

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESPIGA.

SESION DEL DIA 29 DE JULIO DE 1820.

Leida y aprobada el Acta de la sesion anterior, se dió cuenta de un oficio del Secretario de la Gobernacion de la Peninsula, el cual, refiriéndose á otro que desde Sacedon dirigia el Secretario del Despacho de Estado, manifestaba que S. M. habia tomado el segundo baño, de que experimentaba buen efecto, y continuaba con buena salud, igualmente que su augusta esposa. Oyéronlo las Córtes con especial satisfaccion.

Por un oficio del Secretario del Despacho de Hacienda, quedaron enteradas de haber remitido aquel Ministerio 200 ejemplares de la Real órden de 20 del corriente, relativa á la aprobacion por las Córtes del empréstito de 40 millones sobre las bases estipuladas, mandado abrir por decreto de 2 de Mayo último.

A la comision de Legislacion se mandó pasar una consulta que el Secretario del Despacho de Gracia y Justicia, en virtud de recurso de D. José Mariano Oleina, dirigia á las Córtes, reducida á que resolviesen si los pleitos vistos y no votados en los extinguidos Consejos debian decidirse por los ministros que asistieron á la vista por el Tribunal Supremo de Justicia.

Presentó el Sr. Martinez de la Rosa á las Córtes una Memoria de dos ciudadanos de Granada sobre la cria de

cañamos, y otros documentos relativos al fomento que puede darse á la industria, comercio y agricultura del interesante ramo de algodón, y las Córtes acordaron, á peticion suya: primero, que las comisiones reunidas de Agricultura y Comercio, en vista de los documentos que habia presentado, y los demás que existiesen sobre el particular, informasen á las Córtes sobre si seria ó no ventajoso recargar con más derechos la introduccion de algodón extranjero en rama, para fomentar el cultivo de una planta tan útil en nuestras provincias de Ultramar y en las de la Peninsula; segundo, que las comisiones reunidas de Agricultura y Marina, en vista de la Memoria presentada, informasen sobre los medios de fomentar el cultivo del cañamo y de surtir nuestra escuadra con el menor costo posible de jarcia, lona y demás efectos de esta especie.

Habiendo las Córtes resuelto en la sesion de ayer que el Sr. Serrallach, á consecuencia de haberse aprobado una proposicion suya, se agregase á la comision de Milicias Nacionales, suscitó el Sr. Quiroga la duda de si debia ó no tener voto en ella; y como observasen los señores Ezpeleta y Conde de Toreno que en la resolucion de las Córtes estaba implícitamente envuelta la afirmativa, pues todos los Diputados tenian derecho de asistir á las comisiones sin voto, para lo cual no habia necesidad de resolucion del Congreso, se declaró no haber lugar á votar sobre la pregunta del Sr. Quiroga.

Se dió cuenta de una exposicion de la Diputacion

provincial de Madrid, dirigida á probar que las facultades de las Diputaciones provinciales estaban deprimidas, y que éstas no podían llenar el alto fin de su creación por motivo de la instrucción de 23 de Junio de 1813, en que se describen las atribuciones respectivas de los jefes políticos, Diputaciones y ayuntamientos. Propuso el señor *Vadillo* que esta exposición pasase á la comisión de Diputaciones provinciales: opúsose el Sr. *Giraldo*, pidiendo que se nombrase una comisión especial, por ser asunto que tenía relación con todas las Diputaciones provinciales, siendo la de que hacía mérito el Sr. *Vadillo* encargada únicamente de lo respectivo á las cuentas de aquellas corporaciones. De la misma opinión fué el señor *Muñoz Torrero*, diciendo que le parecía que la Diputación tendía á aumentar sus facultades: contestó el Sr. *Gasco* que la Diputación solo aspiraba á que se la quitasen trabas para poder llenar sus deberes, y que pasándose su exposición á una comisión especial, lo demostraría cuando ésta presentase su dictámen para discutirse. Acordaron, con efecto, las Cortes que se formase para este asunto una comisión especial, y para componerla nombró el Sr. Presidente á los

Sres. Yuste.
Loizaga.
Carrasco.
Lastarria.
Cantero.
Gasco.
Gonzalez Allende.
San Miguel.

En seguida manifestó el Sr. *Presidente* que de resultas de haberse reservado para sesión secreta el tratado del dictámen de la comisión de Hacienda sobre que se permita á los comerciantes españoles conducir sus efectos á los puertos de nuestra América y hacer los retornos bajo pabellón extranjero, habían determinado las Cortes que este particular se tratase en público; y en su virtud se leyó el enunciado dictámen (*Véase la sesión del día 26*), y dijo

El Sr. **VARGAS PONCE**: Señor, para que fuera admisible el dictámen de la comisión, era preciso que se verificasen estas cuatro cosas: primera, la absoluta falta de nuestra marinería; segunda, la absoluta falta de buques españoles; tercera, experimentarse una absoluta inseguridad en los mares para nuestros buques y bandera; y cuarta, que lo que propone la comisión pudiese producir el efecto que se desea de resguardar los frutos españoles peninsulares, y los españoles ultramarinos, del asalto de los enemigos en la ida y vuelta.

Ninguna de estas cuatro cosas se verifica, como creo que voy á demostrar, empezando antes por decir que eso que se llama reglamento del año 78, no es un reglamento cualquiera que fácilmente pueda sujetarse á variación, y que el variarlo entra en las facultades de cualquier Ministro. No, señor; es más, porque es una ley fundamental de nuestro Código de Indias, y tan fundamental, que porque el Emperador Carlos V no quiso sujetarse á ella, y sí permitir que los flamencos fukares llevasen frutos á la América, fué la piedra angular sobre que se elevaron tantos disgustos y que hizo que desde entonces no fuese ni debiese ser amado de los españoles. Se extendió tanto esta consideración hácia nuestros buques, que ni aun se permitía á los españoles

venderlos á los extranjeros; y esto llegó á tal grado, que cuando Juan Sebastian del Cano hizo la proeza más grande que han hecho los hombres, dando intrépido la primer vuelta al mundo, al tratar de su galardón pidió como primer premio que se sobreyese en una causa criminal que tenía abierta por haber vendido un buque al extranjero. Tan lejos estaba esto de ser mirado como un reglamento, y sí como una ley, que fué restablecida en su vigor por un Monarca como Carlos III, y por un Ministro sábio, que pues no existe, ni su familia, ya es justo vindicar su memoria, porque siempre los Ministros, mientras viven, son objetos de la crítica y mordacidad, á veces con harto fundamento, y á veces sin alguno. Esta ley se ve inserta como una de las fundamentales de nuestro Código de Indias. Desde entonces, y en su virtud, se elevó la marina al alto grado en que estuvo en su tiempo.

Esto supuesto, digo que no debe haber lugar á aprobarse por el Congreso el dictámen de la comisión, por no existir las dichas cuatro causas: primera, una absoluta falta de marinería, que en realidad no hay. Es cierto que la marinería es esquiva y se niega al servicio militar; pero esto no prueba que no la haya: son notorias las causas por que lo huyen. Es sumamente duro, se les exige mucho trabajo, no se les deja siquiera respirar el aire libre, pues solamente al cabo de ocho días se permite que uno ó dos ranchos de los en que se divide la tripulación pueda bajar un corto rato á tierra. Además de esto, se les tiene desnudos y abandonados, en términos que en mi última campaña, habiéndole preguntado á un amigo cómo estaba su plan de combate, me dijo: «los desnudos á proa, y los vestidos á popa, porque no quiero ver juntos tantos adanes.» El alimento ya se sabe que es malísimo, porque á costa de las pobres tripulaciones muchos se hacen ricos. Las pagas de la marinería se hallan en el mayor y más profundo olvido siglos hace. Basta decir que se deben veintidos meses á la escuadra que, reinando Felipe II, envió contra Inglaterra. Este punto es uno de los que se debieron tener presentes en la Memoria del Sr. Secretario de Marina, pues es inmensa y casi increíble la suma que se le está debiendo, siendo de las cosas que más atormentan á esta clase benemérita al considerar que sus familias han de quedar abandonadas y en la última miseria. Hé aquí por qué no se halla marinería para el servicio militar; pero ¿falta acaso para los buques mercantes? Ahora mismo, que se pondera que tenemos tanta escasez de ella, pónganse diez navíos á la carga para Ultramar, y por cierto que se hallará entonces abundancia de marinería, fuerte, ducha y pronta. Véase si es esto lo que sucede á la Compañía de Filipinas, que tiene la mejor gente, y hay otra mucha sobrante en varios puntos de nuestra dilatada costa. No hay más que tender la vista por todas ellas desde Cataluña á Guipúzcoa. Se han desertado, sí, de la marina militar, y cuando ven que se les llama, se ocultan y pretestan que tienen otro oficio. Hay, pues, la marinería necesaria para hacer las navegaciones del comercio. ¿Faltan buques? No, señor, de ninguna manera; los hay, y no pocos, en el Caño del Trocadero para el comercio de Indias, y multitud de costaneros que son suficientes para hacer nuestras expediciones. Así que, con miles de marineros están dispuestos para hacer esta navegación. Pónganse en el estado en que se hallaba en tiempo de Cristóbal Colon y sus compañeros, cuando se descubrió el nuevo mundo. Hágase en buques pequeños, y no en estos enormes de 1.200 toneladas, que conducen riquezas inmensas; pues

cuando uno de estos se pierde, queda arruinada una ó muchas casas, como sucedió á la de Uztariz, de toda probidad y conocimiento, que por haber perdido dos buques de este porte, hizo una quiebra de más de 40 millones. Lo mismo sucedió á la casa de Rivero y otras.

Aunque este no es sitio de disertaciones eruditas, no puedo menos de indicar que desde que Juan Petit, corsario francés, hizo una presa muy interesada, no atreviéndose el Gobierno á sostener escuadras de galeones en el Océano como las que mantenía de galeras en el Mediterráneo, convidó á los navieros á que construyesen buques de 500 toneladas arriba, dándoles por ellos 30.000 maravedís de acostamiento al año, título de capitán de mar, y que despues de ocuparlos dos ó tres campañas, se les daría registro para las flotas de Indias.

Vuelvan los buques menores como estaban en tiempo del descubrimiento de América, y entonces, además de todos los que se hallan en el Trocadero, habrá los que están sin uso en Guadalquivir y en la ría de Huelva y en las del Norte, como en toda la costa del Mediterráneo: navegarán, y se verá cómo resulta lo mismo que entonces, con ventaja suya y del Estado. Si convienen buques pequeños, pregúntese á Barcelona, Artafulla y otros pueblos en Cataluña. Aunque alguno se pierda, no arruina á nadie, siendo así que la pérdida de un buque grande arruina á ocho ó diez grandes propietarios. Lo que importa es que haya muchos que vayan y vengan, como hacían los catalanes, que si no fuera por la insensata guerra de 94, declarada sin antecedente ninguno, comerciarían todos en vajilla de plata. Solo la villa de Siches perdió 600.000 pesos fuertes en el primer mes de aquellas hostilidades marítimas. Abandonemos, pues, la idea de buques tan grandes, y tendremos buques y la marinería necesaria, porque ya no existen los motivos políticos que indujeron á construir tan grandes naves. Así que, ni faltan marineros, ni buques. ¿Que falta seguridad en los mares! Pues qué, ¿por ventura estamos en guerra con alguna de las grandes potencias marítimas? ¿Hay más que unos miserables corsarios? Adóptese el sistema de convoyes, y obliguese á los mercantes á sujetarse á ello, siguiendo el ejemplo de Inglaterra, y entonces cesará el abultado recelo de la inseguridad. Pero dado caso que no existiesen buques ni tripulación, ¿se lograría seguridad conduciendo nuestros frutos en los extranjeros? No, Señor; porque, digan lo que quieran Grosio y Seldeno, la bandera no cubre la carga en la clase de enemigos que hoy infestan los mares. Así, pues, lo que dice la comisión ningún efecto puede surtir. Lo que sí resultará infaliblemente es el aniquilamiento de nuestra marinería, no pudiendo competir con el económico sistema del extranjero. En estos una misma persona es de ordinario capitán y sobrecargo, piloto y maestro, cirujano y capellán; conjunto no compatible entre nosotros. Tengamos también en cuenta que el pueblo solo la tiene con los resultados, y así, si se pierde una batalla, no fué buen general el que la mandó, y por bien que maniobre un piloto, si no lleva la embarcación al puerto, no cumple con su deber según la multitud; y si ésta echa de ver que siendo tan justamente aborrecibles los estancos, un decreto prolonga el que más le ofende, y que otro alivia al extranjero en 12 por 100 en la extracción del aceite de lo que pagaba antes, ¿que dirá de los escogidos por la Nación? ¿Y hasta dónde alzaré el grito, si ve que por consecuencia precisa de otro decreto quedan á podrirse en los puertos y á perecer los buques y marineros españoles? Además, ¿conviene multiplicar tanto la comunicación con los extranjeros en nues-

tros puertos de América? ¿No traerá esto mil inconvenientes políticos que no conviene ahora indicar? Así que, Señor, concluyo diciendo que si se aprueba el dictámen de la comisión, es una losa sepulcral en la que se debe escribir: «Aquí yace la marina mercantil de España.»

El Sr. SACASA: A pesar de lo que ha dicho el señor Vargas Ponce, cuyos conocimientos y luces respeto, me parece que las leyes que hay prohibitivas y restrictivas en América, no solo son impolíticas, sino que siempre han sido tiránicas, despóticas, bárbaras y opresoras. Me parece, por tanto, muy juicioso el dictámen de la comisión, y tanto que no ha desmentido en manera alguna la opinión que el Congreso había formado de su ilustración y sabiduría. Creo que el Consejo de Estado, cuyos individuos han sido nombrados por el Congreso, despues de haber examinado este punto con la circunspección y madurez que corresponde, tratando de dar un parecer que pudiese ilustrar la opinión del Congreso, ha aconsejado lo propio que la comisión de Hacienda nos presenta en su dictámen. Me parece que igualmente el Gobierno aprueba estas medidas, y creo por lo mismo no deben desaprobarse, porque son muy políticas y poderosas. Si mal no me acuerdo, en tiempo del Sr. D. Carlos IV, á consulta del indigesto Consejo de Indias, cuando no podíamos reclamar nuestros derechos como ahora, precisado el Gobierno á condescender con los deseos y necesidades de nuestra América, se dispuso que se pudiesen trasportar nuestros frutos de América en buques neutrales. Entonces esta medida no produjo ningún perjuicio; con que ¿por qué le ha de producir ahora? Dice el Sr. Vargas que será ruinosa esta providencia para nuestra marina, y que no producirá los buenos efectos que propone la comisión. Voy, pues, á ver si puedo desvanecer esta idea: por supuesto, yo creo, lo primero, que no puede ser nociva á nuestra marina; lo segundo, que aunque lo fuese, nunca podría causar un gran daño á las Españas; y lo tercero, que puede ser útil. Empezaré por este último punto. Puede ser útil, porque se sabe que muchos de los corsarios de los disidentes de América navegan con buques extranjeros; y adoptando el dictámen de la comisión, les proporcionaremos nosotros una ganancia más segura y una vida menos peligrosa: motivo por que es muy probable que en este caso vengan á ofrecernos sus servicios los disidentes, toda vez que se penetren de las ventajas que se les proporcionan; y de este modo disminuirémos directamente la fuerza de los independientes. En segundo lugar, que tenemos muy poca marina mercante, y en ningún tiempo hemos tenido la necesaria para el tráfico de España á la América y de América á España, y por eso es constante que no hubo jamás la abundante comunicación que los buenos han deseado para la mútua felicidad de la Península y América. Es muy probable que los independientes tengan consideración á la bandera de los neutrales y que respeten por lo mismo nuestros intereses. Si no los respetan, tenemos la ventaja al menos de no perder los cascos. Es preciso que sepamos que no tenemos los buques mercantes que necesitamos para todos los puntos de América. La necesidad es tan grande, que he recibido cartas de Goatemala, muy recientes, que dicen que los independientes han sacado de San Juan de Ormoa, del Realengo y del Huerto de Trujillo varios buques, aprensando hasta los que se hallaban en sus apostaderos, sin embargo de que Goatemala hace trescientos años que paga contribuciones para la seguridad de sus puertos, y no han servido más que para pagar á los mismos que

los han oprimido. ¡Gracias á Dios que no nos vemos en esos desgraciados tiempos, y que la Nacion espera la felicidad en todas sus provincias! Me reduzco, pues, á manifestar que no puede ser perjudicial esta medida á la marina; lo primero, porque se prefieren los buques nacionales á los extranjeros; y lo segundo, porque aumentándose al extranjero la contribucion de 4 por 100, debe salirle más caro su transporte.

He dicho tambien que no creia que aunque se perjudicase á la marina mercante, fuese un perjuicio que debiese sentirse en las Españas. Voy á fundarlo. Nadie quiere salir de su casa, siempre que en ella tenga que comer, y nadie abandona su Pátria mientras puede adquirir su subsistencia en ella, dedicándose á la agricultura, á las artes ó al comercio. Nosotros estamos llenos de despoblados y necesitamos manos para la agricultura y fábricas; con que ¿cómo las hemos de tener para que haya marinería? No es posible. Además, á las naciones les es útil tener marina mercante por dos razones: la primera, porque trasportan los frutos de esta Nacion, haciéndolos valer más; y la segunda, porque dan destino y ocupacion á los que los conducen. Por lo que hace á nosotros, ya hemos visto que no tenemos brazos. Los productos nos los llevarán los extranjeros, y de aquí se sigue la dificultad en que nos hallamos de adoptar otras medidas que las que propone la comision.

Es preciso tambien tener presente que la marinería se paga generalmente en frutos de los mismos de su conduccion, y su trabajo no forma nunca un capital, porque lo disipa luego que desembarca, y esto nunca puede aumentar la riqueza nacional; y en fin, privado el marinero de poder propagar la especie humana, cuando vuelve á los puertos no hace más que corromper sus costumbres, entregándose á la errante y vaga Venus, y cometer otros desórdenes. Por lo tanto, no hay inconveniente en que esta medida se adopte, no solamente hasta el año 21 de la presente legislatura, sino que se deje hasta el 23 ó 24, que las Córtes sucesivas determinarán otra cosa; porque de lo contrario, es caer en lo mismo que se trata de evitar; pues en tan corto tiempo, que no es bastante para llegar allá la noticia de lo que aquí se trata, sucederá que harán los que puedan sus expediciones, enriqueciéndose cuatro comerciantes con perjuicio de todos los demás.

El Sr. **VARGAS PONCE**: Desharé una equivocacion del señor preopinante. Yo no entro en la cuestion de si debe ó no concederse á los puertos de América el libre comercio que tienen los de España. Me he ceñido á decir que los frutos que se conduzcan de la Península hayan de trasportarse en buques nacionales.

El Sr. **OLIVER**: Cuatro han sido, en mi concepto, las consideraciones que ha podido tener la comision de Hacienda para adoptar el dictámen que propone. La primera, es la de cubrir y salvar con las banderas extranjeras neutrales la propiedad española de los cargamentos, atendiendo al beneficio de la agricultura y del comercio con preferencia al de nuestra marina. La segunda es la de si no tenemos suficientes buques y marineros españoles. La tercera, de que no se falte á lo que exige el tráfico de América y conviene á los intereses y á los deseos de los españoles americanos. Y la cuarta, las razones políticas en relaciones exteriores.

En cuanto á la primera consideracion, yo mismo, cediendo á las imperiosas circunstancias del momento, en una conferencia que tuve con los señores de la comision de Hacienda, me incliné á la medida que propone con tal que se adoptase en secreto, como con muy buen

éxito se practicó en la última guerra de Inglaterra, y aun en muchos casos recientes; pero con la publicidad que vamos á discutirla y resolverla, ya no habria el disimulo ó la simulacion indispensable, despues que en el derecho marítimo ha prevalecido la fuerza á la justicia, y que ya la bandera no cubre el cargamento; antes bien, daríamos un título legítimo á los corsarios que nos hostilizan, para confiscar los cargamentos de propiedad española, y aun los cargados en nuestros puertos por cuenta de extranjeros con banderas neutrales. Así que no se seguirian sino perjuicios de la medida propuesta.

Respecto á la segunda consideracion, ha dicho ya el Sr. Vargas lo suficiente para desvanecerla, y poco puedo añadir. No obstante, véase esa lista aflictiva de los numerosos buques españoles de mayor porte que tanto tiempo se han hallado embargados para la grande expedicion de Ultramar, á cuyos dueños no se han satisfecho en mucho las estadias, haciéndoseles más sensible en cuanto se asegura que buques extranjeros por medios indirectos pudieron cobrar las suyas por entero, y que acaso se logró por alguno de los españoles.

Estos y otros muchos buques están desarmados, arruinando á sus dueños, en el Caño del Trocadero en Cádiz y en muchos puertos de nuestras costas, y los marineros emigrando ó pereciendo sin poder emprender viaje, no tanto por los riesgos de la navegacion, cuanto porque no encuentran fletes ventajosos, ni tienen utilidad con la concurrencia de buques extranjeros.

Se imputa á los españoles la desventaja de no poder navegar con la economía de los extranjeros; pero será sin razon. Los españoles en igualdad de circunstancias no cederán en industria ni en otra cosa alguna á los extranjeros. No están en los españoles los defectos, sino en las leyes ú ordenanzas que hasta ahora los han gobernado. La de matrículas de 1802 pronto completaria la ruina de nuestra marina mercante, y por consiguiente la militar, si no se aboliese muy luego, como confio lo propondrán á las Córtes las comisiones de Marina y de Comercio luego que se reunan, como lo tiene pedido un individuo de la primera, y lo desean todos los que componen entrambas.

Además, aun cuando pudiesen faltarnos buques, se podria prorogar la facultad que dió la Real órden de 24 de Enero de 1803 para que se puedan comprar buques extranjeros durante el término de dos años, ó aquel más que por informes y por las circunstancias fuere necesario. Esta desgraciada facultad, que no debiera concederse á no ser los males que nos causaron las ordenanzas de matrículas y de bosques, deberá no obstante concederse, segun la Junta de aranceles lo propone en los que el señor Secretario del Despacho de Hacienda ha presentado á la aprobacion de las Córtes, segun lo observé el dia que los señores de la comision de Hacienda tuvieron la bondad de permitirme su lectura, y con esto tendremos buques y marineros. No es obra esta de muchos años, no. Querámoslo, y lo conseguiremos luego.

La tercera consideracion que debo explicar es la relativa á satisfacer á nuestros hermanos de América. El señor preopinante ha discurrido con equivocacion, creyendo que se trata de impedir que vayan á los puertos de América en que son admitidos los buques extranjeros que quieran, mayormente los que cargan y pueden cargar de productos de nuestra agricultura é industria en nuestros puertos. No se trata de esto, ni de impedir que compren y carguen los extranjeros cuanto quieran en España, sino de que no se conceda la rebaja ó alteracion de derechos que por nuestras leyes ó aranceles debe pa-

gar la bandera extranjera comparativamente con la española, que en atención solo de disminuir los riesgos de las expediciones, podría consentirse, al parecer de la comisión de Hacienda.

No quiera Dios que nuestros hermanos de América se dejen alucinar por las ideas que algunos individuos esparcen, afligiendo el corazón de los buenos españoles, desacreditando ó poniendo en duda las máximas que debemos adoptar en recíproca utilidad é igualdad de los españoles de Ultramar y de la Península.

Pronto los mismos españoles americanos, á beneficio de la ilustración que tanto progreso hace entre ellos, serán los primeros que clamarán por las medidas necesarias para que no desperdiciemos nuestros recursos cediendo nuestro trabajo y nuestro provecho á los extranjeros. ¿Cómo desaparecieron de España tantos inmensos tesoros, producidos por el rico suelo de sus dominios? Díganlo los cuadros melancólicos y oscuros de nuestra balanza ó de nuestro comercio pasivo. Con fruslerías se nos llevaron tantas riquezas los extranjeros. A los españoles de América, mucho más que á los de la Península, conviene cuanto puede fomentar la marina nacional. La activa navegación nuestra en el mar Pacífico se hizo ya con buques pertenecientes á aquel comercio; y en la sola isla de Cuba hay ventajosos medios para tener doble marina de la que podemos tener en la Península.

Si algunas ideas que por engañosas equivocadas teorías se presentan como útiles á un pueblo libre, y con que repetidas veces fuimos seducidos y perjudicados, conviniesen á los pueblos de América, seguramente las hubieran adoptado los anglo-americanos después que emancipados se gobiernan por sí mismos. Todo lo contrario ha sucedido; y para convencerse, no hay más que examinar sus aranceles y sistema de aduanas, que sin ir muy lejos podemos encontrar.

Es verdad que leyes bárbaras é inhumanas, contra las que yo me declaré aun en momentos peligrosos, ofendieron los derechos de los españoles de América, así como los de la Península, y sucedió, por ejemplo, que el año 1815 una fragata española perteneciente al comercio de la Habana sufrió en Barcelona por efecto del sistema de matrícula detención y daños graves. No obstante, por decreto de las Cortes generales y extraordinarias de 20 de Diciembre de 1811 se abolieron las matrículas en América, dando la libertad á aquella marina, mientras la de la Península está aún esclava.

Así, pues, los españoles de América se interesaron tanto como los de la Península en el fomento de la marina nacional, y por consiguiente, no les sería satisfactoria la providencia que impugno.

Por último, en punto á consideraciones políticas por relaciones exteriores, les damos comunmente más importancia de la que corresponde en estos asuntos económicos, en que cada nación hace y debe hacer lo que mejor le conviene.

Óiganse los artículos principales de la acta de navegación de Inglaterra, promulgada el año 1660. En el art. 1.º prohibió á los buques extranjeros toda importación en las colonias inglesas de Asia, África y América, bajo la pena de confiscación de buque y carga. Por el art. 3.º no se permitió introducir en Inglaterra y sus dominios en Europa fruto ó artefacto alguno de África, Asia y América por otros buques que los de los súbditos ingleses. Por el 4.º prohibió aun á sus propios buques introducir en sus expresados dominios frutos ó manufacturas de producción extranjera, que no fuesen transportados directamente de los países de su produc-

ción. Por el 5.º duplicó los derechos de extranjería sobre la introducción de los pescados salados y secos, y productos de las de toda clase que solían producir las inglesas, si no fuesen introducidos por buques ingleses. Por el art. 6.º prohibió el transporte ó cabotaje de cualquier clase de géneros entre sus puertos con buques extranjeros. Y, por último, estableció Inglaterra en esta acta y en otras disposiciones posteriores, cuanto podía fomentar su marina, como maravillosamente lo ha conseguido. Desde aquel año se ha visto en situaciones tan apuradas, y quizá más que la nuestra actual, y jamás la Inglaterra alteró la observancia de aquella acta y de los principios que la fundaron; y lo mismo, sobre poco más ó menos, han observado y observan las demás naciones.

La de los anglo-americanos, con la dignidad de un pueblo libre, ha cerrado sus puertos á sus propios buques antes que ceder á las pretensiones de enemigos poderosos.

No nos propongamos medidas que la debilidad sola puede aconsejarnos. El español libre no se parece al español esclavo. Acostumbrados estamos á privaciones; ¿y sufriremos la de lo que nos podría ser más lisonjero? Antes no suscribiremos á lo que no sea digno de un pueblo libre.

En la última guerra, hallándome sirviendo de cónsul en los consulados de Cataluña y de Mallorca, con solo $\frac{1}{2}$ por 100 en Cataluña y 1 en Mallorca, se proporcionaron convoyes y seguridad á los muchos buques nuestros que entonces traficaban en el Mediterráneo, que se hallaba infestado de corsarios franceses, armados y apostados en nuestras mismas costas.

Concluyo, pues, que no se adopte el dictámen de la comisión de Hacienda, pero sí que el Gobierno proporcione para convoyes y cruceros la fuerza disponible, y se excite á que los consulados de comercio propongan los medios de cooperar á la mayor seguridad de nuestra navegación.

El Sr. Secretario de HACIENDA: Me parece que la cuestión se aparta de su verdadero punto de vista. Prescindamos de hablar de las leyes orgánicas de las aduanas. Tiempo vendrá en que lo hagamos, dando á nuestras ideas en la materia toda la extensión posible. No tratemos tampoco de las actas de navegación, por no ser asunto del momento: cuando lo sea, haré ver, con mucho placer mío, que no necesitamos los españoles mendigar de la Inglaterra modelos, si es que conducen á asegurar la prosperidad del comercio. El inclito Rey D. Jaime de Aragón dió un acta de navegación á los catalanes, y los Reyes Católicos á los castellanos. Repito que no son estos puntos que digan relación con el que motiva la presente discusión, á la verdad interesante.

Se trata de facilitar los medios de que el comercio español de exportación salga del lastimoso estado de parálisis en que yace. Doy de barato el que tengamos un número considerable de marineros, y otro no menor de buques, sin embargo de que prueba lo contrario la orden citada por el señor preopinante, por la que concede S. M. permiso á los súbditos españoles de comprarlos en el extranjero, derogando la ordenanza de marina que lo prohíbe.

Pues si hay buques y marineros bastantes, ¿en qué consiste la fatal estagnación de los frutos de la Península? ¿En qué consiste que nuestros especuladores no se resuelven á darles salida á las posesiones ultramarinas, retornando de éstas las ricas producciones que en ellas abundan? ¿Cómo el deseo de ganar y el interés no po-

nen en movimiento los buques nacionales para mantener el fecundo cambio de las riquezas de allende y aquende los mares?

Consistirá precisamente en una de dos causas: ó en que el negociante español no se promete ventajas de este comercio, como lo aseguró el Sr. Oliver, ó en el miedo de perder el fruto de las especulaciones por los riesgos que los piratas ofrecen en los mares. En el primer caso debe permitirse la extraccion en bandera extranjera, porque con ella aseguramos el equivalente en frutos y dineros de que carecemos, animando la circulacion de la riqueza.

Para evitar el segundo inconveniente no hay más que dos medios: ó proteger nuestra navegacion con convoyes, ó establecer cruceros de la fuerza militar marítima, ó sea de buques de la armada. Del expediente que dirigí con fecha de ayer al Congreso, formado en el año de 1817 en la Secretaría de mi cargo, resulta la nulidad de los convoyes. Los consulados ofrecieron mantener 24 buques á costa de contribuciones de una naturaleza tan mortífera y tan contraria al objeto de su imposicion, que habiendo merecido la repulsa del Gobierno, resultó quedar la empresa reducida como otras muchas á un expediente que fué á aumentar la carga del archivo.

Mi dignísimo antiguo compañero el Sr. Vargas, que me ha precedido en el orden de la palabra, acaba de describirnos, con los colores más vivos de la verdad, el lamentable estado de la armada por falta de caudales. ¿Podemos facilitárselos en el día? ¿Entra en la esfera de las esperanzas más lisonjeras, la más remota de poder proporcionar á la marina lo preciso para la manutencion del que la ha de dirigir?

Pues si tan apurada como cierta es nuestra situacion monetaria, ¿de dónde han de salir los cruceros que en el día sirvan de escudo al pacífico negociante contra las agresiones de los piratas? ¿Habrán ninguno tan inocente ó tan incauto, que fe sus riquezas al mar bajo un pabellon mercante que, careciendo del auxilio militar, lleva la seguridad de ser insultado por los corsarios?

Y en tal estado, ¿la política y la razon no aconsejan que nos valgamos de las banderas extranjeras, para por de pronto dar salida á nuestros frutos, y reportar las utilidades que debe producir su movimiento? Señores, en nuestro estado actual no hay medio: ó condenar á la inaccion á nuestro comercio, ó valernos del pabellon amigo para reanimarle. A tal extremo nos ha conducido la desgraciada fatalidad que no está en nuestras manos el vencer en un momento.

No se trata de acordar una medida eterna, sino temporal, y que destruya los privilegios particulares, dando facultad á todos los españoles de ejecutar lo que estaba hasta aquí reservado á un corto número de favorecidos. Ocasión llegará en que se ventile el punto del libre comercio, y entonces veremos de disipar los miedos con que comunmente se mira la arribada de los buques extranjeros á las posesiones de Ultramar; y entonces trataremos de si es compatible la prohibicion con la igualdad de derechos y deberes que la Constitucion reconoce á los españoles de ambos mundos. El ejemplar citado del escándalo que en tiempo del Sr. D. Carlos V causó la solicitud de los Fúcares de remitir á la América una nave extranjera cen géneros de su cuenta, solo prueba que en aquella época prevalecian las ideas del monopolio y las de la conquista, incompatibles con las de la union y de la fraternidad más pura que hoy nos dirigen. Ideas aquellas hijas de la ignorancia, la que

produjo y sostuvo el monstruoso sistema de los galeones, que para mengua nuestra subsistió, destruyendo el comercio, hasta que la sabiduría del Sr. D. Carlos III, excitada por la ilustracion de D. José Galvez, le abolió, proclamando la libertad.

¿Y quién podrá hallar obstáculo para lo que se propone en el reglamento del año de 1778, que segun acabo de oír, se mira por algunos como una ley fundamental? Es preciso no confundir las ideas. Hasta aquí solo eran leyes las pragmáticas, las cuales se promulgaban con augusto aparato y llevaban la cláusula de que «hubieran de tener la misma fuerza que si fueran hechas en Córtes:» ¿débil reliquia del legal requisito necesario para hacer una ley! En el reglamento del libre comercio, ¿se encuen ra esta expresion? ¿Se publicó acaso con la magestuosa pompa que las pragmáticas? No ha sido ni es más que un decreto, sujeto á las modificaciones y reforma que los demás, sin que para hacerlas se necesite la formalidad que en las leyes se requiere.

Concluyo adhiriéndome en todo al dictámen de la comision, conforme á los de la Junta provisional y del Consejo de Estado, con que hallándonos imposibilitados de hacer en el día el comercio de ida y vuelta de América con los frutos de su recíproca produccion, con buques españoles, y debiendo abolirse los privilegios particulares, se debe conceder libertad general á todos los españoles para hacerle en bandera extranjera, hasta el mes de Marzo de 1821, pagando además de los derechos comunes el 4 por 100 de habilitacion. Con esta providencia reanimaremos nuestro moribundo comercio, fomentando los ingresos de las aduanas.

El Sr. Secretario del Despacho de **ULTRAMAR**: La cuestion que hoy se presenta á la deliberacion de las Córtes, envuelve otras subalternas sobre el mismo asunto que se trata, lo cual ha dado ocasion á ciertos extravíos, tocantes al orden más que á la sustancia de las opiniones que acabamos de oír.

Procuraré fijar este orden, para ser más breve y para no incurrir en la falta misma que noto. La cuestion primera se reduce á saber si el habilitar el pabellon extranjero para hacer bajo su sombra y proteccion el comercio de la Península á nuestras posesiones de Ultramar y los retornos de Ultramar á la Península, es en tan gran manera adecuado al intento, que pueda prometerse el cuerpo de comerciantes la seguridad á que aspira en sus especulaciones.

La segunda, si bajo la hipótesis de conseguirse por este medio otra seguridad parcial ó completa, las consecuencias de este permiso producirán daños mayores en orden diferente, pero conexo íntimamente con uno de los ramos, no solo de prosperidad, sino tambien de seguridad de la Nacion en este continente y en el de Ultramar.

Finalmente, la tercera, si aquel permiso y dispensacion del reglamento del comercio libre del año 1778, y la afluencia de barcos y marineros extranjeros en los diversos puertos de Ultramar causará embarazos y dificultades para cortar la disidencia en que están algunas de aquellas provincias, y la suspirada reconciliacion de todas con la madre Pátria.

Sabido es que hasta la mitad del siglo pasado prevaleció la sana doctrina marítima, estipulada como ley por diversos tratados de paz, de que el pabellon cubre la carga. Esta máxima y ley general dejó ilesos los derechos naturales de los neutrales, cortando el fuego de la guerra entre dos potencias para que no se propagase, perjudicando á los neutrales que no tomaban parte en la que-

rella, y que por consiguiente no debian variar de estado ni ser privados del derecho de traficar libremente como en tiempo de paz.

Esta santa ley limitaba los males, hacia respetar los más sanos principios del derecho de gentes, y el mundo recibia el menor daño posible en las disensiones políticas en que no tomaba parte; pero como es tan difícil que el poder se limite á solo lo que es justo, y deje de infringir la ley siempre que está exento del temor de las resultas, se fué olvidando, primero por los más potentes, y despues casi por todos, aquella saludable máxima y doctrina recibida de que el pabellon cubria la carga; y de este principio se pasó al extremo opuesto de no reconocer en el mar otra ley que la fuerza, ni en los tribunales que en tierra juzgaban de estos procesos de presas otras máximas que las sutilezas y ridículas doctrinas del foro, inaplicablos ciertamente á esta clase de juicios; de tal manera que, por una ligerísima diferencia entre la carta partida y los conocimientos; por una subrogacion de un marinero en lugar de otro en el rol de equipaje; por una diferencia material entre los diarios de navegacion del capitán y piloto, se fallaba la confiscacion del buque y carga, y se iba estableciendo insensiblemente en Europa el Código marítimo de los piratas de Argel.

Esto así, ¿qué seguridad se promete el comercio español de llevar sus efectos bajo pabellon extranjero? Los barcos pertenecientes á los disidentes de la América meridional y los de los filibustiers de Costa-Firme, ¿respetarán los efectos españoles porque sean conducidos bajo pabellon extranjero? ¿Los respetarán cuando sepan que este es un fraude inventado y autorizado por las Córtes como ley ó decreto para burlar sus medidas?

No nos equivoquemos; esto no puede producir efecto favorable. Medidas de otra naturaleza se requieren para obviar los males que sufre nuestro comercio. La limitacion de tiempo á que se circunscribe la dispensa propuesta, prueba más que todo su completa ineficacia; y si atendemos á las observaciones de alguno de los señores que me han precedido, prueba tanto, que por moderacion no me detengo á presentar las consecuencias á que tales máximas, generalizadas y bajo el aspecto de permanentes, nos podian arrastrar.

Si la medida propuesta es inútil ó de muy corto momento en beneficio del comercio español, y si trae perjuicios y daños irreparables á nuestra marina mercante y militar, ¿podremos por un interés momentáneo y limitadísimo causar daños permanentes y de gran cuenta á la marina nacional? No se trata de falta de brazos de transporte: no tenemos, como debiéramos, el número de toneladas que pueden cargarse en nuestros propios buques de España y Ultramar para este tráfico; pero me atrevo á asegurar, sin temor de ser desmentido, que el número de toneladas está en razon de siete á cuatro con respecto á las especulaciones presentes de nuestro comercio.

Los fondos de éste han disminuido considerablemente por el trastorno pasado; el miedo y la desconfianza han crecido en los especuladores; y su número, y las cantidades destinadas al tráfico, apenas suben á la mitad de lo que en otro tiempo fueron.

Si no se trata de aumentar nuestra marina militar, y con ella la proteccion verdadera del comercio, renunciemos para siempre á ser comerciantes, y renunciemos tambien á nuestra propia seguridad en la Península. Claro es que España sin marina está expuesta á invasiones que la fuerza terrestre sola no podrá contener. El efecto inmediato de la medida propuesta será sin duda

el abandono de los marineros de este suelo natal, su enganche en las escuadras y comercio extranjero, y nunca el mudar de oficio, cosa harto más difícil que lo que vulgarmente se piensa, porque á los 30 años nadie muda ni abandona el ejercicio en que se crió desde niño, ni podria hacer progresos en otro diferente.

Si nos despojamos de esta clase de hombres, mañana los echaremos de menos, y no será fácil volvernos á hacer con ellos.

Finalmente, ha de llegar un día en que limpias nuestras cabezas de preocupaciones que tanto daño nos han causado, reconozcamos que la reunion de nuestras provincias de Ultramar se conseguirá más fácilmente concediéndoles proteccion y apoyo verdadero, que consiste más en la fuerza de mar que en la terrestre; más en una fraternidad, no de palabras, sino de hechos; más en una justicia que iguale completamente su suerte con la nuestra, que en violencias de conquistas, en efusion de sangre, y en proyectos atroces de venganzas. Su insurreccion en los principios fué obra de la necesidad; y sus progresos el temor de las venganzas, y falta de reflexion de las consecuencias.

Si de las inmensas sumas que se han empleado en esa extravagante expedicion se hubiese destinado alguna parte al sosten de nuestra marina de guerra, sin la que nunca tendrá seguridad ni el comercio de aquí ni el de allá, ni las fuerzas que guarnecen los puertos de Ultramar, es muy cierto que nuestros frutos irian seguros con el pabellon de la Nacion á aquellos dominios, y volverian tan seguros con retorno de las producciones americanas.

Cuatrocientos millones se han gastado, arrancándolos de fondos que tenian una aplicacion determinada, para esa expedicion, que al fin no se ha realizado, ni hubiera producido el efecto que se esperaba.

Ya es tiempo que los desengaños de la experiencia nos hagan cuerdos á unos y á otros, que estrechemos los vínculos de nuestro comun origen, que tiremos un velo sobre todo lo pasado, y que dividamos como hermanos las riquezas de nuestra Península y las de aquel continente, labrando nuestra comun felicidad y bienestar, apartando y mirando con horror las seductivas promesas de toda potencia extranjera, en las cuales no puede haber otra intencion que la de su propio interés.

El Sr. Conde de **TORENO**: Otro objeto no ha tenido la comision en dar su dictámen, que el del acierto. Con motivo de haberse concedido privilegios particulares á algunas casas de Santander y San Sebastian, el Gobierno hizo esa propuesta, y la comision seguramente estaba muy lejos de creer que no estuviesen de acuerdo entre sí los Secretarios del Despacho antes de presentar una medida á la aprobacion de las Córtes; porque proponerla un Ministro y combatirla otro, es una especie de escándalo nunca visto en un gobierno representativo. Cuando el Ministerio haga una propuesta, deben sostenerla todos sus individuos; porque si discordan entre ellos, ¿á qué se atenderá el Congreso? Yo mismo, que despues de haber oido al Secretario del Despacho de Hacienda y varios de mis dignos compañeros, me habia confirmado en el dictámen de la comision, estoy ahora perplejo é indeciso. Las razones del Sr. Vargas y de otro Sr. Diputado que me ha precedido, no me habian hecho mudar de parecer: pero lo que me hace vacilar es el discurso del Secretario de Ultramar: así que solo trataré de defender el dictámen de la comision en la parte que puede ser defendido. El Sr. Vargas ha considerado á la Nacion española como si estuviera en el siglo XVI, en

que España y Portugal eran las dos mayores potencias marítimas de Europa; pero desgraciadamente no estamos en aquella venturosa época en la que nuestras armadas triunfaban en Lepanto y daban terror á la Inglaterra. Ni nos hallamos tampoco en el siglo XIV, en que la sola provincia de Cataluña echaba tantos buques al Mediterráneo, que competía con las dos poderosas repúblicas de Génova y Venecia. Como no estamos en aquellos tiempos, no podemos adoptar las medidas que hubieran podido adoptarse en aquella época. Es preciso tambien advertir que la que propone la comision es temporal; y yo no hubiera suscrito á ella si hubiese de durar más tiempo, creyéndola destructora de nuestra marina y contraria á nuestro honor. No hay Diputado que teniendo sangre española en sus venas deje de sentir una especie de vergüenza al ver que necesitamos de barcos extranjeros para hacer nuestro comercio. Yo lo estaba al tiempo de firmar ese dictámen; pero entre este sentimiento y la reclamacion de todo el comercio español, que dice: «Hay ciertos privilegios concedidos á diversas casas para embarcar efectos en buques extranjeros, y que están para realizarse las expediciones,» ¿qué partido deberia tomarse? ¿Se arruinan estas casas, ó se hará extensivo á todas por el término de cuatro ó cinco meses el permiso que aquellas tenían? Preguntaria al Sr. Vargas, que con tanta ilustracion y erudicion nos ha manifestado las épocas gloriosas de nuestra marina, dando noticias que corroboran más y más la opinion que tenemos todos de sus conocimientos profundos en esta y otras materias; le preguntaria, repito, si era posible poner á nuestra marina en estos cuatro ó cinco meses en disposicion que pudiera proteger nuestra navegacion.

El mismo Sr. Vargas, por sus argumentos, ha manifestado que no, y que en tiempos más felices para la marina estaban las tripulaciones de los buques de guerra desnudas y mal comidas. Y si esto sucedia en tiempos florecientes, ¿qué podremos prometernos ahora? No hay que engañarnos, pues todos lo saben. Por lo mismo me opuse á los señores que decian se tratase esto en secreto para que no encontrase tantos reparos el dictámen. ¿Puede guardarse un secreto de modo que no traspire, entre doscientos individuos, y menos cuando ha de producir una revolucion que interesa á todo el comercio de España? Esto hubiera sido cerrar los ojos á la razon, y no tener idea de lo que pasa en semejantes cuerpos, sobre todo, con respecto á providencias generales y que interesan á tantas personas. Esto ciertamente hubiera sido el *secreto á voces*; y así, los que opinaban en favor del dictámen, no deben variar en el día, porque no hay circunstancia particular que pueda hacerlos cambiar de opinion.

Algunos señores han confundido el comercio libre con esta providencia que en nada se le parece; porque el permiso en cuestion es para sacar frutos españoles con la proteccion de bandera extranjera, llevarlos á la América y retornar los suyos á la Península. El comercio libre consiste en llevar directamente á aquellos puertos artículos de país extranjero. La cuestion tampoco es que se suprima el reglamento de 78, sino que se dispense en la parte de la bandera extranjera, y por solo cuatro ó cinco meses. Todos convenimos en que ese reglamento es muy sábio, y una de las providencias más juiciosas del reinado del Sr. D. Carlos III, reinado que, segun la opinion de la comision y de todos los españoles ilustrados, ha sido de los mejores y que más han distinguido á la Nacion desde Ataulfo hasta nuestros dias. La comision, lejos de querer anularlo, ha querido

solo suspenderlo para proteger nuestro comercio, no viendo otro medio. Este era mi dictámen; pero ahora estoy muy perplejo, porque como veo divididas las opiniones de los Sres. Secretarios del Despacho, y me faltan datos, no sé á qué atenerme.

El Sr. Secretario de **MARINA**: Suscribiendo á lo que ha manifestado al Congreso mi compañero el señor Porcel, y en vista del discurso hecho por el Sr. Diputado que me ha precedido en la palabra, debo hacer presente que no obstante el corto número de buques de guerra disponibles por la marina para hacer el servicio, está mandado se apronten dos navíos de guerra que deben dar la vela del puerto de Cádiz para el del Callao de Lima en el otoño próximo, con el fin de perseguir á los piratas de la costa del mar Pacífico y de proteger á nuestro comercio, conduciendo á su regreso á Europa los crecidos caudales que hay en Lima pertenecientes al comercio de Cádiz. Asimismo está habilitándose en el citado puerto de Cádiz una fragata de guerra, acompañada de una goleta, para convoyar á cuantos buques mercantes se hallen allí cargando frutos y mercancías con destino á las islas de Barlovento y á Veracruz, sin contar la division de buques de guerra destinada á proteger el comercio de Costa-Firme; sin embargo de estas medidas, soy de opinion que la verdadera proteccion que debia dar la marina al comercio era la de establecer cruceros constantes sobre los puntos de recalada para nuestros puertos principales y más frecuentados, así de América como de la Península, respecto á que no hallándonos en guerra con ninguna potencia europea, sino con los piratas armados á nombre de los disidentes de la América, por este medio se conseguirá más bien libertar al comercio de sus piraterías, persiguiéndolos juntamente y limpiando nuestras costas de su presencia; pero para ello se necesitan los auxilios pecuniarios de que carece la marina en la actualidad, sin que sea muy grande la cantidad precisa para cubrir estas atenciones; por todo lo cual, no juzgo que se esté en la necesidad de valerse de buques extranjeros para llevar á la América nuestros frutos y mercancías, y extraer de allí para la Península sus frutos, con detrimento y ruina de nuestra marina mercantil y por forzosa consecuencia de la militar, segun queda demostrado por los Sres. Vargas Ponce y Porcel, cuyas opiniones reproduzco para concluir y no distraer más la atencion del Congreso.

El Sr. **MORENO GUERRA**: Digo que este asunto me parece de los más graves que pueden presentarse á la decision del Congreso, porque veo que aprobándose la propuesta del Ministro de Hacienda, es proscibir el pabellon nacional, perder, además del provecho, la honra, y entregar la América á los extranjeros, que es peor que emanciparla. La primera vez que tuve el honor de hablar en este Congreso, fué á favor de los americanos, porque son mis hermanos. Yo no soy español de Asia, América, Africa ni Europa, sino representante de la Nacion española, de la heróica Nacion que con este sistema de gobierno representativo trata de reponerse de sus pérdidas y afirmar su libertad. En este concepto, habiendo dicho los Sres. Secretarios que este remedio era inútil, no tendré que hablar sino de sus perjuicios, porque todo paso que se da y no es útil, siempre es perjudicial. Se dice que este permiso es temporal; y ¿cuántas expediciones no se harán en estos cuatro ó cinco meses, que evitarán vayan otras en cuatro ó cinco años? Se dice que nuestros barcos no navegan por no tener utilidad, y se ha indicado que falta actividad ó disposicion en los españoles.

Después de haber visto ese catálogo de privilegios infames que se han leído ahí el otro día, ¿qué extraño es que no encontrasen utilidad los comerciantes españoles en las expediciones á Ultramar? Á su llegada á Veracruz, Habana y otros puntos se encontraban prevenidos por esos privilegiados, y los efectos que llevaban más baratos que los suyos, por no pagar derechos y sacarlos directamente de los puertos extranjeros. Pero ha vuelto el sistema de la justicia y del orden, bajo el cual la España, que ocupa en el globo los mejores países, y de cuya actividad y génio no se puede dudar, podrá reponerse muy pronto de todos sus males, y se repondrá sin duda, porque un pueblo libre encuentra recursos en las mayores adversidades. Se dice que no hay buques nacionales; el mismo Congreso acaba de dar una providencia prohibiendo la navegacion al mar Negro por granos, y esto hará reunir buques en Cataluña, que no tendrán que hacer. Se dice que las expediciones ocupaban la mitad de nuestra marina. Ya no las hay, y creo que no las habrá. Se dice que no tenemos marineros. En un país de costas y peninsular, ¿se puede dudar que haya marineros? Mucho más cuando no se trata solo de europeos, sino de americanos y asiáticos, y los de Filipinas son unos de los mejores navegantes del Asia. ¿Y qué se conseguirá con adoptar la medida propuesta, que solo ha de durar cuatro ó cinco meses, esto es, hasta 1.º de Marzo de 821? Que estos extranjeros no llevarán las mercancías españolas en bandera suya, sino las extranjeras con la solapa de propiedad española, y nuestros comerciantes serán agentes de su propia ruina. Se ha dicho muy bien por el Sr. Vargas, que una de las causas gravísimas de la ruina de nuestro comercio es el grandor de los buques. He visto en Cádiz durante las guerras con los ingleses, de cuya pericia marítima no puede dudarse, que desde que se adoptó el plan de ir á América en pequeños barcos, en barcas del puerto, rara se perdió, y se hicieron utilísimas expediciones. ¿Quién duda que este sistema de navegar se multiplicará, y que de solo Cataluña salgan 300 ó 400? Todos esos buques pequeños hacen sus navegaciones por caminos excusados, por distintos rumbos y derroteros, y son difícilísimos de ver y encontrar, y si se pierde alguno, no se pierde gran cosa como ha dicho el Sr. Vargas. Así, insisto en oponerme á la medida propuesta por el Secretario de Hacienda, y aprobada por la comision, no presentada por el Gobierno, pues veo oposicion en otros Sres. Secretarios, y por eso preguntaba yo el otro día si tenemos Ministerio. Es escandaloso, como ha dicho muy bien el Sr. Conde de Toreno, que vengan haciéndose aquí la guerra los Secretarios del Despacho. (*Le interrumpieron.*) Continuó el orador diciendo que estaba en el sitio de legislador, y como representante del pueblo debía decir la verdad, sin reparar en las voces y términos, y dijo: los navíos rusos, que nos han costado muchísimo, no pueden navegar, como sabe todo el mundo. Salió el primero *San Alejandro*, llegó milagrosamente á la línea, y tuvo que volver de arribada á Cádiz. Hay escuadras de que no nos podemos servir. Por lo que pido que se desarmen, para evitar gastos numerosos, mayores que los que nos costaron los navíos rusos; y que así como los buques mercantes deben ser pequeños, también los de guerra lo sean para los convoyes y cruceros, y fuera navíos inútiles y podridos. Así digo que debe haber no solo convoyes, sino cruceros, para que lleguen los barcos mercantiles á sus destinos. Y sobre todo, el mismo interés de los españoles de América exige esta medida, por-

que viendo restablecido ya en Europa el imperio de la ley y de la justicia, se unirán de buena fé, aumentarán la navegacion, no prestarán oídos á los seductores extranjeros, y adquirirán su tranquilidad. Me opongo, pues, al dictámen de la comision, y prefiero conceder la emancipacion á los americanos, á entregarlos de este modo á las banderas de los extranjeros para que los roben y nos roben.

El Sr. Conde de TORENO: Yo por mi parte recogeria el dictámen de la comision, con tal que el Sr. Secretario de Marina facilite los medios de poner en práctica inmediatamente lo que ha propuesto.

El Sr. SIERRA PAMBLEY: Los Sres. Secretarios de Hacienda y Conde de Toreno me han prevenido en la mayor parte de lo que podia decir en favor del dictámen de la comision. Sin embargo, me haré cargo de las objeciones que se han hecho contra él, si la memoria no me abandona, y veré si puedo satisfacerlas. El Sr. Vargas ha dicho que para que el dictámen de la comision fuese justo y conveniente, eran necesarios cuatro requisitos. Primero: «que el Reglamento de 1778 fuese reglamento y no ley.» No sé lo que quiso decir con esto; y suponiendo que no cabe en la notoria ilustracion de este señor Diputado hablar fuera de la cuestion, entiendo que lo habrá dicho para dar á entender que una ley de Indias no puede vulnerarse así como quiera. Que es un reglamento; nadie lo puede dudar, porque sobre no haber concurrido en su formacion ninguna de las circunstancias que en su tiempo se requerian para dar á una determinacion Real el carácter de ley, el autor mismo le ha bautizado con el nombre de reglamento; pero yo creo que no necesito sostener uno ni otro, porque aquí se trata de dispensarla, y el Congreso tiene las mismas facultades para dispensar un reglamento que una ley, y lo deberá hacer si halla que es conveniente, como no solamente lo es en el caso actual, sino necesario. El segundo requisito es «que no hubiese suficientes marineros.» La comision no ha dicho que no tengamos, ni si son muchos ó pocos (creo que no hay tantos como se ha supuesto), porque ni el tenerlos ni no tenerlos ha podido influir en el dictámen que ha presentado á la resolucion de las Córtes; los fundamentos son otros. ¿Qué nos importa que los haya, si no pueden emplearse ni salir á la mar sin riesgo de caer en manos del enemigo? No diré, pues, que no los haya, sino que no hacen las expediciones porque no pueden caminar con seguridad. Tercer requisito que pedia el Sr. Vargas: «que no hubiese bastantes buques.» Respondo lo mismo que al anterior. No diré que no los haya ni deje de haberlos, sino que no hay todos los que pudiera haber para el efecto, y que no navegan por la misma inseguridad de los mares. No se diga que esto es porque los comerciantes no quieren especular; dígase que su interés está contraído por las dificultades, pues vemos que con la abundancia de buques y marineros que supone el Sr. Vargas, no se hacen las expediciones con arreglo al reglamento de 1778. Esto es un hecho que puede comprobarse en todos los puertos de comercio, y de mil maneras; y sobre todo, nada lo acredita tanto como esa lista de permisos, y la ansia y diligencia con que se solicitan y se pretende la bandera extranjera, haciendo para obtenerla los sacrificios de sobrecargo de derechos, y otros que se pueden ver en esos expedientes, además de otros y otros de mala especie que no resultan, pero que son notorios. Ultimo requisito: «que se lograra el efecto que desea la comision.» ¿Y cuál es? Dar más medios á la Nacion española para extraer sus frutos y retornar los

coloniales, habilitando buques extranjeros. Se dice que con la bandera nuestra se extraerán lo mismo; pero yo creo que más extracción se hará teniendo uno y otro medio. La multiplicación de los medios de expedición multiplicará las expediciones. Esto está al alcance de todos los que tengan sentido común. El que propone la comisión es mejor que el único que quieren los que se oponen á su dictamen; es uno más, y no destruye los de reglamento. Dicen que esto se publicará, y que publicado es inútil. También se publicaban los permisos, y sin embargo se apreciaban y preferían. ¿Cómo se expedían? Acudiendo el que lo solicitaba al Ministerio de Hacienda de Indias, por quien, otorgado que fuese, se comunicaba orden al juez de arribadas del puerto habilitado de donde había de salir la expedición, que es el que entiende en la habilitación de buques para la América: el cual, después que hacía el reconocimiento del buque ó buques, y se aseguraba de que concurrían en él todos los requisitos de ordenanza, pasaba la orden al administrador de la aduana para que abriese el registro, con lo que el barco se ponía á la carga: todas estas diligencias no podían dejar de hacer públicas estas concesiones, y sin embargo no se apresaban las embarcaciones en que se realizaban, porque el pabellón cubre la carga, y las naciones tienen que respetar el derecho público, y las transacciones diplomáticas y mercantiles que fijan los derechos comunes las unen y las mantienen en paz. El no respetar el pabellón, ya es ser pirata: un pirata está fuera de la ley, lo mismo que los facinerosos ó ladrones de caminos: aquí se habla de corsarios, ó lo que es lo mismo, de naciones con quienes se está en guerra; porque un corsario no es otra cosa que un barco que la hace á nombre y con patente suya. Si atacase á buques de otro pabellón, sería un delincuente ante su mismo comitente. Lo que importa, pues, para la cuestión, es que no puedan ser atacados por los corsarios habilitados con patente de los pueblos que están en guerra con nosotros, y esto se verifica. Me parece haber satisfecho á los argumentos del Sr. Vargas, y que ninguno de sus requeridos requisitos ha servido de fundamento para el dictamen de la comisión, ni debía servir. Los fundamentos de la opinión de la comisión son el estado de los mares y de nuestra marina Real, ó sea armada: el estado de la mercantil no viene al caso: ella, sea la que quiera, mucha ó poca, navegará cuando estemos en paz con todo el mundo, ó cuando una fuerza naval la pueda defender de los enemigos: entre tanto no hay que pensarlo, ni esperararlo, más que de uno que otro atrevido y emprendedor.

Dice el Sr. Moreno Guerra «que si se habilitan los buques extranjeros, entregamos á los extranjeros nuestro comercio:» creo que no habrá entendido lo que es hacer el comercio en bandera extranjera. El comercio, según la comisión, lo han de hacer los españoles, los únicos que han podido hacerlo hasta aquí según el reglamento de 1778, sin más diferencia ahora que hacerlo en bandera extranjera, lo mismo que en la nacional; es decir, que en lugar de fletar un buque nacional, fletarán un extranjero: esto no es entregar nuestro comercio al extranjero; es auxiliarnos de su bandera, que nos pone á cubierto de los riesgos de los corsarios de nuestros enemigos, que circundan nuestras costas y se meten impunemente hasta las puertas de los almacenes, á pesar de lo que se ha dicho del poder de nuestra marina Real; poder que no existe, ni puede existir en algún tiempo, por más que se haya querido fascinar á los que no lo saben ó no lo entienden. El Sr. Oliver ha he-

cho mención de la famosa acta de navegación de los ingleses, y ha sentado que á pesar de haberse visto aquella nación en los mayores apuros, jamás ha desistido de su sistema prohibitivo, ni dispensado á los extranjeros la facultad de importar y exportar los productos de su suelo y de sus fábricas; pero yo pregunto: ¿se han hallado los ingleses imposibilitados de extraer por sí mismos sus frutos y de importar lo necesario desde la famosa acta de prohibición? Nunca: desde entonces son dueños de los mares, y han podido hacer en sus buques la importación y la exportación, dictar leyes sobre el Océano y hacer la guerra á quien se les oponía. El caso, pues, es diferente y no corresponde la comparación; diferente, porque es tal la situación de nuestra marina ó fuerza naval, repito, que nos bloquean los corsarios, y entran en los puertos mismos á tomar las embarcaciones, como ha sucedido más de una vez en las islas Canarias; y diferente, porque nuestros países de Ultramar son iguales en derechos á nosotros mismos, y no pueden ser tratados como las colonias de los británicos. ¿Conservaremos ó renovaremos el monopolio de comercio que el reglamento de 1778 llama libre, y ha sido una de las principales causas de la disidencia de aquellas provincias ultramarinas? ¿Adónde estamos! ¿Habremos renunciado al remedio de reducir las por las armas para renovar la memoria de las cadenas que han roto, y porque se han divorciado? ¿Queremos perder lo que nos ha quedado? Pues basta seguir este camino. Siento mucho que una comparación ridícula é impotente me haya hecho renovar ideas que bastan por sí solas para perpetuar la emancipación de las Américas.

Otra reflexión del Sr. Oliver: «que no debemos hacer cosas que desdigan del orgullo nacional, y que por necesidades del momento no debemos dar una ley perjudicial;» razón á que está reducido lo que han dicho los Sres. Secretarios de la Gobernación y de Marina; á saber: que por no perjudicar las rentas de las aduanas, se quiere suspender el reglamento de 1778, que prohíbe hacer el comercio de América en buque extranjero; medida que en dictamen de estos señores arruinará nuestra marina y hará que los marineros se vayan á servir al extranjero, y que nuestros buques se pudran en los astilleros ó en los puertos: añadieron que era mejor establecer cruceros en las salidas de Europa y entradas de América. Yo pregunto: ¿podemos hacerlo? Si se puede antes de la legislatura de 21 establecer esos cruceros y asegurar á los comerciantes la navegación en buque español, la comisión retirará su dictamen, porque habría logrado todo el objeto que se propuso; pero vuelvo á preguntar: ¿hay buques armados? ¿Hay medios para sostenerlos? El Sr. Secretario del Despacho de Marina ha dicho que con los pocos que han quedado aún, se puede proteger el tránsito de nuestros puertos á los de América, si se da lo necesario para los gastos; esta contestación es ingenua; pero ¿puede dársele en el momento lo que pide? Y dándoselo, ¿podrán salir á la mar antes del plazo que señala la comisión los pocos buques que dice han quedado? Yo creo que no puede ser uno ni otro: vemos que no pueden cubrirse las obligaciones diarias de la capital, sino á costa de préstamos y negociaciones miserables: vemos que las contribuciones de las provincias están suspendidas por los mismos pueblos y algunas autoridades municipales, sin que basten para arrancarlas los esfuerzos más esquisitos del Gobierno, por un efecto necesario de las circunstancias presentes: la renta de aduanas apenas produce, por los abusos de los empleados, la indiscreción de los pueblos, y principalmen-

te por el mal estado del comercio de Ultramar; por la misma causa que la comision se propone remediar: las estancadas se van reduciendo á la nada, por lo que sabe el Congreso, y por las máximas que con tan poca oportunidad se han vertido dentro de él: estamos sin lo necesario para el rancho del soldado, y ya queremos poner escuadras en la mar, ostentando poder en medio de la miseria. Tiempo vendrá que haya, y sobre todo, las Córtes se ocupan de ello; pero entre tanto, ¿qué medio tendrá el Ministerio hasta su próxima legislatura para equipar convoyes y armar cruceros? Ninguno, ninguno absolutamente, no nos alucinemos; por consiguiente, queda en pié el dictámen de la comision en cuanto suspende en parte el reglamento de '78, y por un tiempo limitado; pero supongamos que no se adopta este dictámen: ¿qué se hará? ¿Continuar dando permisos particulares? Creo que no, porque es contrario al art. 172 de la Constitucion. ¿Quedará en su fuerza el reglamento de 1778, que equivale á decir: estancado el comercio con la América y la exportacion de nuestros frutos? No hay medio; ó adoptar el dictámen de la comision, ó sancionar aquí soberanamente la suspension del comercio con las Américas que existe de hecho; porque lo mismo es dejar en su fuerza y vigor el reglamento de 1778, que mandar que no se haga el comercio con los países de Ultramar; pues habiendo de ser con bandera española, nadie querrá aventurar en ella mil por ganar ciento. Me abstengo de sacar de aquí otras consecuencias terribles sobre una materia tan íntimamente unida con esta, que parece una misma, y que ya he tocado en este discurso para satisfacer á un argumento de comparacion de un Sr. Diputado. He dicho.

El Sr. **ROVIRA**: Nada tengo que añadir á lo que han dicho varios señores contra el dictámen de la comision: por tanto, solo contestaré algo á lo que acaba de decir el señor preopinante, es decir, que el transporte de los frutos nacionales en embarcaciones extranjeras va más seguro. Esta me parece que no es cuestion de razon, sino de hecho. ¿Van ó no van? Se ha dicho que se apresan los buques nacionales, y que el pabellon no cubre la carga; con que esta medida no ocurre á las necesidades del momento. Parece que lo más natural para que no redunden perjuicios á la marina mercantil (que es la base de la prosperidad de la marina de guerra, y tambien de la prosperidad nacional, y bajo de este aspecto la miro yo), es protegerla. ¿Es indiferente el que la marina mercantil decaiga? ¿Es indiferente tomar medidas para protegerla? ¿No se debe hacer algun pequeño sacrificio? ¿No hay otro medio para proteger las propiedades españolas? Se pregunta si podrá protegerlas la marina militar en estos cuatro ó cinco meses hasta la legislatura del año 21. Yo digo que sí, siempre que no se continúe teniéndola en el escandaloso é injusto abandono en que ha estado hasta aquí, debiéndosele 1.000 millones de reales. No debe admirar esta suma, porque al departamento del Ferrol en 1818 se le debian cuatrocientos noventa y tantos millones de reales; y manteniéndose en este estado, digo que ni ahora ni nunca podrá la marina proteger el comercio. Pero yo espero en las luces del Gobierno, respecto á que ya han cesado esos tiempos de arbitrariedad y de desórden; y que el Ministro de Hacienda, aunque tenga que hacer algun pequeño sacrificio, ocurrirá á las necesidades de la marina militar para que proteja el comercio, porque esa es su obligacion y principal objeto. Si no se puede, díganoslo, porque no hay para qué el Estado cargue con esos gastos sin ninguna utilidad. Por lo demás, no me

separo del dictámen de los que han dicho haya cruceros y convoyes, porque creo sean necesarios los unos y los otros: ambos pueden darse, y los dará la marina, protegiendo el comercio. No hablo de lo demás, porque es excusado repetir lo que está dicho ya.»

Se preguntó si se hallaba el punto suficientemente discutido, y se declaró que no.

El Sr. **VADILLO**: Los señores que me han precedido han ilustrado de tal modo el punto, que poco tendré que decir para no molestar la atencion de las Córtes con repeticiones inútiles. Prescindiré de los ejemplares que se han citado de iguales permisos en las anteriores guerras con los ingleses, porque sería largo examinar su origen y el influjo que ellos puedan haber tenido en los actuales males de nuestro comercio. Tambien prescindiré de la exclusiva preferencia que se ha querido dar á la clase agricultora respecto á la marinera, porque segun principios de economía pública, es bien sabido que así como los productos y sobrantes de la agricultura fomentan el comercio y la industria, los productos y sobrantes del comercio y de la industria fomentan la agricultura, de lo cual son buenos testigos la Inglaterra y la Holanda, y por fortuna el clima y la situacion de España la están llamando á ocuparse prudentemente de todos estos objetos.

Así que, me coñiré á los términos precisos en que debe mirarse la cuestion que se ventila. La medida propuesta por la comision, de que vayan nuestros frutos á América, y vengán los retornos en buques extranjeros con el solo recargo de 4 por 100 de habilitacion de bandera, ¿produce ó no mayor seguridad á los intereses de los españoles que hagan de esta suerte su comercio? La máxima antes establecida de que el pabellon cubria la carga, hemos visto cuán frecuentemente ha sido violada con tranquilas, subterfugios é interpretaciones en presas hechas aun por corsarios de naciones reconocidas, y que mucho más lo ha sido ahora últimamente, no por corsarios, sino por verdaderos piratas que infestan los mares y nada respetan. Los hechos que acaba de citar el Sr. Secretario de la Gobernacion de Ultramar, y los de que todos tenemos noticia, lo acreditan hasta la evidencia: ¿pues qué deberá esperar nuestro comercio cuando ya se haga público, como no podrá dejar de hacerse, si se adopta lo que la comision propone y se da la resolucion consiguiente, que los cargamentos salidos de nuestros puertos en buques extranjeros pertenecen á españoles? Yo no veo otro resultado sino el de aclarar á los corsarios insurgentes y piratas lo que antes podian acaso dudar, y como señalarles nuevas desgraciadas víctimas en que ejercitar su ódio y sus rapiñas, exponiendo así más y más las propiedades de nuestros comerciantes, si por creerlas más resguardadas bajo pabellon extranjero, las aventurasen con menos precauciones que las que tomarian embarcándolas en buques nacionales. Con que si en este sentido lo que propone la comision es en vano, como que no trae ventaja alguna á nuestro comercio, claro es que no debe aprobarse.

¿Pero se cree que con ello tendrán más seguridad nuestros intereses de ida y regreso de América? Entonces nadie podrá dudar que todo ó casi todo nuestro comercio con aquellos países se hará en buques extranjeros tan levemente recargados en sus derechos; porque ni la conformidad de idioma con las tripulaciones de los nuestros, ni las demás relaciones que se han dicho, harán que el comerciante prefiera lo menos á lo más seguro para confiar sus intereses. En tal caso es bien óbvio que se da un golpe mortal á nuestra marina mer-

cante, sin la cual jamás la tendremos de guerra, como debemos tenerla, si no como en otras épocas, siquiera en la proporcion regular, porque aquella es la base ó fuente de ésta. A mí me parece que á tan perjudicial extremo nunca deberemos llegar mientras haya medio de evitarlo. Buques y marinería no nos faltan, ni nos faltarán, siempre que tengan la proteccion necesaria. Esta proteccion es lo que únicamente nos ha faltado hasta aquí. Mas habiendo ya venido felizmente á tiempo en que deba procurarse, tambien lo será de manifestar que aspiramos en todo á vivir por nosotros mismos y no á merced de extraños, cuidando de las materias más importantes. Y pues los Sres. Ministros de Marina y de Ultramar se lisonjean ó nos prometen que haciéndose un esfuerzo por la marina de guerra podrá protegerse con cruceros la mercante, debemos anteponer este recurso á la medida que propone la comision, por lo cual, y aun sin hablar de la dificultad de que dejen de convertirse en perpétuas las medidas temporales de esta especie, y de otros inconvenientes que en mi concepto envuelve, me opongo á ella.

El Sr. **CANAVAL**: Siento oponerme á los Sres. Diputados que han impugnado el dictámen de la comision; y aunque no puedo menos de aplaudir el celo con que desean proteger nuestra marina nacional, conozco sin embargo que, sea cual fuere su estado y el de la mercantil, el resultado es que ni la una puede hacer expediciones comerciales, ni la otra protegerlas, siguiéndose de aquí que no puede hacerse el comercio por solos los auxilios de aquella con una seguridad completa, y que es indispensable adoptar el dictámen de la comision. Si antes de la revolucion de América, si en otra época más feliz, ni la marina mercante podia hacer el comercio, ni la nacional protegerlo, y los gobiernos de Ultramar se vieron en la precision de abrir aquellos puertos al extranjero y establecer el comercio libre, como lo acreditan las actas de las Juntas de tribunales á quienes consultaron los vireyes, que es regular existan en la Secretaría de Hacienda, ¿cómo será posible que este comercio pueda establecerse ahora en circunstancias más críticas? Es menester reconocer tambien que el sistema de Hacienda de las provincias de Ultramar es muy diverso del de las de la Península. Allí los ingresos son causados por el producto de las aduanas, por los rendimientos de las rentas, por el derecho de alcabalas impuesto sobre los frutos del país y lo que riñen los géneros estancados; no existen porque en muchas partes ya han cesado los estancos. Si este producto de las aduanas (que es en lo que consiste la mayor parte de aquellos fondos) procede del comercio, es claro que, si no puede establecerse en América, es necesario declararlo libre ó adoptar el dictámen de la comision. Se ha dicho por el Sr. Secretario de la Gobernacion de Ultramar que es falso que el pabellon cubra la carga, fundándose en la detencion y registro que algunos corsarios han hecho de buques extranjeros, de donde han sacado las propiedades españolas; pero esto, en mi concepto, no es bastante para estimar falso aquel principio del derecho público. Yo creo que hay que considerar que los disidentes ó los corsarios respetarán el pabellon neutral cuando vean que se interesa el comercio de toda una nacion; y si hasta ahora no lo han respetado, ha sido porque han creído que poco ó ningun interés podia prestar el registro de buques que llevaban una propiedad particular, y han juzgado poderse la apropiar. Además de que no ha sido tan frecuente esto. La experiencia nos ha enseñado que hasta

ahora han respetado y respetan la bandera neutral. Y en prueba de ello, todos los que van y vienen de América, para la seguridad de sus personas é intereses, prefieren los buques extranjeros, y los disidentes no se atreven á atacarlos; y aun cuando antes de ahora lo hayan hecho alguna vez, no lo harán en lo sucesivo, si ven que en ello se interesa todo el comercio. Si hay algunas fuerzas para proteger el comercio, son muy pocas. El Sr. Secretario de Marina nos ha dicho que se puede contar con una fragata y algun otro buque para proteger el comercio del mar del Sur. ¿Y quién protege el de los otros mares? Es decir que serán protegidos los buques que vayan á Lima y á las costas del mar Pacífico; pero no los del Norte ni los que vayan á la Costa-Firme ú otros puntos, para los cuales seria necesario dejar el comercio libre. Así, pues, no solamente opino que debe adoptarse el dictámen de la comision, sino que en mi concepto debe extenderse más con respecto á las provincias de Ultramar, permitiendo que se pueda hacer allí el comercio de puerto á puerto, porque si no, será mirada esta medida con tanta odiosidad como esos privilegios concedidos á particulares. Y me parece tambien que ínterin se arregia este punto y se toman todas las medidas que puedan adoptarse para el establecimiento de un plan fijo de todos aquellos países, se haga extensivo lo que se propone, no solo hasta la próxima legislatura, sino hasta la de 1825.

El Sr. **RAMONET**: Poco hay ya que decir en la materia; será, pues, breve. Todos estamos convenidos, me parece, en que la medida general que se propone no es útil, y esto se acredita por el hecho de que la misma comision que ha instruido el expediente propone que esta medida solo dure por el espacio de cuatro meses. Porque si hubiera creído que proporcionaba grandes utilidades, hubiera dicho que durase hasta el infinito.

Tambien es necesario averiguar cuál es la causa que motiva esta cuestion; esta es los muchos corsarios que con patente de los disidentes infestan los mares, y se trata de tomar esta medida para que tengan salida nuestros frutos con toda seguridad. En esto hay una grande equivocacion: el pabellon no asegura la carga. Los que hemos estado en Cádiz (que algunos nos hallamos presentes) hemos visto que han sido registrados los buques extranjeros por los corsarios, y se han llevado la carga. Luego si no hay una seguridad, ¿para qué hemos de tomar esta medida? ¿Por qué hemos de contribuir al mayor detrimento de nuestra marina mercantil? Cuidado que yo no soy comerciante ni marinero; soy un pobre militar, y me atrevo á proponer á la consideracion de las Córtes si seria bueno dar patentes de corso y mercancia, además de adoptar los medios que hay de asegurar el comercio por cruceros y convoyes, como ha indicado el Ministro de Marina. Si todos estos medios pudiesen ponerse en ejecucion, en lugar de adoptar lo que propone la comision, seria mucho mejor, quedaríamos con más honor, porque al fin se resiente algo el orgullo nacional de tener que valerse de buques extranjeros. Yo creo que iré mejor en un coche mio que en un coche alquilado, aunque éste sea de más valor. Y si voy á visitar á cualquiera amigo, me parece que me presentaria con más gusto yendo en un coche mio. Además, daríamos en cierto modo márgen á que dijese los americanos al ver llegar nuestros frutos en pabellon extranjero: «los españoles, con tener un gobierno representativo y con tantas providencias, se tienen que valer de buques de otra nacion.» Yo bien conozco que este será

un sofisma, pero puede tener influencia en el concepto de los que no miran á fondo las cosas.

El Sr. CUESTA: Es menester tener presente que los comerciantes han solicitado esta medida, lo cual prueba que tienen interés en ello. Ninguno conoce mejor su interés que el comerciante, y si ve que sus especulaciones no le salen bien, ó que para ellas no puede valerse de nuestra marina, se valdrá de la extranjera. Por lo tanto, es necesario poner de acuerdo el interés del comercio con las medidas que hayamos de tomar. Y en vano trabajaremos aquí en adoptar esta ó cualquiera otra, si el comercio no reconoce en ellas utilidad, seguridad y economía. El comerciante es el que ha de extraer nuestros frutos y traernos los de América, y si ve que los buques nacionales no le proporcionan estas ventajas, y que no hay otros, dejará de valerse hasta de ellos y se quedará pasivo. Y si puede y halla mayor economía en hacerlo en buques extranjeros, se valdrá de ellos, sin que le embarace lo que hagamos aquí. Yo no sé á qué son estos discursos tan acalorados. Calcúlese exactamente si es más económico hacer el comercio en buques extranjeros y si hay más seguridad en ellos. Yo no lo dudo, porque he visto que los buques franceses han prestado más seguridad; y en prueba de ello, comerciantes españoles de Santander, Bilbao y otros del Norte de España, se han valido, para extraer los frutos, de sus corresponsales de Burdeos, prefiriendo el pabellon francés al nacional. Finalmente, de nada servirá que nuestra marina esté en el estado que se requiere, si el comerciante no se llega á persuadir de que le resultarán más ventajas de valerse de ella. No sé cómo alguno de los señores que han hablado, y que debe tener noticias muy exactas de lo ocurrido en Cataluña, no nos ha dicho que el comercio de aquel país, cuando trató de hacer un armamento para enviar con seguridad nuestros productos á las Américas y traernos en retorno los de aquel país, no quiso valerse de la oficialidad de la marina nacional para encargarle el mando de los buques que iban á poner en la mar, y cuánto significa esto.

El Sr. LASTARRIA: El principio de que parte mi convencimiento, conforme al dictámen de la comision, es el de que á toda nacion enriquecen las clases productoras y la de los traficantes: ésta atesora más que aquellas; así es que hay muchos más comerciantes ricos que labradores, pastores, fabricantes, etc. ¡Tanta es la ganancia de la diferencia del precio de venta al consumidor del de compra al productor!... Cederla á los extranjeros seria renunciar al manantial más copioso de subsistencias que poseemos ó que nos corresponde. Segun este principio, comun á todas las naciones, las contemplamos en un principio excluyéndose recíprocamente, sin permitir el arribo á sus puertos de traficantes con sus buques y cargamentos extraños. Queriendo sostenerse en este estado de mútua exclusion absoluta para hacer el comercio, quedaban estáticas; mas la *necesidad* hizo nacer entre ellas los tratados comerciales con los temperamentos de aduanas, aranceles, etc. Veamos ahora qué (segun demostraré) nuevas *necesidades* han ido moderando aquel principio entre nosotros hasta el punto de la presente que contempla la comision. Si la *necesidad*, pues, obligó á que la España entrara en aquellos tratados comerciales, procuró, empero, y logró exceptuar de ellos sus establecimientos ultramarinos, á pesar de los esfuerzos contrarios de las demás naciones conjuradas contra ella, hasta que por el tratado de Utrech la dejaron en su pacífica posesion del derecho

exclusivo en cuanto á aquellos sus inmensos países ultramarinos. Privilegio envidiable de que no hemos sabido aprovecharnos, pues en vez de que indiferentemente todo español de aquí y de allá hiciese el comercio exclusivo ultramarino con los otros mercados de las demás partes del mundo, se lo apropiaron las de la Metròpoli, cortando enteramente las relaciones directas de aquella parte con las naciones extrañas, privadas únicamente del comercio activo, pero no del pasivo, en que consistia la privilegiada y general conveniencia española; mas la *necesidad* hizo permitir que los extranjeros hicieran el comercio activo de negros con nuestras Américas desde sus puertos y en sus embarcaciones: al principio por contratas de determinado número de esclavos por cierto precio, y otras franquicias accesorias; despues libremente con derechos recargados, y últimamente sin ellos. La *necesidad* les permitió tambien posteriormente hacer el comercio de herramientas para nuestra agricultura americana de la propia manera en sus buques, con sus capitales y desde sus puertos extranjeros. La *necesidad* franqueó asimismo el cambio de nuestros frutos coloniales por los de las colonias extranjeras, indistintamente con sus capitales y buques desde sus puertos; y de la propia suerte nosotros, segun Real orden del año de 1794, á propuesta del Conde Liniers, aunque solo se contraía al cambio de los frutos de la isla de Francia por los del Rio de la Plata. La *necesidad* hizo permitir el que los buques extranjeros puedan ir en lastre á nuestros puertos de América á extraer el producto que Hanau de la esclavatura, ó de su malhadada venta.

Acacció la guerra del año de 1797, y por la *necesidad* de proveer las Américas de lo mucho que las faltaba, y de extraer sus copiosísimos sobrantes, se permitió por Real orden de Noviembre de aquel año girar directamente á los puertos de las Américas los españoles con sus capitales, en buques y desde puertos extranjeros neutrales. Esta fué una medida general que produjo á la Metròpoli, y especialmente á las Américas, muchos y grandes beneficios, que á proporcion enriquecieron el Erario nacional: así se recibió con muchísimo aplauso general; pero que irritó la envidia de los monopolistas é intrigantes que arrancaron violentamente la Real orden de 20 de Abril de 1800, suspendiendo al todo los efectos benéficos de la de 1797, de que escandalosamente han podido disfrutar á título de privilegio exclusivo ó permisos *especiales*, cuya experiencia escandalizó, despues del inexplicable aplauso que se habia rendido al mérito de la citada Real orden, últimamente derogada en todas sus partes, para causar mayor dolor, pues en Buenos-Aires solo la conservacion anual de los cueros estancados importaba 800.000 duros: si con esto se hubiera logrado preservarlos, hubiese sido llevadero; pero, á pesar de todo, se inutilizaban con el tiempo: lo benéfico de dicha Real orden derogada, se deducirá de la alta de precios y escasez de las especies: la resma de papel llegó á valer 12 duros, y así los demás artículos de que se carecía.

Contraigámonos á la necesidad en que estamos de dar salida no solo á los frutos de España, sino tambien á los de América, como el azúcar, los cueros, la quina y el cacao. Se proponen para ello buques extranjeros, y se desecha diciéndose que es inútil esa medida, porque el pabellon no cubre lo carga... Este aserto no debe contemplarlo, ni menos fijarlo, el Congreso, sino los mismos interesados. Ellos sabrán lo que deben hacer. Nada se pierde en permitirles que adopten esta medida, porque si no fuese útil, no usarán de ella. Contesto ahora al otro obstáculo que se ofrece, de que se perjudica

nuestra marina mercantil. Esto lo hallo fácil de reparar, concediéndose otro privilegio (no digo privilegio), sancionándose otra ley que permita á todo buque español el que con capitales españoles pueda hacer el comercio directamente de los puertos extranjeros á los de América. En el momento se habilitarán todos nuestros buques, y pasarán por medio de los corsarios. Esta medida no carece de experiencia. El Rio de la Plata no tenia buques mercantes, y cuando el Conde Liniers propuso la misma medida en cuanto al cambio de frutos coloniales, y fué aprobada, inmediatamente se plagó aquel rio de barcos construidos tierra adentro en el rio Paraguay á 300 leguas del Océano. Dió impulso á esta navegacion el haberse abierto aquel comercio, para el cual presenta el Rio de la Plata incomparables proporciones. Decrétese, pues, que los comerciantes españoles, sin necesidad de hacer el círculo de venir desde los puertos extranjeros á aduanar á España, pueden salir de aquellos con sus capitales empleados á hacer el comercio directamente con las Américas. Concurriendo, pues, estas dos medidas, se ocurre al único obstáculo que aparecía contra la habilitacion de la marina mercante extranjera, que apoya sábia y prudentemente la comision despues del parecer del Gobierno. Para las Américas será muy satisfactoria una disposicion tan plausible. Hasta ahora solo he oido discurrir sobre dar salida á los frutos de España; mas observo que hay tres clases interesadas: productores de la Península, productores de la América y comerciantes con sus capitales: podemos agregar otra cuarta clase interesada, y es la de los dueños de embarcaciones. Acerca de éstos pregunto: ¿son comerciantes ó no? Si lo son, ¿por qué no hacen ese comercio? Y si no lo son, ¿por qué han de estar inutilizados esos capitales? El interés de los productos de América es grandísimo, y si se considera lo voluminosos que son el azúcar, la quina, el palo de tinte, la caoba, los cueros y el cacao, se verá que se necesita allí de mucho mayor número de buques que en España; tanto, que si con cuatro buques hay bastante para llevar los frutos de la Península á América, el retorno no puede hacerse ni con 12. Otra prueba de que es benéfica para la América la concurrencia de buques extranjeros ó nacionales, es que cuando se hallaba D. Francisco Javier Elío de gobernador de Montevideo... (*Fué interrumpido el orador, contrayéndole más directamente á la cuestion.*) Digo (continuó) que no se perjudica á la marina y que se hace un gran bien á todas las clases interesadas aprobándose el dictámen de la comision.»

Declarado el asunto suficientemente discutido, manifestó el Sr. *Presidente* que, aunque en conformidad del Reglamento, se estaba en el caso de preguntar si habia lugar á votar sobre el dictámen de la comision, como ésta, segun habia expresado el Sr. Conde de Toreno, se hallaba dudosa sobre insistir ó no en él, le parecia conveniente pasase de nuevo este negocio á la comision para que expusiese su parecer. Se opuso el Sr. *Florez Estrada*, exponiendo que era uno de los individuos de la comision, y que de ningun modo convenia en retirar el dictámen. El Sr. Conde de *Toreno* dijo que no podia asegurar cómo opinaba la comision, mucho menos cuando se trataba de las de Hacienda y Comercio unidas; que habia asegurado que las reflexiones oidas á los Secretarios del Despacho lo habian constituido en una perplejidad que ante no tenia.

A su consecuencia, se declaró haber lugar á votar, y habiendo solicitado el Sr. *Quintana* que la votacion fuese nominal, se determinó lo contrario.

Tambien se propuso que se votase por partes el dictámen de la comision, y leído al efecto, se dijo no contener division capaz de dar lugar á semejante votacion; sin embargo, el Sr. *Freire* dijo que podia determinarse primero si debia permitirse el comercio bajo bandera extranjera, y despues si estaba conforme el dictámen en cuanto al tiempo que duraria esta medida.

Ultimamente, no se aprobó el dictámen de la comision, y se determinó por las Córtes que volviese el asunto á la comision, para que, en concepto de las reflexiones que se habian hecho y de las exposiciones de los Secretarios del Despacho, expusiese de nuevo su dictámen.

El Sr. *Vadillo* hizo en seguida una indicacion, que leida, se mandó pasar á las mismas comisiones, y es como sigue:

«Que se encargue al Gobierno proponga con urgencia el plan de cruceros ó convoyes que estime más conveniente para proteger y asegurar nuestra navegacion mercantil.»

Para fundar esta indicacion dijo su autor que, desaprobado el dictámen de la comision, quedaba, á su parecer, un vacío que era indispensable llenar prontamente, cual era el de la expresada seguridad que á los intereses del comercio español deseaba proporcionar la comision con el medio que proponia; y como fuese urgente reemplazarlo inmediatamente con el de cruceros ó convoyes que se habia insinuado en la discusion, para que se lograra el objeto como lo requería la gravedad del asunto, habia hecho aquella indicacion.

A la comision de Milicias Nacionales se mandó pasar un proyecto de decreto para la formacion de la Milicia Nacional activa en el territorio español, remitido por el Secretario del Despacho de la Guerra.

El Sr. *Marqués de Negron*, D. Luis Melendez Bruna, Ministro que fué del extinguido Consejo Real, ocurrió en 18 de Mayo de 1818 á la Junta de Facultades de viudedades solicitando consignar sobre las rentas de sus mayorazgos una viudedad correspondiente á su clase y facultades en favor de su esposa Doña Tomasa Rodriguez de Morzo. (*Véase la sesion de 23 del actual.*) Oido el inmediato sucesor al vínculo, que lo era D. José Melendez Bruna, mariscal de campo de los ejércitos, hermano del D. Luis, por no tener éste hijos, y evacuadas varias diligencias para acreditar cuál fuese la renta líquida de los mayorazgos, la Junta acordó en 15 de Octubre de 1819 que, como sexta parte de dicha renta, se señalase la viudedad de 5.799 rs. vn. En este estado, y con fecha de 10 de Enero último, la Doña Tomasa Rodriguez de Morzo acudió á la Junta manifestando el fallecimiento de su marido en 22 de Octubre próximo anterior, y exponiendo se ampliase la viudedad á 7.420 rs. y 25 maravedises, que creia corresponderle. Pero en 21 de Enero del presente año expuso que para evitar mayores perjuicios se avenia desde luego á percibir los 5.799 rs. de asignacion que le habia hecho la Junta, cuya asignacion parece muy justa al Gobierno, estimando igualmente muy acreedora á ella á la expresa Marquesa viuda de Negron.

La comision de Legislacion, en vista de estos antecedentes, opina que las Córtes pueden acceder á la gra-

cia solicitada en la cantidad que propone el Gobierno, y con que se conforma últimamente la interesada, ó resolver lo que juzguen más acertado,

Las Córtes se conformaron con este dictámen.

Conformáronse igualmente con otro dictámen de la misma comision, la cual, á consecuencia de la solicitud de D. Francisco de Paula Penisse, natural de Tolon (*Véase la sesion de 26 del corriente*), acerca de que se le concediese carta de ciudadano español, opinaba que, asistiendo al expresado Penisse las calidades prevenidas en el art. 20 de la Constitucion, podian las Córtes concederle la gracia que solicitaba.

La comision de Comercio, habiendo examinado el papel que con el título de *Tercera empresa para ganar en el comercio cuatrocientos millones de reales cada año*, habia dirigido al Rey D. José Dámaso Ibarrola Echevarría (*Véase la sesion de 26 del actual*), era de parecer que el problema que proponia Echevarría para conseguir la expresada ganancia estaba concebido en términos muy vagos y aun incomprensibles, y que así, no merecia ocupar al Congreso, y menos moverle á conceder el premio que para resolver dicho problema se indicaba por el autor. Conformáronse las Córtes con este dictámen.

Se dió cuenta del siguiente dictámen de la comision de Bellas Artes:

«Reunida esta comision para examinar el sello que deberá sustituirse al antiguo, y cuya variacion acordaron las Córtes para evitar los fraudes á que su extravío podia dar lugar si en lo sucesivo usasen del de la época referida, ha creído conveniente que se conserve el escudo, con algunas pequeñas variaciones, pues estando desempeñado con el mayor gusto y la más detenida meditacion, bastarán éstas para lograr los efectos que las Córtes se proponen.

Representa el escudo á la España armada para rescatar su libertad y coronada de laureles, rompiendo las cadenas de la esclavitud y mostrando á sus hijos el libro de la Constitucion, que tan gloriosamente los tras-

formara. Se ve brillar á lo lejos el templo de la inmortalidad, al que las sábias leyes y los hechos heroicos conducen á los españoles. Empeñada entonces esta Nacion heroica en una lucha de que no hay ejemplo en los pueblos civilizados, las Córtes creyeron oportuno que se leyese alrededor de este escudo el solemne juramento que hizo la España de *vencer ó morir*. Conservar esta leyenda habiendo cesado tan glorioso empeño, parece tan inoportuno como atinada entonces esta eleccion. La comision, pues, ha creído conveniente sustituir en su lugar la de *Sic erat in fatis*, cuyo pensamiento no ha dudado en adoptar por los recuerdos que encierra despues de los sucesos ocurridos desde 1814 hasta el presente año, que opina debe leerse en latin en lugar del año de 1810.

Ha notado asimismo la comision que el art. 3.º que se lee en el libro de la Constitucion, sostenido por la España y colocado en el escudo sobre una columna truncada, símbolo de la duracion é inmortalidad; está escrito corriendo su lectura las páginas de derecha á izquierda, cuya impropiedad conviene se salve en el nuevo sello, no omitiendo en dicho artículo la palabra *esencialmente* que se lee en la Constitucion y falta en el sello antiguo.»

Leído este dictámen, tomó la palabra el Sr. *Sacasa* para manifestar su deseo de que la leyenda fuese en castellano; el Sr. *Villanueva* fué del mismo dictámen, además de parecerle demasiado comun la de *Sic erat in fatis*. Contestó el Sr. *Vargas Ponce* que el acierto en una leyenda era la ocurrencia de un momento feliz, que acaso no habria tenido la comision; que ésta pensó desde luego en poner la de *vis unita fortior*, y luego la de *etrior post nubila patria*, pero que pareciéndole que ni una ni otra llenaban el objeto, habia preferido el de *Sic erat in fatis*; y por lo que toca á la circunstancia de juzgarse demasiado comun, citó varios epígrafes sacados de Horacio y Tácito, bien sabidos y repetidos, y no obstante colocados al frente de obras clásicas y muy apreciadas. El Sr. *Tapia* creyó pudiera sustituirse el de *Sic itur ad astra*; pero habiendo observado el Sr. *Lopez* (Don Marcial) que este lema no tenia analogía con lo que representaba el escudo, se procedió á votar el dictámen de la comision, que fué aprobado.

Se levantó la sesion.