana *ni mas ni menos*, como era antes. Este es un hecho que cualesquiera puede justificar y con él queda probado que la Constitucion y decretos de las Cortes en esta parte no rigen en Madrid. Cuando la Constitucion traslada las aduanas á las fronteras, se entiende que con ellas deben ir los resguardos; como asi se dispuso en 1820, estableciéndolos militarmente y dándoles un nuevo reglamento, señalándoles la línea de que no debian salir, y en el acto han debido desaparecer del interior los guardas, las rondas y las tropelias que cometian; horribles sin duda; pero harto mas suaves que las que nos ha trahido el nuevo abuso arbitrario de *partidas*.

Se ha autorizado á las milicias para perseguir el contrabando, y si estos cuerpos eminentemente libres y populares lo hiciesen con sus gefes á la cabeza, por turno, y con el debido órden, ateniéndose á la letra de las leyes, pocas quejas habria de ellos; pero ha sucedido lo que era consiguiente. Los vagamundos, los enemigos de todo el que tiene algo porque trabaja, los que aspiran á mantener sus vicios en la holgazanería, y los que nada significan en la sociedad, á no ser por sus excesos, estos son los que han cogido el fruto de aquella confianza: estos los que se han formado en gavillas á manera de foragidos, y los que asaltan al viagero en los caminos, al cargador en las calles públicas, y al ciudadano en su casa. En Madrid se ha formado por el Gobierno una llamada *partida*, montados unos individuos, y otros no; uniformada con su uniforme particular á costa de lo que caiga, y constituida en un cuerpo nuevo desconocido en todas las leyes, y oprovio de la M. N., cuyo nombre toman, y del gobierno, que para perseguir á unos criminales se cree necesitado á autorizar otros crimenes; como si no tuviera una fuerza pública á su disposicion; como si toda la M. N. no estuviese decidida a sostener las leyes; y como si en un pais de libertad y de órden fuera lícito hacer depender la suerte de los ciudadanos pacíficos de una horda de miserables, sin mas pundonor ni mas patria que su vil interés, sin responsabilidad ni conocimiento alguno en las leyes que nos rigen. Ya se deja conocer que una faccion asi formada, cuyo objeto y responsabilidad no marca código alguno, y cuyo móvil es hacerse con lo ageno, se hallará en la insubordinacion mas completa, y no podia producir mas que excesos y crímenes. No me detendré á escudriñar su conducta en los caminos, donde erigidos en jueces y partes sin autoridad alguna á su cabeza, y con una fuerza armada, podrá semejarse muy bien á la de los Beduinos. Podria referir sus atropelías en Arganda: donde sin informacion ni asistencia de alcalde, ni juez, hasta despues de cometido el acto, allanaron una casa, maltrataron al posadero y ensayaron sus habilidades; no diré que en las calles de Madrid registran equipages, despues de haberlo hecho en las puertas el resguardo *municipal*, que en las mismas y para el propio fin detienen á cualquiera que transite con vultos, y lo maltratan á sablazos: excesos de que se ha justificado ante el público el resguardo municipal, con cuyo nombre pensaron escudarse: callaré tambien la manera con que han sido muertos algunos que, aunque fuesen ladrones, de lo cual no tengo prueba, no hay ley que autorice á un

hombre erigido en *Maton* para asesinar impunemente á un semejante suyo; no referiré tampoco el escándalo que causa á los hombres que piensan la vista de una reunion que recuerda tiempos aciagos, y cuyas acciones consternan á los ciudadanos pacíficos; ni menos haré mencion del rumor público, de haberse jactado los tales partidarios ó facciosos de que, ó han de arruinar al comercio de Madrid, ó le han de poner en contribucion á fuer de conquistadores; todos estos rumores, aunque quizá ciertos, deben despreciarse cuando voy á fijarme en todas las circunstancias de hechos *positivos*, *famosos*, y capaces de hacer honor al mismo Ambrosio Lausela.

El dia 29 del próximo pasado, á las 5 de la mañana, llegó la *partida de Selles* (asi se titula) á la puerta de Doña Inés Oloue, viuda, que tiene una tienda de aceite y vinagre en la calle de Atocha, frente á la Trinidad: llamaron, contestó, y abrió una criada, y entrándose en la tienda unos cuantos de ellos armados tomaron cuatro ó seis fardos de géneros que allí habia, pertenecientes á las infelices que venden en el átrio de la Trinidad, y que en aquella casa se les permitia dejar por la noche. Ni contar con el ama de la casa, que aun estaba en la cama, ni asistir alcalde, ni enseñar auto de juez, nada se verificó allí: pasaron en seguida á otra tienda de géneros de D. Hipólito Guin, inmediata á la anterior; de ella quisieron estraer, por el mismo estilo, otros fardos que habia en iguales terminos, pertenecientes á las mismas infelices. El amo de la casa se resistió á entregarlos sin conocimiento de sus dueños legítimos, y concurrencia de autoridad; lo primero se verificó luego, porque llegaron aquellas desgraciadas mugeres, y al punto empezaron los partidarios á tomar y sacar los géneros por fuerza, y cuando ya habian estraido algunos llegó el alcalde constitucional D. Cayetano Rubio: mil insultos y amenazas á las infelices que abogaban por sus pocos bienes, fruto de los sudores y economías de muchos años, eran las respuestas de aquellos seres inmorales; los dicterios de encubridor é enfame, y las amenazas mas insultantes fueron prodigadas por los mismos al honrado dueño de la casa, que no tenia otro crimen que el de ejercer la caridad con unas infelices, á quienes viviendo distantes de aquel sitio, y en cuartos miserables, prestaba un asilo y seguridad para sus géneros, que todo el dia estaban espuestos al público, en lo que no habia encubrimiento alguno. La casa y cueva fue registrada escrupulosa é inhumanamente: todos los géneros fueron trasladados á la *ominosa* aduana, sin diferencia de nacionales y extrangeros, de lícitos ó prohibidos, sin la formalidad siquiera de tomar razon de ellos, sin reconocerlos á la vista de sus dueños, y sin observar ninguna de las fórmulas á que nunca falló el antiguo odiado resguardo, y que en tales casos son las garantías que dan las leyes; excelente recurso para no tener que dar cuenta de lo que se recibe sin ella. Nueve dias han transcurrido sin que á aquellas desgraciadas mugeres se las oiga, sin que se reconozcan los géneros con su asistencia en sus clases y cantidades; y en fin, en sus declaraciones bien ruidosas han espresado, que ni en el gobierno intruso, único en que tuvieron un lance de esta clase, las trató jamas con tanta tiranía. Es muy notable que uno de los individuos de la tal partida tiene un puesto en el mismo átrio de la Trinidad, con géneros iguales á los arrebatados, pero que su muger sigue en él tranquila, y lo estaba ostentando cuando á las otras dejaban sin camisa: ¡qué virtud!

Esta misma partida se presentó el dia 3 del corriente á las diez de la noche en una casa calle de la Lechuga, llamando desaforadamente: abrióles una criada ó criado; pues los amos no estaban, y se entraron hasta doce ó quince cargados de armas: á ruegos de aquellos esperaron en la habitacion de la criada, pues querian ocupar toda la casa, hasta que vino uno de los amos, al cual intimaron que iban á registrarla por órden del Alcalde *Nájera*; aquel infeliz les hizo reflexiones sobre el artículo 306 de la Constitucion, sobre la hora, sobre el modo; pero todo en vano: como otros tantos furiosos, prevalidos de su fuerza, se agolparon al cuarto donde tenia los géneros, y sin asistencia de alcalde, sin fijar la clase de género que buscaban, y en fin, sin ninguna de las precauciones establecidas para estos casos, y con todas las apariencias de unos salteadores, le pillaron y llevaron á las tres de la mañana á la misma *ominosa aduana*, cuantos géneros prohibidos ó lícitos tenia, amenazándole cuando reclamaba tal ilegalidad, con que le atarian codo con codo y le tirarian un tiro. Quince hombres sin autoridad alguna legal, cargados de sables y pistolas, escudriñando la casa de un hombre de bien, é infundiendo el terror y el espanto en su familia, ¿es el medio que prescriben las leyes para estos casos? desde las diez de la noche hasta las cuatro de la mañana, ¿es la hora que quiere la ley? doce ó quince hombres, que pudieran ser foragidos, sin mas alcalde ni juez, allanando y saqueando las casas de los ciudadanos, ¿no llamará la atencion de la autoridad pública cuando sepa tamaños atentados, y no la deja en un descubierto vergonzoso si los ignora? ¿Son estas las garantías que nos ofrece la Constitucion? Jamas en los odiados tiempos del despotismo se verificaban estos registros sino por el comandante y uno ó dos dependientes, que hartos son para causar angustias y penas á un infeliz que se ve en tal conflicto. Aquí eran doce ó quince, y con la insubordinacion que es natural á tales hordas, cada uno mandaba, cada uno exigia, cada uno amenazaba, ¡triste situacion! Pues asi ha sucedido, un alcalde, dicen, que intervino antes de proceder al allanamiento, él lo consintió de noche y sin su asistencia"; olvidándose el augusto encargo que le impusieron sus conciudadanos al elegirlo, y faltando á leyes espresas y recientes. (*Véase el decreto de 17 de diciembre de 821, tom. 8.°*) Algun juez intervendrá en esta causa, y tanta infraccion y tanta tropelía quedarán impunes! ¡Qué escándalo! Pocos dias hace que don Francisco Marcial, dependiente de la casa de don Francisco Crespo de Tejada, ha sido golpeado y registrado en la calle de la Salud hasta lo que llevaba en los bolsillos del chaleco, sacándole una media hoja de tabaco, que los agresores empezaron á llamar á voces *cuerpo de delito*, despues de haber intentado forzar la puerta de un almacen. Pero ¿á qué llenar de amargura el corazon de los españoles sensibles y amantes de su pátria y de la Constitucion? Yo no me mezclaré en si hay ó no contrabando: si le hubiese la culpa será de quien no impidio su introduccion. Si encontraron ó no género prohibido, no diré; pero aunque haya el que quiera, estos medios ilegales, estos crímenes, que así deben llamarse, ¿estinguirán el contrabando? ¿Las ventajas que resultarán á la sociedad de estas tropelías, serán comparables con los males? ¿está nadie autorizado á faltar tan escandalosamente á las leyes? Que Selles y sus secuaces se enriquezcan con lo que no es suyo, y vendan á bajo precio lo que su dueño venderia al corriente, es el único resultado de estas infracciones y de estos escesos; y con ellos ni el contrabando se estingue, ni las fábricas se fomentan, ni el erario gana nada; y si se reflexiona el efecto moral de estos atentados, ¿quién no ve la sima de males en que vamos á undirnos? Una infinidad de holgazanes solicitan entrar en la partida de Selles, ó formar otras (apelo al teniente coronel de la M. N. L. V.) Tales gavillas crecerán en proporcion al amor que hay á vivir sin trabajar, y al odio general de los que nada tienen, hácia los que tienen algo. Estos se verán precisados á repeler la fuerza con la fuerza, y entonces tendremos de hecho esa *anarquía* que tanto se teme por otro estilo, y que

en la realidad se está consintiendo; porque los actos de la llamada *partida de Selles* son actos anárquicos, por cuanto ejerce una autoridad y unas funciones que no le dá la ley, y se vale para ello de la fuerza, del terror, y de las amenazas. Si esto no es anarquía, no hay ninguna. ¿Y estos medios no serán bastante eficaces para inspirar odio al sistema constitucional, á la clase que mas debe amarle, y que es uno de sus firmes apoyos? ¿No será lícito presumir que quizá es esto lo que se anhela y busca con tales procedimientos?

Repito, que en este servicio, aunque á veces se toma su nombre, no se emplea la Milicia Nacional: lo que se ha hecho es formar una partida, á número de las de guerrilla, de aquellos hombres mas atrevidos por menos pundonorosos; y así es que ha resultado un monstruo: 20 ó 30 cada uno de diferente compañía, forman la famosa partida de *Selles*. Este y aquellos ó no tenian oficio ni ocupacion conocida, ó los han abandonado para ejercitar sus garras de otro modo, que si no es tan trabajoso como el taller ó el campo, es á lo menos mas productivo. Un francés miserable, sin pátria ni oficio, es el segundo comandante de esta partida, que pudiera llamarse fratricida, si todos fueran españoles. Un tabernero, un prendero, un corredor perdulario, y otros entes de este jaez, forman su fuerza, y son el gran recurso que el gobierno ha encontrado para perseguir contrabandistas y ladrones. El llamado comandante *Selles*, antiguo conductor de correos, de quien informarán sus compañeros, y los maestros de postas de todo el reyno, procesado criminalmente por el juzgado de correos, y que estaria en otra parte, á no haberse acogido á un indulto, porteando toda su vida géneros, y muy conocido en este ejercicio por su *inexactitud en las entregas*, y por los muchos *estraviados* bajo su custodia era el único héroe digno de capitanear á este nuevo cuerpo *industrioso* y patriótico por ironía. No está lejos el dia en que presentaré al público mas individualmente la biografia curiosa de los incorporados en tal gavilla, aunque ya puede conocerse por sus elementos. Entonces y aun ahora deberán avergonzarse las autoridades que tan incautamente han autorizado escesos mas horribles y menos comunes que el robo y el asesinato. Bien hubieran podido conocer esto al ver unas gentes que pretendian, separándose de su cuerpo, formar una gavilla, cuyo móvil no podia ser otro, que enriquecerse ó vivir sin trabajar. ¿Pudo creer la autoridad que los llevaba el patriotismo? ¡Patria desgraciada, no eres digna de tanto oprobio! Se supone que entre tus hijos honrados no hay patriotismo ni virtudes, y se encarga la ejecucion de las leyes a las heces de la canalla, que ni las ha leido, ni las conoce, ni busca mas que la sangre de la infeliz clase laboriosa, con cuyos sudores, y sobre cuyas ruinas intentan edificar su opulencia seres viciosos y abominables. ¿Y esto lo autoriza un gobierno que pondera la necesidad de regirse por la moderacion y la prudencia? Comerciantes y ciudadanos todos, ya teneis entregadas vuestras fortunas, vuestro honor, vuestro crédito en manos de hombres a quien os avergonzariais tener por criados; esos son los que allanarán vuestras casas, os arrancarán vuestros bienes, os maltratarán de palabra y de obra, y os reducirán á la mendicidad con vuestras esposas y vuestros hijos: y ¿sufrireis inhertes violencias: tan inauditas de la Constitucion y de las leyes? No teneis que envidiar á la infeliz Constantinopla; tenemos nuestros genízaros, nuestros bajaes y nuestros cimitarras, y todo abundará entre nosotros mientras la delacion, y el espionage, se ponderen como virtudes, mientras se sostenga como servicio al público la rapiña y el asesinato, y la opresion, la arbitrariedad y las tropelías se califiquen de celo patriótico. Estos son los resultados de ese furor fiscal, perseguidor eterno de la laboriosidad del amor al trabajo y de la paz doméstica. Pero son inútiles las declamaciones; ¡reunios, comerciantes! Desgraciadamente en Madrid no hay consulado, ni cuerpo alguno que se interese en vuestra suerte: reunios, repito: acordad las justas reclamaciones que deben hacerse al Gobierno y á las Córtes.

El ayuntamiento y la diputacion provincial no pueden dejar de interesarse en vuestra suerte. Sois una parte del pueblo y de la provincia que los ha nombrado, y no puede serles indiferente vuestra situacion. La Constitucion os da el derecho de esponer á las Córtes y al Rey lo que juzgueis conveniente para la observancia de ella misma, y vuestras quejas no pueden ser desoidas. Es vergonzoso la desunion en que vivís. Reunios, aunque sea en tertulia mercantil; conocéos y haced recíprocos vuestros intereses; renazca la confianza y el amor entre vosotros mismos; y cuando vuestros propios intereses íntimamente unidos al interés público, exijan vuestras reclamaciones y vuestras luces, esponedlas con franqueza á las Córtes ó al Rey: ambos os oirán con placer, y proveeran á vuestras necesidades. Si no las esponeis, si el gobierno las ignora, ¿cómo ha de prevenirlas? Ha llegado el tiempo de que desecheis ese encogimiento y ese temor que os ha dominado hasta ahora, y que desprendiendoos un poco de esa contraccion á vuestros intereses privados, empeceis á ser útiles á los intereses públicos, que en un sistema constitucional, como el que nos rige, se forma de la masa de los individuales: ya es tiempo de que se verifique este grande enlace, y que todos conspiremos á la comun felicidad.

MADRID: IMPRENTA DE D. M. REPULLÉS. 1822.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Seccion 3.ª

ADUANAS.

El Rey se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

Don Fernando vii por la gracia de Dios y por la Constitucion de la Monarquía española, Rey de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que las Córtes han decretado lo siguiente: = Las Córtes, usando de la facultad que se les concede por la Constitucion, han decretado lo siguiente:

Articulo 1.° Por el término de seis meses, que concluirán el treinta y uno de Diciembre del presente año, la importacion en las aduanas de la Península é Islas adyacentes se arreglará, tanto para los efectos existentes en las mismas aduanas y depósitos, como para los demas que lleguen durante este término, á la adjunta tarifa establecida por la Diputacion de esta provincia, cobrándose los derechos que la misma señala. Exceptúase el tabaco, respecto al cual se observará desde ahora lo decretado por las Córtes en la sesion de ocho del corriente mes.

Art. 2.° El Gobierno reducirá la admision de los efectos comprendidos en dicha tarifa á aquellas aduanas que sea necesario, segun los progresos del Ejército invasor.

Art. 3.° Lo dispuesto en el art. 1.° no deroga la autorizacion dada al Gobierno en treinta y uno de Enero del presente año para suspender la admision de buques y efectos propios de las Naciones que corten sus relaciones amistosas con la España y su Gobierno constitucional, pues aquella continúa en toda su fuerza y vigor.

Art. 4.° A fin de que en todo tiempo se puedan distinguir los efectos legítimamente introducidos por las aduanas Nacionales de los que hayan entrado al abrigo del Ejército invasor, y estos puedan ser tratados con arreglo á las leyes; todos los que introduzcan ó tengan géneros extranjeros conservarán el oportuno documento que acredite su legítima introduccion, y el Gobierno circulará la orden conveniente para que por las aduanas se expidan los certificados y guias del modo mas seguro, y que cada seis meses se renueven á fin de rebajar los consumos, y que solo valgan los de los géneros realmente existentes.

Art. 5.° Todos los efectos que por cualquier motivo, sin excepcion ninguna de casos, lleguen á los puertos de la Península é Islas adyacentes desde el dia diez y ocho de Diciembre próximo en adelante, no gozarán del beneficio de dicha tarifa, y quedarán sujetos á los aranceles vigentes ó á lo que entretanto determinen las Córtes.

Art. 6.° Durante la misma época el comercio de exportacion se arreglará en los términos siguientes: Los efectos que en el arancel vigente en la actualidad se hallan sujetos al 2 por 100 de salida serán enteramente libres: los que tienen señalado derecho mayor de 2 por 100 pagarán solamente la mitad del que tienen fijado en el arancel.

Art. 7.° Queda suprimido el derecho de 2 por 100 de administracion en la circulacion por mar de provincia á provincia en la Península é Islas adyacentes, subsistiendo solamente respecto de las remesas á Ultramar, y de aquellos efectos que tienen señalado mas del 2 por 100.

Art. 8.° El contenido de los artículos 1.° y 6.° del presente de-

creto se entenderá con respecto á las Islas Canarias desde que se reciba en ellas, hasta el diez y siete de Febrero del año próximo venidero.

Art. 9.° Las Diputaciones Provinciales no podrán hacer alteracion alguna en los aranceles, ni imponer derechos de ninguna especie en las aduanas, para que haya la debida igualdad en todas.

Art. 10. El Gobierno con presencia de las ventajas que durante la época prefijada en el art. 1.° se conceden á otras Naciones en la admision de sus manufacturas, solicitará en favor del interes nacional las compensaciones oportunas de recíproca utilidad, para que puedan las Córtes determinar en vista de ellas lo mas conveniente para el sistema que haya de regir despues de los seis meses expresados. Cádiz veinte y cinco de Junio de mil ochocientos veinte y tres.=Tomas Gener, Presidente.=Francisco de Paula Soria, Diputado Secretario.=Bartolomé García Romero y Bernal, Diputado Secretario.=Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Gefes, Gobernadores y demas Autoridades, asi civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar el presente decreto en todas sus partes. Tendreislo entendido para su cumplimiento, y dispondreis se imprima, publique y circule.=Está rubricado de la Real mano.=En Cádiz á treinta de Junio de mil ochocientos veinte y tres.

De Real orden le traslado á V. para su cumplimiento, debiendo admitirse los géneros y demas habilitados que antes estaban prohibidos, solo en las Aduanas de los puertos declarados de primera clase, no invadidos ni ocupados por el enemigo, y hacerse las rebajas por las Contadurías en los certificados de que trata el art. 4.° al tiempo de facilitar los despachos ó guias para el trasporte de los géneros, recogiéndolas luego que esten cumplidas, y verificándose la renovacion de dichos documentos cada seis meses, teniendo presente los consumos y traslaciones de dominio que se hubieren hecho sin documento. Dios guarde á V. muchos años. Cádiz 1.° de Julio de 1823.

Sr.

TARIFA citada en el precedente decreto de las Córtes de 25 de Junio de 1823.

ALGODONES.	*Aforo.*	*Adeudo.*
Hilo de algodon torcido de todas clases.	á 18 rvn.	libra..... 15 por 100.
Medias de id. para hombre de todas clases.	á 7	par..... 15 por 100.
Dichas de id. para muger y cadete.	á 6	par..... 15 por 100.
Cintas de algodon.	á 24	libra..... 15 por 100.
Musolinas, musolinetas lisas, tegidas, caladas, bordadas al telar, y nuditos de todas clases hasta vara y tercia.	á 4½	vara..... 15 por 100.
Dichas de mas de vara y tercia hasta dos.	á 6½	vara..... 15 por 100.
Colchas acolchadas, cameras grandes.	á 200	cada una 15 por 100.
Dichas de catre, entre-catre y cama.	á 100	cada una 15 por 100.
Toda clase de tejidos de algodon llano, cruzado, labrado ó pintado que no pase de vara de ancho como son pañuelos de coco y musolinas con listas y labrados, mahones, cocos, llin mantelería, lienzos imitando ó platillas ó bretañas y otros semejantes en blanco teñidos ó pintados, coties y listados aunque tengan parte de hilo ó yerba incluyéndose los pañuelos ó género de trages por las de largo que contengan.	á 3	vara..... 15 por 100.
Toda clase de dichos tejidos hasta dos varas.	á 5	vara..... 15 por 100.
Toda clase de tejidos segun arriba hasta vara que sean bordados.	á 6	vara..... 15 por 100.
Dichos de iguales clases y circunstancias hasta dos varas.	á 10	vara..... 15 por 100.
Panas cruzadas y lisas de todos colores.	á 6	vara..... 15 por 100.
Puntos hasta vara sencilla ó doble de una ó dos ojas.	á 12	vara..... 15 por 100.
Cotonías acolchadas de todas clases y piqués.	á 8	vara..... 15 por 100.
Cotonías no acolchadas de realce, y con listas y rayas finas.	á 4	vara..... 15 por 100.
Tejidos de algodon con mezcla de lana ó hilo imitando á tripes, casimires y otros que no pasen de vara de ancho.	á 12	vara..... 15 por 100.
Los mismos de mas de vara.	á 18	vara..... 15 por 100.
Tules todo de algodon, hilo ó pita, ó con mezcla de ello hasta vara.	á 10	vara..... 15 por 100.
Dichos mas de vara.	á 20	vara..... 15 por 100.
Dichos bordados hasta vara.	á 20	vara..... 15 por 100.
Dichos de mas de vara.	á 34	vara..... 15 por 100.
Deshilados lisos y labrados desde vara á dos varas, trafalgares y toda clase de tejidos claros de algodon hasta una y tercia varas.	á 4	vara..... 15 por 100.
Encages y blondas negras y blancas de todas clases y anchos de algodon, hilo ó pita, y velos.	á 100	libra..... 15 por 100.
Mahones de China hasta vara.	á 1½	vara..... 15 por 100.
SEDAS.		
Crespones de todas clases y colores hasta cinco cuartas.	á 6 rvn.	vara..... 13 por 100.
Medias de hombre	á 200	docena..... 13 por 100.
Dichas de muger y cadete.	á 140	docena..... 13 por 100.
Pañuelos tejidos, lisos, labrados, bordados al telar, de espumilla, de punto, de raso, de tafetan, de sarga y otros para señora de tres cuartas á una vara de ancho.	á 20	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos bordados	á 28	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos lisos, tejidos y bordados al telar, de vara y cuarta á vara y media.	á 40	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos bordados.	á 66	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos lisos, tejidos, labrados, bordados al telar de seis cuartas á ocho cuartas.	á 60	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos bordados	á 100	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos pintados de seda de todas clases para bolsillo.	á 11½	pañuelo..... 13 por 100.
Dichos de China.	á 11½	pañuelo..... 13 por 100.
Trages en cortes (no hechos) de raso, de tafetan, de sarga, de espumilla, de tul de punto, calados, labrados, y tegidos, y de gasa.	á 69	13 por 100.
Dichos bordados al pasado ó á mano de realce.	á 5 pfs.	13 por 100.
Rasetes lisos desde media vara hasta vara.	á 12 rvn.	vara..... 13 por 100.
Dichos labrados desde media vara hasta vara.	á 12	vara..... 13 por 100.
Rasos lisos dobles desde media vara hasta vara.	á 20	vara..... 13 por 100.
Dichos labrados y gurguranes con mezclas de algodon, y sin ellas desde media vara hasta vara.	á 20	vara..... 13 por 100.
Dichos con flores de plata ú oro desde media vara hasta vara.	á 28	vara..... 13 por 100.
Sargas que llaman levantinas desde media vara hasta cuatro cuartas.	á 13	vara..... 13 por 100.

SIGUEN SEDAS.	*Aforo.*		*Adeudo.*	
Dichas labradas desde media vara hasta vara.	á 13	rvn.	vara.....	13 por 100.
Dichas tejidas y labradas con oro desde media vara hasta vara.	á 28		vara.....	13 por 100.
Sargas lisas y labradas de vara á vara y cuarta.	á 20		vara.....	13 por 100.
Sargas de vara y tercia á vara y media.	á 28		vara.....	13 por 100.
Tafetanes lisos y labrados de tercia á dos tercias.	á 10		vara.....	13 por 100.
Dichos de dos tercias á cuatro cuartas.	á 13		vara.....	13 por 100.
Dichos de cuatro cuartas á seis cuartas.	á 20		vara.....	13 por 100.
Terciopelos lisos y labrados..	á 40		vara.....	13 por 100.
Encages bordados y lisos de todas clases y velos.	á 90		libra.....	13 por 100.
Cintería de todas clases sin mezcla de oro ú plata.	á 24		libra.....	13 por 100.
Dicha con mezcla de oro ú plata.	á 60		libra.....	13 por 100.
Tules de seda lisos y estampados hasta seis cuartas.	á 10		vara.....	13 por 100.
Dichos de siete á ocho cuartas dobles finos.	á 30		vara.....	13 por 100.
Dichos bordados hasta siete cuartas.	á 40		vara.....	13 por 100.
Toda clase de tejidos de seda lisos, cruzados y labrados no comprendidos en esta tarifa que no pasen de vara. . . .	á 20		vara.....	13 por 100.
Gasas lisas, labradas, tejidas, estampadas, hasta vara. . . .	á 4½		vara.....	13 por 100.
Toda clase de tejidos de seda lisos, cruzados y labrados no comprendidos en esta tarifa que pasen de vara.	á 28		vara.....	13 por 100.
Dichos bordados al pasado y realce de media vara hasta vara. .	á 40		vara.....	13 por 100.
Dichos de mas de vara.	á 64		vara.....	13 por 100.
LANAS.				
Medias de hombre lisas y listadas de lana.	á 10	rvn.	par.....	15 por 100.
Dichas de muger.	á 8		par.....	15 por 100.
Bayetones hasta ocho cuartas.	á 20		vara.....	15 por 100.
Bayetas fajuelas de todos colores y clases de ancho hasta dos varas.	á 10		vara.....	15 por 100.
Dichas de Colchester ó superfinas.	á 13		vara.....	15 por 100.
Dichas de pellon.	á 16		vara.....	15 por 100.
Alepin de la Reyna ó buratos, todos colores hasta tres cuartas.	á 6½		vara.....	15 por 100.
Casimires hasta vara.	á 20		vara.....	15 por 100.
Pañetes hasta vara ó medio paño.	á 16		vara.....	15 por 100.
Géneros de chalecos pintados de lana y con mezcla de algodon ó hilo.	á 13		vara.....	15 por 100.
Paños de primera superfino de vara y tres cuartas cumplidas hasta ocho cuartas.	á 66		vara.....	15 por 100.
Dichos de segunda finos y entrefinos de siete cuartas.	á 40		vara.....	15 por 100.
Dichos de tercera comunes hasta seis cuartas.	á 20		vara.....	15 por 100.
Anascotes y Franelas, y toda clase de tejidos de lana liso y asargado hasta cinco cuartas.	á 10		vara.....	15 por 100.
Sargas ó estameñas y toda clase de tejidos de lana hasta cuatro cuartas.	á 6		vara.....	15 por 100.
Camisetas, zagalejos y pantalones de lanilla y punto blancas y listadas de punto para interior.	á 18		cada pieza.	15 por 100.
Pañuelos de lana pintados y tejidos de tres cuartas á cuatro cuartas.	á 8		pañuelo....	15 por 100.
Dichos de cuatro cuartas á seis cuartas.	á 12		pañuelo....	15 por 100.
Dichos de seis cuartas á ocho cuartas.	á 20		pañuelo....	15 por 100.
Dichos merinos bordados al telar ó á mano de tres cuartas ó cuatro cuartas.	á 20		pañuelo....	15 por 100.
Dichos merinos de cuatro cuartas á seis cuartas.	á 40		pañuelo....	15 por 100.
Dichos merinos de seis cuartas á ocho cuartas.	á 60		pañuelo....	15 por 100.
Alepines negro y colores con mezcla de seda y sin ella hasta vara y tercia.	á 20		vara.....	15 por 100.
Dichos de menos de vara.	á 10		vara.....	15 por 100.
ABANICOS.				
Con barillage de nacar, marfil y concha, con esmalte y labrados y relieves.	á 66	rvn.	cada uno...	13 por 100.
Dichos de barillage, hueso, pasta y madera fina charolada y pais de cabritilla.	á 12		cada uno...	13 por 100.
Dichos charolados varillas entrefinas	á 6		cada uno...	13 por 100.
Dichos ordinarios pais de papel..	á 1½		cada uno...	13 por 100.
Alfombras hasta cinco cuartas ancharia.	á 20		vara.....	15 por 100.
Tapetes con fleco al rededor hasta ocho cuartas largo, y cuatro cuartas ancho...	á 70		cada una...	15 por 100.
LIENZOS.				
Olanes clarines y tupidos hasta vara todas clases.	á 11		vara.....	15 por 100.
Estopillas hasta cuatro cuartas, clarines y tupidas labradas ú holanadas.	á 6		vara.....	15 por 100.

SIGUEN LIENZOS.	*Aforo.*		*Adeudo.*
Irlanda superior de mas de vara.	á 14	rvn.	vara..... 15 por 100.
Cotanza y copons superiores ricos mas de vara.	á 12		vara..... 15 por 100.
Lienzos crudos hasta cinco cuartas.	á 3		vara..... 15 por 100.
Lienzos crudos hasta seis cuartas.	á 4½		vara..... 15 por 100.
Cañamazos hasta cinco cuartas.	á 2		vara..... 15 por 100.
Toda clase de lienzos blancos, como son irlandas entrefinas, royalas, caserillos, creas, droghedas y todas clases que no estan comprendidas en este arancel hasta cuatro cuartas. . .	á 3		vara..... 15 por 100.
Platillas superiores de Hamburgo é Irlanda.	á 3		vara..... 15 por 100.
Dichas comunes y ordinarias.	á 23	ctos.	vara..... 15 por 100.
Bramante redondo hasta cinco cuartas.	á 4	rvn.	vara..... 15 por 100.
Dichos florete fino.	á 6		vara..... 15 por 100.
Dichos y otros lienzos hasta ocho cuartas.	á 8		vara..... 15 por 100.
Ruan de Irlanda hasta cinco cuartas.	á 4		vara..... 15 por 100.
Dichos de Hamburgo.	á 4		vara..... 15 por 100.
Bretañas legítimas angostas.	á 4		vara..... 15 por 100.
Dichas anchas.	á 5½		vara..... 15 por 100.
Bretañas contrahechas.	á 3		vara..... 15 por 100.
Dichas anchas.	á 4½		vara..... 15 por 100.
Cotines estrangeros hasta cinco cuartas.	á 4		vara..... 15 por 100.
Dichos hasta ocho cuartas.	á 8		vara..... 15 por 100.
Libretes, listados, arabias, y todas clases de lienzos para colchones y camisas hasta cinco cuartas.	á 3		vara..... 15 por 100.
Dichos hasta ocho cuartas.	á 6		vara..... 15 por 100.
Hilo de lino de madejon	á 20		libra..... 15 por 100.
Dichos de Flandes y otras partes.	á 30		libra..... 15 por 100.
Mantelería hasta cinco cuartas de todas clases.	á 5		vara..... 15 por 100.
Dicha hasta ocho cuartas.	á 10		vara..... 15 por 100.
Manteles y servilletas arreglado á varas pagará segun arriba.			
Lienzo San Jorge y San Juan hasta vara y cuarta.	á 2		vara..... 15 por 100.
ESPECERÍA.			
Canela de Holanda.	á 28	rvn.	libra..... 15 por 100.
Dicha de China y Canelon.	á 10		libra..... 15 por 100.
Clavo.	á 10½		libra..... 15 por 100.
Pimienta negra.	á 3		libra..... 15 por 100.
FRUTOS COLONIALES.			
Cacao Caracas, Soconusco, Tabasco, Magdalena, y demas de Costa-firme.	á 4	rvn.	libra..... 10 por 100.
Cacao Guayaquil y Goatemala.	á 2		libra..... 10 por 100.
Grana.	á 80		libra..... 2 por 100.
Grana silvestre.	á 20		libra..... 2 por 100.
Granilla.	á 20		libra..... 2 por 100.
Polvo grana.	á 8		libra..... 2 por 100.
Añil.	á 20		libra..... 2 por 100.
Azúcar blanco.	á 40		arroba..... 10 por 100.
Dicho quebrado.	á 30		arroba..... 10 por 100.
Dicho de Puerto-Rico y Filipinas.	á 20		arroba..... 10 por 100.
Jalapa purga.	á 4		libra..... 2 por 100.
Vainillas de primera.	á2000		millar..... 2 por 100.
Dichas de segunda.	á1000		millar..... 2 por 100.
Dichas de tercera.	á 600		millar..... 2 por 100.
Zarzaparrilla.	á 4		libra..... 2 por 100.
Quina Loja y colorada.	á 20		libra..... 2 por 100.
Dicha provinciana piura y otras.	á 12		libra..... 2 por 100.
Dicha de Cartagena.	á 2		libra..... 2 por 100.

NOTAS.

1.ª Todos los efectos extrangeros que vengan en buque nacional, sea cual fuere su procedencia, pagarán el derecho señalado en esta tarifa; y los demas no comprendidos en ella satisfarán el único derecho de 15 por 100 con arreglo al arancel del año de 1782. = Los que vengan en buque extrangero pagarán ademas 2 por 100 de bandera.

2.ª Todos los frutos coloniales no comprendidos en esta tarifa ni en la rectificacion de 1821 pagarán conforme al reglamento del comercio libre de Indias.

3.ª Todos los frutos procedentes de nuestras Américas que vinieren en buques extrangeros pagarán ademas del derecho establecido el 2 por ciento de habilitacion de bandera, y cuatro los que tocaren en puerto extrangero.

4.ª ~~Los derechos que se establecen en esta tarifa para la importacion de plata ú oro serán iguales en buques españoles ó extrangeros.~~

5.ª Ademas de los derechos comprendidos en los artículos precedentes se exigirá el medio por 100 de consulado.

Ex
Bibloth. Regia
Berolinensi.