

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA.

PRESIDENCIA DEL SR. VALLEJO.

SESION DEL DIA 28 DE OCTUBRE DE 1821.

Se leyó y aprobó el Acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta y mandó pasar á la comision de Organizacion de la armada naval la exposicion que por el Secretario del Despacho de Marina remitian dos primeros pilotos del departamento de Cartagena, haciendo varias reflexiones sobre el art. 153 del proyecto de decreto orgánico de la misma armada.

A la comision de Organizacion de Milicia activa pasó la exposicion que por el Secretario del Despacho de la Guerra remitia D. Luis Bacigalupi, sargento mayor de granaderos provinciales, manifestando la utilidad de que subsistan las columnas de estos.

Acordaron las Córtes que pasase á la comision de Organizacion de la armada naval el oficio del Secretario del Despacho de Marina, trasladando el del consejero jubilado de Estado D. Luis María Salazar, avisando que habia recibido últimamente la segunda parte de los *Viajes de Carlos Dupin á Inglaterra*, obra escrita en este mismo año; y que no teniendo tiempo para reformar sus

ideas en vista de las contenidas en dicho escrito, por urgir la discusion del proyecto de decreto orgánico presentado, se contentaba con hacer presente la noticia de la existencia de dicha obra por si la comision del seno de las Córtes quería consultarla.

Se procedió á la eleccion de Presidente, Vicepresidente y un Secretario, y quedó electo en el primer escrutinio para Presidente el Sr. Martinez de la Rosa, para Vicepresidente el Sr. Ramonet, y para Secretario el señor Alaman.

Pasó á la comision de Division del territorio la exposicion que dirigian la Diputacion provincial de Alava y el ayuntamiento constitucional de Vitoria, manifestando el disgusto y general inquietud que habia causado á aquel vecindario la noticia de quedar capital la ciudad de Vitoria de solo el corto recinto alavés, cuya cortísima poblacion le reduciria á la nulidad por carecer del número suficiente de almas para nombrar representante en las Córtes; y solicitaban que en atencion á las inmensas pérdidas que ha sufrido con la nueva administracion, no se segreguen de la provincia de Vitoria los pueblos que componen la hermandad de la Guardia.

Se declaró no haber lugar á deliberar sobre una exposicion de D. Manuel del Prado, procurador síndico general de la villa de Miragenil, provincia de Sevilla, en la que reproducia lo expuesto al Gobierno acerca de los perjuicios que se siguen á aquella villa de su reunion á la del Puente Don Gonzalo, y solicitaba que no se privase á Miragenil de la independencia de que hasta aquí ha gozado.

El ayuntamiento constitucional de San Sebastian y el consulado de la misma ciudad hacian presente á las Córtes que la noticia de haberse fijado en San Sebastian la capital de la provincia de Guipúzcoa habia llenado de satisfaccion á aquellos vecinos, pues ven afianzada por esta acertada medida la prosperidad de aquel pueblo, tan acreedor á toda clase de consideraciones por las desgracias que ha sufrido, por su conato en repararlas, y sobre todo por su excelente situacion para dar impulso al comercio é industria de toda la provincia. Las Córtes quedaron enteradas, y mandaron que se hiciese mencion en las Actas.

Recibieron las Córtes con aprecio, y mandaron pasar á su biblioteca, un ejemplar que presentó D. Antonio Ortiz de Zárate y Herrera, de la traduccion que ha publicado de la obra titulada *De la autoridad Real segun las leyes divinas reveladas, las leyes naturales y la carta constitucional*, escrita por el Sr. De la Serve, abogado de Paris.

Continuó la discusion sobre la rectificacion de las bases orgánicas del arancel general de aduanas, y el señor Secretario leyó el siguiente artículo:

«Art. 8.º Este artículo dirá: «Los géneros nacionales ó extranjeros de toda clase que no sean prohibidos, circularán libremente en lo interior de los dominios de la Monarquía desde la línea de precaucion que se establece, sin necesidad de guías, y tambien será libre la circulacion en el territorio intermedio de dicha línea y la de las aduanas de las costas y fronteras de los frutos y géneros nacionales; pero habrá de hacerse con guías cuando los géneros sean extranjeros. Asimismo será libre de derechos y con guías la circulacion por la vía exterior de aduanas ó del mar entre los pueblos de una misma provincia; pero para circular por esta vía exterior ó marítima de una provincia á otra se observarán las reglas siguientes:»

En seguida tomó la palabra y dijo

El Sr. **GONZALEZ ALLENDE**: Habiéndose recibido una consulta del Gobierno que tiene íntima relacion con este asunto, podría suspenderse la discusion de este artículo por ahora y hasta tanto que las comisiones, enteradas de todo, presentasen de nuevo su dictámen.

El Sr. Conde de **TORENO**: Yo creo que no es necesario suspender la discusion de este artículo, pues en mi concepto nada tiene que ver con el establecimiento de contraregistros, de que se trató ayer en las comisiones. Yo estoy persuadido de que ni los contraregistros solos serán suficientes ni tampoco la línea sola de precaucion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Una vez que los señores de

la comision no están conformes en que se suspenda la discusion de este artículo, el Sr. La-Llave tiene la palabra.

El Sr. **LA-LLAVE**: La observacion que voy á hacer puede ser hija de mi poca ó ninguna versacion en estas materias. O por línea de precaucion se entiende la línea de contraregistros, ó no: si se entiende, ¿por qué no se usa de esta palabra técnica? Y si no se entiende, ¿por qué no se explica claramente? Hasta ahora yo no he oido que se haya hablado más que de línea de registros y contraregistros. Espero que los señores de la comision me aclaren esta duda.

El Sr. **ROVIRA**: Tal vez convendria para mayor claridad que se dijese *zona*. El Sr. La-Llave parece haber entendido por línea de precaucion una línea geométrica. La línea de que se habla es la comprendida entre las aduanas de las fronteras y los contraregistros; es decir, aquella en que los resguardos deberán ejercer sus funciones: de modo que este artículo siempre resultará concebido en los mismos términos, ora sea línea de contraregistros la que se establezca, ora de precaucion. Por consiguiente, opino que podría sustituirse la palabra *zona* en vez de *línea*.

El Sr. Conde de **TORENO**: Me parece que el artículo está bien concebido. La experiencia nos ha enseñado que los contraregistros solos no son suficientes, sobre todo en ciertos puntos. La comision habia determinado proponer que en vez de contraregistros se estableciese una línea de precaucion para evitar los contrabandos y fraudes; pero ayer, considerando que los contraregistros se hallan ya establecidos, convino en que se estableciese además una línea de precaucion, que extendiéndose desde el punto A ó B que media entre los contraregistros y las costas ú otros puntos que se señalen, pueda en este espacio el resguardo ejercer la intervencion necesaria para evitar los fraudes. Por consiguiente, si se dijese solo la línea de precaucion, podría entenderse que habian cesado los contraregistros.

El Sr. La-Llave desea saber qué cosa es esta línea de precaucion. La comision entiende por línea de precaucion, no solo la que media entre las aduanas y los caminos y veredas de los contraregistros, sino la que se extiende por toda la línea ó faja que media entre ellos y las aduanas.

El Sr. **TORRE MARIN**: En mi concepto hay en este artículo una falta gramatical que podrá hacerle oscuro. Dice así: (*Lo leyó*.) Las palabras «de los frutos y géneros nacionales» parece, segun está concebido el artículo, que hacen relacion á frontera, y así deberán ponerse despues de la palabra *circulacion*, y dirá así: (*Leyó*). Además de que del modo con que está, induce á otra equivocacion, cual es la de que la palabra *circulacion* pueda referirse á los géneros nacionales y extranjeros de que se habla en el período anterior, no refiriéndose más que á los nacionales. Podrá, pues, hacerse esta correccion de lenguaje, si á los señores de la comision les parece bien.

El Sr. **BANQUERI**: Redactado este artículo del modo como lo ha hecho la comision, parece que destruye lo que han resuelto las Córtes sobre la circulacion de los géneros extranjeros. Es muy importante este asunto, y por lo mismo haré cuatro observaciones para manifestar la necesidad que hay de que no circulen sin guías los géneros extranjeros. Sea la primera. Dice el artículo que dentro de la zona de la aduana de entrada y la de contraregistro no puedan circular dichos géneros sin guía. Presumo que la razon de esto será para

evitar la sospecha que podrá haber de si han entrado de contrabando ó no, con el pago ó no de derechos. Pues esta misma sospecha la hay y la pueden tener las autoridades interiores de la Península. Luego si la una razon es bastante poderosa para obligar á llevar la guia dentro de la zona, la misma debe obligar á que se lleve por el interior de la Península. No hallo la disparidad, ni creo se me podrá manifestar de un modo convincente.

La segunda observacion se reduce á que un género extranjero tiene más prerrogativa que un ciudadano español, cuya seguridad y libertad tiene garantida en las leyes y en la Constitucion. Pues á este español con toda su ciudadanía, su libertad y sus derechos se le obliga á que cuando salga de su casa lleve consigo su pasaporte, que no es otra cosa que una guia que certifica de su conducta, de su honrra de bien, y en la que se expresa á dónde va, á qué va, qué lleva y á veces se le señalan dias y la ruta que ha de seguir, como sucede á los militares. ¿Por qué, pues, no se ha de exigirle la misma formalidad cuando se conducen géneros extranjeros? De otra suerte más vale ser en España un zapato ó un trapo viejo francés que ciudadano español. ¿A qué punto tan extravagante nos conducen las teorías! Desengañémonos que no son las guías las que arruinan el comercio, ¡ojalá que así fuera con el extranjero! sino otras causas que diré en su lugar durante la discusion de este decreto y el siguiente de aduanas.

Tercera observacion. La tendencia que tienen los diferentes decretos de las Córtes sobre aranceles es fomentar la industria nacional para entorpecer la circulacion de la extranjera. Esto se consigne, además de las leyes prohibitivas, embarazando y trabando del modo posible la circulacion de los géneros extranjeros, para evitar el que se introduzcan de contrabando sin el pago de derechos, y perjudiquen por su baratura á nuestros géneros nacionales. Pues uno de los medios de evitar el contrabando es la obligacion de llevar guías con clasificacion de dias, camino, ruta y sitió á donde vá. El miedo de verse sorprendido á cada momento por las autoridades locales, obligaria á cada arriero á no ocuparse en el comercio de géneros extranjeros sin parapetarse con su guia, que es el pasaporte, para presentarla cómo y cuándo se la pidieran; esto en nada ofende á la libertad como no ofende á la de un ciudadano, que es mucho más sagrada, cuando la ley le manda que lleve su pasaporte. Así es como la noble Milicia local en Cataluña, en Navarra, en Madrid, en Lucena y en otras partes ha cogido muchos contrabandos, y cogerá más luego que se exija la formalidad de llevar guia, y pidiéndola al arriero no la presente, pues el mero hecho de no exhibirla induce la sospecha de que lo que lleva se ha introducido por alto.

Yo era de estas mismas ideas de libertad en otro tiempo, y la lectura de muchos libros me habia acalorado la cabeza; pero la experiencia me ha hecho ver muchos absurdos que se han cometido por hacer sin discernimiento la aplicacion de las teorías; y estas, es menester confesarlo, nos echaron á perder las cabezas en las legislaturas pasadas. No se me oculta que aun con la formalidad de guías hay contrabando; pero tampoco se me negará que como haya celo y amor patriótico, si ha de ser el contrabando como diez, no será más que como dos, y los ocho se gana el comercio de buena fe, se los gana nuestra industria y nuestro Erario, y eso menos habrá que repartir en materia de contribuciones.

Hay más: estas guías pueden servir para saber si

los géneros pueden venir de parajes contagiados. Es muy digna de atencion esta circunstancia. Tenemos á la vista los cordones terribles que cuestan la vida al que los traspasa, para precaver de este modo el que se propague tan cruel mal á los demás ciudadanos: ¿por qué, pues, los géneros extranjeros no han de llevar esta salvaguardia, con la que puede vivir segura la Nacion? ¿Por qué, pues, no se ha de establecer esta policia de sanidad?

Cuarta observacion. Dicen los señores de la comision con mucho juicio en el decreto que poncu á la deliberacion de las Córtes en el art. 10 sobre el mismo sistema de aduanas, que se discutirá despues de este, lo siguiente: «A fin de que el comercio de buena fé lo- gre toda la seguridad y libertad que le conviene, y no sea confundido con el clandestino, podrá cualquiera individuo que tenga que circular frutos ó géneros nacionales, pedir á los administradores de aduanas, á los empleados de la Hacienda pública, á los ayuntamientos ó á las justicias donde no hubiere aduanas, certificaciones de origen ó de procedencia, ó bien pasaporte, segun expresa el art. 8.º, y se les deberán expedir sin detencion ni molestia ni pago alguno, pero con las precauciones convenientes que determinará el Gobierno.» Ahora bien, si para consultar su propia seguridad, su propia libertad, su buena fé y su honradez se le autoriza á todo ciudadano para pedir guías, ¿por qué no ha de poder mandar el Estado, consultando la seguridad pública, la libertad pública, la buena fé pública y la honradez pública, que todos los ciudadanos lleven guías para todos los géneros extranjeros, es decir, este sello que certifica de tantas virtudes como requiere la profesion del comercio lícito? Al ciudadano no se le debe dejar que sea virtuoso á su arbitrio ó cuando le acomode en los actos públicos civiles; la ley se lo puede exigir y mandar, so pena de que la sociedad se destruya.

Ciertamente habré cansado al Congreso con estas observaciones: podrá no recibirlas; pero tenga entendido que son hijas de la experiencia; y así como otros asuntos ha tenido que rectificarlos, cumpliéndose mis profecías, tengo la seguridad de que sucederá otro tanto con este de las guías, si no ahora, en otra legislatura.

El Sr. Conde de TORENO: Cualquiera que oyesse al Sr. Banqueri, creeria que la comision se ha propuesto favorecer á los extranjeros y á su industria con perjuicio de la Hacienda nacional, siendo así que la comision solo ha pensado en lo contrario. Estos han sido siempre los principios de la comision, que no confunde el interés de que los extranjeros se establezcan en España y traigan sus caudales, con el que tiene la Nacion en fomentar sus fábricas y no apoyar ni sostener las extranjeras. La comision ha sido constante en sus principios, porque se compone de españoles, y el fomento de su Pátria es no solo su obligacion, sino su interés. La comision no podia presentar de otro modo este artículo. El Sr. Banqueri podia acordarse de que cuando se trató en el Congreso del proyecto de la comision de Hacienda en la parte que trata de contraregistros, se propuso que circularsen los géneros extranjeros en lo interior con guías, y se desaprobó por una gran mayoría; de suerte, que la comision no podia volverlo á proponer. Lo que ahora presenta no perjudica al comercio nacional en paralelo con el extranjero, pues aun en esa linea los géneros nacionales irán sin guia, y solo los extranjeros tienen obligacion de llevarla. De esta manera se remediará en gran parte lo que hasta cierto punto ha dicho bien el señor Banqueri de los perjuicios de esta circulacion libre. No

es, pues, justo atacar á la comision cuando, constante en sus principios, solo trata de fomentar la industria y prosperidad de la Nacion. Lo que ha dicho de pasaportes el Sr. Banqueri, no tiene nada que ver con lo que se trata aquí, porque son medidas de policia para garantir la seguridad y salubridad. Yo desearia que los españoles pudiesen ir de un cabo á otro de la Península sin pasaporte ni otras incomodidades que no tienen relacion con la prosperidad nacional, sino con la seguridad del Estado en ciertas circunstancias; y si esta seguridad lo permitiese, opinaria que se quitasen los pasaportes; pero las guias, al contrario, quisiera que se exigiesen siempre para que la industria extranjera no perjudicase nada á la industria nacional.

El Sr. **VADILLO**: El Sr. Banqueri renueva cuestiones decididas ya por las Córtes, y anticipa otras que no son de modo ninguno de este artículo. Renueva cuestiones decididas, porque en la legislatura pasada decidió el Congreso que los géneros circulasen por el interior sin guias. Así, de esto no puede tratarse. Anticipa cuestiones, porque lo que dice de las formalidades que se han de exigir á los géneros nacionales que de lo interior vengán á la costa y en que se exige certificación ó documento de procedencia, no es cuestion de este artículo. En cuanto á que en este se favorece á la industria extranjera en perjuicio de la nacional, que es lo que ha dicho el Sr. Banqueri, precisamente es todo lo contrario. El artículo dice terminantemente que en esa zona ó faja entre las costas y la línea de demarcacion, los géneros extranjeros necesitarán guia, y los nacionales no. ¿Cómo se ha de decir que este artículo favorece más á la industria extranjera que á la nacional, cuando precisamente es todo lo contrario? Renovando cuestiones decididas, anticipando otras y confundiendo todo, es fácil declamar. Las comisiones han procedido en esta materia con toda la delicadeza, patriotismo y sabiduría que les son propias. En cuanto á la formalidad y necesidad de los pasaportes, podrá tomarse en consideracion en otro artículo. Señor, ¿por qué fuera de la línea de precaucion no se han de exigir como dentro de ella? Es muy clara la razon: porque dentro de ella quieren las Córtes, y debe ser así, que se tomen las medidas más eficaces para que no traspasen esta línea y se cometan fraudes; y todos están convencidos de que la circulacion interior debe ser lo más libre posible. La comision, obrando en esto con mucha prudencia, ha dicho: procuremos evitar los fraudes y hacer que la circulacion interior tenga los menores inconvenientes y trabas posibles y los menos perjuicios y extorsiones. Para esto señálese una cierta raya hasta donde la inspeccion del Gobierno y las medidas para evitar el fraude tengan un rigor grandísimo, y fuera de allí nada. Así, el objeto del artículo es contrario á lo que ha creído el Sr. Banqueri; y me parece que debe aprobarse, pues si algo puede decirse contra él, será solo alguna inexactitud de lenguaje.

El Sr. **BANQUERI**: Desharé una equivocacion. Aunque es punto decidido la cuestion que indiqué, lo hice porque ahora se trata de la base que se ha de adoptar. Acerca del otro punto de que si los géneros extranjeros han de ir por lo interior sin guias, no es cuestion propia de este artículo; yo digo que sí, y que es consecuencia legitima de lo que en él se dispone. Dice el artículo que «los géneros extranjeros llevarán guia solo en la línea de demarcacion:» luego fuera de ella, podrán circular sin guia.

El Sr. **OLIVER**: En la cuestion presente, deben dis-

tinguirse dos clases de géneros. La una de aquellos que están absolutamente prohibidos; y si de estos es de los que habla el Sr. Banqueri, estos no pueden circular en ninguna parte, y es excusado hablar de ellos, porque pueden ser cogidos en donde quiera que se encuentren, como cuerpo de delito. Mas aquí solo se trata de dar libertad á los que no son prohibidos, y que estando la mayor parte sujetos al pago de un derecho módico, seria hacer más daño que provecho, si no se hiciese lo que propone la comision y conviene á las rentas del Estado, así como á los intereses particulares. Con lo cual me parece quedará satisfecho S. S.»

Declarado este punto suficientemente discutido, se puso á votacion el art. 8.º, y quedó aprobado.

Art. 9.º «Como está en el decreto de 5 de Octubre de 1820.»

Fué aprobado el art. 10, como sigue:

Art. 10. «Despues de pagarán se añadirá por ahora, y además despues del final se añadirá: «pero cobrado una vez el 2 por 100 de administracion en cualquiera punto de la Monarquía, no se volverá á cobrar en ningun otro puerto el mismo derecho por un mismo género.»

Se leyó el 11, que dice así:

Art. 11. Este artículo dirá: «Los géneros extranjeros introducidos posteriormente al establecimiento del decreto de 5 de Octubre de 1820 y que hayan pagado los derechos correspondientes á su entrada en la aduana de algun puerto de la Península, podrán circular y trasportarse por la vía exterior ó marítima á otro puerto de la Península, ó extraerse al extranjero pagando el 2 por 100 de administracion en la aduana de su salida, y nada en la de su nuevo destino; pero no se podrán trasportar á ningun puerto ultramarino de las Españas, á menos de sujetarse al pago de segundo derecho de entrada como género extranjero. Esto mismo se observará con los géneros extranjeros introducidos por alguna aduana en América ó en Asia, y podrán circular y trasportarse por la vía exterior ó marítima de un puerto á otro de aquellas distintas regiones; pero no podrán trasportarse de una region á otra ni tampoco á la Península sin el nuevo pago de derechos. Cuando se despachen por entrada en los puertos de primera y segunda clase frutos ó géneros procedentes de los depósitos ó trasbordos dispuestos en los artículos 26 y 37 para formar parte de algun registro ó cargamento que pase de una á otra de las indicadas distintas regiones, se cobrará una sola vez el derecho señalado por arancel.»

El Sr. **ALAMAN**: No me parece fácil conciliar una parte de este artículo con la Constitucion. En efecto, uno de los fundamentos constitucionales es la igualdad absoluta de las provincias de Ultramar y la Península, y que todos los españoles estén sujetos á las mismas contribuciones. A esto se opondrá la parte del artículo en discusion que dice: (*Leyó.*) De manera que, sea que se consideren los consumidores de Ultramar con respecto á los efectos conducidos de la Península ó á los consumidores de la Península con respecto á los efectos de Ultramar, siempre resulta que unos ú otros pagan un doble derecho. Acaso la comision, fundándose en la diversidad de los precios que pueden tener estos efectos, quiso compensar esta diferencia con un doble derecho; pero cae esta razon, si se atiende á que en los artículos relativos á la isla de Cuba, Nueva-España y Goatemala se propone que los aforos se hagan en los puertos de introduccion por los precios corrientes que tengan en aquellos puntos, y sobre él se les carga un

tanto por ciento; de modo que si despues se les carga otro derecho, este perjuicio no recaerá sobre el consumidor, que se proveerá directamente del extranjero, sino sobre los comerciantes nacionales, que no podrán hacer este comercio. No me hubiera atrevido á exponer estas razones por ser poco versado en esta materia, sino me hubiese precedido el Consulado de Santander, que con mucha exactitud y solidez las expuso á las Córtes en su representacion sobre reforma de aranceles. Así creo que debe volver este artículo á la comision para arreglarlo conforme á la igualdad recíproca que debe haber en esta materia, de suerte que entre Cádiz y Veracruz no haya más diferencia que entre Madrid y Guadalajara, pues que no hay diferencia alguna legal.

El Sr. **MURFI**: El señor preopinante ha mezclado la discusion de este artículo con la del 18, que es el en que puede ofrecerse alguna duda. En este solo se trata de evitar el contrabando ó fraude que pudiera hacerse de los efectos en los puertos de la Península ó de Ultramar, y el Sr. Alaman no podrá menos de conocer que hasta ese punto es igual la ley, porque si á los de la Península se les impone el pago de doble derecho para los efectos introducidos, tambien á los de Ultramar se les impone para los efectos de la Península ó de Asia introducidos allí: y así, no encuentro la razon de desigualdad ni tiene otro objeto este artículo que evitar los fraudes que hemos visto en la Monarquía. Sucede que una vez introducidos los efectos, es fácil sacar la guia para llevarlos á otro destino, y no hay más que hacer que sobornar al guarda, y si lo consiguen (que yo he sido testigo de la facilidad con que se logra) resulta que los efectos se sacan de los puertos para otros destinos sin pagar derechos. Este artículo es igual para los peninsulares y los americanos; es una medida solo contra el contrabando, y en nada perjudica al comercio, mediante á hallarse establecidos los depósitos.

El Sr. **VADILLO**: Este artículo podrá tener algun excesivo rigor, como en mi concepto lo tiene ciertamente. Parece algo duro que al conductor de buena fé y que pagó sus derechos se le prohiba volver á extraer sus géneros sin sujetarlo á nuevo pago de ellos. Antes no los pagaba. Se dirá que en los depósitos tiene el comerciante un medio de disponer de sus géneros sin pagar derecho de entrada; pero como los depósitos se han establecido á favor del comercio, parecia que este beneficio no debía ser motivo de imponerle un recargo que antes no tenia, y que debería haber la misma libertad que antes. Al fin, las comisiones habrán tenido sus razones poderosas para opinar así, y no debo hablar de esto. Pero haya ó no rigor en el artículo, lo que de ningun modo hay en él es lo que ha dicho el Sr. Alaman de la desigualdad que supone entre el español peninsular y el americano. Es todo lo contrario. ¿Qué dice el artículo? Que introducido una vez el género en la Península no pueda extraerse para Ultramar sin nuevo pago de derechos, y solo circular ó trasportarse por la vía exterior ó marítima á otros puertos de la Península, ó extraerse para el extranjero. ¿Y de Ultramar? Que introducidos los géneros en un puerto de Asia ó de América, tampoco pueden extraerse para la Península sin nuevo pago de derechos, y solo circular en los puertos de aquellas respectivas regiones. Hay, pues, igualdad absoluta. De modo que el artículo no puede impugnarse por lo que ha dicho el Sr. Alaman, cuyas reflexiones tal vez tendrán lugar en otro artículo, pero no en éste. Si los señores de la comision creen que pudiera contribuir algo á la claridad, puesto que su intencion es que estos géneros pue-

dan trasportarse libremente de un puerto á otro en la Península, y de un puerto á otro en Ultramar, me parece se expresaria mejor la idea poniendo «respectivas regiones,» en lugar de «distintas regiones.»

El Sr. **TORRE MARIN**: Señor, encuentro poco justa la resolucion de este artículo; porque si estos géneros han pagado los derechos de entrada en la aduana, ¿por qué yendo de un puerto á otro se les ha de cargar un 2 por 100? Enhorabuena que esto se estableciese respecto de los géneros que fuesen á países extranjeros, porque entonces se favoreceria la bandera nacional que es la única que puede hacer el comercio de cabotaje; pero aprobándose el artículo, se hace de igual condicion la bandera extranjera que la nacional, y no se favorece el comercio de cabotaje. Así debería decirse que este derecho solo lo pagasen los géneros que se trasportasen á países extranjeros; pero no los que fuesen de puerto á puerto de la Península ó de Ultramar, pues estos géneros ya han pagado los derechos de entrada.

El Sr. **OLIVER**: Yo creia que con lo que ha dicho el Sr. Murfi quedaria satisfecha la objecion; mas como vuelve á reproducirse ahora, confirmaré lo que ha dicho el Sr. Vadillo sobre la primera parte de este artículo, y es que aunque parezca ser muy rigurosa esta medida, es necesario adoptarla para evitar los males que de lo contrario se seguirian; y en estas materias no basta solo la teoría, sino conocimientos prácticos. Existe, v. gr., un despacho de 1.000 resmas de papel ó de otros artículos consumidos ya años antes, y á la sombra de ese despacho se cubren perfectamente hojas de registros para América con referencias exactas, pero sin la identidad de los géneros para su comprobacion; pues en muchos puntos de España, apenas se necesita más requisito que el simple cumplido de un dependiente que está apostado en bahía ó al extremo de un puerto. Las comisiones conociendo que este es uno de aquellos males que no son fáciles de remediar por medios directos, han salido al encuentro por este medio indirecto que proponen. Por bueno que sea, no lo hubieran adoptado las Córtes, como ha dicho el Sr. Vadillo, cuando no habia depósitos en España; mas ahora que se concede al comercio por un año, dos y más en caso necesario, el depósito libre para tener en él sus géneros sin pago de derechos, ¿cómo es posible que haya comerciante que quiera pagar los derechos de géneros que introduce para despues volverlos á trasportar? Es bien claro que tan solo introducirá los géneros que le compran ó necesite para el consumo. Además, ¿se prohíbe acaso la circulacion interior por la vía marítima ó terrestre, ni la exportacion al extranjero? No, Señor. Lo que se trata es de proporcionar medios lícitos al comercio de buena fé, y reprimir el clandestino de que se podrian citar ejemplos muy recientes. Supongamos que establecido en Madrid un depósito libre para los efectos del comercio que no quisiesen introducirse, hubiese quien los introdujese y á pretexto de que no se han consumido quisiese poderlos trasportar é introducir en otra poblacion sin pagar los derechos que en ella debiesen: ¿cuántos fraudes no se cometerian? ¿Quién probaria la identidad de los géneros? La medida correctiva establecida en este artículo deja de ser rigurosa mediante que lleva en sí misma el remedio fácil y utilísimo de los depósitos. Desconocer esto es no entenderlo ó no quererlo entender. Dos ó tres años hace que á la sombra de despachos de aceites de Berbería y de Levante, introducidos y consumidos mucho antes, se exportaron millares de arrobas de aceite de nuestras cosechas, suponiendo que eran procedentes de aquellos des-

pachos para evitar los derechos que pagaban nuestros aceites á su exportacion.

Males semejantes son los que se trata de evitar con esta medida indirecta. En otro proyecto que ya se halla sobre la mesa para discutirse, se permite á los comerciantes de España que se hallasen con géneros antes de la promulgacion del presente decreto, que los puedan llevar á Ultramar como se ha indicado, porque no tenian los beneficios de la nueva ley, y porque no debe ésta tener efecto retroactivo.

El Sr. **ZAPATA**: Resta á la comision contestar á una de las grandes objeciones que un señor preopinante indicó y que está en la representacion de los comerciantes de Santander. ¿Será igual la suerte del que introduce los géneros en la Península pagando los correspondientes derechos, y que por no poderlos vender los exporta á América pagando nuevos derechos, á la de aquel que en derecho lleva los géneros á América? Este es el grande argumento. Si el que no pueda vender aquí los géneros los lleva á América y vuelve á pagar derechos, ¿podrá entrar en competencia con los otros comerciantes que los llevan allí directamente? No, Señor; porque aquel solo paga un derecho, y el otro paga dos. Esto puede perjudicar á la exportacion y á las fábricas nacionales.

El Sr. **OLIVER**: Señor, el artículo que trata del pago de administracion, que es el 10, está ya aprobado: no obstante, me explicaré algo más á fin de satisfacer al reparo que ha puesto el señor preopinante. En todas las naciones inteligentes hay establecido un derecho llamado de balanza sobre todas las entradas y salidas que hace el comercio por los puertos de mar y fronteras. Llámase de balanza, porque se dirige al objeto de costear los gastos de las administraciones que toman la cuenta y razon de lo que entra y sale por los derechos que paga, porque conviene al Gobierno saber el giro del comercio en lo activo y pasivo, y poder dar con conocimiento y acierto las providencias necesarias y útiles para la prosperidad pública. Las comisiones, cuando propusieron este derecho en la primera legislatura, no solo atendieron al objeto de la balanza, sino que tambien tuvieron presente que en el nuevo sistema está acordado que no se pague más que un solo derecho en aduanas; medida que por sí sola causará un bien muy grande, porque simplifica los asientos, abrevia los despachos de las aduanas y economiza gastos y trabajos al comercio, que son ventajas incalculables, porque antes sucedia que el despacho de una sola hoja ocupaba dias enteros, pues las habia en que tenian que pagar algunos géneros veinte y más derechos de distintas clases y por distintos métodos. No se diga que antes no se pagaba cosa alguna en los casos en que ahora se paga el derecho de administracion; porque si bien antes lo que se pagaba aun para la circulacion no era bajo este nuevo título, ni estaba comprendido bajo el nombre de rentas generales, se pagaba bajo de otros títulos, como el de nivelacion, lleuda, equivalente, recemplazo y aun otras clases de pechos ó arbitrios que han quedado suprimidos. Por consiguiente, las comisiones, al mismo tiempo que trataron de aliviar al comercio en los excesivos derechos y estorbos que antes sufría, y de establecer los aranceles sobre bases de buena economía política, conocieron que esta reforma ocasionaria una gran baja en los productos de aduanas, y que por consiguiente era preferible pagar el módico derecho de administracion que no desconcierta ninguna operacion mercantil, á renunciar á las ventajas de la indicada reforma.

Además, lo que circula por la vía marítima causa gastos á la Nacion en la defensa de mar y de tierra que exige nuestra navegacion, al paso que esta circulacion consigue ahorros de otros gastos y arbitrios que costea la circulacion por la vía interior ó terrestre.

Hubo aún otra razon más poderosa que movió á las Córtes á establecer el derecho de administracion, y fué la de la misma conveniencia de la mayor parte de los contribuyentes; porque sin la exaccion de este derecho se habrian de suprimir casi todas las aduanas que solo están habilitadas para el comercio interior ó de circulacion, como las de cuarta y aun de tercera clase, pues nada absolutamente producirian para pagar sus empleados y gastos, y entonces los trasportes á largas distancias y por caminos intransitables en busca de las aduanas habilitadas de primera y segunda clase, ocasionarian al comercio mayores daños que no el derecho de administracion.

Mejor fuera que no hubiese de pagarse: ¿quién lo duda? Pero en la situacion apuradísima en que se halla nuestro Erario, ¿será prudente ni útil apurarle más? Si ha sido preciso imponer el derecho de administracion en la circulacion por la vía marítima de nuestros propios frutos y géneros, no podiamos dispensar la circulacion de los extranjeros, que aunque hayan pagado los derechos de entrada, no pueden ser de mejor condicion que los productos nacionales que han contribuido al Estado por diezmos y contribuciones directas é indirectas más que los extranjeros.

No puedo menos de referir aquí lo que ha manifestado el director general de aduanas á las comisiones, de que si bien desde el principio opinó contra este derecho, luego que tomó la direccion de este ramo y pudo conocer y calcular los resultados del nuevo sistema, segun su misma expresion, conoció que lo mejor que habiamos hecho era establecer este derecho de administracion. Por último, las Córtes, á pesar de las objeciones que se hicieron en la primera legislatura, lo aprobaron y ha producido buenos efectos; y si algunos artículos han motivado justas reclamaciones, ha sido por lo excesivo de algunos aforos que las comisiones proponen rectificar, en tanto grado, que el vino, por ejemplo, que en los antiguos aranceles estaba aforado indistintamente á 40 rs., se baja á 8 el tinto y á 12 el blanco. No perdamos de vista que para consolidar el sistema que nos ha de hacer felices y ricos, es preciso cubrir las cargas públicas, y que cuanto de mejor gana lo hagamos, más pronto conseguiremos los alivios y las ventajas.

El Sr. **ALAMAN**: Desharé una equivocacion en que ha incurrido el Sr. Vadillo con respecto á mí. Yo establecí bastante claramente la reciprocidad entre los peninsulares y los americanos, diciendo que tan perjudicados serian unos como otros consumidores; pero que en realidad no lo serian ni los unos ni los otros, sino los comerciantes nacionales que no podrian hacer estas especulaciones. Solo el Sr. Zapata entendió mi argumento y lo reprodujo, sin que hasta ahora se haya contestado ni á S. S. ni á mí.

El Sr. **YANDIOLA**: El deseo del acierto en materia tan espinosa y en que tanto se interesa el bien de todas las clases y las reclamaciones del comercio, y sobre todo, las razones á mi ver irresistibles de los Sres. Zapata, Alaman y Vadillo, aunque como individuo de la comision he suscrito á su dictámen, me obligan á hacer presente al Congreso la fuerza de dichas reflexiones, tanto más cuanto la junta de aranceles en su informe apoya las indicaciones de los señores que han impugnado.

do el pago de los nuevos derechos que se establecen en este artículo. Este pago me parece injusto, y creo que aun valiera más prohibir la exportacion de los efectos á que se refieren. Para probarlo, el Congreso tendrá la bondad de oír el párrafo en que la junta de aranceles y el Gobierno hablan de la materia. Dice así:

«En el art. 11, los mismos administrador y vista de Cádiz hallan grandes dificultades, pues que previniéndose en él que los géneros introducidos con el pago de derechos de entrada, no se puedan trasportar á ningun puerto ultramarino de España, sin satisfacer segundo derecho de entrada, hace ascender los graduados al 30 por 100 al 70, y proporcionalmente en los demás; y origina tambien el gravísimo perjuicio de fomentar el comercio directo desde los puertos extranjeros á los nuestros de América y Asia. Igualmente observan que la amplitud que da el art. 13 para trasportar á Ultramar los géneros procedentes de depósitos de primera clase, solo pueden disfrutarla los comerciantes de lencería, lanería y otros efectos abultados; pero no los que tratan en mercería, droguería, manufacturas de cristal, vidrios y otros objetos pequeños, porque necesitan combinar en sus casas el surtido para aquellos puntos; por lo cual, opinan que convendría fijar para los géneros extranjeros, adeudados de entrada en la Península, solo el derecho de 7 por 100 en su remesa á Ultramar sobre el avalúo de los aranceles. Penetrada la junta de las razones expuestas, que se ven corroboradas por otras exposiciones en que se reclama con eficacia la debida igualdad de todas las provincias de la Monarquía conforme á las nuevas instituciones políticas, es de parecer que los géneros introducidos en la Península que se remitan á nuestros puertos de Ultramar, solo deben pagar el 2 por 100 de administracion si hubiese de subsistir este derecho.»

Hé aquí precisamente lo que han reclamado los señores Zapata, Alaman y Vadillo. El Gobierno, al remitir este libro que contiene los informes generales, apoya la opinion de la junta. Así, pues, siendo indudable que los comerciantes españoles quedarían de peor condicion que los extranjeros, creo que podría retirarse esta parte del artículo.

El Sr. MURFI: Cuanto acaba de referir el Sr. Yandiola sobre el informe del Gobierno, es muy cierto; pero ese informe le dió el Gobierno durante las Córtes ordinarias, y al mismo Sr. Diputado le consta que el director de aduanas, con comision del Gobierno, ha convenido en que el artículo subsista como está en las sesiones recientes de las comisiones á que ha asistido. Consiguientemente proceden estas con el apoyo de la opinion del Gobierno. En cuanto á la cuestion principal, no puedo menos de decir se está procediendo en la discusion de este artículo sobre un principio equivocado, porque tanto el Sr. Zapata como el Sr. Alaman intentan persuadir los perjuicios que se inferirán á los negociantes que hayan introducido efectos si se les obliga á pagar doble derecho en el caso de volverlos á extraer. Este caso no puede llegar jamás, porque ningun comerciante será tan insensato que emprenda una negociacion visiblemente ruinosa gravándola con 20 ó 30 por 100 de derechos en competencia con aquel que pueda llevar efectos de igual clase del depósito libres de derechos. Así es que la libertad de poder extraer los efectos ya introducidos, mediante el pago del doble derecho, es equivalente á una prohibicion; y á esto conspira el artículo sin disfraz alguno. El hecho es que sin esta restriccion queda la puerta abierta al fraude, y las facilidades que presenta solamente los comerciantes las conocemos prácticamente.

Yo he sido muchas veces testigo en Veracruz de exportaciones figuradas, sacándose las guías con todos los requisitos y formalidades de estilo, y habiéndose puesto en ellas el cumplido obtenido á poca costa, han salido las embarcaciones en lastre á recibir los efectos en alta mar á las inmediaciones del puerto para introducirlos por la barra del Tampico sin pagar derechos, con daño enorme del comercio de buena fé: así que no hay medio entre estos dos extremos. O se le da al comercio el ensanche que desean los señores preopinantes con el riesgo del abuso que puede hacerse de esta libertad, ó para precaverlo se adopta la medida que contiene este artículo, por rigurosa que parezca. Yo repito que ella sería inadmisibile si los depósitos no franqueasen la proporcion de hacer el giro general marítimo, reduciendo al terrestre las introducciones que se hagan, y que costándome la mayor violencia el convenir en providencias tan duras siendo idólatra de la libertad, por ser esta la que verifica el comercio, suscribo en este caso á una condicion tan contraria á ella para que sea consecuente nuestro sistema de perseguir el fraude por todos los medios imaginables.

Réstame hacer una observacion, y es que así como el Sr. Zapata apoya su oposicion en la representacion del consulado y comercio de Santander, que ciertamente es una de las exposiciones más sólidas y luminosas que se han publicado sobre la reforma de aranceles, no debió omitir S. S. el remedio que proponen aquellas corporaciones, exigiendo del resguardo el exacto cumplimiento de sus obligaciones; pero hablando con sinceridad, ¿habrá alguno que confie en su vigilancia é integridad? Yo no lo creo por ahora; tal vez se mejorará la constitucion de los resguardos con el tiempo á beneficio de las medidas enérgicas que se dicten, y entonces será la oportunidad de quitar estas trabas al comercio. El Congreso, sin embargo, resolverá con el acierto y tino que acostumbra.»

Se declaró por suficientemente discutido este artículo; y á propuesta del Sr. Zapata se puso á votacion por partes, quedando aprobado en todas ellas.

Lo fueron igualmente las siguientes variaciones:

«Art. 12. Se añadirá *de cabotaje* despues de la palabra *viaje*, y despues del final se añadirá: «Estos derechos se devolverán cuando por los tribunales de comercio se declare la arribada forzosa por avería gruesa con arreglo á las leyes y ordenanzas que gobiernan.»

Art. 13. Como está en el decreto de 5 de Octubre de 1820, suprimiendo las palabras siguientes: «en buque español de las circunstancias prescritas en la concesion de los depósitos;» y se sustituirán estas: «en buques españoles de cualquier porte de los mismos depósitos.» Y más adelante se suprimirá el adverbio *especialmente*.

Art. 14. Este artículo dirá: «En el caso prevenido en el artículo anterior no se permitirá embarcar en los mismos buques de transporte, cuando se dirijan á puerto especialmente habilitado de la España europea y sus islas adyacentes, ningun género extranjero antes introducido, ni en el puerto de primer embarco ni en otro de escala, á no ser que se sometan antes y en el primer puerto al despacho, pago ó fianza de los derechos de entrada los géneros extranjeros que quieran embarcarse del depósito; pero las embarcaciones españolas que desde la Península se dirijan á los puertos de Ultramar ó viceversa, podrán llevar ó traer efectos nacionales y extranjeros ya introducidos, distinguiéndose unos y otros con diferentes registros.»

Art. 15. Este artículo dirá: «Los géneros nacionales sujetos al derecho de consumo que quieran sacarse de un depósito para introducirse por otro cualquier puerto habilitado de todas las Españas, podrán trasportarse en todo buque español, aun en aquellos que al propio tiempo lleven efectos extranjeros que ya estén introducidos, mediante que paguen ó afiancen los derechos correspondientes á la clase respectiva de estos géneros.»

Artículos 16 y 17. Como están en el decreto de 5 de Octubre de 1820.»

Se leyó el art. 18, que dice:

«Art. 18. Se rectificará en esta forma: «Los géneros extranjeros que de Europa pasen á Ultramar, si pagan los derechos de entrada en algun puerto habilitado de la Península, se calcularán sobre los valores del arancel general; mas si no los quisieren pagar hasta llegar á un puerto habilitado de Ultramar, segun el art. 13, se calcularán los derechos por las cantidades señaladas en el arancel general y una sexta parte más; y si los géneros se hubiesen cargado en puerto extranjero, entonces se añadirá á las cantidades contribuyentes del arancel un tercio más para el derecho, sin perjuicio del recargo de la bandera extranjera, perceptible únicamente sobre las cantidades ó valores que resulten del arancel conforme al art. 5.º Igual regla recíprocamente se observará con los géneros extranjeros que de Asia pasen á Europa ó á las Américas, y de estas á Europa ó Asia.»

El Sr. **ALAMAN**: Tengo que repetir con motivo de este artículo las mismas observaciones que hice antes sobre el art. 11. No entiendo en qué pueda fundarse esa diferencia que se establece respecto de Ultramar, habiéndose acordado ya por regla general que no debe haber más que un solo arancel de aduanas para toda la Monarquía. Yo creo que las comisiones deben proceder en todo con arreglo á esto, sin hacer diferencia en esta clase de contribuciones.

El Sr. **MURFI**: Las diferencias que establece este artículo por el aumento que se exige á las expediciones para los puertos de Ultramar cuando el pago de derechos se ha de hacer en aquellas aduanas, se fundan principalmente en el mayor valor que ordinariamente tienen allá los efectos, y tambien en la diferencia que hasta ahora se ha considerado á la moneda, no menos que al beneficio de no tener que hacer anticipadamente la exhibicion de los derechos. No haré ya mérito de la diferencia de la moneda, porque destruida por las disposiciones vigentes, es igual al valor de ella siendo el peso fuerte 20 rs. vn. acá, ú 8 rs. plata fuerte en América; pero en cuanto á la primera causa de las diferencias reclamadas, yo debo llamar la atencion del Sr. Alaman al proyecto de decreto presentado á las Córtes ordinarias por las comisiones en 27 de Junio último, sobre modificaciones para el comercio de Nueva España, que corre impreso, pues en él verá que se uniforma con el de la isla de Cuba, en donde la valuacion de efectos para el pago de derechos ha de continuar haciéndose por estimacion; y esto supuesto, no debiendo gobernar el arancel general para los avalúos, sino solamente para la cuota de los derechos que han de contribuir los efectos segun su clase, es claro que no comprende á las provincias de Nueva España la diferencia que establece el artículo por el aumento de una sexta parte cuando los efectos se remitan desde los puertos habilitados de la Península, y de una tercera parte cuando se hubiesen cargado en puerto extranjero; mas como hay muchas provincias en Ultramar á las cuales pudiera convenir

satisfacer estos derechos sobre los avalúos del mismo arancel general, debe subsistir el artículo segun está. Mediante él se logra la ventaja de no anticipar la exhibicion de los derechos, ni aducarlos en el evento de naufragio ó apresamiento; y todas estas ventajas, comparadas con las duras condiciones á que hasta ahora ha estado sujeto el comercio de Ultramar, hacen que resulte muy beneficiado en virtud del nuevo sistema.

Sin embargo, yo no sé si á pesar de estas consideraciones se falta al derecho de igualdad con que deben ser gobernados todos los españoles, exigiéndose á los de Ultramar un derecho que no se cobra en los puertos de la Península; y esto lo calificará el Congreso con su acostumbrada sensatez y sabiduría, para arreglar á este concepto su resolucion: mas no omitiré una observacion que es de mucho peso para no recargar con este aumento el derecho á los efectos que se dirijan á Ultramar, y es que resultando muy subidos los derechos, puede darse ocasion al contrabando en unas costas tan abiertas, dilatadas é indefensas como son todas las de las Américas. Daré el ejemplo en la lencería, que paga el moderado derecho de 18 por 100: si fuere en buque extranjero contribuye con una tercera parte más, que son 6 por 100 por razon de la bandera, y otro igual aumento por la diferencia de valores; de modo que viene á ser 30 por 100 en la lencería, y serán 50 por 100 en los artículos que pagan por el arancel el derecho máximo de 30 por 100. Así, pues, yo me inclino á que sobre este punto haya toda la moderacion posible, á fin de que no se fomente el comercio clandestino, procurándose eludir el pago de unos derechos tan fuertes.»

Declarado este artículo suficientemente discutido, se voto y quedó aprobado.

Se leyó el siguiente:

«Art. 19. Este artículo dirá: «Los buques extranjeros serán admitidos y tratados en todos los puertos de la Monarquía española conforme lo sean los buques españoles en los puertos extranjeros de sus respectivas posesiones de Europa y Ultramar para los efectos que se dirán en los artículos siguientes.»

El Sr. **ALAMAN**: Esta reciprocidad que aquí se establece es un privilegio exclusivo en favor de los Estados-Unidos de América, que son los que reciben en sus puertos á todas las banderas sin excepcion alguna. Las otras naciones que tienen colonias en Ultramar, no admiten generalmente las banderas extranjeras; y debiendo reinar esta reciprocidad absoluta con todas las naciones, querría decir que en los puertos de Ultramar no podrian recibirse las banderas de las demás naciones que tienen colonias en las Antillas. Además de esto, las posesiones que las demás naciones tienen en Ultramar, están en muy distinto caso que las nuestras: nosotros no tenemos colonias, pues nuestras posesiones en las cuatro partes del mundo son partes integrantes de la Monarquía, iguales todas en derechos, cuando las posesiones de los extranjeros están bajo un pié diferente, y esta diferencia política debe haberla tambien en nuestro comercio: por lo que me parece que esta reciprocidad no debe ser tan absoluta, porque si no, las posesiones de Ultramar van á quedar reducidas á comerciar solamente con los Estados-Unidos.

El Sr. **ROVIRA**: Me parece que el señor preopinante ha padecido alguna equivocacion, porque no se trata del recibimiento recíproco de los buques extranjeros respecto de Ultramar, sino respecto de toda la Monarquía, tanto en la Península como en Ultramar. Los derechos de puerto de que aquí se trata son los de tone-

ladas, anclaje y otros conocidos con diversos nombres, que en todas las naciones suelen cargar más sobre las banderas extranjeras que sobre las nacionales, cosa que no sucedía en España. En nuestros puertos los buques extranjeros pagaban los mismos derechos que los nacionales por tonelada, y al ir nuestros buques á los puertos de las demás naciones tenían que pagar un 10, un 15 y á veces más por tonelada, y otros derechos. Esta es la razón por qué las comisiones se han visto precisadas á decir que los buques extranjeros serán tratados en nuestros puertos de la misma manera que los nuestros sean tratados en sus puertos respectivos; es decir, que se les recargarán aquí los mismos derechos que paguen nuestros buques en los puertos de las otras naciones, las cuales, como he dicho, siempre han recargado más á la bandera extranjera, cuando nosotros hemos recibido igualmente la bandera extranjera y la nacional.

El Sr. **BANQUERI**: Yo quisiera que se suprimiese la palabra *reciprocidad*, porque tal vez podemos perjudicar extraordinariamente á nuestra marina mercante. Hasta aquí por la palabra *reciprocidad* en el lenguaje diplomático se ha entendido ser tratado el francés en España del mismo modo que el español en Francia, y por el contrario, el español en Francia como el francés aquí. Esta reciprocidad entendida de este modo es justísima; pero ¿qué sucede? Que para un barco que nosotros enviemos á Inglaterra ó á Francia, ellos nos envían 20; ¿y qué nos importa entonces que los traten bien á los nuestros? El resultado es que la ventaja es para ellos, porque cuanto mayor favor nos hagan en sus puertos, tanto mayor es la ventaja que sacan de esta medida. (*Leyó.*)

	Rs. Ms.
Si el buque viene del Estrecho del cabo de San Vicente con carga, ó sale en lastre, y vice-versa, descargando en la ría, paga.....	6.875 28
Idem en el dique de Lóndres.....	7.752 3
Idem con cargo de entrada y salida, descargando en la ría.....	8.209 6
Idem en el dique de Lóndres.....	9.085 14
Si viene el buque de Oeste del cabo de San Vicente, incluso el Mediterráneo y la América, si entra con carga y sale en lastre, ó vice-versa, descargando en la ría, paga.....	6.959 6
Idem en el dique de Lóndres.....	7.960 14
Idem con cargo de entrada y salida en la ría.....	8.375 28
Si se descarga en el dique de las Indias occidentales, á lo que se obliga cuando el cargamento es de efectos coloniales.	10.392 17
Además de esto se paga 1.000 á 1.200 reales para gastos eventuales, que aunque no designados en las tarifas, se exigen por costumbre para la gente pobre del mar.....	1.000

De manera que este buque español paga estas grandes cantidades, tanto que vendrá á salir la tonelada á 63 rs. y 10 mrs., cuando en España ningún buque extranjero paga más que un real por tonelada, lo mismo que los españoles. Así es que este artículo está muy sa-

biamente puesto; pero convendrá suprimir la palabra *reciprocidad*, para que no se prive á nuestra marina mercante de las ventajas que debe sacar de esta medida.

En el año de 1814, con motivo de la venida de S. M. á España, se celebró un tratado con la Francia, por el cual se obligaron las dos naciones á restablecer las relaciones de comercio que en 1791.

Mediaba entre las partes contratantes el pacto de familia de 1761 y 68, por el cual el francés, su buque y su cargamento era tratado en España como español, y el español, su buque y su cargamento era tratado en Francia como francés. A pesar de esta igualdad, cargó la Francia en 1815 20 rs. sobre cada tonelada extranjera, además de otras alteraciones con que la bandera francesa estaba beneficiada sobre la nuestra en los géneros que conducía desde un 10 hasta 200 por 100. Nuestros diplomáticos, nuestros cónsules y nuestros navieros se quejaron de estas novedades que alteraban los tratados; pero el Gobierno francés respondió que estas eran unas medidas generales que se habían adoptado para el fomento de la Francia, y que obligaban, así á los españoles como á los extranjeros. Así es que aquel Gobierno no hizo caso de nuestras reclamaciones. A vista de esto, cargamos á la tonelada francesa en España 20 rs., y entonces comenzó el Gobierno francés á reclamar la observancia de los tratados; y á esto se le respondió: pues ¿cómo antes no observaban Vds. estos tratados con nosotros?

Por esto yo creo que conviene suprimir la palabra *reciprocidad*, para que de ella no se haga el abuso que hasta aquí acarreando grandes desventajas á nuestra marina mercante.

El Sr. **YANDIOLA**: El Sr. Banqueri se ha adelantado á tratar del artículo siguiente, porque en el 19 no se usa la palabra *reciprocidad*, pues solo se dice que serán tratados los buques extranjeros en los puertos de la Monarquía como lo sean los españoles en los puertos extranjeros; pero una vez que S. S. ha hecho notar la palabra *reciprocidad* creo que está bastante claro su sentido, pues *reciprocidad* quiere decir esto mismo, á saber: que deben ser tratados los extranjeros como lo sean los españoles. El lenguaje diplomático se hace entender en razón de la situación de las naciones. Nosotros hemos estado pobres y débiles, y así no nos hemos podido hacer respetar.

Los antecedentes que dice el Sr. Banqueri son ciertos; pero seguramente en el tiempo de la ley de aduanas no éramos más felices: nos daban la ley las demás naciones; y aunque en estos últimos años se han hecho algunas reclamaciones, como ellas eran más poderosas, hemos tenido que sufrir la consecuencia natural de que dé la ley el más poderoso. Sin embargo, creo que las comisiones, ciñéndose á decir en el art. 19 que serán tratados los buques extranjeros en los puertos españoles conforme lo sean los españoles en el extranjero, anticipan el sentido de la palabra *reciprocidad*.

Mas por desgracia, los restos antiguos, la falta de haber hecho respetar nuestros derechos fuera, es causa de que no podamos de repente elevarnos á esa igualdad que deseamos. El expediente que ha tenido presente la comisión, hace ver que, á pesar de haberse mandado así, no ha sido posible realizarlo, y solo con los Estados-Unidos se había tomado una providencia activa; porque habiendo tenido principio nuestras relaciones con ellos en tiempos más modernos, se habían podido adoptar esas disposiciones, fijando ya el sentido de la *reciprocidad*; pero con las demás naciones, como los

tratados son más remotos, es cierto que estamos en el caso de tomar nuevas disposiciones; y como esto requiere datos exactos, según ha dicho el Sr. Banqueri, noticias y conocimientos de que carecemos, es imposible fijar reglas exactas mientras no se tengan estos datos. Así ha parecido á las comisiones y al Gobierno más fácil tomar una medida, cual es la adoptada entre la España y los Estados-Unidos, interin se adquieren los datos necesarios, con lo cual, y teniendo las Córtes que tratar todos los años de este asunto, nos iremos poniendo al nivel de las demás naciones, y á lo menos tendremos un punto fijo de donde partir, sin necesidad de acudir hasta el tratado de Utrech, como no há mucho que pretendió alguna nacion. En adelante, si hubiese tratados, es bien seguro que existiendo Representacion nacional, ni se comprometerian nuestros intereses ni nuestro decoro.

El Sr. **GALLEGOS**: He pedido la palabra, no para impugnar el artículo ni los términos en que está concebido, sino para manifestar á los individuos de la comision que podrian hacer una excepcion respecto á las islas Canarias. La situacion singularísima de esta provincia, al paso, precisamente, de los buques que navegan á la India oriental y occidental y á la costa de Africa, exige una excepcion. En el día, todos los buques extranjeros que hacen viajes á aquellos puntos, tocan en la Madera, en donde lo caro de los comestibles les causa grandes perjuicios. En el año 97 ó 98 se dió orden por la compañía inglesa de la India para que todos los buques de ella tocaran en Canarias; pero habiendo fondeado un gran convoy, ascendió á tanto lo que tuvo que pagar, que la compañía escarmentó, y dió nuevamente la orden de que tocasen en la Madera, porque allí, aunque como he dicho, los comestibles son más caros, quedan beneficiados porque no tienen que pagar casi nada de entrada. Tambien debe tenerse presente la ventaja que gozan los buques fondeando en la rada de Santa Cruz que es mejor que la de la Madera; y si encontrasen algun beneficio, harian allí los buques sus arribadas. Así, pido á la comision que tenga presente estas observaciones cuando se trate del derecho de tonelada, para que se haga alguna rebaja en él, respecto de las islas Canarias.

El Sr. **OLIVER**: La excepcion que pretende el señor Gallegos, caso que sea conveniente, será una de aquellas modificaciones que se harán cuando se trate de ellas; porque por esto se ha prevenido desde el primer artículo que podria haber modificaciones. En las bases orgánicas se establecen reglas generales; mas luego, si conviene que haya modificaciones, se admitirán, pues que nuestros esfuerzos se dirigen á conseguir las ventajas posibles. Pero ahora respecto de la base orgánica de que hablamos, diré que me parece que los señores que me han precedido no han comprendido bien el artículo. En el asunto de que se trata es necesario distinguir tres casos en la admision de un buque extranjero: primero, si se recibirá ó no el buque: segundo, recibíendose un buque que entra para satisfacer sus necesidades, para reparar sus averías, ó por que quiere entrar, sea por lo que fuere, qué derecho pagará independientemente del cargamento; y tercero, si ese buque admitido y sujeto á aquellos pagos que se establezcan, podrá cargar y descargar, y hacer las operaciones de comercio: son tres cosas totalmente diversas, y en todas tres han procurado proveer lo necesario las comisiones, y las Córtes ya lo aprobaron en la pasada legislatura. ¿Podrán admitirse los buques extranjeros en cualquier puerto sin excep-

cion ninguna? No hay más que leer los artículos 19 y siguientes de las bases orgánicas para ver las sábias y justas disposiciones adoptadas en cada caso. El art. 19 dice que serán admitidos los buques extranjeros, y el 20 cómo serán tratados y pechados sin consideracion alguna á objetos de comercio. Esto es: ¿se admitirán? ¿Pagarán estos buques algunos derechos? Y ¿qué pagarán? Estos son los objetos del artículo de que tratamos y del que sigue: y nuestro intento es que se admitan y paguen los extranjeros lo que en sus puertos nos imponen á nosotros por los derechos llamados de tonelada, de anclaje, diques, vijías, lastre, deslastre, sanidad; en fin, aquellas cosas que tocan directa y exclusivamente al buque, en lo que á la verdad hemos sido siempre cargados enormemente nosotros en los puertos extranjeros, mientras que en los españoles era muy poco lo que se exigia para todos esos objetos. El establecer nosotros una regla que nos hiciese inferiores á los extranjeros, sería, sobre injusto, indecoroso. Sin embargo, no se ha descuidado en todas partes de España esta especie de reciprocidad. En Cataluña, por ejemplo, se estableció un derecho de tonelada, de 8 reales por cada una á beneficio de sus puertos, y lo mismo en Mallorca á poca diferencia; y si no se generalizó en toda España, fué por efecto del desorden de nuestra administracion. No había sistema ninguno; se dictaban providencias parciales, y todo era confusion, que es lo que se trata de remediar en estas bases. Ciñámonos, pues, á esta cuestion: ¿pagarán los buques extranjeros en nuestros puertos; sí, ó no? Si alguna nacion nos quiere recibir nuestros buques sin pagar nada, no pagarán nada los suyos, sea mayor ó menor la concurrencia, porque en esto no perdemos gran cosa. Hacen pagar á los nuestros: pues paguen lo mismo los suyos en nuestros puertos. Las Córtes así lo aprobaron el año 20; mas como no tuvieron, así como no han tenido en algunos asuntos de los que han tratado, antecedentes ni datos con que fijar debidamente su opinion, lo confiaron al Poder ejecutivo, á fin de que por medio de sus agentes, de los cónsules en el extranjero, en correspondencia con los de Hacienda, estableciese para cada bandera los derechos correspondientes: pero el resultado ha sido que ni los cónsules ni nuestros administradores han llenado este objeto, ó no lo han entendido, ó no lo han querido hacer; lo cierto es que han continuado concurriendo á nuestros puertos los buques extranjeros sin pagar estos derechos de reciprocidad. Por esto las comisiones proponen ahora un medio de que no quede eludida esta disposicion justísima, y que será más útil á las provincias de Ultramar que á las de la Península; porque por lo mismo que otras naciones europeas tratan de excluir á nuestros hermanos de América de sus posesiones coloniales, es menester que empecemos un día á hacer valer nuestros derechos, y á saber como recobrarlos, pues de otra manera serian, como han sido siempre, tan ominosas dichas colonias extranjeras á los españoles de ambos emisferios, que nos tendrían en su dependencia y sumergidos en la mayor miseria. Así, pues, tratándose en este artículo solamente de que han de pagar aquí los buques extranjeros los mismos derechos que los nuestros pagan en los puertos extranjeros, me parece que no debe alterarse medida tan justa aprobada por las Córtes del año de 1820.»

Declarado este artículo suficientemente discutido, quedó aprobado como está.

El Sr. *Presidente* suspendió esta discusion, anunciando que continuaria en la sesion de mañana, y que en seguida se discutiría el dictámen de la comision de

Guerra sobre la consulta del Gobierno acerca de si los oficiales de la Milicia Nacional activa podian obtener empleos municipales.

Las Córtes oyeron con particular satisfaccion el parte del Gobierno en que avisaba que SS. MM. y AA. continuaban sin novedad en su importante salud.

Se hizo la tercera lectura del dictámen de las comisiones de Comercio y Hacienda reunidas, sobre la reclamacion de varios comerciantes con motivo de los perjuicios que dicen les irroga el art. 11, aprobado en la anterior legislatura, de las bases orgánicas de los aranceles.

Se levantó la sesion.

Publicación del
Congreso de los Diputados