

# DIARIO

DE LAS

## SESIONES DE CORTES.

### LEGISLATURA EXTRAORDINARIA.

#### PRESIDENCIA DEL SR. MARTINEZ DE LA ROSA.

SESION DEL DIA 29 DE OCTUBRE DE 1821.

Leida y aprobada el Acta de la sesion anterior, se mandaron agregar á ella el voto particular de los señores Zapata y Paul, contrario á la aprobacion de la segunda parte del art. 7.º, á la segunda del 11, y á la de los artículos 14 y 18 del proyecto sobre reforma de aranceles; y el del Sr. Banqueri, contrario á la parte del art. 8.º del mismo proyecto, que decia: «Los géneros nacionales ó extranjeros de toda clase que no sean prohibidos circularán libremente en lo interior de la Monarquía desde la línea de precaucion que se establezca, sin necesidad de guias.»

Se nombró para la comision de Correccion de estilo en lugar del Sr. Presidente al Sr. Tapia; para la de Salud pública, en lugar del Sr. Alaman al Sr. del Rio, y para la de Division del territorio al Sr. Clemencia.

Dióse cuenta, y se mandó pasar á la comision de Division del territorio una solicitud de los ayuntamientos de Espinosa de los Monteros y Merindad de Monlija, en que pedian se les dejase comprendidos en la provincia de Búrgos en lugar de la de Santander, con la cual eran muy dificiles las comunicaciones por los obstáculos que la naturaleza habia opuesto en las montañas de este nombre; y que se formase un partido separado en cuanto á la parte judicial del de Medina de Pomar, fijando la capital en la expresada villa de Espinosa de los Monteros.

A la misma comision se mandó pasar otra solicitud de los ayuntamientos de Bañeras, Bocairente, Agres y Alfafara, provincia de Valencia, en que manifestaban que situados en la sierra de Mariola se les seguian los mayores perjuicios de haber de acudir á Alicante, como cabeza designada de la provincia de este nombre, distando ocho leguas de mal camino, cuando se hallaban solo cuatro de Játiva, con cuya capital decian ser más frecuentes sus relaciones; por lo que rogaban á las Cortes se sirviesen mandar que la línea divisoria de ambas provincias se tirase por Mariola, en vez de la propuesta por la Serratella.

A la comision de Guerra pasó un papel de observaciones relativas á la ordenanza militar, presentado por D. Mateo de Marti y Albiñana, individuo del regimiento de Hostalrich.

Repitióse la lectura del proyecto de decreto sobre insignias militares, leido por tercera vez en la sesion de 27 de Mayo, para cuya discusion anunció el Sr. Presidente que señalaría dia.

Continuando la del dictámen de las comisiones de Hacienda y Comercio sobre rectificacion de las bases orgánicas del arancel general de aduanas, se leyó el artículo 20, concebido en los términos siguientes:

«El buque extranjero que fondee en un puerto español sin objeto de embarcar ni desembarcar género alguno de comercio, y solo por remediar ó evitar averías, ó por abastecerse de alimentos necesarios á su tripulacion, será admitido por el tiempo preciso para socorrer su necesidad, y sin perjuicio del manifiesto, visitas y guardas que correspondan: siendo mercante será tratado segun lo sean los españoles en los puertos respectivos de cada bandera, cobrándole ó no con la más estrecha reciprocidad los derechos de toneladas, ancorajes y demás que se paguen por tránsito ó por permanencia de los buques en libre plática y en cuarentena; pero ínterin se reforma y circula por el Gobierno una tarifa exactamente arreglada á estos principios, se adoptarán con respecto á todas las naciones extranjeras las reglas establecidas respecto de los Estados-Unidos de América por Real órden de 20 de Octubre de 1817, y sus posteriores aclaraciones de 12 de Marzo y 16 de Mayo de 1818, y 13 de Marzo de 1820, que para mayor inteligencia se insertarán á continuacion de este decreto.»

El Sr. **BANQUERI**: Descarta los señores de la comision quitaran de este artículo las palabras siguientes: «cobrándole ó no con la más estrecha reciprocidad.» Esta palabra *reciprocidad*, por el influjo que ha tenido en el idioma diplomático, no quisiera yo que existiese, mucho menos cuando en el artículo anterior ha explicado ya la comision lo que debe hacerse; y creo que el artículo queda con bastante claridad dejándole conforme está, suprimiendo estas palabras «ó no con la más estrecha reciprocidad;» de manera que con esta supresion se evitan los grandes inconvenientes que podrían seguirse por la acepcion que se da á dicha voz en el lenguaje diplomático. Porque es menester tener presente que en los países extranjeros se valen de la debilidad ó de la ignorancia de nuestro Gabinete y de nuestros comerciantes para perjudicar nuestro comercio y favorecer el suyo. La prueba es que habiéndose usado en algunos tratados de comercio de esta palabra *reciprocidad*, ha habido varios Gobiernos que en estos últimos años han pretendido hacer valer los tratados de comercio que se hicieron el año de 1667, y se han valido de la referida palabra, atendido el estado de debilidad de nuestro Gobierno; sin embargo de que á pesar del estado en que se hallaba sostuvo en algun modo su derecho. Por el tratado de Utrech, y especialmente el de 1750, nos obligamos con el comercio extranjero á hacer una rebaja del derecho conocido con el título de «pié de fardo y cuarto de tabla,» segun estaba en práctica en nuestras aduanas desde el triste reinado del Sr. D. Carlos II. El resultado de esta rebaja de nuestros aranceles era el siguiente: Supongamos que un cargamento debia pagar 100 rs. de derechos: la mitad de ellos se rebajaba por el pié de fardo, y luego se rebajaba la cuarta parte por el cuarto de tabla; de suerte que en vez de pagar 100 rs. solo pagaba 37  $\frac{1}{2}$  rs. Esta es la causa y no otra de la ruina y perdicion de las fábricas nacionales; y al mismo tiempo que con esta holgura entraban los géneros extranjeros, á los nuestros se les exigia con rigor el 14 por 100 de cientos y alcabalas, y un 20 por 100 de los derechos municipales y de aduanas á la entrada en el puerto por tierra y á la salida por mar. Esta terrible y escandalosa práctica siguió hasta el año de 1783 en que se arreglaron los aranceles. Si por estos tratados, repito, quedaban reducidos los derechos de aduanas á un 6 ú 8 por 100, ¿cómo era posible que nuestras fábricas y que la industria nacional tuviese todo el fomento que se debía desear? Este

sistema fué el que influyó en el decaimiento y abandono de nuestras fábricas, y no el establecimiento de guías, pues que á pesar de todo el rigor que hubo en esta parte desde 1785 hasta 1792, se notó que nuestra industria se fomentó, y nuestro comercio creció. No pues las guías ni las trabas que con ellas se ha tratado de poner al comercio extranjero, sino la soltura que este tuvo, ha sido la causa de no adelantar nada nuestro comercio y las fábricas nacionales. Cualquiera que le dé otro origen, desconoce la historia de lo que ha pasado. Así es que despues de la reforma del año 83 fué tan progresivo el fomento de nuestras fábricas que dió celos á la Europa, y Robertson excitó la atencion del gobierno inglés y aun el de Europa, diciendo que nosotros tendríamos mucho influjo por el fomento de nuestras fábricas en el sistema mercantil, y que esto debia llamar la atencion de todos los gobiernos, porque si no, todas las demás naciones europeas experimentarían la misma suerte que en el siglo XVI. Segun esto, no son las guías las que ocasionaron la ruina de nuestras fábricas, sino este sistema mal entendido de reciprocidad; y por eso no puedo menos de pedir que se quite esa palabra reciprocidad, para evitar el abuso que en el lenguaje diplomático se ha hecho de ella hasta aquí.

El Sr. **OLIVER**: El Sr. preopinante seguramente no entendería lo que ayer dije para demostrar la distincion de los tres casos á que se refieren los artículos 19, 20 y siguientes; á saber: el primero de si independientemente de todo objeto de comercio debe admitirse un buque extranjero en todos nuestros puertos: el segundo de lo que en caso de admitirse no viniendo con objeto de cargar ni descargar cosa alguna que sea materia de comercio deberemos hacerle pagar, y cómo será tratado: y el tercero de lo que independientemente de las disposiciones que se den para los dos casos anteriores deberá observarse en la importacion y exportacion de objetos de comercio que se haga por medio de buques extranjeros. Los artículos 21, 22 y 23 son relativos al tercer caso explicado, y cuando se discutan podrá el señor preopinante manifestar su opinion como tenga por conveniente. Precisamente lo que S. S. ha recordado del bien que resultó de la rectificacion de aranceles en 1783 es en apoyo de las que proponen las comisiones, y una de tantas pruebas que suministraron á favor del sistema adoptado por las Cortes el año 1820. En efecto, en la citada rectificacion y cuantas se hicieron en el reinado de Carlos III se aumentaron las prohibiciones y los derechos al comercio pasivo ó de importacion, al paso que fué aliviándose el activo. Sabidos son los esfuerzos que para tan saludables reformas hizo el Conde de Floridablanca como en sus memorias se manifiesta, á pesar de que no era de la carrera de Hacienda aquel sabio Ministro. No quiero decir, por esto, que se estableciese entonces cual convenia todo el sistema de aranceles y aduanas, ni es fácil conseguir su perfeccion sin muchas y reiteradas pruebas; mas concretándome á este artículo, diré que por sí solo contesta y satisface á los reparos opuestos por el Sr. Banqueri; siendo estas las palabras del artículo: «El buque extranjero que fondee en un puerto español sin objeto de embarcar ni desembarcar género alguno de comercio, y solo por remediar ó evitar averías, ó por abastecerse de alimentos necesarios á su tripulacion, será admitido por el tiempo preciso;» con las condiciones que además prescribe este artículo. Así, pues, lo que en él se trata pertenece más bien, y debe arreglarse á las leyes de hospitalidad que á las de aranceles; y la Nacion española, no solo no

quiere ofender á la humanidad, como se ha hecho repetidas veces despidiendo á cañonazos buques que debían socorrerse, sino que quiere mover á todas las naciones á seguir sus generosos sentimientos, removiendo los obstáculos que las desunen y ofenden.

Esta sencilla aclaracion satisfará á los Sres. Diputados de Ultramar que expusieron ayer varios reparos sobre esta materia, creyendo equivocadamente que sus provincias quedarian porjudicadas con estas disposiciones relativas á la admision de buques extranjeros, porque confundian los casos explicados, y en mi concepto será más bien confundirlos que aclararlos con cuanto se añada ó se quite á los artículos que los expresan. La reciprocidad, que podia sernos perjudicial en el caso tercero, porque nuestra industria no puede competir actualmente con la de otras naciones, no puede serlo en el primer caso de admitir los buques extranjeros, ni en el segundo de cobrarles y tratarles segun en sus respectivos puertos sean pechados y tratados nuestros buques; y al fin esta reciprocidad la reclama la humanidad y la civilizacion. Lo que de nuevo proponen las comisiones es por lo que indiqué ayer; porque ni por parte de nuestros cónsules, ni por la de nuestros agentes de aduanas, se han proporcionado los medios de llevar á debido y cumplido efecto tan justa y sábia providencia, pues los buques extranjeros frecuentan nuestros puertos con unas ventajas que no consiguen los españoles en muchos puertos extranjeros. Así es, que por falta de ejecucion no se consiguen las ventajas de nuestras providencias, y aun se desacreditan las mejores; no pudiéndose comprender la desidia de muchos funcionarios públicos; á menos de que se suponga que ni siquiera leen los decretos de las Córtes. Esta nueva medida ó regla que se propone tiene el gran defecto de uniformar á todas las naciones en este punto con la de los Estados-Unidos; mas peor seria que del todo, como hasta ahora, se eludiese la ley. Los ministros ó agentes diplomáticos que crean perjudicados sus respectivos buques, reclamarán, como lo hizo el de Holanda dos años hace, para conseguir ó acordar con nuestro Gobierno la reciprocidad acordada. Ninguna nacion puede ofenderse de esta conducta nuestra; y si bien lo meditasen algunos no se quejarian de que recarguemos, por ejemplo, los derechos de entrada del bacalao cuando sus introductores recarguen más en sus países nuestros vinos y aguardientes. Siempre que en esta materia se discurra sobre hechos y con exactitud, la razon estará de nuestra parte, y será mayor la evidencia del acierto con que las Córtes aprobaron las bases orgánicas del arancel general, y en particular la del artículo que discutimos.

El Sr. **BANQUERI**: Dice el señor preopinante que no me contraigo á la cuestion; pero si S. S. piensa así, yo pienso lo contrario. Aquí se trata de hospitalidad, y tambien de los derechos que paguen por toneladas los buques extranjeros; pero se debe tener presente que yo lo que debia decir en el artículo siguiente, lo digo aquí para que se quite esa palabra reciprocidad, porque conozco muy bien el abuso que se ha hecho de ella en el lenguaje diplomático, y por eso hablé del abuso de las rebajas de derechos con el título de «*pié de fardo y cuarto de tabla*,» que no sé cómo existian fábricas en España: todo lo cual ha procedido de la mala aplicacion que se ha hecho de esta voz reciprocidad. Tambien debo manifestar á S. S. que esta reciprocidad que proponia el ministro de los Países Bajos, era que se cobraran por una vez al año 18 rs. por tonelada á los buques holandeses en España, así como se haria á los buques españoles en Ho-

landa. Pero es menester que se sepa que se han pasado años sin que un buque español navegue los mares de Holanda, cuando en España son tan frecuentes los de Holanda, y por 18 rs. al año por tonelada hacian exclusivamente nuestro comercio de cabotaje. Por eso es por lo que he dicho que no hay reciprocidad, porque allí nunca se ve nuestra bandera.»

Declarado el punto discutido, y conviniendo los señores de la comision con la opinion del Sr. Banqueri, quedó aprobado el art. 20, suprimiéndose las palabras «ó no con la más estrecha reciprocidad.»

«Art. 21. Los buques extranjeros de más de 40 toneladas podrán conducir á los puertos de primera clase, y extraer de ellos los géneros extranjeros de lícito comercio, observando las reglas que se prescribirán en la concesion de los depósitos; y por los géneros de sus cargamentos que depositen ó reembarquen no pagarán otro derecho que el 2 por 100 del depósito, á menos que los introduzcan por el mismo puerto en que únicamente pueden introducirlos, ó pase el término del depósito, y se consideren introducidos, en cuyos casos pagarán los derechos de entrada.»

A peticion del Sr. Rovira se leyó el voto particular de dicho señor y del Sr. Desprat, en que disentan de la mayoría de la comision, por la variacion de este artículo y del 23, en cuanto á facultar á los buques extranjeros para que puedan conducir á los puertos de la Península frutos y efectos de otros países que los suyos propios; diciendo despues

El Sr. **ROVIRA**: A pesar del convencimiento íntimo que tengo de la infinita distancia que hay de las luces de mis dignos compañeros á las mias, no he podido menos de separarme en esta parte de su parecer. Las Córtes, con su acostumbrada prevision, han atendido á todas las clases y ramos del Estado para dispensarles la mayor proteccion y el fomento mayor imaginable. Así, mirando la agricultura prohibieron la introduccion de toda especie de granos, considerando que este seria un medio para darle impulso, haciendo lo mismo en cuanto á las manufacturas en los artículos de que tenemos algunas fábricas, como sedas, lanas y algodones. Tampoco se escapó á su penetracion la marina mercante, y así en el primer arreglo de aranceles se prohibió que pudiesen traer los buques extranjeros otras manufacturas que las propias de su país. Esto debieron tomarlo sin duda las comisiones de la famosa acta de navegacion inglesa, que si bien fué hija, segun se cree, no de miras políticas ulteriores, sino de la faccion de Cromwell por odio á los habitantes de la Barbada, que habian seguido el partido de los Stuardos, y á los holandeses, que entonces eran llamados *los arrieros del mar*, al fin fué adoptada por Carlos II en su advenimiento al trono, y firmada por él mismo. Pero la causa de haber variado la comision este artículo, ha sido (si mi memoria no me hace traicion, como acostumbra frecuentemente) las reclamaciones que hay de unos Estados mediterráneos de Alemania, que reclaman que no teniendo marina propia no pueden exportar en ella sus productos, y tambien, creo, otra reclamacion del gremio de toneleros ó boteros de Cataluña, que trayendo las duclas de la Calabria, se les seguan daños de aquella determinacion. Yo á esto podria contestar que lo mismo que esos Estados mediterráneos de Alemania, y algunas ciudades anseáticas que se quejan de que no tienen marina, llevan sus producciones á otras partes, podrian traerlas á España; y aunque á esto se opondria que nuestra marina mercante no es bastante numerosa para poder hacer este tráfico,

en la misma comision hay antecedentes de la isla de Menorca, en que el ayuntamiento de Mahon representa que tiene 80 buques de cruz, dados á la costa por falta de tener en qué emplearlos, y propone arbitrios para dar ocupacion á más de 20.000 personas que dependen de este tráfico, y que tendrán que emigrar si no se les ocupa. Lo mismo deberá suceder en la costa de Asturias y en la del Mediterráneo. Así, creo que falta de buques mercantes no tenemos, y solo, sí, hay alguna falta de proteccion de la marina militar, por el estado de nulidad á que se halla reducida.

Ahora se me viene á la memoria hacer mencion de una cosa, que aunque no es del artículo, me ha de permitir el Congreso que la diga. Es cierta la nulidad en que se halla nuestra marina militar; pero no han sido San Vicente, ni el Estrecho, ni Finisterre, ni Trafalgar los que la han destruido; donde ha sido batida, y está sufriendo un fuego infernal que la ha reducido á ese estado, y que no la dejará progresar ni restablecerse, es en Madrid y en Cádiz; y no es con pólvora de cañon con lo que se la bate. El Gobierno, si quiere, puede verlo; abra los ojos, y pondrá el remedio conveniente. Así que, debiendo el Gobierno atender á nuestra marina militar para que dé proteccion á la mercante, y no careciendo de esta, me he creído obligado á poner el voto particular, aunque con la mayor desconfianza, conociendo, como he dicho al principio, la superioridad de las luces de mis dignos compañeros de comision.

El Sr. **MURFI**: A las comisiones les ha sido muy sensible tener que apartarse en este caso de la opinion de su digno compañero el Sr. Rovira, tan distinguido por sus talentos y patriotismo; pero se han decidido á proponer á las Córtes la suspension provisional de la medida del año anterior, en cuanto á que los buques extranjeros no quedasen sujetos á traer productos del propio país del buque conductor, por cuanto nuestra marina militar no puede proteger á la mercante hasta que se ponga en un pié más respetable. Para acordarlo así, han tenido las comisiones presentes muchas reclamaciones de varias corporaciones y particulares, entre ellas una del encargado de negocios de Prusia y otra del cónsul español en Hamburgo, en las cuales se quejaba el primero de que no fuesen admitidas á los depósitos las mercaderías de Prusia conducidas en buques de otras potencias, no pudiendo los de su nacion navegar hasta España por falta de proteccion, en cuyo caso se hallaban tambien los Estados de la Confederacion germánica, que carecen de puertos; y el segundo exponia que las ciudades anseáticas se quejaban igualmente, porque quedarian excluidas de su tráfico con España; pues careciendo de buques, no podian traer sus manufacturas sino empleando buques extranjeros. El Gobierno opina del mismo modo; y para mayor instruccion de las Córtes, leeré la parte conducente del informe de la Junta consultiva de aranceles, que dice así: «El encargado de negocios de Prusia manifiesta en la adjunta Memoria dirigida al Ministerio de Estado, y en otra igual que ha presentado anteriormente al de Hacienda, la conveniencia de que se minoren los derechos impuestos á la bandera extranjera, por la desproporcion que causan entre el comercio marítimo y el terrestre, favoreciendo á este en perjuicio de aquel; y expone la justicia y necesidad de que se declare que sean admitidas á los depósitos de primera clase las mercaderías de Prusia que se conducen en buques de otra potencia, por no poder llegar á Cádiz los suyos propios, á causa de los corsarios berberiscos, y tambien las de los Estados de la Confederacion

germánica, que por su situacion no tienen puertos ni marina.

El cónsul de S. M. en Hamburgo, en una exposicion de 15 de Juuio último, hizo las mismas observaciones con respecto á lo excesivo del recargo del tercio sobre la bandera extranjera, y á las consecuencias que de él han de resultar, como asimismo con respecto á la imposibilidad de que las ciudades anseáticas y otros Estados de la Confederacion germánica cumplan con los artículos 21 y 23 del decreto de las bases orgánicas: las primeras por tener corto territorio, en el cual no hay productos rurales ni industriales que extraer en sus propios buques, los que por lo mismo se emplean en el comercio de transporte de todos los del mundo; y los segundos porque por su situacion interior carecen de puertos y marina, viéndose obligados á dar salida á las producciones de su suelo é industria por medio de la de aquellas ciudades comerciantes.

Ha informado la Junta sobre estos puntos en 18 de Agosto próximo pasado, haciendo ver la necesidad de templar respecto á ellos las disposiciones de los artículos 5.º, 21 y 23 de las bases orgánicas; y la modificacion de los dos últimos está propuesta ya por las comisiones reunidas de Hacienda y Comercio de las Córtes, que felizmente han coincidido con las ideas de la Junta: pero pareciendo del caso reproducir aquí sus opiniones, porque las reclamaciones que las motivaron están pendientes, lo hace acompañando copia de los mencionados informes números 1.º y 2.º

A más de esto, se confunden fácilmente los efectos de una propia clase fabricados en distintos países, y esto ha dado motivo á que se causen extorsiones de grande consecuencia á los dueños de varias expediciones de extranjeros que han llegado á nuestros puertos: por manera, que mientras no se forme una instruccion muy exacta de todas las circunstancias que deben acompañar á los efectos para distinguir su procedencia, la restriccion que propone el Sr. Rovira produciria por ahora grandes extorsiones al comercio.

Las comisiones no ignoran que los principios benéficos sentados por S. S. están reconocidos y adoptados en otras naciones marítimas, y están igualmente bien convencidas de su utilidad; pero no es llegado el caso de que nosotros los adoptemos. Es preciso no equivocarnos: nuestra marina militar no se halla en estado de proteger la mercante. Yo bien sé que nos sobran buques de esta clase en nuestros puertos, y gente suficiente para habilitarlos; pero ¿podrán emprender las navegaciones sin escolta de la marina militar, cuando están nuestras costas de España y América inundadas de corsarios, y cuando son por ahora insuperables las dificultades para habilitar esta fuerza marítima? Esperemos á que las Córtes sancionen el proyecto de la ley orgánica de la armada naval que está ya puesto á su exámen y deliberacion, y entonces será la ocasion (si se contase con medios suficientes) para cambiar la base conforme á la opinion de los Sres. Rovira y Desprat. Entre tanto, la mia, y creo que la de los demás señores de la comision, es que subsista el artículo como está.

El Sr. **BANQUERI**: Ya que las comisiones se han propuesto en la rectificacion de estas bases orgánicas el fomento de la marina mercante, me parece que en la modificacion que hacen aquí no proceden con consecuencia. En el decreto de 5 de Octubre se dice que los buques extranjeros que pasen de 80 toneladas podrán conducir y extraer de los depósitos de primera clase los géneros de lícito comercio de su propio país: ahora se

modifica á 40 toneladas; y yo extraño tanto más esta modificación, cuanto las comisiones han tenido siempre á la vista lo que las naciones extranjeras han hecho con nosotros. Con respecto á Francia, ningun buque extranjero puede llegar á ella navegando por el Océano que no tenga 60 toneladas, y á los puertos del Mediterráneo 40: con que si vemos esta prohibicion, ¿por qué nosotros no hemos de exigir tambien que los buques que lleguen por el Océano tengan 60 toneladas, y 40 los que por el Mediterráneo? Se dirá que en Francia esta regla general está modificada respecto á nosotros, porque se mandó por el Gobierno, y se autorizó por las Cámaras, que el buque español en los puertos del Mediterráneo se admitiese de 20 toneladas, y de 25 en los del Océano, desde el cabo Ortegá á Bayona. Pero, Señor, esta modificación no es por nuestra buena cara, sino porque los buques pequeños son los más á propósito para hacer el contrabando, que se acabaría en la hora que los franceses no quisiesen admitir nuestros buques menores.

Con respecto á Inglaterra, hay diversas modificaciones: hay géneros que no se admiten en buques de menos de cien toneladas; otros que no se admiten en menos de 60, etc. Por ejemplo: el barril de vino que no tenga 60 galones, que equivalen á 15 arrobas menos seis cuartillos, en un barco de menos de 60 toneladas, si es cojido á las cuatro leguas de la costa es confiscado el buque y el género: si un buque de 60 toneladas arriba lleva un barril que no tenga los 60 galones, se confisca el buque y el barril. Hay más: si un buque que no llegue á cien toneladas lleva seis libras de té y 20 libras de café, se confisca el buque, el té y el café. Y ¿qué reciprocidad tomamos nosotros? Ninguna. Así, yo veo que las comisiones han tratado de favorecer á los buques extranjeros con perjuicio de nuestra marina mercante.

Tampoco veo yo que se hayan hecho cargo de qué pena deberá imponerse á un buque extranjero que se encuentre en nuestras costas de menos toneladas que las que debe tener. Ya que en este artículo no se pusiese, se debería expresar en otro que todo buque extranjero que á cuatro leguas de la costa llevase géneros extranjeros prohibidos de entrada y salida será confiscado, y pagará una multa. Así se hace en Francia, donde se confisca el buque y el género, y se impone una multa de 500 francos; y si el valor del género confiscado pasa de 500 francos, la multa es igual al valor del género.

Yo creo que las comisiones no han mirado esto bajo el punto que debían mirarlo; y así, con el deseo de que estas bases orgánicas salgan como deben salir, he propuesto estas observaciones, y solo bajo este supuesto aprobaré el artículo.

El Sr. **YANDIOLA**: El Sr. Banqueri ha tachado de inconsecuentes á las comisiones, porque en el proyecto de reforma de aranceles proponen que las 80 toneladas que antes se exigían á los buques extranjeros se reduzcan ahora á 40. Semejante inculpacion me parece injusta y poco exacta; porque no es inconsecuencia enmendar, corregir ó variar una ley cuando la experiencia haya enseñado que deba hacerse; y es tanto más extraña la censura del Sr. Banqueri, cuanto la ha contraído precisamente á un negocio que por su naturaleza tienen las Córtes decretado que se haya de ver y ratificar ó modificar todos los años: tal es el de aranceles.

Vindicada la comision de la nota de inconsecuencia, debe contestar ahora á las objeciones que se oponen al

artículo en cuestion. La primera que ha opuesto el señor preopinante se reduce á que será mucho más fácil hacer el contrabando por los extranjeros, bajando el porte de sus buques á 40 toneladas. La reflexion es oportuna, y se apoya en una verdad innegable; más no por esto nos tiene cuenta el mantener las 80 toneladas que se establecieron el año pasado.

La razon es que nuestra marina mercante se compone en la mayor parte de buques pequeños, y no podemos determinar para los extranjeros un volumen mayor que el de nuestros buques, sin temor de exponernos á que, usando de reciprocidad, nos cerrasen repentinamente sus puertos. Si la España insistiese en exigir las 80 toneladas á los buques franceses, como desea el Sr. Banqueri, ¿no podría la Francia exigir de nosotros lo mismo en principios rigurosos de esa reciprocidad que tanto se ha reclamado? Lo exigiria ciertamente, y es prudente el prevenirlo cuando tratamos de promover el fomento propio sin ruina del ajeno.

Esta especie de transaccion, que la comision considera conveniente, en manera alguna destruye el principio en que fundó el año pasado la graduacion de las 80 toneladas. Ha templado, digámoslo así, el artículo para evitar que nuestra marina mercante, reducida como se halla, sufra, por falta de prevision en las Córtes, un golpe repentino que la hiciese desaparecer. Preferible es, en concepto de las comisiones, caminar ciertamente y con seguridad hácia nuestra prosperidad, á correr con más rapidez, pero siempre amenazados de ser detenidos en la carrera.

La segunda objecion del Sr. Banqueri se ha limitado á la falta de una ley penal que castigue á los contraventores. Su señoría debe hacerse cargo de que ahora solo tratamos de las bases orgánicas de los aranceles, y de que no es de este lugar el señalar las penas, lo cual pertenece á la legislacion; mas puede tranquilizarse S. S., recordando que, aprobado ya en el art. 19 que los buques de las otras naciones serán tratados en la nuestra como nosotros lo seamos en ellas, las leyes partirán de este principio de eterna justicia. Por último, las comisiones han oido con la atencion y aprecio que merece la conocida ilustracion del Sr. Rovira sus reflexiones sobre una materia, que puede decirse constituye su profesion. Convienen en lo importante que seria el sujetar á los buques á trasportar efectos solos de su propio pais: saben con el Sr. Rovira que la famosa acta de navegacion, á que los ingleses deben la asombrosa prosperidad de su marina, consagró este principio: mas hay en la ejecucion algunos embarazos de no fácil remocion en las actuales circunstancias. La llegada á Cádiz de un buque dinamarqués con géneros de Sicilia, donde no hay puertos, ha llamado la atencion del Gobierno, y la ha hecho fijar en otros inconvenientes que las comisiones por convencimiento se han propuesto respetar. Creo, pues, que las Córtes deben aprobar el artículo segun está.»

Discutido suficientemente el art. 21, quedó aprobado.

Asimismo fué aprobado sin discusion el que sigue:

«Art. 22. Podrán tambien los buques extranjeros, cuyo porte exceda de 40 toneladas, extraer de los puertos que al efecto se habiliten en los países españoles para fuera de ellos, géneros extranjeros de los que hayan sido introducidos, y nacionales, observando lo dispuesto ó que se dispusiere en las reglas del arancel general.»

Leyóse el 23 que decia:

«Art. 23. Igualmente se permitirá á los buques extranjeros del mismo porte de 40 toneladas la conduccion de comestibles y de primeras materias que no puedan servir sin ser trabajadas, conforme sea permitida su entrada desde los puertos extranjeros á los que especialmente se habiliten en los territorios de España, y tambien los demás géneros ó efectos que en su entrada no adeuden más que el derecho de administracion, debiendo pagar los derechos sin beneficio de depósito, á menos que para lograrlo condujesen dichos efectos á los depósitos correspondientes.»

El Sr. **BANQUERI**: La comision rectifica este artículo, poniendo una diferencia del anterior, que en mi concepto es perjudicial. Decia el anterior, que los géneros extranjeros que se introdujesen fuesen traídos por buques de los países de que son los géneros, y ahora dice que aunque vengan en otros buques; como si digéramos que en buques franceses pueden venir géneros ingleses, etc. Yo no alcanzo por qué se ha de hacer esta diferencia. La prohibicion anterior era para que al tiempo que se dificultase el comercio extranjero, obligándolos á traer los géneros en buques de la misma nacion, proporcionábamos á nuestros navieros la ventaja de poder ir á conducirlos, con lo cual se fomentaba nuestra marina mercante. Este objeto tan laudable que se propuso la comision en el proyecto de 5 de Octubre, queda absolutamente destruido por la variacion que se ha puesto; y así, mientras no se me dé una razon convincente de esta innovacion, no me creo autorizado para aprobar un artículo que pugna contra el fomento de nuestra marina mercante, á cuyo objeto se encaminan estas bases.

El Sr. **OLIVER**: El Sr. Banqueri renueva la oposicion que ha hecho al art. 22, y promueve cuestion resuelta ya en aquel artículo. Las Córtes han aprobado que los buques extranjeros podrán introducir en los depósitos de España géneros, aunque no sean del propio país del buque conductor: de suerte que aquí no se trata más que de lo acordado en el art. 21. Es verdad que las comisiones propusieron, y las Córtes aprobaron el año pasado, esta precisa condicion de que los géneros extranjeros debian ser conducidos por buques del propio país productor, y que esta medida es muy saludable, y que ha sido adoptada con grandes ventajas por otras naciones: es cierto que la Inglaterra, y á su imitacion la Francia, la siguen; pero es necesario advertir la grande diferencia del estado en que se hallan aquellas potencias del en que nosotros nos hallamos. Ya se ha dicho oportunamente que no podemos rigurosamente uniformar nuestro sistema con el de aquellas dos potencias, porque estamos en caso enteramente diverso. Dichas naciones no conocen más patria que los dominios que tienen en Europa, pues á los que poseen en Ultramar solo los consideran como colonias ó como factorías para fomentar su comercio; no tratan más que de sacar de sus establecimientos ultramarinos toda la sustancia que pueden, y tenerlos en una dependencia muy contraria al estado de nuestras provincias ultramarinas.

Las comisiones en este asunto no solo han atendido á las representaciones que existen y al informe del Gobierno, sino que han oido á los Sres. Diputados americanos, especialmente á los de la isla de Cuba, los cuales manifestaron que era indispensable que se permitiese el comercio en buques de menor porte que los señalados por el anterior proyecto. Por esta razon y otras, además de las que ha manifestado el Sr. Yandiola, en vez de sernos provechosa, no podia menos de sernos perjudicial

aquella resolucion; y atendiendo á esto se modificó aquel artículo, rebajando á 40 las 80 toneladas que allí se prescribian; y en cuanto á que el buque conductor fuese del mismo país que los géneros conducidos, no pudimos menos de modificar el rigor de esta restriccion, que será muy oportuna en otras circunstancias, cuando por medio de nuestros propios buques podamos atender á lo que es indispensable para satisfacer las necesidades de nuestras vastas y apartadas posesiones. Aunque tengo interés propio en algunos buques españoles, voto por dicha modificacion, que hasta la Diputacion de Cataluña ha reclamado, á pesar de ser acaso la que tiene más buques de todas las provincias de España. Por otra parte, es menester considerar cuán fácilmente se elude esa restriccion, simulando con certificados, que con gran facilidad se obtienen, la verdadera procedencia de la mayor parte de los frutos y géneros extranjeros. En nuestra antigua legislacion de aranceles ó de aduanas se acudió al temperamento ó medio conciliatorio de admitir dichos frutos y géneros en cualquier buque extranjero indistintamente, con el recargo de 2 por 100 sobre las introducciones en buque extraño del país productor, á cuyo recargo se llamó «derecho de indulto» ó «habilitacion de bandera.» Yo quisiera saber cuánto ese derecho de indulto ha producido en las aduanas; y me atrevo á decir que muy poco, al paso que ha dado impulso á las indicadas simulaciones con gravísimos daños. Vale más abolir una ley en el régimen de aduanas, que no sujetarla á excepciones abusivas. Por un tratado con el imperio turco convino nuestro pasado Gobierno el derecho de 3 por 100 sobre todos los objetos indistintamente de nuestro recíproco comercio, y á la sombra de este tratado, que en sí mismo nos era desventajosísimo, se introducian en España cantidades inmensas de aceites con título de Tínez ó de otro puerto del imperio otomano, y de jabones con el nombre de Susa, que en realidad procedian de países que no gozaban aquel ominoso privilegio. Además, habiendo las Córtes concedido al comercio el beneficio de los depósitos, segun es indispensable si queremos recuperar alguna parte del comercio de Ultramar, de que ya totalmente se nos ha despojado, con ruina de los más principales ramos de nuestra riqueza, sin favorecer á ninguno, aun de los más salternos, es preciso suspender la restriccion de que se trata. Si así no lo hiciésemos, se verificaría el inconveniente que por parte de alguna potencia extranjera se ha reclamado, de que no podríamos admitir á nuestro comercio los productos de naciones que no tienen naves propias ni puertos marítimos como la Sajonia, la Baviera, la Suiza y otras; ó bien habríamos de incurrir en el otro inconveniente, acaso mayor, de excepciones. No es el interés particular del gremio de toneleros de Cataluña, como cree el Sr. Rovira, lo que ha movido á su Diputacion provincial á pedir se suspenda dicha restriccion, sino el deseo de evitar las fatales consecuencias de que el ramo de nuestra mayor riqueza en el comercio de exportacion, como es el de los vinos y licores, carezca de las duelas de roble y castaño que necesita, ó bien que las haya de obtener tan caras que no pueda competir con los extranjeros. Así sucedería si no se permitiese la introduccion de dichas duelas que nos vienen de los Estados de Roma, de Nápoles, y de los Unidos de América en los buques de distintas naciones que con grande economía de fletes y de gastos nos las traen. Nuestros buques no son ni deben ser de construccion y aparejo que pueda proporcionar aquella economía, porque tenemos otros objetos más interesantes á que atender con otro

sistema marítimo, que no tiene, por ejemplo, un buque sueco, que con mucha carga y poca gente navega como transporte muy despacio. Es cierto también que los buques nuestros habrían de recargar más los fletes de las duelas en cuanto habrían de ir á buscarlas de vacío, porque nada ó muy poco sino dinero, necesitan y quieren de nosotros los países de que proceden las duelas. Teniendo, por último, en consideración las demás razones expuestas por el Sr. Yandiola, debe aprobarse el dictamen de la comisión. Mas no se crea que por esto iguálemos la marina extranjera á la nacional: no, Señor. Hay muchas otras disposiciones acordadas en favor de nuestra marina en varios artículos importantes del nuevo sistema de aranceles, y en este mismo se trata de que con la baratura de la vasija ó de los toneles se puedan fomentar nuestras expediciones marítimas, en que ganarán mucho más nuestros buques. Las Cortes, sin embargo, acordarán lo que tengan por más conveniente.

El Sr. **ROVIRA**: Señor, seré muy breve, porque no puedo menos de confesar que el contenido de este artículo está ya aprobado por las Cortes; pero ya que el Sr. Oliver me ha interpelado tantas veces, creo de mi deber hacer la defensa de mi pobre opinión. Es muy justa la diferencia que ha hecho el Sr. Oliver entre las naciones que tienen colonias y entre la nuestra, que tiene posesiones en Ultramar; pero pregunto yo al Sr. Oliver: ¿será menos digna por la misma razón la marina mercante americana y asiática que la europea? Yo creo que ambas son igualmente acreedoras á nuestros desvelos.

Ha hecho S. S. un cálculo de que, no teniendo nuestros buques importación para aquellos países de donde vienen las duelas, se fomentará nuestra marina: yo á la verdad no lo comprendo. Dirá S. S. que haciéndolo en buques españoles, y no teniendo géneros que llevar, será necesario cargar los gastos de ida á los gastos de los efectos que se traigan. Pero en primer lugar, yo creo que para aquellos países pueden llevarse vinos, y si mal no me acuerdo, para Roma se conducían antes legumbres. En segundo lugar, todo lo que resultaría de esto sería que los géneros saldrían más caros; pero, Señor, en el sistema de prohibiciones que hemos adoptado, esta es una consecuencia precisa. Estos géneros traídos en buques de la Nación costarían más caros á los catalanes, así como cuestan más caras las manufacturas de algodón por la prohibición hecha á favor de las fábricas de Cataluña, principalmente á todos los consumidores españoles.»

Hecha la declaración de estar discutido el artículo precedente, quedó aprobado.

«Art. 24. Por las aduanas fronterizas que al efecto se habiliten se permitirá únicamente la entrada de los géneros, frutos ó efectos no prohibidos del suelo y fábrica de las naciones contiguas en los sitios respectivos de cada aduana, y la salida de los géneros extranjeros de toda clase introducidos, y los nacionales, con arreglo al arancel general, en carros ó acémilas, según lo permitan los terrenos, y mejor lo disponga el Gobierno para evitar el contrabando. En los adeudos de los géneros que se introduzcan por tierra se exigirá un 2 por 100 más sobre los valores de los géneros, según las reglas del arancel, para compensar en parte otros derechos, y los arbitrios consulares y de puertos que deben pagar los mismos géneros transportados por mar.»

En vista de la observación del Sr. *Cavaleri* sobre que el recargo de que hablaba el artículo sería á los géneros extranjeros, en que convino la comisión, se votó y aprobó el referido artículo, añadiendo después de las pala-

bras «en los adeudos de los géneros,» la de *extranjeros*.

No se votaron los artículos 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31, por ser los mismos que se hallan en el decreto de 5 de Octubre de 1820.

«Art. 32. Para los adeudos de los sólidos y líquidos solo se reconocerán en el arancel general el peso y la medida de Castilla, y para el pago de los derechos navales la tonelada española; y en cuanto á la moneda, los reales de vellón efectivos, y no nominales ni imaginarios.»

El Sr. **BANQUERI**: Supuesto que queda ya aprobado en el art. 19 que los buques extranjeros serán tratados en los puertos de España conforme lo sean los españoles en los respectivos de cada nación, podría decirse, en vez de expresar la medida de Castilla y tonelada española, que los buques extranjeros serán medidos en iguales términos que lo sean los españoles en los puertos de la nación á que correspondan.

La tonelada española viene á tener un tercio más que la francesa, y así nuestros buques en los puertos de Francia pasan por de más toneladas que los suyos en los nuestros. Allí para el pago de derechos multiplican lo largo del buque por el ancho, y el resultado por la altura, y el producto lo dividen por 94, y lo que resulta es el número de toneladas que gradúan á cada buque; de manera que un buque español de 20 toneladas suelo tomarse en Francia para el pago de derecho como si tuviera 30, y un buque francés de 30 toneladas francesas se considera en España como si solo tuviera 20 toneladas españolas. Por esta razón pido que se haga la modificación que he dicho.

El Sr. **OLIVER**: Este artículo en nada es referente al de la reciprocidad, de que ha hablado el Sr. Banqueri. Aquí se trata de que para los adeudos sirva de base la tonelada española y medida de Castilla, así como regirán los reales vellón; y la razón es porque, habiendo tanta diversidad en esto, es necesario que la ley exprese la clase de medidas y toneladas: de lo contrario, sería una confusión, porque cada nación tiene diferentes toneladas y medidas. Yo he presenciado disputas muy serias con motivo de la oscuridad de las disposiciones que regían sobre esta materia, suscitadas por los puertos de Cataluña por los capitanes de buques y cónsules extranjeros acerca de la clase de toneladas que debía servir de base para el pago de derechos, pretendiendo los que esperaban salir beneficiados que se devengasen los derechos por el número de toneladas que expresaba su despacho. Si resulta algún perjuicio, podrá evitarse cuando se arregle con cada nación el tratado de comercio conveniente.

El Sr. **ROVIRA**: Por lo que pueda contribuir á la aclaración de este artículo, diré que hay toneladas de desplazamiento, peso y volumen. Las toneladas españolas son iguales á las francesas, y la diferencia que ha dicho el Sr. Banqueri, proviene de la forma con que se hacen los arqueos, porque los sólidos de que se trata son muy difíciles de calcular, y las fórmulas que hay al efecto muy inexactas. Las toneladas inglesas y americanas son mucho mayores; y con este motivo hago presente que existe un expediente de reclamaciones de la plaza de Alicante, en que se solicita que en vez de admitirse los buques de aquella procedencia por las toneladas que traen en su rol, se les arquee como se arquean los nuestros en sus puertos.

El Sr. **VADILLO**: Yo quisiera saber si la reciprocidad admitida ya de que los buques extranjeros sean tratados en los puertos de España conforme los españoles

lo sean en los de otras naciones, se adoptará tambien para el pago de derechos; porque entonces, siendo las toneladas extranjeras unas mayores y otras menores que las españolas, las primeras vendrán á pagar más, y las segundas menos.

El Sr. **OLIVER**: Por mi parte, como individuo de la comision, no tengo inconveniente en que para mayor claridad se diga «sin perjuicio de lo acordado en el artículo 19,» que previene la reciprocidad.»

Antes de hacerse la pregunta de si estaba discutido el art. 32, pidió el Sr. **MURFI** que volviese á la comision para darle la claridad apetecida, y así se acordó.

«Art. 33. El máximo de los derechos de los géneros extranjeros en su entrada será 30 por 100 sobre los avalúos del arancel general, y el mínimo por administracion 2 por 100 en la entrada y en la reexportacion y en la salida por mar en la circulacion interior. El máximo de los géneros nacionales de salida para el extranjero será de 10 por 100 sobre dichos avalúos, y el mínimo el 2 por 100 de administracion para dicha salida y para la de la circulacion interior por mar de provincia á provincia en los casos debidos. El máximo de los derechos de consumo de los géneros nacionales que hayan de pagarlo, será el de 10 por 100 sobre los expresados avalúos, sin limitar el mínimo, pues habrá géneros enteramente libres de este derecho.»

El Sr. **BANQUERI**: Por este artículo vamos á ligar las manos á las Córtes sucesivas de modo que no puedan dispensar su proteccion á ciertos artículos de productos nacionales dignos de ser fomentados particularísimamente, tal como la pesca; y así, yo creo que, para evitar este inconveniente, podria ponerse la cláusula de sin perjuicio de alterar este máximo cuando lo exija el fomento de algun artículo nacional.

El Sr. **YANDIOLA**: El Sr. Banqueri sabe que cada año por un artículo expreso de la Constitucion pueden las Córtes rectificar los aranceles ó variarlos. Por lo demás, si S. S. desea que se haga alguna excepcion en algun artículo, tampoco es este el lugar de proponerla, y debe reservarla para cuando se presente el avalúo de los géneros.

El Sr. **CAVALERI**: En ese supuesto me reservo para entonces la palabra. Nuestra agricultura é industria están en el mayor abandono, y nuestros productos aun con una absoluta libertad de derechos, no podrán presentarse con ventaja en ningun mercado de Europa en mucho tiempo: y así ni aun un  $\frac{1}{2}$  por 100 debe recargarse á nuestros frutos, como no sean aquellos que puedan manufacturarse por el extranjero, como la seda, la lana, el lino y otros.

El Sr. **MURFI**: Puesto que el Sr. Cavaleri se reserva la palabra para cuando se presente la lista de los derechos de los géneros, diré únicamente que las comisiones han seguido las máximas de S. S. respecto á la exportacion de frutos y efectos nacionales al extranjero, como se verá cuando llegue el caso de examinarse la tarifa, en que se hallará que son muy pocos los artículos de esta clase que sufran mayor gravámen que el 2 por 100 de administracion, porque están convencidas las comisiones de cuán importante es fomentar por este medio la agricultura é industria nacional. Por la misma razon se ha cuidado de recargar las producciones extranjeras, segun su clase, cuanto permite la prudencia y el estado de las cosas.»

Declaróse discutido, y quedó aprobado el art. 33, no habiéndose votado el 34 por ser el mismo del decreto citado de 5 de Octubre de 1820.

«Art. 35. Los arbitrios que para obras de puertos, escuelas ú otros objetos de utilidad pública ó particular del comercio cobren los consulados ú otras administraciones distintas de la de la Hacienda pública, con autorizacion de las Córtes, en los despachos de aduanas, se figurarán en el mismo documento en que estén los derechos de la Nacion, y el cobrador particular de las diversas administraciones despachará dentro de la aduana en el paraje más inmediato á la Tesoreria.»

El Sr. **BANQUERI**: Justamente el objeto que contiene este artículo ó la multiplicidad de derechos particulares que no constaban en los aranceles, fué el motivo de la reforma de éstos; porque sucedió que, no expresándose en ellos más que los derechos generales, y nada de los municipales, ciertos hombres que veian en la guia mercantil que tal género no pagaba más que tanto de derechos, hicieron sus especulaciones, y enviaban en este supuesto sus géneros á los puertos, donde luego se hallaban burlados y aun perdidos por la multitud de derechos particulares que adeudaban. Eran tantos, que solo de aquellos cuya nomenclatura conozco, he formado una lista de 45, que el Congreso tendrá la paciencia de oír. Son los siguientes: rentas generales, lanas, internacion, alcabala, equivalente de bolla, octavo de aguardiente, puertas, peso, botifora, almacenaje, subvencion, alcaidia, marchamo, consolidacion, subvencion, 3 y 4 por 100 para los 300 millones, almirantazgo, navegacion, puerto, bahía, Guadalquivir, avería, puerto del Ferrol, 1 por 100 de plata, idem para el Ministerio, sociedad de Oviedo, sanidad, inquisicion, reemplazos, escuela de hilazas, hospicio de Madrid, arbitrio piadoso, fortificacion,  $\frac{1}{2}$  por 100 para fabrica, obra de Lorca, muelle de Almería, obra de la aduana de Málaga, junta de comercio y moneda, casa de moneda de Sevilla, monte-pío de Viñeros, juzgado de imprentas, caminos, jardin de aclimatacion, municipales, desembarco; de modo que los derechos particulares importaban más que los generales que señalaban las guías, y el resultado era que todo el comercio estaba paralizado. Para evitar esto deben expresarse estos arbitrios municipales ó particulares en los aranceles, pues si no, volveremos al mismo caos, incertidumbre y confusion que habia entonces, y nadie sabrá lo que ha de pagar.

El Sr. Conde de **TORENO**: Me parece que el señor Banqueri no ha leído con atencion este artículo. En él no se trata de los arbitrios que se hayan de establecer, sino de cómo se han de administrar.

Está muy bien que en adelante no haya esa gran porcion de arbitrios que ha leído S. S., y que tanto han contribuido al entorpecimiento de nuestro comercio; pero yo no puedo concebir cómo sea posible expresarse en los aranceles generales ciertos arbitrios de una provincia ó de un pueblo en particular, que se impongan por ejemplo para formacion de un paseo ó habilitacion de una fuente, á no ser que se quiera que la Nacion costee lo que solo debe redundar en beneficio de un solo pueblo. Decir que no haya de haber arbitrios de esta clase en adelante porque ha habido abusos en el particular, es confundir las cuestiones. Es bien seguro (y á nadie se le podrá pasar por la imaginacion lo contrario) que muchos de los antiguos arbitrios, tal como el de la Inquisicion, no se restablecerán nunca, pero otros sí. La Constitucion tiene marcados los trámites para establecerlos: segun ella, los ayuntamientos de los pueblos deben proponerlos, por medio de las Diputaciones provinciales, á la aprobacion de las Córtes. De este modo cesarán los abusos, intrigas y miras particulares que movian á im-po-

nerlos antiguamente; no habrá arbitrariedad por parte del Gobierno, ni se ignorarán los motivos que impelen á establecerlos, porque se harán patentes á los pueblos en las discusiones públicas de las Córtes.

El objeto, pues, que se ha propuesto la comision en que el producto de estos arbitrios figure en el documento en que consten los derechos de la Nacion, es el que los pueblos sepan que estos arbitrios particulares han recibido ya la aprobacion de la Representacion nacional.

El Sr. **BANQUERI**: Yo no me opongo á que no haya arbitrios: á lo que me opongo es á que no se expresen en los aranceles.

El Sr. Conde de **TORENO**: ¿Cómo es posible que se expresen en los aranceles arbitrios que se imponen para necesidades repentinas y del momento, tal como el que se aplica á la recomposicion de un puerto destruido por un temporal? Sola la Providencia puede prevenir estos acontecimientos futuros para fijarlos en las bases generales de aranceles.»

Sin más discusion, quedó aprobado el artículo anterior

«Art. 36. En los depósitos de primera clase, además de los frutos y géneros de lícito comercio, se podrán depositar los prohibidos, evitándose su introduccion clandestina, pero permitiéndose su exportacion al extranjero y á Ultramar, segun las reglas prescritas ó que se prescribieren en las modificaciones del comercio ultramarino.»

A continuacion se leyó el voto particular del señor Desprat, el cual disenta de la mayoría de la comision, creyendo que con la aprobacion de este artículo se facilitaria á los enemigos de la industria nacional un medio muy eficaz, aunque indirecto, para inundar á la Nacion de géneros prohibidos; y proponia que en lugar de este artículo se sirviesen las Córtes decretar los tres puntos siguientes:

1.º Los géneros prohibidos que se introduzcan en cualquier depósito de primera ó segunda clase serán decomisados.

2.º Se impondrá al introductor una multa igual á la mitad del valor de los géneros introducidos, aplicada á los gastos de la Milicia local.

3.º Los empleados que favorezcan estas introducciones quedarán depuestos, y sufrirán las demás penas á que se hagan acreedores por las circunstancias que agravaren su delito.»

El Sr. **GASCO**: Yo he pedido la palabra no tanto para oponerme á esta artículo, como para excitar á los señores de la comision á que tengan la bondad de manifestar las ventajas que podrán resultar de su aprobacion en contraposicion al peligro de que veo amenazada nuestra industria. Las Córtes, adoptando un sistema de prohibicion y restriccion, no han tenido otro objeto ni mira que la de promover nuestra industria y comercio interior; y aunque las leyes restrictivas y prohibitivas que han hecho no han emanado de aquel espíritu de error que se observa en nuestras antiguas prohibiciones y restricciones, que se hacian gravitar sobre objetos que debian ser libres y fomentarse, y al contrario; sin embargo, yo veo anunciado en el voto particular del Sr. Desprat un perjuicio que me parece digno de la mayor consideracion. En efecto, Señor, si el contrabando solo ha sido un perjuicio contra nuestra industria, ¿qué no podremos temer ahora, cuando autorizamos á los depósitos de primera clase para recibir y almacenar todos los géneros extranjeros prohibidos? La comision misma ha conocido lo perjudicial que puede ser esta medida, pues que para evi-

tar los males que podrán seguirse, ó á lo menos disminuirlos, añade en este mismo artículo que se procurará evitar la introduccion clandestina de los géneros prohibidos. Si hemos visto que los resguardos militares, los registros y contraregistros no han sido bastantes para impedir la introduccion de dichos géneros, ¿podremos prometernos, aun establecida esta línea de precaucion, que serán suficientes en lo sucesivo, y más estando tan á la mano esos depósitos de primera clase? No hay que dudarle; el interés individual salvará todas esas barreras, y aprovechará la mayor facilidad que ahora se le presenta para su fomento.

Yo bien veo que se nos anuncian muchas ventajas de la aprobacion de este artículo. Una de ellas es la de que estos géneros podrán ser exportados á nuestras provincias de Ultramar y al extranjero: mas ¿quién me asegura que los extranjeros no se hayan anticipado á conducir directamente á aquellos países estos mismos géneros en buques tambien extranjeros, economizando el gasto del viaje que tuvieron que hacer para venir á la Península los géneros existentes en nuestros depósitos?

Así que las ventajas de la medida que se propone, si las hay, para mí son muy problemáticas, al paso que los peligros que amenazan á nuestra industria son ciertos. Si aprobamos este artículo, nos exponemos en mi concepto á destruir con una mano lo que edificamos con la otra; y puesto que en la actualidad las restricciones y prohibiciones que se han puesto no son, como anteriormente, dictadas por un génio enemigo de nuestra felicidad, conservémoslas si queremos que nuestra industria prospere. Esta es hasta ahora mi opinion, por lo que concluyo suplicando á los señores de la comision manifesten todas las razones que puedan conducir á ilustrarnos en punto tan importante.

El Sr. **YANDIOLA**: Correspondiendo á la invitacion que acaba de hacer á la comision el señor preopinante, diré que las ventajas que se siguen de admitir en los depósitos los géneros prohibidos, no solamente son las de evitar el contrabando, sino tambien otras no menos importantes que arroja de sí tan útil establecimiento. Es menester considerar que el contrabando en más ó menos cantidad existirá siempre, como es indudable que existe actualmente en todas las naciones, sin que hayan bastado las providencias más rigurosas á extinguirlo: mas en el caso del artículo seria preciso que no solo conviniesen los encargados de las aduanas en los puertos, sino los dependientes del resguardo en las líneas de los registros, cosa no tan fácil como generalmente se cree, para que el contrabando llegue á un grado que llame la atencion del Gobierno. Vamos ahora á ver las ventajas de estos depósitos, y si son superiores á los temores remotos del contrabando. El primer ataque que se hacia era á la marina mercante, pues nuestro tráfico con el extranjero vendria casi á inutilizarse, reduciéndolo á un círculo muy estrecho, y que paralizaria las especulaciones, porque es sabido que á medida que se disminuye el número de las cosas que pueden importarse, se restringe tambien el número de los buques que pueden emplearse al efecto. El segundo ataque se haria á nuestro comercio interior con las provincias de Ultramar, porque las expediciones á estas provincias deberian reducirse solamente á ciertos y limitados géneros indígenas de la Península. Conviene tener presente que se permite en aquellas provincias la introduccion de efectos que están prohibidos en la Península, y aunque los extranjeros pudieran haberse anticipado á llevar los efectos á ellas, es necesario considerar que hay una diferen-

cia en los derechos muy considerable, además del recargo de la bandera extranjera. Por tanto, conviene que nuestros comerciantes puedan cargar sus buques en los puertos de la Península para Ultramar, no solo de nuestros frutos indígenas, sino de aquellos extranjeros que sean allí permitidos y no aquí. ¿Y cómo podría hacerse esto si los últimos no se permiten en los puertos de depósito? ¿Hay quien ignore que si nuestras expediciones á Ultramar se hubiesen de limitar á solos los frutos y manufacturas de la Península serian en cortísimo número, y tendríamos que quemar los restos de nuestra arruinada marina? Por el contrario, la intercalacion de efectos y frutos extranjeros ameniza las expediciones, y á lo menos facilita la combinacion, que es el alma y la esperanza del comerciante.

Los daños que causa Gibraltar á nuestra industria por el inmenso contrabando, no pueden ser un argumento contra los depósitos, pues sin éstos seria mayor aquel; y aun cuando realmente sea un mal, nadie dudará que será menor si las ganancias se quedan entre nosotros en vez de pasar al extranjero. Prescindo ahora de la cuestion moral, y considero el contrabando solo bajo el aspecto económico. Es una ocupacion que se aumenta ó disminuye, no por el rigor de las penas, como quiere el Sr. Rey, sino por leyes sábias y adecuadas al estado de nuestra agricultura é industria. Aléjese lo posible el interés de los que trafican en el comercio clandestino, y cesará el mal, ó cuando menos se disminuirá notablemente.

Por último, concurre otra razon poderosísima para que se permitan los géneros prohibidos en nuestros depósitos, á saber, el comercio de tránsito ó transporte. Aunque en el dia estemos atrasados en este ramo, no hemos de cortar nuestras relaciones con el mundo mercantil para desaparecer del globo. Gibraltar será indudablemente menos concurrido, si los extranjeros no tienen oposicion en Cádiz y en otros puertos. No se quiera fascinarnos con una proteccion quimérica á una industria que no se crea por magia en veinticuatro horas. Ni debemos olvidarnos que la prosperidad de un Estado no depende exclusivamente de la proteccion decidida hácia éste ó aquel ramo, sino de una esquisita combinacion y el equilibrio de todos. Por más que se nos aglomeren ejemplos extraños, pierden su fuerza al descender á su aplicacion, en la diversidad de circunstancias físicas, políticas y morales. Insisto, pues, en la aprobacion del artículo.

El Sr. **REY**: Poco ó nada tengo que añadir despues de las razones que ha expuesto el Sr. Gasco, á las cuales ha contestado el Sr. Yandiola; pero S. S., lo mismo que la comision, no ha podido menos de confesar la dificultad de evitar el contrabando clandestino. Cuantos depósitos van á establecerse, creo que ó serán superfluos, ó favorecerán todavia con más proporcion el contrabando. Estos depósitos estarán en el centro de las ciudades, y serán como el caballo troyano, que con apariéncia de utilidad arruinarán nuestra industria. Dice el Sr. Yandiola que debemos tener confianza en el resguardo. Yo, para responder á esto, no hago más que decir á S. S. que reflexionemos sobre lo que ha sucedido siempre y sucede en la actualidad. El formidable cordon establecido en el campo de San Roque, ¿ha sido bastante para impedir el contrabando de Gibraltar? ¿Pondremos otro campo de San Roque en cada depósito? Si en el campo de San Roque no ha habido medio para destruir el contrabando, ¿lo habrá en Cádiz ó en todos los demás depósitos. Esto será tanto más imposible, cuanto que las

leyes que privan el contrabando, se aflojan; porque es imposible dejar de confesar que no se usará el mismo rigor que antes, y en mi concepto, las leyes para evitar el contrabando serán casi nada: de modo que en el dia en que se establezcan estos depósitos, si el contrabando ha sido ahora como uno, no poniendo leyes más rigurosas que las que habia, será como siete; y si el contrabando hasta ahora ha sido escandaloso, sin embargo de no haber más que un punto de depósito en Gibraltar. ¿no será más escandaloso de aquí adelante? Yo estoy bien persuadido de esto. El señor preopinante ha ponderado las ventajas que dice resultarán al comercio; pero yo digo: ¿podrá haber comercio si se destruye nuestra agricultura é industria? Yo creo que esto se hace con establecer esos depósitos, y que más valdria decir «habrá libertad absoluta en el comercio,» que no poner estos depósitos; porque con la absoluta libertad ahorrariamos los ejércitos de ministros del resguardo, los ejércitos de administradores de aduanas, etcétera. ¿Cuántos brazos útiles podrian emplearse en otras cosas! Sobre todo, ganaríamos mucho en la moralidad; porque si es escandalosa la infraccion de una ley, la continua infraccion lo es mucho más: acostumbrados á infringir una ley, nos acostumbramos á infringir las demás. Esto es lo que sucede en las leyes para evitar el contrabando: no hay dia en que no se infrinjan por los contrabandistas y por el resguardo. Por consiguiente, la moralidad va á perderse; y así valdrá más, en mi concepto, que haya absoluta libertad de comercio que no estos depósitos.

El Sr. **ROVIRA**: La comision, lejos de figurarse los perjuicios que el señor preopinante supone que van á seguirse de la aprobacion de este artículo, cree, por el contrario, que es el que más sábiamente se presenta á la deliberacion de las Cortes, sin temer que él sea causa de esa nube de contrabando que arruine nuestras fábricas y agricultura, como ha dicho S. S., comparando estos depósitos con el de Gibraltar, é infringiendo, por consiguiente, que se hará en ellos el mismo contrabando que en esta plaza. Fuera de que esta comparacion es enteramente inexacta, y suponiendo la no existencia de estos depósitos, resta ahora saber si la prohibicion de los géneros extranjeros deberá ser igual en Ultramar que en la Península, lo que á mi modo de ver seria una injusticia. En este caso, yo descartaria que S. S. nos dijera si conoce que las fábricas de la Península pueden surtir con abundancia á todas las necesidades de Ultramar; pero supuesto que no se ha hecho oposicion á que debe haber alguna variacion respecto de las provincias de Ultramar, y que no todos los géneros prohibidos en la Península lo estarán en Ultramar, se sigue que este artículo salva al comercio español, porque de otro modo éste quedaria nulo, y no subsistiria ni aun memoria de él. ¿Es lo mismo permitir el contrabando que tomar todas las medidas de precaucion contra la introduccion en la Península de unos géneros encerrados en una aduana con todos los requisitos y circunstancias que sean necesarias para evitar su circulacion? Lo que menos importa en Gibraltar es el cordon por tierra, puesto que tiene abierta una puerta tan ancha como es desde cabo de Santa María hasta el cabo de Creus. ¿Y qué comparacion tiene este depósito con nuestras aduanas? Para evitar el contrabando que se hace por el depósito de Gibraltar, no hay más medio que la moralidad del resguardo; siendo así que un género depositado en nuestras aduanas es moralmente imposible que se pueda introducir en lo interior de la Península, porque es menester que haya

una tendencia directa á faltar á sus deberes, y una voluntad decidida á contrariar todas las precauciones, que son infinitas. No sucede así con los que se depositan en Gibraltar. Los extranjeros tienen infinitos medios para hacer el contrabando ó introducir en España sus géneros: y para evitarlo es menester que las Córtes miren esto sériamente, estableciendo allí los guarda-costas con toda la fuerza necesaria. Yo mismo he visto hacer el contrabando con buques de 18 cañones, siendo así que nosotros, para evitarlo, solo teníamos unos miserables faluchos. Si se quiere evitar el contrabando, debe ponerse el cordón en la frontera por donde puede introducirse, que es, como he dicho, desde el cabo de Santa María hasta el cabo de Creus, cuya falta de precaución es el motivo porque ha sido difícil evitarlo hasta ahora. Así, no tiene comparación ninguna el depósito de Gibraltar con los de la Península.

Pero supongamos que las Córtes no aprueban este artículo; que quede prohibida la introducción de algunos géneros que se permiten en Ultramar, y que el comercio español no pueda depositarlos para conducirlos á aquel vasto territorio: ¿qué resultará? Que los buques, si se quiere, harán el pié de carga con esos 50.000 barriles de aguardiente, y algunas pocas manufacturas del país; pero sus dueños irán muy expuestos á que cuando lleguen allá no tenga el despacho un buen resultado, con gran perjuicio de nuestro comercio, como ha sucedido en estos años en la isla de Cuba. Y entonces, ¿de qué haremos el palmeo y abarrotos? Seguramente que de algodonos de Cataluña, que no tendrán precio. En buen hora que se lleven; pero si no se envían géneros, triste resultado es de esperar. Al contrario, si se admiten en los depósitos estos géneros prohibidos en la Península, y permitidos en Ultramar, el palmeo y abarrotos se harán con ventaja; y si no se hace así, los extranjeros llevarán los géneros directamente á los puertos de Ultramar, y tendrán una baratura considerable, pues los tomarán al pié de sus fábricas, y la salida será inmediatamente de sus puertos; y cuando nosotros lleguemos á Ultramar con nuestros géneros de igual naturaleza, fabricados en nuestra Península, tendremos que volvernos con ellos, y el comercio español perecerá absolutamente: al contrario, permitiendo estos depósitos, supuesto que las Córtes han permitido al extranjero que pueda importar géneros, habrá baratura de fletes, y los géneros de nuestros depósitos podrán competir con los extranjeros, porque nuestra bandera será menos recargada. Estas serán las ventajas que resultarán siempre á la marina española mercante. Por consiguiente, ó las Córtes deben renunciar al fomento del comercio de la Península para Ultramar, ó deben aprobar este artículo.

El Sr. VADILLO: Poco tengo que añadir á lo que ha manifestado el Sr. Yandiola en apoyo de este artículo. Las razones que ha expuesto S. S. son tan convincentes y de tanta fuerza, que ni se ha respondido á ellas, ni en mi concepto se responderá, á pesar del ningún valor que las ha dado el Sr. Rey. Si los depósitos no han de recibir estos géneros prohibidos, mejor sería quizá que no los hubiese, porque de este modo á lo menos se evitarían los gastos que ocasionan. Por consiguiente, si hemos de sacar alguna utilidad de los depósitos, y si hemos de tener marina y hemos de mantener relaciones con las provincias de Ultramar, es menester admitir en ellos los géneros prohibidos, porque si no, los llevarán allá los extranjeros, y nos privarán de esta utilidad, de fomentar nuestro comercio, y de hacer el de reexportación, que, como sabe todo el que entiende estas mate-

rias, es un manantial de riqueza y de capitales para todo. Los grandes argumentos opuestos á este artículo se reducen á decir que por el contrabando se hará abuso de esta facultad que las Córtes concedan. Pero qué, ¿por temor de que se abuse de una cosa se ha de privar á los que pueden hacer uso legítimo de ella? Se abusa de la libertad de imprenta: pues, Señor, no haya libertad de imprenta. Se abusa del vino: pues no haya vino. Es lo más sencillez. Que se abusa del comercio libre para el contrabando: pues no haya comercio libre. En racionando así, se resuelve con mucha facilidad. Pues ahora, ahora añado más, y digo: es muy raro que, cuando queremos que para que no haya contrabando no se permita un comercio que puede hacerse con tantas ventajas de nuestros intereses, respecto de los géneros prohibidos en su introducción en nuestros depósitos, no se diga: pues para que no haya ese contrabando exijase la responsabilidad más rigurosa á los empleados que lo consientan ó autoricen, y no pongan todos los medios posibles para evitarlo. Esto me parecía que era lo que más estaba en el orden, y que debía hacerse. Si el motivo por qué algunos señores quieren que no se permita este comercio es porque se puede abusar de él haciendo el contrabando con géneros prohibidos en perjuicio de nuestras fábricas, valdría asimismo el argumento de decir: pues para que no se cometan tales abusos, quítense también las fábricas; porque pocos ignorarán que á la sombra de las fábricas nacionales se ha hecho mucho contrabando, porque es muy fácil poner una marca á un género extranjero: los que han tenido práctica del comercio saben que frecuentemente se ha hecho; y no citaré ejemplares, aunque pudiera en no pequeño número. Con que si para quitar el contrabando se han de quitar los medios de prosperar, y para que no haya comercio clandestino se ha de quitar el comercio legítimo, para que el contrabando no se haga á la sombra de las fábricas, quítense las fábricas también. Se ha dado importancia á que no se ha podido impedir el contrabando por la línea de San Roque. Por esa línea se ha hecho generalmente el contrabando del tabaco; contrabando de géneros, muy poco. ¿Por qué? Porque hay otra línea mucho mayor y más á propósito, y es toda la del Mediterráneo y del Océano. A buen seguro que para ciertos géneros se vengán los contrabandistas con cargas por la línea de San Roque. ¿Quién lo había de pensar? Lo que hacen es tomar un barquito en Gibraltar, y venir á un punto de la costa de Levante ó Poniente en el Mediterráneo ó en el Océano. Con que no puede la línea de San Roque citarse por un medio grandísimo para evitar el contrabando, que no ha bastado á evitarlo. Así, pues, ya se atiende al beneficio que debemos esperar de los depósitos con respecto al objeto para que se establecen, que es el de facilitar la salida de nuestras producciones naturales y manufacturas, acompañándolas con géneros extranjeros que surtan oportunamente las expediciones; ya á las ventajas que nos ha de acarrear el sostener de esta suerte el comercio y relaciones peninsulares con las provincias de Ultramar, adonde los extranjeros pueden llevar directamente los géneros prohibidos de que se trata; ya en fin á que hay medios para evitar el contrabando, que es hacer efectiva la responsabilidad de los empleados prevaricadores, medio más eficaz que el de obstruir el comercio, porque el contrabando se hace á la sombra de muchas cosas y de muchos arbitrios, á todos los cuales es menester atender; no puede quedar la menor duda en que este artículo debe aprobarse.

El Sr. **REY**: No he dicho que haya temor del contrabando, sino certeza: y hago este argumento: «el vino mata, pues no haya vino;» pero no he dicho que el simple abuso de una cosa baste para prohibirla.

El Sr. **VADILLO**: Yo aseguré que el contrabando se hacía por todas partes; con que no era temor, sino certeza: y dije que porque haya más puertos de depósito no habrá por eso más contrabando: para que lo haya, con un puerto ó dos basta.

El Sr. **CALDERON**: O se quiere fomentar la industria nacional, ó no. Si esta se mira como el primer objeto á que las Córtes quieren atender, no se puede admitir el depósito de géneros de ilícito comercio en ningún punto de la Península, si no destruimos con una mano lo que edificamos con otra. Es menester que no nos engañemos: permitir la introduccion de estos géneros es abrir la puerta al contrabando. No hay que buscar moralidad de empleados ni rigor de responsabilidad, ni otro medio, pues el comercio tendrá interés en el contrabando, y los que tengan géneros prohibidos serán interesados en el fraude, porque á la sombra de algunos géneros depositados se pueden introducir otros muchos clandestinamente, y de este modo se facilitará la introduccion del contrabando. El inconveniente que propone el Sr. Yandiola es el único argumento que he visto en la materia, es decir, que el comercio se imposibilita; y lo mismo dice el Sr. Rovira. Es verdad que se entorpece; pero tendremos comercio si sigue la industria nacional y la fomentamos; mas si solo fomentamos el comercio, desatendiendo la industria, arruinamos lo que más nos interesa, que es la industria. Señor, que se entorpece el comercio con América. No veo esta consecuencia. Porque los géneros de ilícito comercio, ¿no han de venir de fuera de España? Es claro que sí. Pues el que va á buscar estos géneros al otro punto, ¿no podrá desde allí llevarlos á nuestras Américas? Se dice que no podrá concurrir este comerciante con los extranjeros que los llevan á América para retornar luego. Pero qué, ¿no puede el comerciante nacional llevar los géneros del extranjero en derechura? Si los trae aquí, ¿qué otro objeto tendrá que aprovecharse de esto para fraudes ó introduccion clandestina de otros efectos á la sombra de aquellos? Por otro lado, aunque el comercio se entorpeciera algo, ¿no seria mayor la ventaja de fomentar la industria nacional? Creo que esta es una verdad demostrada. En cuanto á las leyes de responsabilidad de que se habla, estoy lejos de creer que las penas que en ellas se establecen sean suficientes para retraer á los hombres de los delitos; al contrario, creia que era de absoluta necesidad que ni sonase siquiera que entraba en España género alguno de ilícito comercio; porque si conviene, para hacer leyes que sean obedidas, consultar la opinion, debia prohibirse toda clase de géneros ilícitos, destruyendo al mismo tiempo otra preocupacion, que consiste en tener por despreciable y de menos valer los empleos del resguardo, y por eso apenas se encuentra una persona regular que quiera encargarse de esos destinos, y por eso los sirven los que no pueden por otro medio hacer papel en la sociedad. Cuando los legisladores hayan rectificado la opinion hasta hacer creer que el resguardo ofrece una ocupacion digna y ventajosa á la Nacion, tendremos que hombres de honor y probidad se encargarán de estos destinos, y no será de menos valer ocuparse en ellos que en la medicina, la toga ú otros de esta clase. Para destruir esta preocupacion, conviene que no suene que se admiten géneros extranjeros de ilícito comercio, y

que se sepa que la ley los detesta por enemigos de nuestra industria y prosperidad nacional; y así quisiera que no sonase semejante perjuicio. Porque ó es delito el manejar estos efectos ó no: si se mira como tal por las penas que se establecen para castigarlo en la ley prohibitiva, ¿no será una especie de contradiccion decir que han de entrar en depósito, autorizados por esta misma ley, que por otra parte los castiga con tanto rigor como imponer la pena de destierro y otras mayores? Creo que haciéndolo así iremos acordes con la opinion general, que se ha fijado en orden á que nos conviene absoluta prohibicion y mucha vigilancia en los resguardos, para fomentar la industria nacional y conseguir grandes ventajas, aunque se siga algun inconveniente, como el que propuso el Sr. Yandiola, pues este inconveniente no iguala á las ventajas que proporcionará.

Ha dicho el Sr. Vadillo una cosa que para mí no tiene fuerza, á pesar de que respeto la opinion de su señoría, y en esta materia le he visto hablar con mucho acierto en otras ocasiones. Señor, que no haya vino porque alguno se emborracha, ni fábricas porque dan lugar al contrabando. No es exacta esta proposicion; no, Señor. Si trae más inconvenientes el vino que utilidad, debe quitarse; pero si son mayores las utilidades, debe permitirse. Lo mismo sucede en la materia de que tratamos; por lo cual, trayendo grandes inconvenientes y pocas ventajas la introduccion de géneros de ilícito comercio, opinó con el Sr. Desprat, y creo que no debe aprobarse.

El Sr. **VADILLO**: Desharé una equivocacion. El Sr. Calderon, que me acaba de citar haciéndome mucho honor, cosa que le agradezco infinito, ha manifestado que extrañaba que yo hubiese dicho que porque se abusaba de una cosa debia prohibirse absolutamente sin atender á sus ventajas. Yo no he dicho tal. Cuando he puesto ejemplos ha sido comparando las ventajas de los depósitos con los perjuicios, para deducir que porque pueda hacerse algun abuso no se ha de privar al comercio y á la Nacion del bien que á todos resulta con estos establecimientos: este el sentido en que me expliqué, y no otro.

El Sr. **OLIVER**: No es posible que haya quien más que yo deteste el contrabando: otra persona podrá aborrecerlo tanto, pero más no; porque creo que de ese crimen ominoso viene nuestra miseria, y tantos males físicos y morales como causan nuestros apuros. Por consiguiente, creo que las Córtes me oirán con aquella benevolencia que acostumbran, y con la seguridad de que no estaria en favor de esta ampliacion de los depósitos si pensase pudiese aumentar el desenfrenado contrabando que experimentamos, y que en mi concepto, en las circunstancias en que nos hallamos, no tiene otro correctivo más eficaz que el de un buen sistema de depósitos. Señor, permítaseme que en primer lugar pregunte á los señores que se han opuesto al artículo, y más á los individuos de las mismas comisiones, que, como el Sr. Calderon, no han concurrido á las muchas conferencias que sobre esto hemos tenido, de cuya casualidad acaso depende el que no todos estemos acordes: ¿existen en España depósitos de géneros prohibidos; sí, ó no? No podrán negar que existen, y lo que es peor, existen sin sujecion á las reglas que proporcionan las ventajas de estos establecimientos, evitando los daños ó abusos que como toda institucion semejante pueden causar. Así, pues, las comisiones se proponen reprimir el contrabando, concediendo legalmente los depósitos con garantías y precauciones que ahora no hay. He dicho

que existían en España depósitos de géneros prohibidos. Las Córtes los aprobaron en el art. 7.º del decreto de 29 de Junio último que rige, y dice así:

«El depósito de los tabacos de toda clase elaborados y en hoja, procedentes de nuestras provincias de Ultramar y de cualquier país extranjero, será permitido en los puertos de depósito de primera clase.»

No creo que haya ningún artículo más prohibido que el del tabaco, porque además de ser prohibido, reúne la calidad de ser estancado, y sin embargo, por consideraciones de mucha importancia y utilidad se admite su depósito. ¿Y sucede esto con otros géneros prohibidos? Sucede, ha sucedido y sucederá con vicios que son los que tratamos de evitar. No creo conveniente manifestar los grandes depósitos de frutos y géneros prohibidos que hay en los puertos de España. Desde el fruto más de primera necesidad hasta el género de lujo más supérfluo, tal vez no hay ninguno que en este momento no se halle depositado en algún puerto. La causa de esto es evidente. Llega, por ejemplo, un buque cargado de trigo, que por averías en el buque, ó por la fermentación ó recalentamiento del grano, ó por alguna exigencia de la tripulación, ó por alguna ocurrencia política, es indispensable se le permita el depósito, á menos de causar al buque, al cargamento ó á la tripulación daños incalculables; pregunto: ¿en tal caso podrá negársele el depósito? ¿Se le ha negado en semejantes circunstancias? El año de 1819 tuve consignado un griego en Tarragona, que venía de Lisboa con lastre de sal, y debía cargar de frutos y géneros de nuestro país para el Rio de la Plata; mas antes había de carenar ó recorrer su buque, y no podía hacer esta maniobra sin deslastrar y depositar la sal en tierra ó en otro buque del puerto, y se me permitió. Y ¿cómo no había de permitírseme? ¿No hubiera sido una demencia el que por temor de algún abuso de menos importancia, que por otra parte podía celarse y evitarse, hubiéramos privado á nuestro país del grande beneficio de la exportación ó venta de muchos artículos de nuestro producto, que con la misma sal formaron el buen surtido y el completo del cargamento de aquel buque, dejando muchos miles de pesos, no tan solo en las compras de los objetos mercantiles, si también en los gastos de la habilitación del buque y de su equipaje, y en los derechos de varias clases que hubo de pagar por buque y cargamento? No solo han sido siempre permitidos estos y semejantes depósitos, sino que ha sido una obligación de los administradores de aduanas ó de géneros estancados el exigir que se depositasen en tierra los géneros prohibidos que llegaban en buques que habían de permanecer en el puerto; lo que prueba lo mismo que ya he insinuado, que el depósito es un correctivo del contrabando. Se dirá que aquella especie de depósitos, al parecer forzados, eran de corto tiempo; sin embargo, aunque generalmente lo han sido, los ha habido y los hay que duran años enteros. Mas el peligro del contrabando no está en que sean de corta ó de larga duración los depósitos: en lo que está es en las precauciones del desembarco, reembarco y custodia de los géneros; y porque hasta ahora no han sido prescritas por una ley sábia que evite ó disminuya los abusos, proponen las comisiones que se permita legalmente lo que necesaria y arbitrariamente se hace, y que asunto de tanta gravedad y trascendencia no se fie al libre albedrío de los agentes de las aduanas, que no pocas veces por falta de la ley indicada, habrán permitido los depósitos de géneros prohibidos en casas particulares ó en parajes de que fácilmente han

podido extraerse clandestinamente. No pretenden las comisiones que se multipliquen esos depósitos; al contrario, opinan que debe restringirse su número al menor posible: mas esta cuestión y otras que han de discutirse antes de promulgar la nueva ley, se propondrán por las comisiones si las Córtes aprueban la base general ú orgánica que se discute. Las comisiones no la alterarian del modo con que la propusieron, y fué aprobada en el año de 1820, si no se hubiesen aumentado en tan gran número las prohibiciones, incluyendo en ellas artículos de primera necesidad, que inopinadamente pueden faltarnos en momentos en que no se pueda obtener sin mucha dilación y carestía el abasto público.

No hablaré aquí de granos, porque la necesidad de su depósito es evidente: hablaré de una materia de que más abundamos, y de las más necesarias para todas las artes químicas, cual es la barrilla. Puede suceder en algunos años perder nuestra cosecha, ó que repentinamente se encarezca, de tal modo, que paralice ó dañe nuestras fábricas: ¿y no será preferente en tal caso que en alguno de nuestros depósitos exista barrilla extranjera natural ó el álcali mineral, artificialmente extraído del muriato de sosa en las fábricas extranjeras, mediante que algún comerciante haya podido anticiparse á hacer algún acopio, que no que quedemos á la discreción del extranjero, y haber de ir á proveernos en sus puertos cuando ya será pública nuestra penuria? Si esto vale, no discuriendo aun sino en lo relativo á la Península, ¿qué se dirá atendiendo á nuestro comercio de Ultramar? Muchos de los frutos y géneros prohibidos en la Península no lo son en aquellas provincias. Luego debemos absolutamente renunciar, no digo á nuestro antiguo y extinguido comercio de Ultramar, sino aun de participar en parte alguna de dicho tráfico, si no admitimos los depósitos de géneros prohibidos; y entre dudas de preferencia en intereses opuestos, debemos decidirnos por el que es inmensamente más importante y seguro. En nuestro caso, el que tiene la preferencia es el de los muchos ramos de agricultura, industria, comercio y marina, que se restablecerán y progresarán en cuanto procuremos que se preparen en nuestros puertos las expediciones de Ultramar con mayores ventajas que las que se consiguen ahora, que ya exclusivamente se hacen en puertos extranjeros.

Nuestros vinos, aguardientes, aceites, harinas, almendras, avellanas, frutas y otros productos de agricultura, así como los principales ramos de nuestra industria, como el de papel, sombreros, herramientas y otros sufrirían gran detrimento de que el comercio de Ultramar quedase desviado como ahora; siendo así que por un estado que tengo en la mano de la balanza del comercio en el solo puerto de Veracruz, en un año resulta que de 5 millones de duros que han importado y pueden importar las remesas de Cataluña, apenas valdrán 200.000 los géneros de algodón, perteneciendo todo lo demás á objetos que reclaman nuestra atención, y que prosperarán más con nuestros depósitos. En efecto, es bien sabido por todos cuantos conocen el estado actual de nuestro comercio de América, que la mayor parte de las expediciones que en el día se hacen son de cuenta de los mismos navieros, que á fin de no acabar de perder sus naves, las cargan en dos tercios ó más de los referidos productos de nuestra agricultura é industria, sin esperanza de ganar más que un escasísimo flete; pero con la confianza de compensarse por medio de algunos artículos que llaman de palmeo ó de pacotillas, que en el estado abatido de nuestra industria habrán de ser de gé-

neros extranjeros, puesto que en Ultramar se admiten. Si no adoptamos los depósitos de esos géneros, el resultado infalible será, ó que se embarcarán ó trasbordarán de contrabando como sucede, ó que del todo, como ya se experimenta, cesará nuestro comercio de América, á menos de que, como con la mayor sorpresa ya se ha visto, se habiliten esas expediciones ultramarinas, llevando de Cádiz dinero en vez de frutos y manufacturas.

Oigo con dolor decir que aprobar las Cortes este artículo sera destruir con una mano lo que se ha edificado con otra. Esta inconsecuencia ó contradicción resultaria en caso contrario, porque el establecimiento de depósitos, como se propone, es una parte esencialísima del nuevo sistema, que debe tener en armonía todas sus partes á fin de que produzca los maravillosos efectos que puede producir. Hemos abierto el comercio de la India oriental: ¿y podrá éste verificarse con utilidad sin los depósitos? Casi todos los géneros de la India están prohibidos en Inglaterra, y sin embargo, desde sus depósitos hace todo el comercio de aquella procedencia á costa nuestra y de otras potencias. Ya que por ahora el comercio de la India es un mal indispensable, no malogremos la utilidad que de este mismo ramo de comercio podemos conseguir. No olvidemos el caso que propuso el Sr. Yandiola del buque español que, hallándose en el Brasil, no pudiese venir cargado sino con géneros que aquí sean prohibidos, y que no permitiendo aquí el depósito, habria de venir vacío, ó dirigirse á puerto extranjero; que equivaldria en ambos casos no pocas veces á una completa pérdida de la expedición. Este caso no ha de suceder, sino que ha sucedido ya, y puedo citar ejemplares que sabe el Gobierno, y sucederán si no nos reducimos al comercio de cabotaje. Los abusos y los males que se siguen, y se aumentarán si no organizamos bien nuestros depósitos, no se limitan á los que he indicado: hay más, y es que ahora, como no concedemos este auxilio, no podemos, sin agraviar á las potencias extranjeras y á nuestros propios comerciantes y navegantes, dictar disposiciones rigurosas respecto á los buques que tocan en nuestros puertos con géneros prohibidos, y que manifiestan de tránsito, y que con mil pretextos logran no solo el mantener su depósito á bordo, sino un verdadero almacén ó tienda abierta, hasta con sastres á bordo, que auxilian el menudeo. ¿Cuanto más valdria que ó no se dejase acercar, ó mucho menos permanecer tales buques en nuestros puertos y costas, ó bien se prescribiesen reglas que no permitiesen la permanencia de géneros prohibidos por más de veinticuatro horas, por ejemplo, ó el tiempo preciso para depositarlos! La cuestion, pues, se reduce á si deberemos tolerar los depósitos abusivos que á discrecion de los empleados de las aduanas se permiten, ó si dictaremos una ley prudente y ventajosa, que si no puede remediar todos los males, los disminuya. Por consiguiente, siendo esto así, ¿cómo puede compararse el depósito que proponemos con Gibraltar? Nuestro depósito, si bien permitirá que todo se deposite, será para que mejor pueda celarse que nada entre ni deje de exportarse fuera de España, cuando Gibraltar tiene un objeto totalmente contrario, y por el cual únicamente tanto se esforzaron los ingleses para conservar aquel Peñon, como otros puntos semejantes.

Los depósitos que las comisiones desean se establezcan en España son á imitación del de Génova, que he visitado y observado repetidas veces, y que en mi concepto es el más bien organizado de esta clase. Los depósitos que las Cortes aprobaron el año 1820 no han cau-

sado otras reclamaciones que el de ser demasiado rigurosas las precauciones del reglamento que rige. Es menester recordar que no se fian esos depósitos ni deben fiarse á la sola disposicion é inspeccion de los empleados de aduanas, pues que en todas las disposiciones y operaciones deben concurrir los consulados ó sus priores. Las comisiones no se contentarán aun con las medidas de dicho reglamento al formar las que tocan á la ampliacion de los depósitos en que puedan entrar géneros prohibidos, pues no bastaria la intervencion de los consulados, no hallándose constituidos segun en el respectivo proyecto, que nuestra comision tiene presentado, se propone. No solo como individuo de estas comisiones, sino como Diputado de Cataluña, debo dar mayor satisfaccion ó explicacion de mi voto en este interesante asunto, siendo evidente que una provincia tan benemérita, y en que gran parte de sus habitantes vive de la industria manufacturera, es la que más debe sentir y aborrecer el ilícito comercio. Por último, diré que los señores Diputados americanos reclaman esta ampliacion de los depósitos, para que se restablezcan y progresen nuestras mútuas relaciones mercantiles; y que con conocimiento de las imperiosas circunstancias que mucven á las comisiones á proponer dicha ampliacion, ha convenido igualmente con ella el señor director general de aduanas en las conferencias particulares que ha tenido con dichas comisiones, aunque, como se supone, en el concepto de que se ha de regir por reglas especiales.»

Habiendo pedido la palabra el Sr. Cuesta en contra del artículo, manifestó el Sr. Presidente que excitado por un Sr. Diputado, iba á preguntarse si el punto se hallaba suficientemente discutido: á lo que se opuso el señor Tapia, diciendo que respecto á no haber hablado en contra del artículo el número de Diputados prevenido por el Reglamento, debia continuar la discusion; sobre lo que se suscitaron algunas ligeras contestaciones; y leídas por el Sr. Secretario Palarea las reglas 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> del artículo 101 del citado Reglamento, que disponen el modo de proceder en las discusiones, dijo despues, relativamente al artículo de que antes se trataba,

El Sr. VICTORICA: Los señores que me han precedido han apurado, en mi concepto, cuanto puede decirse en apoyo del dictámen: así, me verá precisado á repetir la gran razon dada en la discusion. Si ha de haber géneros prohibidos en España, y si se han de permitir en América, es indispensable, ó abandonar el comercio exclusivo de estos géneros á los extranjeros, ó permitir depósitos de ellos en los puertos de primera clase. El Sr. Calderon quiso responder á esta objecion diciendo que nuestros buques pueden ir directamente á los puertos extranjeros, y cargar allí los géneros y conducirlos hasta América, con lo que se ahorran los gastos del viaje; pero á esto se ha respondido por los individuos de la comision que no siempre estos buques pueden ir á los puertos extranjeros directamente, y que la mayor parte de la carga ha de ser de géneros nacionales. Para mí, no tiene respuesta este argumento: así, estoy decidido á votar en favor del artículo. La gran razon alegada en contra, que es la del contrabando, no tiene mucha fuerza, por cuanto son muchísimas más las precauciones, ó por mejor decir, hay un medio fácil de evitarlo en estos depósitos, y no lo hay para que deje de hacerse en un buque que entra con géneros prohibidos en Gibraltar con objeto de introducirlos en la Península. No le exigen ninguna precaucion, porque están interesados en ello; pero en los depósitos españoles no sucede así, porque se pueden tomar todas las precauciones que pa-

rezcan para saber si el género de ilícito comercio se trata de llevar á otro punto de la Península, ó conducirlo á puertos extranjeros. Permittedose estos géneros en los depósitos podrá evitarse se introduzcan fraudulentamente en la Península, lo que no puede hacerse de ninguna manera en Gibraltar. Así, creo debe aprobarse el artículo propuesto por la comision.

El Sr. CUESTA: Señor, yo quisiera que este punto no se discutiera ni se resolviera hasta que se determinase el número de depósitos donde se ha de permitir la introduccion de los géneros de ilícito comercio, y se presentase el reglamento para su gobierno: porque pretender ahora que en los reglamentos que se harán se evitarán todos los inconvenientes, es hablar de una cosa que aún no se conoce, y cualquiera resolucion seria muy aventurada. El número de estos depósitos es considerable, y no hay necesidad de decir dónde se hace el contrabando: por todas partes: esta es una consecuencia del estado de la Nacion, y todas las precauciones serán inútiles. Por consiguiente, antes de conceder este permiso será bueno que sepamos cuántos depósitos ha de haber. El creer que con ellos se fomentará la marina, es una quimera. ¿Podemos llevar nuestros productos naturales é industriales á América, ó no podemos? Si podemos y salen baratos, prosperará nuestra marina; pero si no podemos, ¿de qué servirá el permiso de que se trata? Los extranjeros, con pretexto de tomar nuestros frutos, vendrán á nuestros puertos con géneros prohibidos, y sacarán ó no sacarán los nuestros, destruyendo con los suyos nuestras fábricas; pero si les acomodase venir

para tomar estos productos, ellos vendrán. ¿Cómo hemos de aprobar lo que se propone, sin saber qué precauciones han de tomarse para evitar el fraude? Por lo que hace á la América, es necesario no olvidar su estado, y considerar qué valor tendrán allí nuestras leyes, atendiendo á que si el extranjero cree que puede llevar los géneros prohibidos, los llevará y se reirá de nosotros, y se fomentará el contrabando sin poderlo evitar. Así, pido que cuando no se repruebe este artículo, al menos no se apruebe hasta que se sepa cuántos depósitos ha de haber.»

Se suspendió la discusion de este asunto.

Se leyó un oficio del Secretario del Despacho de la Gobernacion de la Península, en que decia que el de Marina le avisaba desde el Escorial que SS. MM. y AA. continuaban sin novedad en su importante salud, y las Córtes lo oyeron con particular satisfaccion.

Anunció despues el Sr. *Presidente* que en la sesion de mañana se discutiria el dictámen sobre si los individuos de la Milicia Nacional activa pueden servir empleos municipales, y el de insignias militares.

Se levantó la sesion.