

LA LIGA ADUANERA IBÉRICA.

MEMORIA

PREMIADA POR LA

REAL ACADEMIA DE CIENCIAS

MORALES Y POLÍTICAS

EN EL CONCURSO ORDINARIO DE 1861,

ESCRITA POR EL

EXCMO. SR. D. JOSÉ GARCÍA BARZANALLANA.

ABOCADO, EX-MINISTRO DE HACIENDA, SENADOR DEL REINO Y EN LA ACTUALIDAD
INDIVIDUO DE NÚMERO DE DICHA ACADEMIA.

.

Multa renascentur quæ jam ceciderè.

HORAT, *ad Pis-10*.

El que espera tiene á su lado un
l'jueñ compañero en el tiempo; y así
decía el KeyKelipell: «Yoy el tiempo
contra ños».

SAAVEDRA FAJARDO, *Empresa Política*, 34.

SEGUNDA EDICIÓN

HECHA POR LA ACADEMIA CON AUTORIZACIÓN DEL AUTOS
Y ANOTADA POR EL MISMO.

MADRID,

IMPRENTA Y LIBRERÍA DE EDUARDO MARTINEZ

(SUCESOR DE ESCRIBANO),

CALLE DEL PRÍNCIPE, 25.

1878

ARTÍCULO 43 DE LOS ESTATUTOS DE LA REAL ACADEMIA
DE CIENCIAS MORALES Y POLÍTICAS.

En las obras que la Academia autorice ó publique, cada autor será responsable de sus asertos y opiniones: el Cuerpo lo será únicamente de que las obras sean merecedoras de la luz pública.

TEMA.

Ventajas ó inconvenientes de una liga aduanera peninsular; y su influencia en la agricultura, industria y comercio de España.

En el caso de decidirse por la afirmativa el autor de la Memoria, deberá examinar los obstáculos que puedan presentarse, y el medio de removerlos; así como los pactos y condiciones necesarias, para asegurar la recíproca utilidad de las Naciones confederadas.

INTRODUCCIÓN.

Antes de empezar el examen del tema que sirve de base á este trabajo, parece conveniente y aun necesario hacer una reseña, si bien sea muy sucinta, del territorio, población y estado económico de Portugal y de España; cuyos intereses agrícolas, fabriles y comerciales serán el objeto en cuya dilucidación vamos á ocuparnos.

Para averiguar cuáles sean las causas que puedan contribuir á plantear desde luego, reservar para adelante ó rechazar, sin ulterior debate, la union aduanera ibérica, es forzoso conocer la índole y circunstancias, así morales como físicas y económicas, de ambos pueblos. Sin la posesión de estos datos seria muy expuesto á error cualquier juicio que se formase, ateniéndose únicamente á consideraciones generales y á los deseos, muchas veces ciegos, aunque les sirva de excusa la más sana intención, de las personas que no tienen en cuenta el resultado de los hechos, de que no puede prescindirse al ventilar asuntos de esta clase.

Es, por lo tanto, imprescindible fijar el punto de partida en que hayan de basarse las apreciaciones que nos sugiera el examen de la delicada cuestión que vamos á discutir.

— 81 —

Una vez conocidos estos datos fundamentales, de modo que no den lugar á dudas, las consideraciones que de ellos se deduzcan serán las que podrán motivar debates, según la manera con que hayan sido considerados, así en detalle como todos unidos.

Los términos en que está redactado el tema, imponen por otra parte este deber. Son bien precisos y terminantes: y toda opinion que se emita sin exponer el dato preciso y concreto que le sirva de apoyo, es impropcedente en estas materias; por mucha que sea, sin embargo, la importancia que, en otro concepto, pueda atribuírsele.

Sabidas la situación material y la económica de las dos naciones peninsulares, entraremos de lleno á manifestar las consideraciones que ofrece la union aduanera, bajo todos los aspectos que presenta al estudiarla.

CAPITULO PRIMERO.

BREVE RESEÑA DEL TERRITORIO Y DE LA POBLACIÓN DE
PORTUGAL Y DE ESPAÑA. = MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

Don Alfonso VI, Rey de Castilla y de Leon, empeñado en una encarnizada, larga y gloriosa lucha contra los Reyes moros de Sevilla y de Badajoz, pidió auxilios al Monarca francés; de cuyo país vinieron muchos y distinguidos caballeros y esforzados hombres de armas, en ayuda del Soberano que los llamaba y necesitaba de sus servicios. Fué uno de aquellos Enrique de Borgoña, de donde era natural; y habiéndose conducido valerosamente en la guerra y conquistado gran terreno á los moros en Portugal, mereció de D. Alfonso VI que le concediese en matrimonio á su hija bastarda doña Teresa, habida en doña Jimena Nuñez; cuya lápida sepulcral se conserva todavía en el convento de Benedictinos de Espinareda, en el Vierzo. Dióle también, como dote, y en plena propiedad, con el título de Conde, las provincias que gobernaba; y eran las que se conocen ahora con los nombres de Entre Duero y Miño, Tras-los-montes, y la parte septentrional de la Beira, á la izquierda del Duero.

De esta manera se fundó, en los últimos años del siglo XI, el Reino de Portugal, segregando su territorio del de la Corona de Castilla; y empezó en Alfonso I, hijo del Conde D. Enrique, que subió al trono en H12, la série de Reyes independientes, que establecieron la capital en Guimaraens, ciudad hoy de unos ocho mil habitantes, en la Provincia de Entre Duero y Miño.

El Reino de Portugal, situado en la parte más occidental de Europa y de la Península ibérica, bañado al Sud y al Oeste por el Océano Atlántico, forma un paralelógramo rectángulo, con un perímetro de 1.500 kilómetros próximamente, y de los cuales corresponden 798 á la frontera que lo separa de España. Según los datos más recientes y considerados como dignos de crédito, tomados de la obra *Geographies, é Estadística geral de Portugal*, por el Capitán G. A. Pery, en 1875, contiene una superficie, en su parte continental, de 89.540,10 kilómetros cuadrados; que reunidos á los 4.318 de las Islas Azores (llamadas también Terceras) y de la Madera, que no están consideradas como posesiones de Ultramar, componen un total de 93.858,10 kilómetros cuadrados. Sus posesiones de África, Asia y • Oceanía son todavía hoy muy considerables; no tanto por su población, cuanto por los extensos territorios que comprenden.

La población de Portugal es más difícil de fijar; pues no existen acerca de ella datos recogidos oficialmente en estos últimos tiempos, posteriores al censo de 1864; y que, por lo tanto, puedan considerarse como exactos para determinarla.

Omitiendo mencionar los de época remota, que, aun cuando curiosos no son necesarios á nuestro propósito, haremos sólo mérito de algunos recientes.

Según Balbi (1) la parte del continente y sus islas antes mencionadas, contaban 3.500.000 almas en 1844: igual cifra viene á dar Malte-Brun (2) para 1845: el *Almanack de Gotha* (3) las hace subir á 3.908.861 para 1857; y el *Annuaire d'économie politique* (4) á 3.999.000 en 1849. El censo de 1851 dio 3.829.108 habitantes; y el de 1858 los rebajó á 3.541.383: pero estos documentos, aunque oficiales, están considerados como muy defectuosos; y la opinion de personas competentes conviene con la de nuestro

(1) *Abrégé de Géographie*, pág. 639.

(2) *Géographie universelle*, 2.^{ma} édition, 1855, pág. 530.

(3) Edición para 1861, pág. 693. '

(4) Edición para 1861, pág. 401.

compatriota el Sr. Aldama (1) que regula la población en 4.000.000. Aceptando, páralos cálculos, la de 4.071.110 almas en el continente, que es la de 1875; y el resto hasta 4.429.332 para las islas Azores y Madera, resulta una densidad media de 45,48 almas por kilómetro cuadrado. La parte más poblada corresponde á la provincia de Entre Duero y Miño, que es la más septentrional del territorio; y la más despoblada es el Alentejo, situada, como su nombre lo indica, al Sud del Tajo, y que se extiende hasta frente de Sanlúcar de Guadiana (2).

A su vez, el Reino de España, cuyas costas del Norte, Oeste y una parte de las meridionales, están bañadas por el Océano Atlántico, en una extension de 976 kilómetros (3), y el resto de la costa Sud y toda la de Levante ú Oriental por el Mediterráneo, que cuenta 1.149 kilómetros de costas, se halla separado, hacia el Norte, en una extension terrestre de 430 kilómetros, de la vecina República de Francia; y al Occidente, en otra de 798 kilómetros, por la frontera del Reino de Portugal, línea imaginaria en gran parte, y á la que llamamos *raya*, extendida desde la desembocadura del rio Miño á la del Guadiana, y siguiendo pocas veces el curso de los que encuentra á su paso, ó la dirección de las montañas. El perímetro total de España es, por lo tanto, de 3.353 kilómetros; de los cuales corresponden 2.125 al marítimo, y 1.228 al terrestre. La ex-

il) *Compendio geográfico-esladistieo de Portugal*, pág. 146.

(2) El citado Balbi, en su obra *Essai statistique sur le Portugal*, página 190, manifiesta que en 1822 la población de aquel reino era de 3.173.000 almas; que al respecto de la provincia de Entre Duero y Miño, podría tener hasta 9.681.525; y sólo 1.108.800 relativamente al Alentejo. Al respecto de la población que la provincia del Miño, la más rica y mejor cultivada, tenia en 1875, el término medio de la de Portugal podría ser de 115,51 habitantes por kilómetro cuadrado; que llegaba á 160 en la parte de Oporto: y de sólo 12,69 habitantes en igual extension, al respecto de los habitantes que tenia la provincia del Alentejo, como los países más desiertos de Europa.

(3) Estos datos han sido tomados de la *Reseña geográfica de España*, por D. Francisco Coello, pág. 10.

tension superficial de la parte del continente es de 15.966 leguas cuadradas; que, reunidas á las 155,40 de las islas Baleares, situadas en el Mediterráneo, y á las 234,60 de las Canarias, en el Océano Atlántico y costa occidental de África, forman un total de 16.356 leguas, ó sean 507.036 kilómetros cuadrados.

En cuanto á la población, tenemos el Censo oficial verificado el 21 de mayo de 1857, que arroja el número de 15.464.340 habitantes, en la parte peninsular de España y de sus islas adyacentes. Los resultados de este Censo se conceptúan, en general, como inferiores á los que debieran de haberse obtenido. Los del recuento posterior, hecho en 25 de Diciembre de 1860, dieron á España una población de 15.658.586 almas. Estos datos, cuya verdad se irá depurando más todavía á medida que se repitan las operaciones censales, y el pueblo se convenza de que no han de irrogársele perjuicios, de declarar exactamente el número de habitantes, atribuían á nuestro país una densidad media de población de menos de 31 habitantes por kilómetro cuadrado. .

En mi *Memoria* sobre la POBLACIÓN DE ESPAÑA, premiada en el Concurso de 1871, por la REAL ACADEMIA DE CIENCIAS MORALES Y POLÍTICAS, calculé la de fines de 1867 en 16.641.980 habitantes, ó sea 32,82 por kilómetro cuadrado.

En 31 de Diciembre del año último se ha hecho un nuevo recuento general de los habitantes de España ; cuyos resultados se desconocen todavía, por las graves dificultades que ofrece la distinción de la población de hecho de la de derecho, novedad importantísima acometida en dicho recuento.

En el ramo de comunicaciones interiores, Portugal se halla en situación muy inferior á la de España.

Y no es ciertamente porque no se hayan dedicado allí cantidades de cuantía á esta parte importantísima del servicio público. Pero, como no existía un plan general para caminos, ni estudios previos en armonía con un sistema completo; como se concedía á unas localidades mucho y á otras poco ó nada, por la libre voluntad de los Gobiernos,

éstos se veían obligados á contemporizar con exigencias políticas y con recomendaciones de que no les era dable prescindir. El resultado, por lo tanto, nada lisonjero ha sido, según era forzoso que sucediese. Además del retraso en obtener utilidad de las obras ejecutadas, ha habido falta de unidad y de método en ellas y en la distribución de los fondos : se han dispersado así las fuerzas que, reunidas, hubieran podido aplicarse con mayores resultados, al propio tiempo que con más economía ; y se ha gastado sin fruto, sin energía de acción, y á retazos, lo que invertido en los caminos principales, que son las arterias verdaderas de la circulación, habría facilitado á los productos nacionales los mercados que necesitaban, para encontrar seguro consumo.

La ley de 22 de Julio de 1850, que atribuyó al Estado la construcción de sólo las carreteras de primero y segundo orden, no cuidó de establecer un sistema general de comunicaciones; pues desatendió los caminos provinciales y municipales, que quedaron sometidos en Portugal á lo que dispusiesen las leyes administrativas acerca de ellos.

Después de once años y medio, creían nuestros vecinos que á fines de 1861 tendrían solamente unos 1.400 kilómetros (251 leguas), de carreteras. Esto patentiza la necesidad en que se hallan de imprimir un impulso activo y enérgico á la construcción de caminos ordinarios, que lleven la animación y la vida á las comarcas interiores, pobres en lo general y despobladas; y que den salida á los frutos y mercancías que hayan de sostener y hacer productivas las vías férreas, en que aquellos entronquen: mucho más si es cierto que Portugal contará, dentro de pocos años 900 kilómetros de ferro-carriles en explotación, que establezcan comunicaciones rápidas y cómodas entre las comarcas de los ríos Guadiana, Tajo y Duero. Hasta ahora, sin embargo, son casi insignificantes los trozos ó secciones de estas vías aceleradas que hay allí concluidas. Las dos principales, que arrancando de Lisboa serán comunes hasta Santarem, sobre el Tajo (72 kilómetros); para ir la una, pasando por Evora, hasta la frontera de España, y la otra que pasará por Leiria, Coimbra y Aveiro, para ter-

minar en Oporto (285 kilómetros) fueron otorgadas, por concesión de 12 de Setiembre de 1859, á un capitalista español, que debió darlas por concluidas en tres y cinco años respectivamente, desde aquella fecha (1).

¡Qué distancia tan grande de lo que sucede en España acerca de este punto! Al redactarse este trabajo, solo se habían publicado datos oficiales hasta fines de 1859 (2). De ellos resulta que en aquella época habia en explotación 1.120 kilómetros de ferro-carriles, y 1.094 en construcción ; de los que una gran parte se hallaba ya terminada ó próxima á terminarse. Además se contaban concluidos 9.018 kilómetros de carreteras de primer orden, 2.231 de segundo, y 1.067 de tercero, ó sea un total de 12.316; y en construcción, en proyecto, ó en estudio, hasta 28.116 kilómetros.

Las líneas de ferro-carril concedidas por el Estado en España miden 8.000 kilómetros; de los cuales se hallan 6.250 abiertos á la explotación. Los restantes se construyen ó están en estudio de reforma de trazado.

Además son desconocidos los kilómetros en las líneas que

#

(1) Desde que se escribió esta Memoria ha variado mucho el número de carreteras y ferro-carriles en Portugal. No tenemos datos precisos para manifestar su actual situación. Baste decir que están terminados los ferro-carriles desde Lisboa á Badajoz y á Oporto, con un magnífico puente sobre el Duero en las cercanías de esta última ciudad; y el que conduce á Setubal, Evora y Beja : y cuando menos en proyecto los de Abrantes á la frontera de España por Castello Branco y Monfortinho; de Coimbra á Almeida; de Oporto á Barra de Al va, por el valle del Duero; y desde aquella ciudad á la frontera de Galicia, por el Miño y Valença. El total de kilómetros de ferro-carriles construidos á fines de 1877 era de 968; y el de los en construcción de 296.

Mr. Henri Sagnier en la *Memoria sobre la estadística agrícola de Portugal* premiada, en Diciembre de 1874, por la Sociedad central de Agricultura de Francia, dice que desde 1852 á aquella fecha se habían construido allí 3.610 kilómetros de caminos ordinarios y 795 de ferro-carriles.

(2) *Anuario estadístico de España, de 1859 y 1860*, págs. 435 y siguientes.

los particulares construyen por su cuenta, con arreglo á la legislación actual; sin otra subvención que los terrenos de dominio público que ocupan. De estas líneas hay 200 kilo, metros en explotación.

En cuanto á las carreteras la situación de ellas en V de Enero de 1878 era la siguiente:

CARRETERAS	CONSTRUIDAS.	KN COSTRUCCION.	EN PROTBCTO APROBADO.
De primer orden.. . .	6.453.997	34.004	41.730
De segundo	6.802.789	844.607	556.990
De tercero	6.411.314	2.205.191	1.939.626
	19.668.100	3.083.802	2.538.346

El remedio más eficaz, si no el único, para mejorar la situación económica de un país, debe dimanar del aumento de la materia imponible; que sólo puede desenvolverse por la explotación activa y enérgica de las fuentes de riqueza: unas desconocidas, y otras poco productivas, cuando falta al comercio el impulso vigoroso que le imprimen las facilidades, la rapidez y la baratura de los transportes.

CAPÍTULO II.

CONSIDERACIONES SOBRE LOS INGRESOS Y LOS GASTOS DE
PORTUGAL Y DE ESPAÑA; Y ESPECIALMENTE SOBRE LA
RENTA DE ADUANAS.

Cuando se examina el pormenor del presupuesto de los ingresos de Portugal, sorprende al primer golpe de vista que, para obtener menos de 300 millones de reales al año, exista el gran número de ramos que lo constituyen, su varia y complicada nomenclatura, los múltiples conceptos á que las imposiciones afectan, y la novedad que alguno de ellos, por ejemplo, el relativo á los criados y caballerías, establecen sobre lo que se practica en España: como también que se conserve allí todavía un sistema desechado ya en los países donde existe una acertada centralización administrativa de fondos, y el Gobierno supremo cuida de satisfacer la generalidad de las obligaciones públicas con la suma total de los rendimientos que el Tesoro percibe, puesto que, en lugar de haberse adoptado estas ideas, hay allí impuestos especiales destinados á atender á servicios también especiales.

Los Ministros de Hacienda han estado luchando continuamente entre su deber de buscar recursos, aumentando los rendimientos de los impuestos hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos de los servicios del Estado, y el temor de perder su prestigio como gobernantes. La falta de noble franqueza y de ánimo resuelto en los hombres públicos, para arrostrar la impopularidad consiguiente á decir al país el verdadero estado del Tesoro y la urgente

necesidad de mejorarlo, pero sin debilidad y sin emplear paliativos insuficientes, ya que no deplorables por lo que tienen de empíricos, exigían un término inmediato. Al leer la historia económica del Tesoro portugués, se ve que constantemente ha habido allí desequilibrio entre los gastos y los ingresos; por lo cual los presupuestos se saldaban siempre con *déficit*.

Cuando los males cuentan ya larga existencia y no se trata de cortar sus progresos, pasan á convertirse en incurables, así en los hombres como en los pueblos; y llega también á ser poco respetada la condición moral de los que incurren en la grave falta de ocultar, bajo las apariencias de una mentida prosperidad, la situación verdadera de los asuntos económicos, sin aplicarles el correctivo eficaz y esencial que necesitan.

El Gobierno portugués tuvo, al fin, que reconocer que el país había llegado á tal estado, que era preciso prescindir de popularidades nocivas al procomunal. Libre de otras atenciones da la política, á beneficio de la situación tranquila del Reino, había de antemano fijado sus miras en este trascendental asunto. Dedicando personas entendidas al estudio de los medios conducentes á regularizar su complicado sistema tributario, empezó á mejorarlo y á simplificarlo, por las leyes de 30 de Julio de 1860 (1).

Una de ellas suprimió los impuestos denominados *Décima industrial; trabajo en las fábricas; y todos los adicionales* que á éstos se referían: estableciendo, en su lugar, desde 1.º de Enero del año 1861, el llamado *Contribución industrial*; en cuyos reglamentos se ve no sólo observado el sistema, sino hasta copiadas gran parte de las disposiciones vigentes en España, acerca de la contribución que lleva el mismo nombre. *

Otras dos leyes, de igual fecha, tienden al mismo propósito de establecer, sobre bases más sencillas y científicas,

(1) Sus bases constan en el *Relatorio sobre o estado da faxenda pública*; presentado á las Cortes en la sesión de 1860, por el Ministro de Hacienda.

los impuestos generales del Estado. Una contiene reglas mejorando las condiciones para repartir y cobrar equitativamente la *Contribución predial* establecida en 1852, en sustitución de otras varias suprimidas entonces, que pesaban directamente sobre la propiedad territorial ; y que, sin embargo, no produce la mitad de los rendimientos que pudieran obtenerse, comparativamente con lo que en España se recauda por este concepto. La otra ley crea la *Contribución personal*: y tomando por tipo, para el señalamiento de las cuotas, el número de criados, de caballerías y de carruajes y los rendimientos de la propiedad urbana, es un impuesto verdaderamente suntuario, que reemplazó al anterior *de los criados y caballerías y al cuatro por ciento del alquiler de las casas*.

No ha parado aquí la reforma. La *Renta del papel sellado*, en sus diversos conceptos, llamó también la atención del Gobierno portugués; y en 26 de Abril del año 1861 publicó una ley para regularizarla, extendiendo el uso del papel de sello á un gran número de documentos. En Junio siguiente se discutió, sancionándose el 17 de Agosto, en la Cámara de Diputados otra ley, complementaria de la antes citada: y con arreglo á ella se sujetan al impuesto todos los escritos de índole privada, de cualquiera clase, como recibos entre particulares, facturas con saldos de cuentas, títulos de entregas en calidad de préstamo y mutuo, etc., siempre que el importe en unos ú otros casos sea de 100 reales en adelante. En España no ha llegado esta renta á ser tan gravosa; si bien parece que se trata de extender sus efectos á muchos más objetos de los que sufren ahora este impuesto.

En 23 de Agosto de 1860 se aprobó el nuevo *Arancel* portugués de aduanas, que contiene dos novedades. Una es la de hallarse refundidos en el derecho principal todos los adicionales que, con distintos nombres y aplicaciones, recargaban la suma exigible sobre las mercancías en aquellos establecimientos; y la otra la de haberse adoptado, en cuanto á las unidades que sirven de base para el adeudo, el sistema métrico decimal de pesas y medidas, y arreglándose á él las antiguas cuotas, con las ligeras variantes en más ó menos, que ha exigido la reforma.

La fijación de un derecho único, planteado ya en España desde la ley de Aranceles de 1849, proporcionará ventajas importantes al comercio y al fisco portugués, por la mayor sencillez en los despachos. La aplicación del sistema métrico decimal es una mejora de que disfrutaba Portugal antes que España; pues, aun cuando en 13 de Noviembre de 1852 se aprobó el Arancel arreglado á dicho sistema, no se ha empezado á observar entre nosotros esta útil medida sino posteriormente.

El presupuesto general de ingresos de Portugal,	
para el año económico de 1860 á 1861, ascendia,	
reducido á reales vellón, á	299.564.503
Y como los gastos subian á	<u>3c2.423.770</u>
Resultaba un <i>défeilde</i> (1).	52.859.267

Por más que parezca muy considerable este *déficit*, la verdad es que asciende á mucha mayor suma; puesto que los gastos efectivos son más elevados que lo que aparece del presupuesto. En el ejercicio de 1858 á 1859, según el ajuste publicado, subieron á cerca de 400.000.000 reales: y puede calcularse que en el de 1859 á 1860, terminado también, no han sido menores; ni que lo serán en los de los años sucesivos, principalmente con motivo de las subvenciones de los ferro-carriles.

Para cubrir en parte el *déficit*, que es el modo constante en que se presentan en Portugal los presupuestos, se emplean, además de empréstitos especiales, para atender á determinados servicios, dos medios.

Es el primero rebajar, bajo el plausible nombre de donativo, las asignaciones de S. M. el Rey y de las demás personas reales; quedando con esto reducida la de aquel á 6.483.700 reales. El segundo es exigir un descuento á todas las clases activas y pasivas, cuyos haberes anuales,

•

(1) La ley de 17 de Abril de 1877 fija el presupuesto general de ingresos en 574.139.182 reales y el de gastos en 600.561.023: lo cual arroja un déficit de 26.421.841 reales.

cobrados del Tesoro, sean superiores á 7.500 reales, y no excedan de 15.000; que es de 20 por 100 en los sueldos ó pensiones desde 15.000 reales en adelante.

Deplorable es que haya que emplear medidas tan antieconómicas y dañosas, por todos conceptos, como la de que se trata. Limitándose con ella los consumos, que expresan el bienestar de los pueblos, se perjudica no menos al Tesoro, privado aside los ingresos que habrían de esperarse prudencialmente del mayor desarrollo de las rentas de productos eventuales; y se expone también á graves tentaciones la probidad de los empleados. Es más notable todavía que se acuda á semejantes expedientes en países como Portugal, donde el Ministro de Hacienda, José María de Casal Riveiro, que aconsejaba á la Cámara de Diputados su adopción, en el *Relatorio de ib de Febrero de 1860*, creía que el elevado precio de casi todos los artículos de primera necesidad fuera causa de que la mayor parte de los sueldos de los funcionarios no bastase evidentemente para su manutención.

En el presupuesto general de gastos mencionado no se comprenden los impuestos provinciales y municipales, cualquiera que sea su denominación, ascendentes á 36.400.000 reales; ni las asignaciones señaladas al Clero, en la parte relativa á los Curas párrocos y á sus Coadjutores, que importan, tan solo en un año, 16.151.263 reales: corriendo á cargo del Estado satisfacer directamente las dotaciones del Clero Catedral, por valor de 4.136.388 reales. Tampoco forma parte del presupuesto general el relativo á las Colonias de Ultramar: en el que, á semejanza de lo que sucede en el Continente, hay un *déficit* de 2.165.498 reales; resultado de la diferencia entre 26.653.945 reales, que importaron los gastos en el año de 1860 á 1861, y los 24.488.447 reales de ingresos (1).

Debe, además, tenerse presente que, en virtud de leyes especiales, se han contratado en Portugal, desde 1854 á 1859, varios empréstitos: de 28.000.000 de reales para

(1) *Annuaire international du credit public*, pour 1861, pág. 231.

carreteras; de 20.000.000 para buques de guerra; de 22.500.000 para obras públicas; de 5.700.000 para compra de fusiles; de 7.500.000 para la construcción de una aduana en Oporto; y de 20.000.000 con cargo á productos de años anteriores, no realizados: que forman un total de 103.700.000 reales. Posteriormente se ha seguido igual sistema.

Un estado económico tan poco halagüeño ha de ser naturalmente causa de la considerable deuda que tiene aquel país; y como en su mayoría es exterior, resulta todos los años una exportación, por término medio, de 22.000.000 de reales en monedas y en barras de oro y de plata.

Reales vellón.

Los intereses del 3 por 100, á que está convertida desde 18 de Diciembre de 1852 toda la deuda, importaban en la parte interior. . . .	48.625.000
Y en la exterior.	51.225.000
Total de intereses al año.	99.850.000

Aumentando el importe de las amortizaciones, sueldos de empleados, gastos de traslación de fondos, expedientes etcétera, subía el coste anual:

Reales vellón.

En la deuda interior á	49.425.000
Y en la exterior á	54.925.000
TOTAL.	104.350.000

Que era más de la tercera parte de los ingresos totales calculados en el presupuesto de 1860 á 1861.

El valor nominal de los títulos de la deuda pública consolidada, según las cuentas oficiales de la Junta del Crédito público, era, en 30 de Junio de 1860, el siguiente:

	Reales vellón.
Deuda interior.	1.487.500.000
Deuda exterior.	1.667.175.000
TOTAL.	3.154.675.000

Calculando, en su vista, por el importa de los intereses pedidos en el presupuesto de 1861 á 1862, que son 99.850.000 reales, según queda anteriormente dicho, se eleva ya el capital de la deuda á 3.328.400.000 reales; que al precio de 47 por 100, á que se cotiza ahora en el mercado de los fondos públicos, supone un valor real en efectivo de más de 73.000.000 de duros (1).

Existe, además, en Portugal, una deuda flotante, que en 30 de Abril de 1861 era de 27.400.000 reales; la cual en su mayor parte estaba garantida con empeños ó depósitos colocados en las arcas públicas.

La renta que produce allí más pingües rendimientos es la de aduanas ; cuya importancia aparece de la siguiente:

(1) El presupuesto de gastos por deuda pública asciende actualmente para 1877-1878, en Portugal, á unos 240.000.000 de reales al año.

•

NOTA DE LOS PRODUCTOS, EN REALES VELLÓN, DE LA RENTA DE ADUANAS EN PORTUGAL,
DURANTE LOS AÑOS QUE SE EXPRESAN:

Número.	ADUANAS.	Del. ^o de Julio de 1854 á 30 de Junio de 1855.	De 1855 á 1856	De 1856 á 1867	De 1851 á 1858	De 1858 á 1859	De 1859 á 1860	De 1860 á 1861
1		54.116.464	54.746.841	53.464.499	50.462.785	53.718.171	62.530.500	65.697.222
1		35.124.813	34.523.511	41.576.778	36.699.414	33.893.468	40.897.357	
16	Menores marítimas. .	2.094.062	2.764.334	3.449.389	3.138.637	3.435.601		
30		656.159	948.098	800.624	688.019	648.832		
8	Islas Madera y Azores.	5.263.871	5.114.196	7.420.171	5.297.787	5.548.865		
56		97.255.369	98.096.980	106.711.461	96.286.642	97.244.937		

A los rendimientos de las aduanas propiamente dichos, se han agregado en el estado anterior, por lo relativo á los dos últimos ejercicios del presupuesto en cuanto á Lisboa, y por el penúltimo en cuanto á Oporto, las cantidades que corresponden á los recargos siguientes, valuados, por un año medio, en las sumas que se expresan:

	Reales vellón.
Para amortizar los billetes del Banco de Lisboa	10.000.000
3 por 100 adicional sobre los derechos de aduanas, según la ley de 14 de Agosto de 1858. .	3.000.000
Diferencia entre 1 por 1.000 que antes se pagaba á la exportación, y 5 por 1.000 que estableció dicha ley.	400.000
TOTAL.	13.400.000

En vista de estos datos, puede muy bien calcularse que los derechos que el Tesoro portugués percibía, por la entrada y la salida de las mercancías en sus aduanas, ascendió á 110 millones de reales, como término medio, que representaban el 37 por 100 de todas las rentas del Estado; y suponiendo una población de 4.000.000 de habitantes, corresponderían 27,50 reales por individuo (1).

Entre los artículos sujetos en el día al derecho de aduanas, pero que se clasifica en partida especial del presupuesto, separada de la que constituía la masa general de los rendimientos, á la entrada de las mercancías en aquel reino, se contaba el *jabón*. Su venta se hallaba estancada por cuenta del Gobierno en Portugal ; lo cual era causa de que se consumiesen cantidades escasísimas de un objeto tan indispensable, en todos los pueblos civilizados. La ley de 25 de Abril de 1857 ha dejado libre el comercio del jabón;

(1) Todas las contribuciones indirectas están ahora presupuestas en Portugal en 310.000.000 reales. De ellos una mitad corresponde á la llamada propiamente renta de aduanas; de modo que tocan 36 reales á cada habitante.

y establecido á su entrada del extranjero un derecho que el arancel métrico fija en 25 reis por kilogramo (28,7 reales* por quintal), que contribuirá, aumentando el consumo, á generalizar el hábito de limpieza entre las clases del pueblo. Muy necesario ciertamente es que así suceda, en un país que con cuatro millones de almas consumía dos millones de libras de jabón (1), ó sea mucho menos que sólo la capital de España, en la que el consumo suele ser de nueve libras por habitante. Esto se explica, considerando que cada libra costaba en Portugal cuatro y medio reales; de los cuales tres correspondían al precio del jabón, y uno y medio al enorme derecho que satisfacía por razón del estanco.

La renta de aduanas ha sido siempre la más productiva en Portugal. En el presupuesto de 1822 figuraba ya por 67.500.000 reales: en 1834 produjo 71.000.000; y de 1853 á 1854 se elevó á 92.000.000.

Después de las aduanas, las rentas y contribuciones de mayores rendimientos han sido, en los años últimos, según su importancia, y en guarismos redondos, las siguientes :

	Reales vellón.
Contribución territorial, y sus recargos por fallidos y para carreteras (2).	38.866.000
Renta arrendada del tabaco (3).	33.525.000
Aduana municipal de Lisboa; por derechos de consumo (4).	18.702.000
Ventas y permutas de bienes raíces y transmisiones de la propiedad	10.279.000
Papel sellado y documentos timbrados.	8.597.000
<i>Suma y sigue.</i>	109.969.000

(1) *Memoria sobre Portugal e a Hespanha*, por C. A. da Costa, pág. 268.

(2) Ahora, con los recargos adicionales para carreteras, 70 millones de reales.

(3) Los impuestos sobre el tabaco producen 59.000.000 reales.

(4) **Están** calculados actualmente en 31.000.000 reales.

	Reales vellón.
*	—
Suma anterior.	109.969.000
Renta de correos.	7.840.000
Contribución sobre la industria y las fábricas, con sus recargos (modificada).	6.189.000
Diezmo en las islas adyacentes.	3.763.000
Impuesto sobre el vino y la carne en los pue- blos rurales (1).	3.489.000
Décima parte del interés de las rentas públicas	3.328.000
TOTAL.	134.578.000

España, á pesar de que su población escasamente es el cuádruplo de la de Portugal, tiene arreglada su Hacienda pública de manera que el presupuesto general de ingresos ordinarios asciende á unos dos mil millones de reales, que es casi siete veces el de Portugal (2); correspondiendo así 127 reales por individuo.

La renta de aduanas no llega á ocupar, como allí sucede, el primer lugar entre los ingresos públicos ; pero sus rendimientos totales son inferiores sólo á los de la contribución de inmuebles, cultivo y ganadería y á los de la renta de tabacos. Y si se atiende únicamente á los productos líquidos, descontando los gastos de administración, así por personal, como por material, y los correspondientes á ella por la parte ajícuota en el costo de los resguardos terrestre y marítimo, que desempeñan un servicio mixto, ó sea el de represión del *contrabando* en los artículos estancados y en las mercancías prohibidas, y del *fraude* que se comete en las de lícito comercio, aminorándose con ello los productos de las aduanas, resultará ser esta renta la que proporciona al Tesoro español ingresos efectivos más pingües, exceptuada la contribución territorial.

Para el año 1861 estaban presupuestos los ingresos de

(1) Este impuesto, conocido con el nombre de *Real de agua*, se halla ahora presupuesto en 20.000.000 próximamente.
(2) Téngase en cuenta la fecha en que esta *Memoria* se escribió.

las aduanas en 245.000.000 de reales, que era de esperar fundadamente se obtuviesen, en vista de los resultados oficiales conocidos, de los seis primeros meses, que daban un ingreso de 131.258.000 reales; cuando en igual periodo del año anterior de 1860 solo se habian recaudado 112.422.000 (1).

El desarrollo progresivo de esta renta en España data de época muy moderna.

Los valores medios de las *Aduanas, Tablas de Navarra y Cuarta parte de comisos*, tomados del quinquenio de 1829 á 1833, eran de 55.916.861 reales: y descontados los gastos de administración y resguardos, quedaban líquidos 42.622.691 reales (2). En el presupuesto de 1835, primero que se redactó después del cambio político que la muerte del último monarca trajo consigo, se fijaron, como producto de esta renta de aduanas, 73.021.675 reales, incluyendo 16.000.000 que el ministro de Hacienda de aquella época (3) esperaba obtener de aumento, sobre los 57.021.675 reales que fué el producto obtenido en el año precedente. Fallidos debieron quedar semejantes cálculos en aquel año y en los sucesivos; puesto que en el presupuesto para 1838 solo se consignaron, como probable ingreso por este concepto, 66.900.000 reales. Concluida la guerra civil, y pudiendo dedicarse los resguardos á su servicio preferente de perseguir el fraude y de fomentar las rentas de productos eventuales, se observa desde esta época un continuo movimiento en alza de los rendimientos de las aduanas: pero, sobre todo, desde que se planteó por completo su Instrucción reglamentaria en 1843, que rigió hasta que sus disposiciones se refundieron en las Ordenanzas generales de 10 de Setiembre de 1857;

(1) El resultado del ejercicio total ha dado una recaudación de 263.911.559 reales.

(2) *Noticia descriptiva de las rentas, contribuciones y ramos de que se compone la Hacienda nacional*, por D. Aniceto de Alvaro: 15 de Setiembre de 1836.

(3) Dictamen de una comisión especial del Estamento de Procuradores, emitido en 13 de Febrero de 1835.

como igualmente desde la ley de reforma arancelaria de 19 de Julio de 1849.

Aun cuando en el Arancel de 1841 se agregó al derecho exigible en las aduanas *el de puertas*, que satisfacían los géneros extranjeros y coloniales, no resultó de aquella legislación una notable mejora para los productos de la renta. Su alza progresiva empezó en 1844; y han llegado á casi triplicar en dieziocho años: cosa que parecería increíble, si no lo demostrasen los datos oficiales.

Así aparece de la siguiente

NOTA DE LOS VALORES EN REALES VELLÓN DE LA RENTA DB
ADUANAS DE ESPAÑA, DURANTE LOS AÑOS QUE SE EXPRESAN:

En	1839	84.512.292 rs. vn.
	1840	93.881.703
	1841	94.127.717
	1842	94.168.594
	1843	95.071.744
	1844	114.239.551
	1845	121.108.156
	1846	131.416.412
	1847	129.776.873
	1848	114.874.353
	1849	126.266.289
	1850 ,	165.529.452
	1851	159.519.942
	1852	171.099.326
	1853	160.036.512
	1854	150.863.203
	1855	177.411.768
	1856	199.712.780
	1857	212.674.123
	1858	213.531.976
	1859	226.662.300
	1860	236.081.673
1873 —	1874 . .	. 227.664.317
1874 —	1875 . .	. 245.803.784
1875 —	1876 . .	. 277.195.887
1876 —	1877 . .	. 333.888.480

Ademas, las formalizaciones de los derechos correspon-

dientes á los objetos destinados á la construcción de ferrocarriles y obras públicas, han importado :

En	1857.		40.389.743 rs. vn.
	1858.		.63.839.255
	1859.		.64.913.716
	1860.		.99.480.629

Y considerando que la población de España era, según el Censo oficial de 1857, de 15.230.296 habitantes, excluidos los de las islas Canarias, donde, como puertos francos, no se exigía la renta de aduanas, resulta que, en este concepto, correspondieron, por término medio, á cada habitante:

13 reales, 9 décimos	en	1857
14,0 »	»	en 1858
14,9 »	»	en 1859
15,5 »	»	en 1860

Al respecto de 17.000.000 almas, estos últimos años, corresponderían desde 13,40 céntimos á 19 reales 64 céntimos, por cada una.

CAPITULO ni.

DE LA ÍNDOLE DEL IMPUESTO QUE SE EXIGE EN LAS ADUANAS Y DE LA TENDENCIA NATURAL Á SIMPLIFICARLO, Y Á ESTABLECER LIGAS ADUANERAS.

No es, en verdad, necesario en esta ocasión, discurrir extensamente sobre la parte histórica del establecimiento y de la marcha sucesiva de los impuestos que han existido con distintas denominaciones, y que no fueron otra cosa que el de aduanas que hoy conocemos. Bastará manifestar que ya en tiempos de la República de Atenas se cobraba á la entrada y á la salida de las mercancías por su puerto *El Píreo*; y que durante la dominación de los reyes de Roma se exigió, con el nombre de *Portorium*, al comercio que se verificaba por su puerto de *Ostia*, situado, como la misma palabra lo indica, á la desembocadura del Tiber, primer establecimiento marítimo de los Romanos, mansion floreciente entonces por el lujo y la opulencia, pero reducida hoy á unos pocos centenares de habitantes, en su mayor parte pescadores, reunidos en torno de su Catedral, residencia del primer Obispo sufragáneo del Jefe del Cristianismo.

El impuesto de aduanas, aun cuando sea un embarazo para la absoluta libertad mercantil, se halla adoptado en todas las Naciones cultas, con ese ú otro nombre; como el de *Péage*, con el que se conoce en Suiza. Y no es conceptuado sólo como uno de los medios más lucrativos y de exacción más sencilla, con que los Gobiernos atienden á satisfacer los gastos que originan los servicios públicos; sino que se lo considera, con más ó menos acierto, como

dato para averiguar el estado de prosperidad ó de decadencia de un país, á propósito para promover el aumento de su riqueza, eficaz para procurarse alianzas ú hostilidad can otros pueblos, é influyente, por todos conceptos, en la paz y la ventura de los Estados.

Mucho se ha escrito, y no poco se ha ponderado, sobre los perjuicios, las restricciones á las libres operaciones del tráfico, las visitas domiciliarias, las multas y todas las clases de vejaciones y gabelas consiguientes á la existencia de unos impuestos que se tenían, y con frecuencia lo eran, como atentatorios hasta contra la dignidad del hombre.

La luz de la experiencia y la demostración de los graves males que suelen producir los errores económicos, han hecho desaparecer paulatinamente, y en todas partes, no escasas trabas que dificultaban el tráfico; que es el que contribuye á la satisfacción de las necesidades sociales, poniendo las mercancías al alcance de los que hayan de consumirlas. Esta circunstancia lo constituye en uno de los instrumentos más poderosos de la cultura y de la prosperidad délos pueblos; despertando su actividad y su energía, por los deseos de nuevos goces que crea; propagando las ideas modernas, y los descubrimientos recientes; fomentando, por último, todas las fuerzas productoras de la riqueza.

La ciencia ha contribuido, también, á borrar en los Aranceles prohibiciones incomprensibles y hasta ridículas en muchos casos: como asimismo á simplificar el hijo de medidas interventoras y de reglamentos fiscales, mucho más vejatorios y gravosos, á veces, que los derechos mismos; á pesar de que no deben molestar innecesariamente, ni oponerse, por lo tanto, al desarrollo de la riqueza pública y á las comodidades de los pueblos. Siempre que se ha querido plantear este sistema represor, con gran tirantez, ha resultado luego irrealizable en mucha parte; demostrándose así ser una verdad en economía política que, cuanto más elevadas se colocan las barreras, es más fácil pasar por debajo de ellas.

En la Nación vecina, Francia, sin ir más lejos, estaban tan profundamente arraigadas semejantes doctrinas res-

trictivas, en su mayor escala, que fué preciso que ocurriese el gran sacudimiento revolucionario del último siglo, para que en 1790 se suprimieran las aduanas que, interpuestas de Provincia á Provincia, constituían á éstas en una especie de Estados distintos, dentro de la unidad nacional francesa. Circunstancia era esta tan notable como lo que sucedía en España con las Provincias Vascongadas y Navarra; que constituían de hecho un territorio extranjero, para el ramo de aduanas, hasta que se trasladaron éstas, desde la línea del Ebro, á la extrema frontera del Reino, en el año de 1841.

Modificada en época reciente y en sentido liberal, pero prudentemente combinado, la redacción de los Aranceles de Francia, Inglaterra, Portugal y aun Rusia, cuyo ejemplo no ha dejado de imitar España, si bien con parsimonia tal vez excesiva, han empezado á minarse por su base las exageraciones de las medidas prohibitivas y fiscalmente represoras, en los términos que hemos visto predicadas y sostenidas no hace mucho tiempo, en esos mismos países que, convencidos de la existencia del mal, como consecuencia de una sujeción excesiva, quieren ponerle ya un eficaz correctivo.

Era preciso, sin embargo, hacer mayores tentativas, para avanzar en el camino de las franquicias comerciales.

Surgió la idea de formar asociaciones aduaneras, por medio de la unión de Estados independientes. Dio el ejemplo la Alemania, constituyendo la liga conocida con el nombre de *Zollverein* que, fundada á principios de 1834, duró ocho años en su primer período; y, renovada por doce en 1842, entró en 1.º de Enero de 1854 en el tercero, y ahora coincide, notándose levísimas excepciones, con las fronteras del Imperio alemán, según el Art. 33 de su Constitución.

Fué el inspirador del pensamiento el economista wurtembergués Federico List, profesor en la facultad de Ciencias administrativas de Tubingen, defensor enérgico é ilustrado del sistema protector. Para ello creó el que tituló *Nacional de economía política*, en oposición al de de la *Economía liberal*, que llamaba *Cosmopolita*: habiendo

luego contribuido eficazmente con su talento, con su actividad y con su pluma, á plantear la Asociación. Compónese ésta de gran número de Estados: entre los cuales sólo se cuentan de importancia la Prusia, con 18.107.000 habitantes; la Baviera con 4.621.000; la Sajonia con 2.122.000; el Hannover con 1.865.000; el Wurtemberg con 1.690.000, que forman un total, para estos cinco reinos, de 28.405.000 almas; quedando sólo los Grandes Ducados de Badén y de Hesse, con 1.334.000 y 862.000 respectivamente, y el resto de los demás Estados con 2.941.000, que completan los 33.542.000 habitantes que constituían el Zollverein, según el Censo de Diciembre de 1858, para servir de base á los años de 1859 á 1861. Ahora sube la población á más de 42.000.000 de habitantes.

Los más de los Estados no tenían importancia, por la corta extension de su respectivo territorio; carecían de puertos; y no contaban con medios para sufragar los gastos de las aduanas en sus fronteras, muy dilatadas proporcionalmente, como que se hallaban enclavados en lo interior de la Alemania. Era, por lo mismo, muy natural que, convencidos de que, con semejante red de trabas, de pesquisas y de exacciones, era imposible la existencia del tráfico, se decidiesen por la Asociación; tanto más fácil de establecer, cuanto que no habia desigualdades de entidad en el lenguaje, ni en el modo de vivir, ni en el sistema económico de los Estados que iban á reunirse. Creyeron, además, vislumbrar en la union aduanera el principio de un predominio administrativo y nacional alemán; y no bastándoles tener en la Confederación germánica un gran elemento de seguridad interior y exterior, y de resistencia á las ideas revolucionarias, no menos que á la política invasora de los extranjeros, quisieron entrar, de un modo decidido, en el camino de los adelantos materiales y políticos.

Los resultados habrían de ser naturalmente, como lo han sido, el aumento en los rendimientos públicos, el mayor desarrollo del comercio, y la mejora en la fabricación, cuyos productos crecen á medida que la industria se vé protegida y amparada sabiamente por las leyes.

La supresión de las aduanas que existían entre Inglaterr-

ra é Irlanda, realizada en 1720, fué consecuencia natural de su reunion bajo la autoridad de un mismo Gobierno superior: y otro tanto ha sucedido, después de las conmociones políticas de 1848, con la union de las aduanas de Austria y Hungría, y de las de Rusia y Polonia.

Si en Italia se debatía ya en 1847 el pensamiento de ligar las aduanas del Piaraonte, Toscana, Luca y los Estados Pontificios, fracasaron las negociaciones en este sentido, por efecto de los acontecimientos políticos del año inmediato; y han venido á simplificar la cuestión, resolviéndola, por muy distintos medios, la paz de Villafranca, ajustada en 1857, y la reunion en un sólo Reino de los Estados independientes que comprendía aquella Península.

Los proyectos de unir Bélgica con Francia, y aquella misma Nación con Holanda, no han pasado hasta ahora de intentos muy plausibles, en verdad; pero que encontrarán no pocas dificultades para su realización.

No es extraño, por lo tanto, sino antes bien muy natural, que los hombres ilustrados y patriotas de las dos Naciones de la Península Ibérica intenten hallar los medios conducentes á la union, ó mejor dicho fusion de las aduanas españolas y portuguesas.

Unos abrigan este deseo, viendo en su realización principalmente ventajas económicas y facilidades para el tráfico; y otros, no esperando que tengan grande importancia los cambios entre países cuya producción agrícola es muy semejante, ven sobre todo en la union aduanera peninsular el fundamento más sólido de una futura union política, en la que cifran el porvenir glorioso de la Iberia.

CAPÍTULO IV.

DE LA UNION ADUANERA IBÉRICA, BAJO EL PUNTO DE VISTA DE LA OPINION PÚBLICA EN PORTUGAL.

La idea de reunir en una sola monarquía las dos que constituyen ahora la Península Ibérica, en cuya dilucidación se ocupó de veinte años á esta parte, la imprenta periódica de España y de Portugal, ha contrariado, en gran manera, otro pensamiento menos combatible, por muchos conceptos, cuando sea ocasión oportuna de realizarlo; cual es el de la union aduanera peninsular.

Los debates á que esta polémica ha dado lugar, han excitado una viva ansiedad en Portugal, y enardecido el vigor nacional de sus habitantes; quienes se lamentan, á grito herido, de que se trate de ofrecerles, con este motivo, prosperidades y venturas de gran valía, cuando tan en la memoria tienen la, según ellos, dolorosa experiencia de los sucesos ocurridos durante las guerras con España y los sesenta años que, desde 1580 á 1640, duró allí la dominación castellana.

Los portugueses acaban de dar una prueba inconcusa de que desean mantener siempre viva esta idea, entre todas las clases de la sociedad. Se ha creído un acto patriótico la publicación y reparto gratuito en todas las escuelas generales del Reino y su difusión por el pueblo, con el fin de inflamar su celo por la independencia nacional, de un *Compendio histórico de la rebelión contra España en el siglo XVII*, promovida por Pinto Ribeiro, Mayordomo de la casa de Braganza, que dio por resultado colocar la corona de Portugal en las sienes de Juan IV; separando así esta

— a u —

parte de territorio de los que constituían entonces la Monarquía española.

El pensamiento de la anexión no ha pasado, hasta ahora, de ser el deseo que aspiran á ver realizado algunas personas celosas y entusiastas por el porvenir venturoso de ambos pueblos; pero ruda y á veces injustamente tratadas por varios publicistas portugueses, que han escrito sobre este asunto. La idea de la union bajo un sólo gobierno encuentra, en verdad, allí una oposición decidida; y el insistir en defenderla seria, al menos por ahora, según nuestros vecinos, propio sólo de visionarios pertinaces.

Se comprende bien que manifieste repugnancia para fundirse en otra Nación, la que cuenta en su historia príncipes tan ilustres como el Infante D. Enrique, batallador en África, y descubridor de las Islas Madera y Azores, y el gran Rey D. Manuel; hombres políticos y militares tan importantes como Alfonso de Alburquerque, conquistador y Gobernador de los Establecimientos de la India; marinos tan entendidos y arrojados como Vazquez ó Vasco de Gama, que fué el primero que, doblando el Cabo de Buena-Esperanza, llegó á las Indias orientales á fines del siglo xv, y Magallanes, descubridor, si bien estando al servicio de España en 1519, del Estrecho á que dio su nombre, en el extremo Sud de la América meridional; y por último, poetas tan ilustres como Camoens.

Esta resistencia reconoce por causa la convicción, que profundamente arraigada abrigan los portugueses, de que la incorporación de los dos Reinos peninsulares haría desaparecer de Europa la autonomía de un pueblo, que «si no puede ser considerado por España como auxiliar de gran valer, debe serle muy temible como enemigo inquieto y revoltoso (1). Tal es, con mucha frecuencia, el lenguaje de sus periódicos.

Cuando por todas partes vemos aflojarse los vínculos de sujeción entre los Gobiernos y los pueblos; y que aquellos encuentran graves dificultades para dirigir, con su acción

(1) *Jornal do Comércio*, de 19 de Junio de 1861.

protectora, las Naciones al frente de cuyos destinos se hallan colocados, seria, en verdad, lamentable que España, que ha entrado ya, con seguro paso, en la senda que conduce á los adelantos progresivos y seguros de la civilización y de las mejoras materiales, en todos los ramos de la administración pública, no meditase muy detenidamente, antes de lanzarse para emprender una política que, al alterar su actual pacífico estado, provocada no pocos graves conflictos exteriores.

El verdadero principio ibérico, que tiende á hermanar los españoles y los portugueses, promoviendo y armonizando los intereses comunes, rechaza la idea de conquistas y aun de tutelas forzosas.

Y, como conocemos bien la influencia que ejercen las medidas gubernativas, cuando preside á ellas un plan acertadamente preconcebido y desarrollado luego, creemos que no es equivocada la opinion de los que hacen responsables, en parte, á los Gobiernos de los dos pueblos peninsulares, de las esperanzas y de los temores que hayan podido avivarse recientemente ; por no haber cuidado, de mucho tiempo á esta parte, y con el celo que fuera preciso, de unirlos en estrecha alianza, ventajosa para ambos en lo presente, no menos que para lo porvenir.

Urge ya tratar de q.º desaparezcan esas ideas erróneas, que abrigan no escaso número de españoles; y que, siendo ilusiones por ahora, dan pretexto para que algunos escritores portugueses se produzcan de una manera hasta ridícula, impropia de la calma y de la sensatez compañeras siempre del acierto. Procurando demostrar estos publicistas que existen en Portugal raíces profundas á favor de una libertad nacional propia, sentimientos firmes de independencia, y aptitud y fuerza bastantes para mantener su existencia sin someterse á ningún otro país, por elevada que sea su superioridad; asertos que no impugnamos porque nos gusta respetar convicciones nobles y profundas, debieran evitar el escollo de que se crea los lastima mucho la posibilidad de que se realice, porque es inminente, lo que tanto se anatematiza.

La prudencia, en estos casos, puede contribuir á evitar

algunos de los males que se temen ; pero la imprudencia los precipita de seguro, si al fin han de realizarse.

No es conveniente, tampoco, valerse de exageraciones, impropias para llevar á los ánimos despreocupados una convicción razonada, sobre materia tan importante.

Pena mezclada con indignación se experimenta al leer en los periódicos de no hace mucho tiempo, y que discuten con prudencia y lucidez otros asuntos, las diatribas continuas contra el pueblo español; cuyos progresos, por efecto del movimiento liberal que la sociedad ha experimentado desde la muerte de Fernando VII, se suponen compendiados en una série constante de pronunciamientos, motines, revoluciones, fusilamientos, destierros y secuestros.

No menos deplorables son esas excitaciones fervientes de la imprenta periódica portuguesa, á fin de que se celebre con pomposos y generales festejos el aniversario de la rebelión de 1.º de Diciembre de 1640, en que fué asesinado el Ministro de Estado Vasconcellos, representante del Monarca castellano en Lisboa : creyendo que « estos » hechos servirán para demostrar que el pueblo portugués » no menoscaba el sentimiento de su nacionalidad; sino » que, por lo contrario, le rinde fervoroso homenaje, y » no olvida los actos de sus antepasados, que le inspiran » estimación y respeto».

Hay verdades tan claras y generalizadas, que parece ociosa toda discusión acerca de ellas ; y es sensible tener que pasar á ventilarlas.

Nadie impugna lo muy útil que sería que los dos pueblos peninsulares estuviesen fuertemente ligados entre sí, por los lazos morales y materiales que son resultado inevitable de la conformidad de ideas, consiguiente á la igualdad de origen, de religion y de instituciones políticas, reunidas á una gran semejanza de idioma; como también al estado de cultura en que viven, á la familiaridad intelectual, y á una alianza natural é íntima, para el desarrollo respectivo de los progresos y de las mejoras sociales.

Por eso una política acertada habría de proponerse por objeto, en sus relaciones internacionales, hacer á estos dos

pueblos amigos, aliados y hasta hermanos, por el doble vínculo de la intimidad y de la armonía de los intereses políticos y económicos; entendiéndose lealmente para conseguirlo, y para representar ante las Naciones civilizadas un papel digno de los recuerdos comunes á ambos países, cuyos habitantes no pueden olvidar que sus antepasados pelearon unidos contra unos mismos enemigos, navegaron en idénticos mares, y llevaron las verdades de la religion cristiana, de la que siempre fueron celosos defensores, á los pueblos más remotos, conquistados por su valor y por su pericia.

Bien comprendemos que esto no es obra de poco tiempo: pero el abrir caminos para que se realice algún día, demostrará un gran patriotismo en las personas que se propongan semejante laudable objeto.

Para lograr la confraternidad no nos parece conveniente sostener polémicas, en que los que las sostengan se dejen llevar por el entusiasmo natural á los países meridionales. Cuando no se vislumbra el menor motivo de ambición ni de conquista por una parte, es improcedente abrigar recelos por la otra; ni aun hay pretexto para alegarlos. Ciertamente es que el que teme padecer, padece ya lo que teme; pero, para explicar los sentimientos de un pueblo, no es preciso fomentar agitaciones infundadas, ni enconar odios, por más que quieran cubrirse con el manto del patriotismo y de la independencia. Los recelos promueven las enemistades; y dan motivo á que los pueblos sean mutuamente injustos, con grave daño de las relaciones que podrian sostener, para común provecho.

El espíritu de nacionalidad, á semejanza de lo que acontece con el espíritu de familia, no dimana ciertamente de meros convenios, cosa demasiado accidental y movediza; sino que reconoce por origen sentimientos arraigados profundamente en el corazón: y los sentimientos no se discuten. Doblemente preciso es, por lo mismo, que no extravíen estos sentimientos los que dispongan de medios para lograrlo.

Es innegable que los españoles y los portugueses se conocen respectivamente poco y mal; sin que ni los unos

ni los otros hayan tratado de dar pasos eficaces para modificar esta situación.

Mientras que sabemos, porque procuramos estudiarlo, el estado social, político y económico de Naciones lejanas, que casi no tienen punto alguno de contacto con España, se ignora, poco menos que por completo, el de la que tenemos á nuestro lado. No conocemos cuáles son los libros que se dan á luz en Portugal. Sus periódicos, esa publicación diaria de los hechos sucesivos, que manifiestan el estado de un país bajo todos conceptos, ó no existen en nuestros gabinetes de lectura, ó solamente alguno que otro, como por casualidad, en rarísimos casos. En una palabra: la clase y la índole de sus adelantos, así en la? ciencias exactas, como en las morales y políticas; así en administración, como en literatura y bellas artes: sus hombres de Estado, lo mismo que los que cultivan cualquiera de los muchos ramos del saber, son desconocidos totalmente, ó poco menos, para la generalidad de los españoles.

Otro tanto sucede á los portugueses respecto de nosotros.

Por eso tropezamos con tantas dificultades para adquirir noticias sobre cualquier punto relacionado con el pueblo vecino; con el que no nos ligan buenas carreteras, ni los otros medios de comunicación tan generales en todos los demás países.

Tendiendo á que nos aproximemos cuanto sea dable, lograremos comprendernos, y ser menos españoles aquí y menos portugueses allí: lo cual no se ha logrado en otros tiempos, ni será posible lograr jamas con la violencia.

Nosotros pudimos en el siglo xvn conquistar á Portugal y ocuparlo; pero no asimilárnoslo, como lo conseguimos con otras partes de España, antes independientes.

Las relaciones entre estos dos pueblos pueden, tal vez, llegar á un grado de intimidad honrosa y profunda; pero no basándola en esperanzas de absorciones ó incorporaciones. A ellas es preciso renunciar, cuando excitan en su contra la opinion general de un país dotado de un amor propio que, no porque parezca en ocasiones excesivo, deja por otra parte de ser explicable; y que considera su reducido territorio como más que suficiente para enrique-

cer á sus hijos, ayudándose con el trabajo, la instrucción y una buena organización administrativa.

Es preciso acudir, con preferencia, á medidas económicas y al arreglo de las relaciones comerciales.

No tenemos noticias de que en España se haya tomado la iniciativa en este sentido por el Gobierno ni por las Corporaciones y Oficinas superiores que pudieran haberse ocupado en ello : solo hemos visto esfuerzos individuales ó trabajos incompletos de algunas Sociedades ó Corporaciones particulares. Se ha prescindido hasta ahora, sin duda porque no se ha pensado seriamente en ello, de comisionar á una, ó más bien á algunas personas, que se dediquen á estudiar detenidamente la producción de Portugal y las condiciones de su Tesoro.

Nuestra convicción íntima, y que tenemos motivos fundados para creer exacta, es que la opinion pública no se opone en el vecino Reino á la liga de las aduanas; pero indudablemente sí á la union política, que es la que han debatido siempre sus periódicos. No obstante, si ahora se entablasen entre los Gobiernos peninsulares negociaciones sobre el asunto, ó se discutiese acerca de él en el seno de las Cortes, las opiniones se resentirían de la circunstancia de estar los ánimos prevenidos por los recelos de la absorción : lo cual es un obstáculo muy grande.

Esto no debe desanimar; sino servir de mayor aliciente, para procurar ilustrar así al público, como á los Gobiernos mismos, en una cuestión de tan importantes y trascendentes consecuencias, y que afecta á los intereses de la agricultura, de la industria y del comercio, no menos que á los rendimientos del Tesoro. De este modo será más sencillo plantear, el dia que sea dable, un pensamiento que, aun cuando parezca excelente, encontraria ahora gravísimas dificultades.

En Portugal no se ha prescindido de estudiar la union de sus aduanas con las de España.

Tenemos motivos para saber que el Consejo de comercio de Lisboa, en el que figuran personas tan entendidas y competentes como el Sr. D'Oliveira Pimentel, á quien tendremos que citar más de una vez; el Sr. Abreu, Presi-

dente de la Asociación comercial de aquella capital; el señor Costa Lobo, miembro de la Cámara de Diputados, y uno de los principales capitalistas y negociantes de la misma ciudad; y un gran número de individuos del comercio, estadistas y hombres políticos, que representan con justicia la opinion ilustrada del país, no rechazan en principio la idea de la union aduanera ; y han creído deber llamar no hace mucho tiempo, la atención de su Gobierno, invitándole á que haga examinar con detenimiento la cuestión, y se ponga de acuerdo con el de España, por si conviniese dar ulteriores pasos en este asunto.

Así creemos también nosotros que debe procederse, para que se demuestre si es ó no dable, en las actuales condiciones, una union aduanera entre ambos pueblos peninsulares; mientras llega el dia, que parece inevitable, pues la naturaleza lo ha querido así, en que, desechadas las preocupaciones políticas, no haya más que uno sólo y compacto.

Dado aquel primer paso, se encargará de dar los demás el tiempo; llamado, con razón, el mayor de los revolucionarios.

Son varias, además, las pruebas dadas por el Gobierno portugués, en estos últimos tiempos, de sus favorables disposiciones para continuar la reforma de su sistema arancelario en sentido liberal, y de facilitar el comercio con España.

Una de ellas consistió en la creación., por la ley de 22 de Febrero del año 1861, de un depósito en la aduana de Elbas, frente á Badajoz, destinado á recibir en almacenaje, y sin previo pago de los derechos de entrada, las mercancías conducidas por tierra ó por los rios; siendo optativo en sus dueños ó consignatarios destinarlas después al consumo, ó á la exportación al extranjero, por la aduana de Lisboa. Esta medida, facilitando nuestras transacciones, contribuiría también á regularizar el comercio, y á acrecer, por lo mismo, los rendimientos del Tesoro portugués

El Ministro de Hacienda de aquel país propuso en 1861 al Gobierno Español (si son exactos como creemos, nuestros informes), la libre entrada y salida del ganado de.to-

das clases por la raya fronteriza; y aun cuando este último no aceptó semejante convenio, se declaró allí libre la entrada del ganado lanar y del cabrío, y se rebajaron de una manera considerable los derechos exigibles al vacuno y al caballar.

Por último, se ha presentado á las Cámaras portuguesas un proyecto de ley, declarando libre de derechos el tránsito de los efectos del material de cualesquiera clases, destinados á la construcción de los ferro-carriles españoles.

Todas estas medidas demuestran que se ha conocido la necesidad de modificar las condiciones del tráfico internacional; y que, por muchas ventajas que puedan resultar á España, con la liga aduanera peninsular, Portugal conseguirá probablemente más. Esto sucedería si, accediéndose á los deseos de los que han tratado allí el asunto, no se dividiesen los productos del impuesto proporcionalmente á los habitantes de cada una de ambas Naciones; sino que se entregasen al Gobierno respectivo del país en cuyas aduanas fuesen percibidos.

Hasta ahora el español no ha imitado al portugués en el camino que ha emprendido, haciendo concesiones que ha juzgado, sin duda, convenientes á los intereses de su Nación. La prudencia y la cordura en estos asuntos son muy laudables; pues sería aventurado decidirse por un sistema no estudiado todavía, y cuyas ventajas é inconvenientes nadie ha cuidado de exponer y de justificar entre nosotros, de una manera amplia y oportuna.

La unidad en el sistema aduanero, es la consecuencia de toda unidad política de varios pueblos; y esta tiene que venir naturalmente, á despecho de la voluntad de los hombres, cuando la sensatez, la buena fé, y el transcurso del tiempo han llegado á establecer un arreglo mutuo y la consolidación de los intereses materiales y morales de los países que poseen un mismo régimen económico. Es, por lo tanto, causa y efecto á la vez.

La union aduanera evitaría, también, las complicadas cuestiones sobre demarcación de límites; que se promueven continuamente en una raya indeterminada en mucha

parte de su extension, por las dificultades gravísimas que hay para establecerla, aun cuando se coloquen gran número de signos que la señalen. Pero, planteada con las condiciones necesarias para que fuese una verdadera union aduanera, y sin las cuales España jamás debiera consentir en ella, apresuraría la union política, más tal vez de lo que creen algunos partidarios de aquella idea en Portugal, sin preveer sus necesarias y legítimas consecuencias.

CAPÍTULO V.

DE LA UNION ADUANERA IBÉRICA, BAJO EL PUNTO DE VISTA
DE LOS PRODUCTOS DEL SUELO. = CEREALES. = VINO. =
AGUARDIENTE.

Las condiciones naturales de la producción son casi iguales en España y en Portugal.

Una gran semejanza, ya que no identidad absoluta, en el clima, en el territorio, en las razas de sus habitantes y de los animales que utilizan, en los métodos de trabajo, en la educación, costumbres y propensiones de sus cultivadores, establecen una grande analogía entre los frutos de la agricultura de ambos pueblos; y así lo demuestra también la comparación de los que uno y otro exportan para las demás Naciones extrañas.

Mientras que en nuestros documentos oficiales ocupan los primeros lugares en esta parte los vinos, pasas, harinas, aceites, corchos, lanas, granos, jabones, aguardientes, avellanas, almendras, naranjas y ganados, y en cuanto á la minería, el plomo, los minerales de cobre, zinc y hierro, la sal, el azogue y la plata, en Portugal sucede otro tanto con los vinos, naranjas, aceites, frutas secas, ganado vacuno, corcho, cera, lana y pescados.

En España y en Portugal, según acontece en todas las Naciones poco pobladas, relativamente á la extension de su territorio, sus habitantes se han dedicado, con preferencia, al cultivo de la tierra. Aun cuando su clima y su situación geográfica sean muy á propósito para los adelantos de la agricultura, no puede desconocerse que los dos

pueblos peninsulares son de los más atrasados en este importante ramo de la producción; y ocupan un lugar nada halagüeño en la historia agronómica de los países civilizados, á pesar de los esfuerzos laudables que van haciéndose, para mejorar semejante estado.

Como, aun aceptando por cierto que exista esa identidad ó casi identidad de producciones, varían las especiales de cada una de las localidades, pues no todas son á propósito para los mismos cultivos, sucede que mientras recibimos por unos puntos seda en capullo, simiente de seda, ceras sin labrar, frutas verdes, de las cuales las naranjas y limones son las preferibles, algún vino común y aun aceite del Alentejo, para las Provincias de Cáceres y de Badajoz, ganado mular, cabrío y lanar, que en el Alentejo suele ser de mayor alzada que el español, queso del muy exquisito que esta misma comarca elabora de la mezcla de las leches de vaca y de oveja; maíz, maderas para edificar y para construcción naval y la sal de contrabando, exportamos por otros lugares á Portugal ganados de todas clases, especialmente del caballar y vacuno, azogue, plomo, carbon, corcho, vinos, aguardientes, linos, lanas, aceites, y sobre todo harinas, granos y semillas alimenticias, y hasta pan cocido.

La legislación portuguesa prohibía, como regla general, y en circunstancias normales, la entrada de los *cereales* extranjeros: pero era tan exigua su producción en los distritos próximos á la frontera, comparada con las necesidades del consumo, que se veían obligados á recibir cantidades considerables de España. El comercio de granos, aun cuando no estuviese permitido, se hallaba tolerado de hecho; sabiendo, como sabia, el Gobierno portugués que existían depósitos en algunos pueblos inmediatos á España, y entre ellos Abrantes, sobre el Tajo: del que está justificado que salían mayores cantidades de cereales que las producidas en el distrito de Castello Branco. La entidad de este comercio hubiera sido todavía mayor, si se hubiese visto libre de las dificultades y peligros que entonces experimentó.

Autorizada la libre entrada de los cereales en Portugal, durante el año de 1854, se despacharon en Oporto, por

efecto de esta medida, 117.772 fanegas de trigo y 7.851 arrobas de harina procedentes de España. Continuando las mismas causas de carestía, que motivaron la franquicia, en los nueve meses desde 1.º de Enero á fin de Setiembre de 1855, llegaron al mismo punto de Oporto 438.536 fanegas de maíz, 83.580 de trigo, 35.754 de centeno, 5.000 de cebada, y 3.332 arrobas de harina.

Gomo, por otra parte, Portugal no exporta cereales, sino en casos muy raros, de cosechas abundantes, parece indudable que la producción nacional no satisface allí las necesidades del consumo.

Las noticias que hemos adquirido de personas que nos merecen entero crédito, ofrecían, como término medio de la producción anual de cereales, 6.340.000 fanegas de trigo, que se cultiva con preferencia en la Estremadura portuguesa, Alentejo y Algarbe; 2.113.333 de cebada, cuyos principales graneros están en las mismas Provincias; 4.700.000 de centeno, que se obtiene especialmente en las de la Beira y deTras-los-montes; 830.000 de avena, en la del Alentejo; y 10.400.000 de maíz, que es el producto general de las de Entre Duero y Miño y la Beira. Estos datos difieren bastante de los relativos á la producción de 1852, que no fué año de escasez; y en el que, sin embargo, se introdujeron, como de costumbre, cantidades considerables de granos españoles. La cosecha en dicho año ascendió á 4.938.300 fanegas de trigo, 1.610.000 de cebada, 3.562.000 de centeno, 353.000 de avena, y 8.520.000 de maíz (1): pero es preciso no olvidar que el cultivo de los cereales va tomando de dia en dia mayor desarrollo.

Es muy difícil averiguar, con toda exactitud, la estadística de esta producción, sobre todo cuando es abundante en las Provincias de Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz; pues entonces se hacen, desde ellas, considerables introducciones de cereales en Portugal, que se confunden con los nacionales y aumentan la cifra aparente de éstos.

De todos modos, no parece pueda calificarse con razón

(1) *Portugal et ses Colonies*, par Ch. Vogel, pág. 218.

de excesivas aquellas cantidades, tratándose del consumo de un país de más de 4.000.000 de habitantes, aun cuando se aumente la parte correspondiente á los granos extranjeros, y se tome en cuenta que se elabora en gran abundancia pan compuesto de harina de maíz mezclada con la de centeno, formando un todo muy sabroso é higiénico: lo cual sucede también entre la población agrícola de las Provincias españolas del Norte.

Si es cierto que el consumo de cada habitante está considerado como de siete y medias fanegas (1), esto probará, una vez más la necesidad que hay de importar allí cereales, cuando el año de más abundancia no pasa toda la producción de 24.000.000 de fanegas; de las cuales una gran parte, como la cebada y la avena, debe en su casi totalidad destinarse á usos diferentes de la alimentación humana. Pero creemos el cálculo exagerado; no pudiendo razonablemente pasar el consumo de poco más de seis fanegas por habitante, como sucede entre nosotros (2).

En España, aun cuando se ha permitido, por dos veces, en época reciente, la libre entrada de harinas, granos y semillas alimenticias del extranjero, no ha podido ayudarla Portugal.

Fué el primer caso el que motivó las Reales órdenes de 14 de Marzo y de 17 de Mayo de 1847; pero no se introdujo entonces cantidad alguna de cereales por las aduanas fronterizas á aquel Reino. Otro tanto, ó poco menos, sucedió en los años de 1856 á 1858 inclusive, en que se

(1) *Essai statistique sur le Portugal, par Balbi*, 1822, pág. 147.
(2) Los datos más recientes de la producción de cereales en Portugal arrojan los siguientes resultados :

Maíz	8.932.000	hectolitros
Trigo	244.030	—
Centeno	245.030	—
Cebada	37.900	—
Avena	11.840	—
Arroz	7.000	—
TOTAL.	9.477.800	—

decretó igual concesión: y sólo vinieron, por el intermedio de Portugal, las remesas de cereales que hizo de su propia cuenta el Gobierno español, para abastecer las Provincias interiores, y algunas cantidades inapreciables que introdujeron los particulares; entre las que hubo el caso de reimportarse cereales españoles, exportados antes de la subida de los precios, y á cuyos dueños convino volver á traerlos.

España produce no sólo las cantidades necesarias para su consumo interior, sino que en años normales tiene sobrantes de gran consideración. En 1854 se exportaron, para todas partes, 1.688.000 fanegas de trigo, y 6.000.000 de arrobas de harina; cuyos dos artículos valieron 208 millones de reales: en 1855 llegaron á 3.570.000 de trigo, y á 8.100.000 arrobas de harina las exportadas; y su valor se elevó á la cifra de 400.000.000 reales.

La producción anual está calculada, en nuestro sentir no muy desacertadamente (1), en 120.000.000 fanegas de cereales, de los cuales un quinto es centeno; dedicándose 100.000.000 de fanegas para el consumo, y 20.000.000 para fondo de reserva, exportación y simiente, al respecto esta última de 8 por 1, ó sea 15.000.000 fanegas. Los datos más depurados dan una producción de 125 á 130 millones de fanegas; de las cuales se consumen 102, al respecto de seis por individuo, por 17.000.000 habitantes.

No sólo son los trigos, sino el centeno, objeto de la exportación á Portugal; especialmente por la Provincia de Cáceres, donde el precio medio de la fanega es de 28 reales, mientras que en el Reino vecino llega á 36.

En un sexenio, algo lejano ya, y en el que se comprenden épocas de carestía relativa, hubo exportación constante para Portugal de cereales y harinas, por las aduanas españolas, según se verá á continuación.

(1) «VEspagne en 1850», par Maurice Block, pág. 130: y «Memoria sobre el estado de la agricultura en laprovincia de Alicante,» por D. Joaquin Roca de Togores, inserta en el tomo 6.º del *Boletín del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio*, pág. 267.

ARTÍCULOS exportados	PESO ó MEDIDA	AÑOS.					
		1855.	1856.	1857.	1858.	1759.	1860.
Trigo....	Fanegas.	238.603	154.637	5.518	23.829	48.883	55.848
Cebada..	»	12.754	14.822	« 1	1.075	5.539,	2.1981
Centeno.	v	110.895	27.719	5.196	6.279	42.392	41.456
Maíz....	»	77.824	140	10.774,	9.500	61.658	i »
Harina..	Arrobas.	52.854	' 29.326	100	2.505	27.693	70.532
				1		1	1

En los tres últimos años, de que hay publicados datos oficiales, la exportación de cereales y de harinas, desde España para Portugal, dio los resultados siguientes:

ARTÍCULOS EXPORTADOS.	PESO.	AÑOS.		
		1871.	1872.	1873.
	Kilôg.	3.386.619	11.384.440	60.425.283
	»	1.845.992	3.669.613	2.643.754
	»	1.406.067	2.739.033	1.149.402
	»	72.980	2.906	14.844
	»	305.716	710.433	4.700.148

Esto explica, á pesar de que no se hallen comprendidas en los datos oficiales de exportación todas las cantidades extraídas, lo que dejamos anteriormente manifestado, sobre los depósitos de cereales en Abrantes y en otros puntos fronterizos; y de cuyos cereales una parte va á consumirse á Lisboa.

La salida de los *vinos* comunes españoles para Portugal, que era antes de 70.000 y más arrobas anuales, podría

aumentarse, si este comercio no tropezara con las dificultades que experimenta. Son los vinos extranjeros uno de los artículos que las aduanas terrestres de dicho país no pueden despachar; y la producción indígena constituye el ramo más pingüe de la agricultura, que llega á calcularse hasta en 24.000.000 de arrobas, si bien esta cifra parece algo exagerada. Sus calidades son buenas, en lo general, para el consumo interior, calculado en 70 litros por habitante: pero las superiores son las del conocido con el nombre de *vino del Duero*, porque se produce en la cuenca de aquel rio, en una dilatada extension de territorio, cuyo término, por la parte de Oporto, dista de dicha ciudad veinte leguas.

Estas clases finas se conducen principalmente á Inglaterra: y como los gastos del cultivo de las calidades ordinarias ascienden á mayores cantidades que en España, no hay interés en extraerlas como objeto de gran comercio, sino en casos muy limitados, y por condiciones especiales de localidad.

La total producción del vino del Duero se calcula en 100.000 pipas al año, en tiempos de buenas cosechas; y el término medio del precio de una pipa en 4.150 reales, ó sea muy cerca de 140 reales arroba; pero esta apreciación debe ser exagerada, atendida la de 3.000 reales que se fija á la pipa de los vinos superiores de Andalucía, puestos á bordo, y que no desmerecen de aquellos. Hoy mismo el precio corriente del mercado de Londres, en cuanto á los vinos del Duero, es de 50 libras á 70, por pipa del de primera calidad; y de 50 á 80 libras, si es del de Jerez ó del Puerto: de modo que, rebajando el importe del derecho de aduanas (1), sale la arroba del primero, puesto en Londres, á 101 reales; y la del segundo á 117.

La exportación de vino del Duero, en los últimos años, ha sido la siguiente:

11) El *gallon* de vino paga en Inglaterra 5 chelines y 6 dineros.

AÑOS.	EXPORTACIÓN OBNEBAL.	EXPORTACIÓN. Á 1N0LATBRRA.
	Pipas de 30 arrobas.	Pipas de 30 arrobas.
1840	33.190	•26.009
1845	31,624	22.835
1850	39.028	25.420
1855	34.386	26.945
1856	41.621	29.398
1857	28.736	24.154
1858	16.690	11.654
1859	19.547	14.807

La proporción de las exportaciones varía desde el 38 por 100 de las cantidades producidas en los alios en que es más floja, hasta el 55 por 110 en los en que es más crecida. En el trienio de 1869 á 1871 el término medio de la exportación fué de 48.640 pipas; y en el último de dichos años salieron 25.540 para Inglaterra.

Vése, pues, que el comercio de este caldo no ha llegado todavía á lo que fué en otros tiempos, si se comparan las exportaciones actuales con las de épocas remotas; y sobre todo con las de los últimos años del siglo anterior y primeros del actual: pues en 1798 salieron 64.402 pipas; y en 1801 ascendieron á 66.629, de 30 arrobas.

El pidium touchery ha destruido por completo las cosechas del celebrado vino de la Isla de la Madera; siendo falsificado casi todo el que, con aquel nombre, se presenta en los mercados : y también ha perjudicado considerablemente, en los últimos años, la producción del vino del Due-ro. El derecho de 70 reales, exigible á la exportación de cada pipa; las trabas que este comercio sufre para conservar la buena reputación del vino en el extranjero; y el no poder sacarse en un año más que la cantidad resultante, como término medio, de la exportación de los cinco anteriores, dañan no poco á este importantísimo artículo de la agricultura y del comercio. Semejantes medidas son restos del espíritu nimiamente reglamentario con que se ha pro-

curado, de tiempos antiguos, en Portugal, promover este producto del suelo.

En España, á diferencia de lo que en Portugal acontece, no se exportan solo los vinos de las clases finas; sino también los de calidades ordinarias ó comunes, y en cantidades cada dia más crecidas. Así lo prueba el que en el trienio de 1858 á 1860 inclusive las arrobas que se registraron en las aduanas fueron 5.913.145; 6.908.174 y 8.705.302: y sus valores ascendieron á 220; á 295 y á 323.000.000 reales respectivamente.

En los años de 1870, 1871, 1872 y 1873, las cantidades exportadas fueron 150.346.779; 168.856.087; 196.458.689 y 264.391.785 litros: con un valor respectivamente de 504; 552; 679 y 722.000.000 reales.

Así en una como en otra época no figuran, ni aún por la mitad de los valores, y solo en una quinta parte de arrobas, los vinos de Jerez de la Frontera y del Puerto de Santa María, que son los que tienen más analogía con los de Oporto; pero, aún en tal concepto, resulta que se exportan en cantidades mucho mayores que estos últimos.

Aparece dicho comercio de la siguiente nota, formada por cuatrienios, y expresiva del término medio anual.

ÉPOCAS.	EXrORTACION DE TINOS DE JIHEZ Y EL PUBBTO.	TÉRMINO MEDIO ANUAL.
	Pipas da 30 arrobas.	Pipas de 30 arrobas.
1832 — 1835	109.980	26.995 .
1836 — 1839	124.116	31.029
1840 — 1843	118.958	29.739 7,
1844 — 1847	130.637	32.659 'i
1848 — 1851	174.635	43.658 7.
1852 — 1855	223.527	55.881 »í
1856 — 1859	207.917	51.979 «í
1860	50.257	50.257

La exportación en el cuatrienio de 1870 á 1873 fué respectivamente de 33.745.371; 36.781.461; 46.818.625 y 50.088.497 litros, según los respectivos años,

Vemos por estos datos que la exportación de los vinos de Jerez y del Puerto vá en aumento; lo cual no sucede con los de Oporto. El principal mercado, como á estos últimos acontece, es Inglaterra; que nos compra anualmente por valor de 300 á 360.000.000 reales.

Entre los países extranjeros á que se llevan los vinos comunes españoles, figura Portugal mismo; pero por cantidades exiguas, relativamente á lo que antes acontecía : lo cual prueba que en algunos de los puntos inmediatos á la frontera no abunda dicho caldo.

Por esta circunstancia, como también por no dedicarse allí á la elaboración del *aguardiente*, indispensable para encabezar el vino del Duero, tienen que pedirlo con preferencia á las Provincias de Zamora y de Salamanca, en cantidad de 40.000 arrobas anuales, por término medio, según los datos del comercio legal, que llegaron á 110.000 en 1857; constituyendo así el aguardiente uno de los ramos más productivos para la agricultura española, en este tráfico especial peninsular. En el año de 1873 la exportación del aguardiente á Portugal fué de 233.300 litros, con un valor de de 493.260 reales.

CAPÍTULO VI.

*

DE LA UNION ADUANERA IBÉRICA, BAJO EL PUNTO DE VISTA
DE LOS PRODUCTOS DEL SUELO. = ACEITES. = GANADOS. =
LANA. = SAL.

Hay comarcas en Portugal, como la Extremadura, la Beira y el Alentejo, productoras de *aceite* en cantidades apreciables; pero varían mucho, según los años: y los escritores discordan sobre su importancia, como sucede siempre que no existen datos estadísticos oficiales. En 1851. año de buena cosecha, fué ésta de 1.300.000 arrobas: la estadística oficial desde 1861 á 1870 dá, por término medio, 1.614.000: algunos (1) suponen que puede subir todavía más; y no faltan entusiastas defensores de la agricultura portuguesa, que quieren hacerla llegar á 2.400.000 arrobas. Aún así, esta cantidad es muy exigua, para una población de 4.000.000, que come mucho pescado fresco y salado, y que no introduce aceite extranjero, sino fraudulentamente por tierra.

La legislación arancelaria, malamente entendida, cuando se trató de dificultar la entrada de un artículo que no se producía en grande abundancia, ni de buenas cualidades, prohibió que pudiese tener lugar sino cuando el precio del decalitro de aceite subiera á 54 reales, ó sea 86 reales por arroba ; y lo imponía el derecho de 73 reales en esta medida, que bajaba según que el precio ascendía, pero nunca

(1) *Vogel*, en su obra antes citada, pág. 236.

era inferior á 14 reales. De aquí resultaba, también, falta de fábricas de jabón; y el poco consumo que en Portugal se hacia de él. Nada, por lo tanto, tenia de extraño que se introdujese aceite español de contrabando; aún cuando no apareciera en los *Cuadros españoles del comercio exterior*, sino en raros años. Pero en 1872 se exportaron 302.514 kilogramos; y 585.585 en 1873.

Es España, entre Francia, Grecia é Italia, Naciones las más olivíferas de Europa, la que cuenta con mayor extension de tierras dedicadas á olivar; la que tiene mayor producción de aceite y á precios más módicos. Hay quien conceptúa (1) en 52.763.732 arrobas lo que se cosecha de dicho líquido; pero parece algo exagerado este cálculo, considerando el consumo que se tiene averiguado, y la exportación legal. Ésta fluctúa mucho: en 1830 fué de 1.092.000 arrobas; en 1846 llegó á 1.842.000; y en 1859 fué sólo de 954.000: pudiéndose calcular, por lo tanto, entre 800.000 y 1.500.000 cada año. La opinion, sin embargo, de los comerciantes entendidos en este ramo es que la exportación subia abastante mayor cantidad. Fué de sólo 530.000 arrobas en 1870; duplicó en 1871; triplicó al año inmediato y octuplicó en el de 1873, en el cual se exportaron 4.500.000 arrobas de aceite español.

De todos modos, el consumo supera relativamente al de Portugal; cuya competencia, así en calidades, como en precios, no pueden temer los aceites españoles, que tomarian mayor estima aún, si se elaborasen con más esmero.

Ya queda dicho que los *ganados* son un artículo que España importa ó exporta alternativamente, por la frontera, según las necesidades de cada localidad; pero en lo que se nota una práctica constante es en la salida del ganado vacuno español, y en la entrada del lanar y del cabrío portugués. Así es que este último Gobierno, al propio tiempo que

(1) *Memoria sobre el olico*, por D. Juan Bautista Centurion. Tomo 9." del *Boletín oficial de Comercio, Instrucción y Obras públicas*, pág. 311.

ha rebajado mucho los derechos de los ganados vacuno, caballar y aun mular, que el país necesita, no tuvo inconveniente en declarar, por su arancel de 1860, cuya legislación rige todavía, libre de todo punto la entrada del lanar y del cabrío que, abundando allí mucho, y á precios cómodos, pueden competir con los extraños.

El contrabando de ganados es de los más difíciles de evitar; pues, como son mercancía que se transporta por sí misma, sus dueños tienen grandes facilidades para eludir la vigilancia de los resguardos: en una frontera tan dilatada. Por lo mismo, en esta parte debe confiarse menos que en casi ningún otro artículo, de los datos oficiales.

El hecho de que en España sean más caros algunos ganados que en Portugal, es efecto natural de las diferencias que existen entre ambos pueblos, para la explotación de su suelo.

En nuestra Nación vienen siendo frecuentes, de algún tiempo á esta parte, las roturaciones de terrenos destinados antes á pastos. Sube, por lo tanto, el precio de ellos; y por consecuencia el de los ganados: tendiendo al mismo resultado el aumento en la riqueza pública, y en la población de España, que se observa. Tenemos á la vez, sobra de cereales y de aceites: mientras que nuestros vecinos, que conservan erial una gran parte de su territorio, y desconocen casi-por completo los prados artificiales, excepto en la Provincia de Entre Duero y Miño, carecen de las cantidades necesarias de aquellos indispensables productos agrícolas; como quiera que el pastoreo es entre ellos, comparativamente á la labranza, más importante que entre nosotros. Indicio es esto de un estado social más atrasado y más lejano que el de España, de aquella feliz combinación de la agricultura y de la ganadería estante, á que las Naciones civilizadas de Europa deben su riqueza; y que Sully recomendaba, cuando decia «*labourage et paturage sont les deux mamelles rie TEtat*».

Careciendo de *lanas finas* los portugueses, para dedicarlas á los tejidos de estas materias, introducían de 15.000 á 30.000 arrobas desde España en cada año; cantidad ver-

daderamente poco considerable, pero que puede decirse es toda cuanta sus establecimientos fabriles emplean, no despachándose en las aduanas de Lisboa y Oporto lana alguna, ó si acaso en tan insignificante porción que no merece tomarse en cuenta, mercantilmente apreciada (1). Esto no se halla en contradicción con su abundancia de ganado, que es de las clases comunes, cuya lana exportan en cantidad de 80.000 á 100.000 arrobas, por regla general, si bien en 1874 no llegó la exportación á 60.000 arrobas; por no emplearla en el país ni aun para colchones que son, en su mayoría, de paja ó de pelote (2).

España, por lo contrario, no sólo tiene lanas abundantes, para todos los usos domésticos, y para la fabricación, sino que extrae de 240.000 á 480.000 arrobas al año, como sucedió en 1871; y sólo introduce del extranjero pequeñísimas cantidades de las clases finas sajonas, conocidas con el nombre de *primas electorales*, para emplearlas en la fabricación de las telas llamadas *lanas dulces*, y alguna otra que requiere esta especialidad, en cuanto á la primera materia.

Para complemento de noticias en este punto, puede examinarse el siguiente estado comparativo del número de cabezas de ganado, existentes en España y en Portugal.

ESPECIES DE GANADO.	KN B8PANA: EN PORTUGAL.		
		1858.	1860.
Moreno ú de cerda. .	Cabezas,	1.380.861	800.000
	id.	268.248	80.000
	id.	415.968	45.000
	id.	491.690	140.000
	id.	13.794.959	3.000.000
	id.	2.733.966	1.200.000
	id.	1.018.383	1.100.000
	id.	20.104.085	6.365.000

(1) Ha aumentado en España hasta 100.000 arrobas la exportación de esta clase de lana.
(2) Aldama, *Obra citada*, pág. 106.

Los anteriores datos eran, hasta el recuento de 1865, los más recientes publicados acerca de la ganadería española, y los que sirvieron de base para la contribución territorial. Aun cuando en ellos no se hallan comprendidas las cabezas de ganado cuyos especuladores y tratantes adeudan la contribución industrial y de comercio, creemos que hay ocultación en el verdadero número de cabezas, atendiendo á las que existían según el Censo de 1797, y que estaba calificado también de inferior á la realidad.

Según él habia. . .	139.717	cabezas	de ganado	caballar.
	214.117	»	del	mular.
	236.178	>>	del	asnal.
	1.015.073	»	del	vacuno.
	11.764.796	»	del	lanar.
	2.521.702	»	del	cabrío.
	1.266.918	»	del	moreno ó de cerda.
En total.. . .	17.208.501			

Según el Censo de la ganadería de 1865, existian las siguientes cabezas de ganado en España:

2.904.598 del vacuno.
22.074.967 del lanar.
4.264.817 del de cerda.

La ganadería de algunas clases ha aumentado también en Portugal, durante los últimos años; puesto que las noticias estadísticas oficiales, facilitadas al señor baron de Minutoli, arrojaban los siguientes resultados, en cuanto á los años de 1851 y 1852: y bajo el Ministerio del Sr. Cardoso Avelino, que estuvo al frente de los Trabajos públicos, Comercio é Industria, se hizo el Censo general de 1870.

BSPKCIES DB SANADO.	En 1851.	En 1852.	En 1870.
Cabezas,	618.289	(W.218	520.474
id.	69.919	71.648	79.716
id.	40.545	40.403	50.690
id.	126.623	132.206	137.950
id.	2.787.827	2.575.770	2.706.777
id.	1.146.213	1.148.183	936.869
id.	993.266	931.480	776.868
id.	5.782.712	5.508.908	5.209.314

Personas tan competentes como el Sr. Moraes Soares y el Sr. Sylvestre Bernardo Lima, uno de los zootécnicos más distinguidos de Portugal, calculan un déficit de 20 por 100, en el Censo de 1870.

La *sal marina* constituye el primer elemento de la riqueza mineral portuguesa, por la abundancia y el valor de sus productos. En 5.000.000 fanegas está calculada la cantidad total que se explota en un año.

En España la producción anual varía mucho. En las salinas pertenecientes al Estado fluctúa entre 4.500.000 y 5.600.000 quintales; de los cuales se consumen en el país 2.500.000, por todos conceptos, que equivalen á 16 libras por habitante. La exportación total, inclusa la que hacian los dueños de salinas particulares, especialmente en San Fernando, llegaba á 4.400.000 fanegas, por término medio anual: y pudiera ser todavía mayor, atendida la inmensa riqueza de dicho mineral; que si en Portugal se extrae en cantidades más considerables, relativamente á España, aun cuando no en absoluto, consiste en que el comercio de la sal está allí, desde mucho tiempo há, regularizado. No es posible cambiar de pronto, entre nosotros, las condiciones de él (1).

(1) En 1874 se exportaron He Portugal 2.300.000 fanegas de sal, — *cloruro de sodio*;—y principalmente para la Gran Bretaña, Dinamarca y Brasil.

— til —

La ley de 16 de Julio de 1869 declaró completamente libres desde 1.º de Enero de 1870, la fabricación y la venta de la sal; desapareciendo el estanco y el monopolio consiguientes, que el Estado venia ejerciendo. La sal,—*cloruro de sodio*,—extranjera, fué declarada artículo de permitido comercio, con un derecho de 3 pesetas, 25 cents, por 100 kilogramos; que para las Naciones convenidas está reducido á 66 céntimos de peseta.

La exportación de sal, en el trienio de 1871 á 1873, fué de 4.675.000 quintales por término medio; siendo de esperar que acrezca de dia en dia.

La producción española no es sólo de la sal marina, sino también de las magníficas é inagotables minas de *sal gema*; siendo las principales las de Cardona (Barcelona), Remolinos (Zaragoza), y sobre todas las de Minglanilla (Cuenca), que no reconocen otras superiores que las tan celebradas de Wieliczka, cerca de Cracovia (1).

La opinion de las personas ilustradas en Portugal, fundada en el sencillo raciocinio de que es ineficaz ó casi nula la fiscalización en la frontera, es la de que, suprimiéndose las aduanas, no se modificarían las condiciones de su agricultura; y la de que, por consecuencia, la union comercial podria serle hasta beneficosa.

Pero, para obtener tan favorables resultados, que la generalidad del pueblo no comprende fácilmente, seria preciso, por medio de negociaciones con los Gobiernos de otros países, procurar un consumo más extenso y seguro que el actual á los productos naturales de ambos pueblos peninsulares, que económicamente constituirían entonces uno sólo.

Esto proporcionada, también, ocasión para que los agricultores de cada distrito se dedicasen preferentemente á estudiar los métodos á propósito de mejorar aquellos frutos que fuesen más apropiados á su localidad respectiva;

(1) *Richard Ford, Handbook for travellers in Spain*, 1847, página 514.

dejando á otros, como resultado de una bien entendida division del trabajo, el cuidado de emplearse en los demás objetos, para cuyo cultivo contasen con mayores elementos de bondad y de baratura, que son los que traen consigo una venta favorable, y, por resultado natural, el estímulo á la producción.

Las legislaciones arancelarias española y portuguesa, aun cuando diversas en la forma, convenían en el fondo sobre el comercio de los cereales. Ambas prohibían la importación de los extranjeros, en épocas normales.

En España, cuya producción se ignora, así en cereales como en la generalidad de los frutos de la agricultura, sólo se levantaba la prohibición de aquellos, cuando el precio de la fanega de trigo llegase á 70 reales, y el del quintal de harina á 110; y se hubiesen sostenido estos precios, por tres semanas consecutivas, en los principales mercados litorales. Esta legislación se derogó por el Arancel de 1869, que admitió los trigos extranjeros con un derecho de 4 pesetas 32 cents, por cada 100 kilogramos; y los demás cereales adeudando 3 pesetas 20 cents, en igual peso. -

En Portugal (1), cuando la cosecha no era bastante para el consumo de sus habitantes, el Gobierno estaba autorizado para permitir la entrada de los cereales extranjeros, en las cantidades, especies y calidades que estimase suficientes para remediar la falta, sólo por los puertos de Lisboa, Oporto y Faro, ó por los puntos de la frontera que determinara en cada caso particular.

Nuestra convicción íntima en esta parte, conforme con

(1) En sesión de 21 de Agosto de 1861 aprobó la Cámara de Diputados un proyecto de ley, autorizando al Gobierno para permitir la entrada de los cereales y harinas del extranjero, hasta fin de Abril de 1862; pero sin que esta legislación fuese permanente como debiera.

En la actualidad adeudan en las aduanas de los puertos mojados los 100 kilogramos de trigo 3 pesetas 40 céntimos; de maíz y centeno, 2 y 85; y de cebada y avena, 2 con 30 cents: pero si la introducción se hace por las aduanas de la frontera, todos los cereales adeudan 1 peseta con 15 cents, por 100 kilogramos.

la de los grandes propietarios de tierras dedicadas al cultivo de cereales en Castilla y en Extremadura, es que no habría inconveniente en establecer el libre cambio de dicho artículo entre España y Portugal; y que, por lo contrario, la union aduanera y la facilidad en las transacciones aumentarían la salida de los granos de Castilla.

Otro tanto puede decirse de los demás artículos que constituyen la producción agrícola española: y la entrada del ganado lanar y del vacuno, que se nota ahora, podría redundar en beneficio de ella, siempre que sea difícil la adquisición de ganados del país; y contribuir al más bajo precio del buey y de la oveja, que son los agentes principales de la agricultura.

La conclusion de la carretera á Vigo, que atraviesa muchos de los distritos más abundantes en cereales, proporcionará facilidad á los de Salamanca y de Zamora, para una exportación considerable. Aun cuando en algunos casos quedasen perjudicados temporalmente los consumidores del país, viéndose precisados á pagar á precios más elevados las especies que necesitaren, no hay que olvidar que el interés general es preferible al de algunos individuos, en circunstancias determinadas y accidentales. Pero, como es una regla constante en economía política, la de que los valores buscan siempre su equilibrio, el producto de los demás objetos distintos de los cereales compensaría, con la subida de los precios que tuvieran, el mayor coste de la materia alimenticia; y obligaría, también, á que se cultivasen mayores extensiones de terrenos, y á que se mejoraran las condiciones del cultivo, para poner los frutos de la agricultura al alcance de mayor número de consumidores.

CAPITULO VII

DE LA UNION ADUANERA PENINSULAR, BAJO EL PUNTO DE VISTA DE LA PRODUCCIÓN FABRIL. = DIFERENCIAS ENTRE LOS ARANCELES DE ESPAÑA Y DR PORTUGAL EN ESTA PARTE. = HIERROS.

La protección, sensatamente dispensada á la producción fabril de un país, no ha sido rechazada jamás por ninguno de los pueblos civilizados, aun cuando hayan podido disentir sobre la mayor ó menor latitud que hubiera de dársele; ni hay motivo fundado para calificarla en absoluto de error económico, de ineficaz en todas las ocasiones, y para todos los países.

Pero, cuando concurre también la circunstancia de que, al amparo de una legislación más ó menos inteligente, han llegado á establecerse con profundas raíces, y comprometiéndose en ello intereses de cuantía, fabricaciones que cuentan con elementos de verdadera prosperidad y de gran desarrollo, la autoridad suprema no puede abandonarlas exclusivamente á los esfuerzos de los individuos que las dirigen. Tiene aquella la obligación moral de no desamparar á los industriales en la empresa laboriosa que acometieran; y de fomentarla producción en cuanto tenga de útil, si aparece su porvenir próspero y seguro. Para ello no deben emplearse solamente recursos materiales: no basta abaratar los capitales, por medio de la disminución del interés del dinero; establecer un buen sistema de Hacienda; facilitar las comunicaciones; y hacer que los jornales sean baratos, porque lo sean también los artículos indispensables

á la vida. Todos estos medios son excelentes; pero no los únicos, que podrían adoptarse.

Es preciso, además, propagar la educación y las enseñanzas profesionales y artísticas, dictar leyes acertadas en que dominen las buenas doctrinas económicas; y dirigir el espíritu público en el sentido de no considerar las disposiciones gubernativas como el recurso exclusivo para que prospere la industria en general, así agrícola, como fabril, sino como un expediente más ó menos transitorio.

Es innegable que la competencia, resultado de la emulación, desaparece; y que el monopolio de hecho, ya que no legal, se sanciona, cuando la mal entendida protección industrial se limita á señalar en los aranceles prohibiciones expresas, y aun tácitas, como son las cuotas muy crecidas de derechos, que impiden á los productos de fabricación extranjera concurrir en el mercado al par de los nacionales.

En los consumos, como en su principal fundamento, debe buscarse para la industria la protección verdadera; la cual será tanto más eficaz, cuanto más amplio y dilatado sea el territorio á que se lleven las producciones para la venta. Pero, como esta no podría verificarse sino á medida que se mejorasen las calidades de los artefactos en igualdad de precios, la consecuencia precisa de la apertura de nuevos mercados seria incitar, con alicientes positivos, al adelanto en la fabricación; y, por lo mismo, al fomento en general de la riqueza pública, en interés así de los productores, como de los consumidores.

Cualquier convenio comercial entre dos pueblos, por ventajoso que sea á la generalidad, obliga á hacer sacrificios individuales; pues, no siendo idénticos los intereses á que habrá de afectar, resultan necesariamente algunos perjudicados; y cuando se adoptan, como exclusivo sistema, reglas uniformes, tratando de conciliar los derechos de todos los asociados, en el caso de no haber entre ellos un antagonismo insuperable, se llega, en último término, á equilibrar más ó menos pronto, las condiciones respectivas de la producción.

Pero, ¿podrá negarse que la desigualdad en las fuerzas productoras es un grave inconveniente, para llevar á efecto, desde luego, las uniones aduaneras; inconveniente, que si no se acertase á vencerlo con prudencia, llegaria á excitar oposiciones apasionadas y violentas, promovidas por los intereses particulares á quienes se perjudique, y que merecen ser muy atendidos y considerados, como reconoce el distinguido escritor de la historia del establecimiento y de los resultados de Zollverein? (1).

La gran dificultad de armonizar las legislaciones arancelarias de España y de Portugal, en la parte relativa á la industria, dificultad que seria preciso vencer antes de exponerse á destruir los cuantiosos intereses creados á la sombra de las leyes, aparece cuando se comparan las diferencias que establecen en algunos artículos importantes de la fabricación. Tales son, entre otras, las siguientes:

El *algodón en rama*, procedente de puntos productores, que son los más beneficiados, satisface en España 15 reales 90 céntimos por quintal (2); y en Portugal sólo 0,58 céntimos de real, que es un derecho de los llamados puramente de *Balanza*,

El *algodón hilado* está prohibido hasta el número 60, y paga 4 reales 50 céntimos por término medio, la libra de los números superiores; en vez de 2 reales 30 céntimos, sin distinción de números (3).

El *carbon de piedra* adeuda 2,10 reales, por quintal; en vez de 1,37 reales, por quintal métrico de 218 libras (4).

Las *telas de algodón*, ó están recargadas con un derecho que no baja del 50 por 100 efectivo, y llega á ser prohibitivo en algunos casos, ó están prohibidas terminantemen-

(1) «Vassociation douanière allemande», par Richelot, pág. 15.

(2) En el día pagan los 100 kilogramos 6 reales en España; 1,36 céntimos en Portugal.

(3) Ahora satisface leí kilogramo de 5 á 10 reales, según las clases, sin distinción de números en España; y de 3 á 5 reales con 12 céntimos en Portugal.

(4) Diez reales por tonelada: y libre respectivamente.

te; en vez de satisfacer cuotas que corresponden al 25 por 100, ó al 28 cuando más (1).

Los *tejidos de seda*, con un derecho de 53 á 64 reales, por libra, en las clases de mayor consumo ; y en Portugal adeudan 57 reales (2).

Los de *cáñamo y lino*, de que se distinguen en una misma clase las telas por el número de hilos, varían desde 340 á 2.400 reales, por quintal; en vez del derecho único de 1.740 reales (3).

Los *partos, castores, y otras telas semejantes de lana* adeudan por el sistema molesto y expuesto á grandes abusos del vareaje; en vez de 17 reales, por libra. Derecho es este que nada tiene de módico en verdad (4).

La *maquinaria* al avalúo, para el 3 y 4 por 100; en vez de 2,30 reales, por quintal (5).

El *hierro en lingotes* paga 8,50 reales, por quintal ; en vez de 2,30 reales (6).

El *hierro forjado* varía desde 42 á 50 reales, par quintal; en vez de 3,45 reales, sin diferencia de clases (7).

El *vidrio labrado en toda clase de objetos* 29,70 reales, por arroba; en vez de 46 reales, que es un derecho excesivo (8).

La *loza de pedernal*, 31,80 reales, por arroba; en vez de 21,50 reales (9).

(1) En España es permitida la entrada, con derechos más crecidos.

(2) Son casi todos los derechos más bajos en España.

(3) ídem id.

(4) 32 reales es el derecho en España por kilogramo; y poco más de la mitad en Portugal.

(5) La imposición es muy leve en ambos Reinos.

(6) 10 reales por 100 kilogramos en España; y 5 por 100 *ad-calorem* en Portugal.

(7) Los 100 kilogramos adeudan de 36 á 52 reales ; y 5 por 100 respectivamente.

(8) En España 32 reales; y en Portugal 11 por 100 kilogramos.

(9) 180 y 170 reales por 100 kilogramos respectivamente.

El *papel para escribir*, 31 reales, por arroba ; en vez de 36 reales (1).

El *destinado para imprimir*, 12 reales por arroba, según una orden de 13 de Agosto de 1860, pues antes pagaba 22 reales; en vez de 14 (2).

Y *él papel para vestir habitaciones* varía desde 20 á 34 y 120 reales, por arroba, según las clases; en vez del módico derecho de 14 reales (3).

Resulta, pues, que la mayoría de los objetos adeudan en España derechos mucho más crecidos que en Portugal; y que esto sucede no solo con los artículos ya elaborados, como producto de una fabricación importante, y de que poseamos establecimientos considerables, sino hasta con las primeras materias.

Hay alguna exótica, como el algodón en rama, cuyos derechos se conservan por ser uno de los más productivos; como que rinde al Tesoro ocho millones de reales al año (4). Otras, como el hierro en lingotes y el carbon de piedra, además de dar un ingreso de dieziseis millones de reales, están conceptuados como agentes de producción, abundantes en España; por cuyas dos circunstancias la ley arancelaria les recarga con el máximo derecho protector (5). En los tejidos de algodón hay clases cuantiosas de telas lisas, blancas y estampadas, de pañuelos y muselinas, que se hallan prohibidas (6). En los de lana sería preciso arreglar al tipo del peso el actual del vareaje (7). Aquel sistema se intentó plantear cuando se presentaron á las Cortes Constituyentes, en Noviembre de 1855 y

(1) 120 reales por 100 kilogramos en España; y 228 en Portugal.

(2) 42 reales y 34 por 100 kilogramos respectivamente.

(3) 110 reales y hasta 200 por 100 kilogramos en España; y 114 en Portugal.

(4) Ahora, á pesar de la mayor importación, no llega á producir 2.000.000 reales.

(5) En 1872 y 1873 no llegaron á producir 4.000.000 reales.

(6) No hay ahora tejido alguno prohibido.

(7) Ya está hecho así.

en Marzo de 1856, dos proyectos de reforma arancelaria; y excitó graves y sentidas quejas de los industriales.

La falta de una estadística fabril, así en España como en Portugal, que determine el número de establecimientos industriales existentes y el valor de sus producciones, impide formar raciocinios ciertos y concretos, que se funden en hechos incontrovertibles, según sería indispensable, para la dilucidación completa de estos puntos. A falta de tales datos, hay que recurrir á la opinion de personas respetables; cuyos asertos, aun cuando merezcan entero crédito, no llevan el sello de la exactitud, necesario, para que dejen de ser impugnados.

Toda la producción fabril de Portugal está calculada, por un escritor que conoce bien aquel país (1), en 1.600 establecimientos, que dan ocupación á unos 20.000 operarios. Lo estacionario del importe de las contribuciones que pesan sobre dicho ramo de riqueza, prueba cuan lentos é insignificantes son, por desgracia, sus progresos. Y esto es natural, cuando la proporción entre el número de manufacturas y el de los obreros que en ellas trabajan prueba su pequeña escala, y la de los capitales que deben vivificarlas.

Vamos á ocuparnos, ahora, en el examen de algunos ramos principales de la industria, empezando por los *hierros*.

No es de pequeña importancia la diferencia en la legislación sobre este artículo, que existe entre España y Portugal, y en los resultados que ha producido. Poseyendo los españoles grandes criaderos de *hulla* y de *mineral de hierro*, no han renunciado á producir este metal, el más necesario de todos, y que es uno de los elementos de la fuerza de los Estados. Por algún tiempo saldrá caro el hierro español; pero, aumentándose el número de altos hornos para su fundición, y la explotación del carbon fósil, principalmente en Asturias, Andalucía y Cataluña, vere-

(1) «*The Price.—Essay on Portugal*» by Forrester; London, 1854, pág. 17.

mos cercano el día en que lo tengamos tan barato cuanto, para prosperar, exigen las infinitas industrias que lo emplean como primera materia.

Una gran nación no puede quedar en este punto á merced de las extrañas, y de las funestas alternativas en los precios, que las guerras ocasionarían. Tampoco en el desarrollo que van tomando los ferro-carriles dejaría de producir su falta, durante las épocas de la renovación de su material, una gran salida de valores que, desnivelando los cambios, acarrearía crisis monetarias de resultados funestos.

Como la producción minera en Portugal es insignificante, á pesar de tener ricos criaderos de hierro, por querer adquirir los consumidores este metal á bajo precio, no sería fácil vencer su resistencia acostumbrados á comprarlo barato, para que lo paguen á precios más elevados. Y con mayor motivo sucedería así cuando, á pesar de estar libre de los derechos propiamente llamados de aduanas, su venta debe ser difícil, atendidos los usos y el estado general del país, de que da evidente prueba su consumo todavía reducido.

Porque es un error lo que sostiene un publicista portugués (1); de que su país consume ocho libras de hierro por habitante: mientras que á España le corresponden solo seis, producidas por sus minas y casi nada de fuera, pues los derechos prohibitivos no consienten que el hierro entre por las aduanas. Aquel dato es en el día mucho más equivocado aún. En el año de 1855, á que debió referirse, atendida la época en que escribía, se introdujeron en España cantidades de hierro correspondientes á dos libras por habitante; y en los años posteriores ha ido aumentándose tan considerablemente este comercio, que en 1858 ya le correspondieron ocho libras, si bien quedaron reducidas á seis en 1859.

Es preciso tener también en cuenta que cada año son mayores las cantidades que produce la industria del país; y que crecerán todavía más, de resultados de los nuevos

(1) Da Costa: *Memoria citada*, pág. 321

altos hornos que se están encendiendo, especialmente en Asturias y en Andalucía. No puede caber duda alguna en que, merced á la mayor riqueza y adelantos sociales de España, los fuertes derechos sobre el hierro, aumentando su precio, no han impedido que sus habitantes lo empleen, y sigan empleándolo en mayor proporción que nuestros vecinos; ni tampoco que posean ya un mercado nacional, donde proveerse de muchas de las clases que necesitan.

Existe, por lo tanto, en esta diferencia de situación un obstáculo para que se equiparen los aranceles de los dos países, base de toda union aduanera. Nuestros intereses fabriles y políticos exigirían la conservación del espíritu que ha hecho fijar los derechos actuales sobre los hierros; aún cuando no fuesen sus cuotas las mismas, que consideramos poco módicas ciertamente en lo general.

Dejamos para el capítulo siguiente la cuestión relativa á la industria algodonera.

CAPÍTULO VIII.

DE LA UNION ADUANERA PENINSULAR, BAJO EL PUNTO DE
VISTA DE LA PRODUCCIÓN FABRIL. =INDUSTRIA ALGODO-
NERA. = CARBON DE PIEDRA.

Para tratar, con todo el acierto apetecible, esta ardua cuestión, era preciso, tal vez más que para cualquiera otra industria, poseer datos estadísticos oficiales y exactos, sobre su importancia en las dos Naciones peninsulares.

Los partidarios celosos de Portugal quieren sostener que la fabricación del hilado de algodón está allí muy adelantada : lo cual parece confirmarse, en alguna manera, con la entrada, cada vez menor, de los hilos extranjeros; al paso que no sucede lo mismo con la primera materia en rama. Según ellos, han llegado á elaborarse las tres cuartas partes de lo que el consumo exige. Si bien se han hecho, asimismo, adelantos considerables en las telas crudas, blancas y estampadas, y en los tejidos de punto, no se ha logrado todavía que sus productos dejen de ser inferiores á los de España. En ella las fábricas, sobre ser más antiguas, siguen procedimientos más perfeccionados, y trabajan en mucha mayor escala, que es uno de los requisitos indispensables para obtener la baratura en los artefactos; y cuya falta ha sido causa de que la industria española hubiese prosperado muy poco, en tiempos aún no lejanos.

El único establecimiento importante de dicha clase en

Portugal es, según asegura persona muy competente (1), «la fábrica de hilados y tejidos lisbonense,» de creación moderna, pero de pequeñas dimensiones, comparada con las principales de España; y que, ni por la perfección de sus métodos, ni por la aptitud de sus operarios, iguala á las de Cataluña, Málaga, etc.

La corta entidad de la industria algodonera de Portugal aparece de los siguientes datos, demostrativos del número de libras de algodón en rama introducidas por las aduanas de Lisboa y Oporto, en los años que se expresan ; con sus valores y los derechos satisfechos.

	LISBOA		
AÑOS ECONÓMICOS.	NUMERO DE LIBRAS.	VALORES: B.S. V*.	DERECHOS : RS. TN.
1856 — 1857	1.236.463	3.716.925	6.748
1857 — 1858	984.834	2.954.718	5.320
1859 — 1860	1.827.605	4.846.800	9.530
1860 — 1861	804.700	5.439.000	9 844
	OPORTO		
1858 — 1859	2.146.723	6.005.800	10.733
1859 — 1860	1.857.294	6.303.500	9.448

La importación total en 1874 fué de 3.576.313 libras.

Comparativamente á España es mucho mayor la entrada del algodón hilado. Llegaba en 1860 á 500.000 libras anuales, por término medio, en Portugal: pero en 1874 fué de doble cantidad.

En el año de 1848 la importación total del algodón en rama fué de 1.070.000 libras; y la del hilado subió hasta 1.385.000 libras: de manera que, aún cuando ha

(1) C. J. Caldeira: *uFracmento de um viagem á Barcelona*».

aumentado un triple la entrada de aquella primera materia, ha disminuido más bien la de los hilados.

Á la vista de estos datos no puede calificarse sino de muy poco considerable la industria algodonera de Portugal; y la circunstancia de introducirse algunas pequeñísimas cantidades de las clases comunes de telas portuguesas, para el consumo de las Provincias limítrofes españolas, depende de hallarse estas distantes de los puntos de la fabricación nacional, y de venderse dichos tejidos á precios cómodos, arregladamente á sus calidades.

No puede admitirse en absoluto, como argumento valioso, la consideración de que, verificándose ahora un gran contrabando de tejidos en España, principalmente por la línea de los Pirineos, no podrían empeorar las condiciones de su industria, aún cuando fuese un hecho la union aduanera.

Ante todo, era preciso saber cuál seria el impuesto sobre las mercancías extranjeras que se fijase para este caso; y sí, como algunos pretenden, se establecería el Arancel portugués. Esta opinion no debe refutarse seriamente; pues, siendo, como son, muy desemejantes las condiciones de la parte industrial en los dos pueblos peninsulares, habría que rechazar, por de pronto, cualquiera propuesta que no tuviese por objeto asegurar la existencia de la actual producción fabril española, y aún tratar de fomentarla, con medidas prudentes y previsoras.

Además: la circunstancia de existir ahora contrabando de tejidos de algodón en mayor ó menor escala, ¿dejará de ser efecto de un estado de cosas puramente accidental, y modificable cuando se desee, como que es consiguiente á la reunion de causas múltiples, que pueden desaparecer con facilidad? A ello contribuiría eficazmente el Gobierno, si se decidiese á reformar los derechos señalados en el Arancel á las primeras materias, y á los objetos elaborados que la industria necesita.

Pero, ¿se halla estudiado el asunto de manera que sea dable plantear, desde luego, mejoras eficaces en las actuales condiciones de la fabricación; **que, sin introducir en ella un hondo trastorno, cual lo seria una liga aduanera**

con un Arancel muy desemejante al actual, la libertase de las trabas que encadenan su saludable desarrollo? Lo ignoramos; pero sí creemos que faltan datos estadísticos bastantes, para resolver de plano este punto.

Convendría, ante todo, darle mayor importancia: y dedicarse á investigar cuál será el medio más adecuado de eximir á los industriales de temores incesantes, sobre la suerte que les deparen las alteraciones en las tarifas con que continuamente se les amenaza. Se evitaría, al propio tiempo, que se estacionen en el camino de progresivos adelantos, bajo el amparo de una legislación que, con justicia, exige ser reformada, y que la generalidad pide que lo sea, pues comprende que hay otra mejor á que aspirar; pero que pocos ó más bien nadie trata de precisar cómo ha de hacerse, exponiendo los motivos de su opinion (1).

¿No se halla íntimamente ligada con esta cuestión la relativa á la franquicia de los cereales; ya que, bonificados los precios de las sustancias alimenticias, seria fácil la rebaja en el precio nominal de los salarios? La ley de aduanas de 1841 habia ligado estrechamente las reformas en las legislaciones sobre manufacturas de algodón y sobre cereales; y, aún cuando en 1849 se modificó la primera, quedó por entonces y continuó, sin alterar en nada, la segunda hasta 1869, según queda dicho antes.

Por último, al tratar del estado en que se halla la fabricación de los tejidos, y de los medios más acertados para legalizar esta parte del comercio, ¿puede desconocerse que tiene también grande participación en ello la manera con que el resguardo practica el servicio, así por la índole de su organización militar y su falta de dependencia de los

(1) Las observaciones aducidas en esta parte de la MEMORIA escrita en 1861, han sufrido gran modiflcación, inherentemente á las alteraciones que la legislación arancelaria ha experimentado. El autor conserva, sin embargo, el texto conforme fué escrito; pues, en otro caso, habia que modificar profundamente el trabajo, asi en este como en otros muchos puntos, y aun deducir algunas consecuencias distintas.

funcionarios de las aduanas, como por el vasto territorio á que tiene que extender su acción represora, en lugar de limitarla á una estrecha zona, donde pudiera ejercer una vigilancia activa, eficaz y constante?

Indicaciones son estas que nos llevarían muy lejos, si hubiesen de explanarse; y que no entran de lleno en el objeto que abraza el asunto que motiva el presente trabajo. Basta tan sólo expresarlas, para comprender que son de todo punto independientes, ó más bien opuestas, á la idea de plantear desde luego, y sin muy detenido estudio, la unión aduanera como el remedio general y exclusivo, en el estado actual de la industria, y atendida la legislación que entre nosotros hay establecida en su favor.

Es, en verdad, muy considerable, la diferencia que existe entre los valores de los tejidos, de todas clases, que España importa y los de los que exporta en mucha menor cuantía; prueba evidente de que la fabricación nacional no elabora las cantidades necesarias, y de las clases que el consumo exige.

Pero no es la concurrencia de los productos portugueses lo que puede temerse; sino la que sea resultado de la introducción, que ahora tiene lugar en aquel Reino, de los artículos similares ingleses, y con especialidad de las calidades finas de tejidos de algodón, á cuya entrada no renunciará fácilmente Portugal, por los ingresos que proporciona á su Tesoro.

Para convencerse de que el desarrollo de la fabricación española ha sido mucho más considerable que el de la portuguesa, basta examinar las cantidades de algodón en rama y de los hilados en los números finos introducidas antes y después de la ley arancelaria de 1849, que rebajó los derechos que satisficieron hasta aquella reforma.

Es, también, una prueba del progreso fabril la circunstancia de que, con el aumento en la entrada de las primeras materias de la industria de tejidos, no han coincidido en estos últimos años, mayores importaciones, así legal, como ilegalmente verificadas, de telas extranjeras; al paso que el comercio se ha regularizado mucho, según se demuestra comparando las exportaciones que aparecen en

los documentos oficiales extranjeros, con los despachos verificados en las aduanas de nuestro país.

Y como, por otra parte, no puede negarse que el consumo es más extenso cada día, por lo que crece la población, por sus mayores goces, y por el bienestar de todas las clases, la explicación de esta falta de aumento en las importaciones de productos similares extranjeros se encuentra en el próspero estado de la fabricación nacional, que va logrando satisfacer en más amplia escala las necesidades de los consumidores.

El siguiente Estado demuestra el curso progresivo de las importaciones de las mencionadas primeras materias; siendo la del algodón en rama superior en diecisiete tantos, cuando menos, á la que ha llegado á hacer Portugal.

AÑOS.	IMPORTACIONES DE	
	ALGODÓN EN RAMA. Quintales.	ALGODÓN ñILADO. Libras.
(1) 1846	153.154	11.006
1848	»	23.418
1849	258.860	23.749
1850	342.254	90.236
1851	333.549	62.625
1852	351.430	56.711
1853	353.412	56.060
1854	368.659	60.756
1855	372.930	96.979
1856	599.005	90.101
1857	375.907	138.064
1858	465.352	157.218
1859	530.028	147.006
1860	520.220	191.308
1871	584.334	396.123
1872	764.930	534.584
1873	611.707	502.819
1874	593.413	425.093

(1) Aún cuando hemos procurado diligentemente hallar más

La industria algodonera no se halla en el día limitada, como sucedía anteriormente, á las Provincias catalanas, ó más bien á Barcelona y á una pequeña parte de Tarragona; pues existen establecimientos de gran consideración en Cádiz, Málaga, Sevilla, Vergara, Andoain y otros puntos. •Faltan, en lo general, datos sobre la cuantía de los productos que elaboran; excepto de los del antiguo Principado. De un documento publicarlo en Barcelona (1) con motivo de un alarde del estado de la industria catalana, resultan los que siguen, y que en él se califican de diminutos.

1.075.414 husos para el hilado y torcido.

31.768.264 libras de producción anual, que pueden elevarse

á 43.447.923 libras.

37.600 telares.

120.000.000 de varas de telas blancas, que podrían llegar á 152.000.000, con los mismos elementos.

37 máquinas *Perrotinas* de estampar, de 3, 4 y más colores; y 52 de cilindro, de 1 á 4 colores. Solo había 1 en 1830.

30 á 32 millones de varas de estampados, que pueden aumentarse hasta 50 millones, con la maquinaria existente.

127 máquinas de vapor, que empezaron á plantearse en 1835; y 80 saltos de agua: representando unas y otros una fuerza de 7.811 caballos.

Han desaparecido las antiguas máquinas de hilar, *simples* y *bergadanas*, y casi todas las *mullgennys*; habiendo sido reemplazadas por las *continuas* y *self actings*.

Pasan de 9.000 los telares mecánicos; de los que sólo había 231 en 1830.

Aumentados y perfeccionados los productos, han dismi-

minuciosos datos, relativos á los años que precedieron á la reforma de 1849, no nos ha sido dable encontrarlos.

(1) «*Reseña completa de la exposición industrial y artística de produelos de Cataluña, ennoiembre de 1860*», por D. Francisco J. Orellana; págs. 95 y siguientes.

nuido, además, sus precios, durante los últimos treinta años, en la siguiente proporción.

La libra de algodón hilado, número 30 (no pasa, por lo general, la fabricación española de este número ó si acaso del 34, pero en cantidades poco considerables ; á pesar de lo cual, estaban prohibidos los hilados extranjeros hasta el número 60, y los superiores pagaban el crecido derecho de 4,25 y 4,80 reales) desde 10,50 reales ha bajado de precio hasta 5,50 reales.

La vara de las telas blancas (de las que entran en libra 6 varas y 24 pulgadas) cuesta solo 1,27 reales y antes 2,93; y la misma, pero en telas ya pintadas, desde 5,60 reales ha disminuido de precio hasta 2,13 reales.

Todos estos datos demuestran que la industria algodonera va haciéndose ya muy respetable. Y, sin embargo, se comprende bien cuan grande es la distancia que la separa del estado que tiene en otras Naciones, al examinar la «Carta expresiva y aproximada de las cantidades de algodón en rama introducidas en Europa, durante el año de 1858», formada por Mr. Minard, Inspector general retirado de puentes y caminos de Francia, y dirigida en 6 de Junio del año corriente al Secretario perpetuo de la Sociedad de economía política de París. Resulta de ella (1), que de las 634.000 toneladas, que era la importación total en Europa, 396.000 correspondían al consumo de Inglaterra; 93.300 á Francia, incluyendo las cantidades transportadas á Alemania y á Suiza por los ferro-carriles franceses del Oeste y del Este; 35.000 á Rusia; 30.000 á las Ciudades Anseáticas; y sólo 18.000 á España. Esta cifra se hallaba algo rebajada, pues equivalía, al respecto de 22 quintales por cada tonelada métrica, á 396.000 quintales; cuando, según queda dicho, la importación en 1858 fué de 465.352 quintales, . que en 1860 se elevaron á 520.220.

En un opúsculo (2), escrito en 1849 y premiado por la

(1) «*Journal des Eeomistes*»; Juin de 1861, pág. 495.

(2) «*Memoria sobre la adopción del sistema del libre cambio*» por D. Juan Illas y Vidal, pág. 52.

Junta de fábricas de Cataluña, se valuaban en 800 millones de reales los capitales de la industria algodonera, en edificios, maquinaria y circulación, existente entonces; y su producción total en 460 millones de reales.

Cuando esta industria llegue al término de su desarrollo, que el gobierno debe contribuir á acelerar, utilizando los muchos medios de que dispone para ello, será asequible é indispensable rebajar más aún la legislación privilegiada establecida ahora en su favor; facilitándose así las transacciones mercantiles, y desapareciendo uno de los principales obstáculos para la union aduanera ibérica.

Lo que dejamos manifestado en el capítulo anterior y en el presente acerca de los hierros y de las manufacturas de algodón, que puede extenderse á otros muchos ramos de la industria, basta para dar una ligera idea de las inmensas dificultades que seria necesario vencer, antes de llegar á un arreglo en este punto.

Y como no puede caber duda en que es indispensable emprender una mejora en el sistema arancelario, arrojando las oposiciones de todo género que suscitaría, es preferible acometerla ahora, que la administración-superior posee los datos que produjo la información parlamentaria de 1856, y los que habrá adquirido posteriormente. De este modo se simplificaría el tránsito á la union aduanera peninsular, en la parte relativa á la producción fabril; de la que no debe desconfiarse que pueda tener efecto en lo por venir, vencidos los inconvenientes que ahora parecen insuperables (1).

Hay tal enlace en la industria, que lo que es primera materia para un objeto, necesita de otras primeras materias, á precios cómodos. La union aduanera, antes de poder formularse, requiere estudios detenidos é investigaciones, en las que se tardaría mucho, si se hicieran cual cor-

(1) Después de escrita esta MEMORIA tuvieron lugar varias modificaciones en la legislación y la reforma del arancel realizada en 1869.

responde. Sin ellas no hay base segura para formar juicio, acerca del estado verdadero de cada industria, del fruto que la fabricación ha obtenido con las medidas protectoras -que la legislación le ha dispensado abundantemente, y del que podría esperarse de las que se concediesen para en adelante. Toda reforma que se plantee sin estos conocimientos previos, será muy ocasionada á escitar dificultades graves, de parte de los intereses lastimados, cuando no hayan sido oídas sus observaciones, y el Gobierno carezca de datos para rebatir las quejas inmotivadas.

La union aduanera peninsular, bajo el punto de vista fabril, abraza cuantas cuestiones hay que resolver, al alterar los Aranceles de nuestro país. Averiguar la diferencia del costo entre la producción nacional y la extranjera similar, es un dato indispensable, pero que no puede ser la obra de un sólo individuo, tratándose de tantas y tan variadas producciones. Ó hay que negar la tutela prudente del Estado; ó convenir, con los estadistas más distinguidos, en que así el libre cambio como el sistema protector tienen sus ventajas y sus inconvenientes. Auxiliadas las fuerzas productivas para llegar al fin, que es el libre cambio, se llegará infaliblemente á plantearlo, si se emplean esa libertad y lucha en todos los objetos que pueden arrostrar la competencia en el mercado general; y se limita simultáneamente la protección á las industrias susceptibles de arraigarse y de dar frutos sin violencia, por no emplear medios que rechace toda legislación conciliadora y prudente.

Para abaratar y perfeccionar cualquiera producción, son indispensables, además de tranquilidad en el país y de fomento en la instrucción técnica, carbones y hierros buenos y á precios cómodos. Ambos artículos exigen, á su vez, ser favorecidos temporalmente; para eximirnos de tener que reclamarlos del extranjero, y para fomentar los grandes elementos de prosperidad con que cuentan en España.

Es una triste verdad que los depósitos de carbon se hallan situados generalmente en lo interior de España, sin grandes vías fluviales navegables, ni caminos á propósito

para acercarlos á los puntos principales de consumo; ó con una explotación poco desarrollada. Los criaderos abundantísimos de Asturias, de San Juan de las Abadesas (Cataluña), de Belmiz y Espiel (Córdoba), y de l trillas (Térrel), nos pondrán en el caso de poder prescindir del combustible extranjero. Más difícil, pero no imposible, es que nos suceda otro tanto con los *rails*.

Cierto es que en casi todos los países, la agricultura es la fuente más importante de la riqueza pública; y tampoco admita duda en que España no es más esencialmente agrícola que Francia, ni aun acaso que Inglaterra.

Sin hierros y sin carbones baratos nuestra industria no podrá competir con las extranjeras; y sin ella decaerá la agricultura: siguiéndose de aquí también la decadencia y la ruina del país, pues sin agricultura é industria deja de existir el comercio.

Abaratados y perfeccionados los productos de la industria española, llegará el caso de poder admitirse el libre cambio, en la mayor parte de las mercancías, y disfrutar de sus ventajas.

Entonces será una cuestión muy sencilla la de la union aduanera ibérica.

Hoy la creemos irrealizable, bajo el punto de vista de la producción fabril española, si ha de prevalecer el espíritu que anima al Arancel portugués en esta parte.

CAPÍTULO IX.

DE LA UNION ADUANERA PENÍNSULAR, BAJO EL PUNTO DE VISTA DEL COMERCIO LEGAL. = IMPORTACIÓN EN ESPAÑA. = PESCADOS, CUEROS Y MADERAS. — EXPORTACIÓN DE ESPAÑA. = PRODUCTOS AGRÍCOLAS. = AZÚCAR. — TEJIDOS. = DIFERENCIAS QUE PRESENTA LA ESTADÍSTICA OFICIAL, ENTRE EL COMERCIO DE ENTRADA Y EL DE SALIDA.

Antes de exponer las consideraciones que se nos ofrecen acerca de este punto, nos ha parecido oportuno estampar los tres Estados siguientes, que manifiestan: 1.º La cuantía del comercio *general* exterior de España, así en la importación como en la exportación *legales*; y del comercio *especial* hecho con Portugal en ambos conceptos: 2.º El importe de este último, distinguiendo el *maritime* del *terrestre*; y 3.º La clasificación del comercio marítimo legal entre las dos naciones peninsulares, según el *pabellón de los buques* en que se ha realizado. Todos estos datos se han extractado de documentos oficiales; pero se ha tenido cuidado de corregir algunos errores aritméticos de que adolecían los «*Cuadros generales del comercio exterior*» de España.

Estado demostrativo de la cuantía, en reales vellón, del COMERCIO GENERAL exterior legal de España, durante los años que se expresan, distinguiendo la parte relativa á la importación y á la exportación; y del COMERCIO ESPECIAL hecho en ambos conceptos con Portugal, con el tanto por ciento que le corresponde en el movimiento mercantil total.

AÑOS.	VALORES DE LA IMPORTACIÓN.		TANTO por 100 corres- pondiente a esta última nación.	VALORES DE LA EXPORTACIÓN.		TANTO por 100 corres- pondiente a esta última nación.
	General en España.	Especial de Portugal.		General de España.	Especial de Portugal.	
1849	602.483.958	2.134.640	0,35	431.982.614 *	8.451.451	1,16
1850	692.539.821	2 913.535	0,42		9.058.206	1,83
1851	101.311.465	1.523.666	1,06		13.182.126	2,63
1852	156 989 825	4.832.345	0,63		14.052.113	2,41
1853	131.431 910	6.399 994	0,81		21.689.438	2,59
1854	813.485.244	5.559 210	0,08		32.012.151	3,23
1855	1.023.161.323	4.269.231	0,38		31.990 319	3,00
1856	1.304.118.016	5.183.122	0,40		30.126.598	2,83
1851	1.555.315.013	9.923 646	0,64		26.514.221	2,21
1858	1.501.558.065	1.314.151	0,49		18912.110	1,95
1859	1.261.692.121	1.611.451	0,61		21563.013	2,10
Térmi			6,53	1.169.421.480	83.661.204	26,61
			0,59			2,42
1811	2.216.031.052	60.215.164	2,65			4,90
1812	2.106 026 360	302.265.510	1í,34			5,35
1813	2.128.465.184	19.120.452	3,60			1,63
			20,59			11,88
			6,66			5,96

Estado comparativo *del importe, en reales vellón, del COMERCIO LEGAL, CON DISTINCIÓN DEL MARÍTIMO Y DEL TEREESTRH entre España y Portugal, durante los años que se expresan.*

AÑOS.	IMPORTACIÓN DE PORTUGAL R ESPAÑA.			H P O m C I M DE ESPAÑA PARA POLiTüfi.U.			DIFERENCIAS PAR* ESPAÑA		DIFERBNCIA en los U años.
	Por mar.	Por tierra.	TOTAL.	Por mar.	Por tierra.	TOTAL.	En más.	Eumenos.	
1849	1.199.475	935.165	2.134.640	1.416.409	7.030.048	8.451.451	6.318.817		169.993.782
1850	2.112.996	740.539	2.913.535	1.581.043	7.477.163	9.058.206	6.144.671		
1851	6.902.049	6.1611	7523666	1.792.076	11.390.050	13.182.126	5.658.460		
1852	4.081.455	750 890	4.832.345	2.367.538	11.684.875	15.052.113	9.220.468		
1853	5.098.821	1.363.467	6.399.994	5.652.198	16037.240	21.689.438	15.2*9.144		
1854	3.937.730	1.621.540	5.559.210	15.182.269	16.290.482	32.072.-51	26.513.481		
1855	3.151.409	1.111.823	4.269.237	22 198.602	15 491.717	37.790319	33.848.032		
1856	3.099.121	2 184 001	5.183.722	13.039 601	17.086.997	30.126.598	24 942.876		
1857	8.351.212	1.572.434	9.923 646	5 198,199	20.715.428	26.514.227	16.590.581		
1 » »	4 977 018	2 337.079	7.314.157	5.884.411	13 027.633	18.912.110	11.597.953		
1859	5.202.022	2.469.929	7.611.451	7.681 724	13.881.289	21.563.013	13.891.562		
	ft				Término medio de les 11 años				15.453.980
1871	4.715.056	55.500.708	60.275.764	5.033208	18.631.396	83.661.104	23.391.440		
1812	1.261.628	295.003.912	302.265.510	6.260 920	103.224.332	109.485.212	»	192.780.328	
1813	6.410.900	72.709.552	79.120.452	8.120.852	111.495.056	179.615.908	»	100.495.456	

Clasificación del valor, en reales vellón, á que ha ascendido el COMERCIO LEGAL MARÍTIMO, entre España y Portugal, con espresion del PABELLÓN DE LOS BUQUES en que se ha verificado durante los años que se indican.

ANOS.	VALOR DE LA IMPORTACIÓN EN ESPAÑA			TOTAL importación ma- rítima.	VALOR DE LA EXPORTACIÓN Á PORTUGAL			TOTAL exportación ma- rítima.
	De buques esp.	De portugueses	De otras nac.		De buques esp.	De portugueses	De otras nac.	
1849	1.123.011	61.526	9.308	1.199.475	251.123	1.158.716	3.570	1.416.407
1850	1.707.816	457.050	8.100	2.172.966	350.178	1.126.885	103.680	1.581.013
1851	5.481.007	1.397.672	23.370	6.902.049	424.380	1.367.696	»	1.792.076
1852	2.283.509	1.385.267	112.619	4.081.455	504.616	1.80.572	12.620	2.367.838
1853	3.103.388	1.915.192	15.947	5.038.527	3.190.554	1.690.176	471.468	5.152.198
1854	2.518.336	1.212.691	146.703	3.937.730	12.339.203	3.224.488	218.578	15.782.269
1855	1.109.739	1.873.455	171.215	3.157.409	2.492.223	19.690.684	315.695	22.498.602
1856	1.298.072	1.560.028	841.621	3.099.721	1.215.146	9.837.516	1.956.939	13.039.601
1857	3.181.128	4.208.333	961.746	8.351.212	1.811.915	3.072.714	914.140	5.793.799
1858	1.719.313	3.192.787	01.978	4.977.078	1.224.225	3.593.452	1.061.800	5.884.477
1859	2.214.738	2.760.091	197.193	5.202.022	1.836.577	5.376.519	468.628	7.681.724
1871	623.892	8.693.632	457.532	4.775.056	362.472	3.891.876	775.860	5.033.203
1870	1.306.176	4.531.180	1.423.972	7.261.628	422.360	4.440.276	1.393.284	6.260.920
1873	1.059.160	4.439.856	4.1581	6.410.900	422.092	5.795.036	1.903.724	8.120.852

Es Portugal una Nación que, en sus transacciones mercantiles legales con España, presenta frecuentemente el resultado económico de que el valor de los objetos que nos compra, y de los cuales los principales son aceites, aguardientes, granos y lanas, exceda en gran cuantía al de los que importamos de aquel país.

Entre estos últimos debe citarse, ante todo, *el pescado*; del que consumimos cantidades muy crecidas, y que lo eran todavía más en los años que siguieron inmediatamente á la reforma arancelaria de 1849, que levantó, entre otras muchas prohibiciones, la que pesaba sobre esta mercancía á su introducción del extranjero. Modificáronse en sentido más liberal los derechos, por Reales órdenes de 28 de Junio de 1851, y de 27 de Mayo de 1852; pero la verdad es que se hallaba aún bastante recargado. De muy antiguo el pescado es una de las partidas del Arancel que ha producido mayor número de reclamaciones opuestas, de los fomentadores de salazones en Galicia y en Andalucía. Merece la atención privilegiada del Gobierno; por ser muchos las intereses á que afecta, así de fabricantes, como de la marinería y del comercio. Es preciso tener, también, muy en cuenta los ingresos del Tesoro por la renta de aduanas, y por la de la sal.

No se comprende fácilmente, en verdad, cómo habia ventajas en dedicarse al comercio legal de un artículo de la clase de éste, si se observaban las condiciones que la legislación imponía para practicarle. Cuando el pescado se conducía en buques españoles y traía sal, habia que satisfacer, además del derecho de arancel, el correspondiente, según precio de estanco, á la cantidad de sal empleada en su conservación, y que no se justificara haber sido comprada en los alfolíes nacionales; y cuando se importaba en buques extranjeros el derecho exigible era el que correspondía á toda la sal con que se conducía, también al respecto de 50 reales quintal. En Portugal, por otra parte, esta industria se halla gravada con un derecho de 6 por 100, sobre el valor de todo el pescado que se coja en el Continente y sus Islas, cobrado en efectivo antes de procederse á su

venta, y que produce 1.510.000 reales al año; y, además, con los impuestos propios para ser habilitado el buque de documentación, así por la aduana como por la Capitanía de puerto (1).

Pero la prueba inconcusa de la gran utilidad que había en traer el pescado para España, era la cantidad considerable que el comercio legal nos importaba de este artículo, que fluctuaba entre 20.000 y 40.000 quintales, aún prescindiendo de la todavía mayor en que intervenía el tráfico ilícito ó de contrabando. Si este tenía lugar, en gran parte á la sombra de aquél, no era necesario buscar el remedio modificando la legislación, así aduanera como sobre la renta de la sal; sino tratar de que los funcionarios públicos cumpliesen con su deber, en defensa de los ingresos del Tesoro y de los intereses de la pesca nacional.

Cuando, deseosos de averiguar la parte histórica de este ramo de las transacciones mercantiles, acudimos á examinar los « *Mappas geraes do commercio de 1848,* » año inmediatamente anterior al en que se levantó en España la prohibición de introducir pescados extranjeros, vemos que durante él salieron de Portugal para España 104.370 quintales y 62 libras, con un valor de 3.296.500 reales vellón; que forzosamente tuvieron en su totalidad que constituir una parte cuantiosa del comercio ilícito entre ambos países.

En 1874 la importación de toda clase de pescados frescos, secos y salados de Portugal en España fué de 150.780 quintales.

Además de los pescados, tienen importancia mercantil en el día, y la han tenido mayor antes, entre los efectos que traemos legalmente de Portugal, los *cueros al pelo*. Más de 5.500 quintales se introdujeron en 1857: unos 3.300 en 1859; y 1.536 en 1874. Circunstancia es esta que debe llamar la atención, por muchos motivos.

El comercio de que se trata es yá de segunda mano, en

(1) En España no es aplicable el razonamiento, desde que se desestancó la sal.

un artículo de mucho peso y volumen, que al importarlo por la frontera venia recargado en su precio con el costo del transporte terrestre, al través de aquella nación; artículo, por otra parte, en que el contrabando es difícil, porque lo denuncia el olor que despide. Se hallaba, además en este caso, gravado considerablemente por los derechos del Arancel español, en dos conceptos: el primero, por venir de los depósitos, y no directamente de los países productores de América, en cuyo caso disfrutaba de bonificación; y el segundo, porque nuestra legislación consideraba hasta el año 1872 en la categoría de comercio practicado en pabellón extranjero, para la exacción del tipo de derechos más crecido, entre los señalados á las mercancías, según sus procedencias, al que tenia lugar por la via terrestre, que era por donde principal y casi exclusivamente venian dichos cueros á España.

La explicación de este hecho hay que atribuirle, prescindiendo de otras razones menos satisfactorias, á que los dueños de algunas fábricas de curtidos de Galicia, que son los que emplean la primera materia de Portugal, tenían tal vez mayor facilidad para proveerse de ella por este medio, que adquiriéndola en los puertos nacionales, á donde llega directamente de las Repúblicas del Rio de la Plata, ó de los depósitos franceses; de los que se traen cantidades muy considerables de cueros.

-

Los demás artículos que constituyen el comercio de importación legal son de cortísima entidad, y no merecen que se haga mención especial de ellos; exceptuando solamente las *maderas* en forma de tablas, tablones y vigas, con destino á la construcción de edificios, y cuyo valor anual es, en algunos años, hasta de 4.000.000 reales, que en gran parte se introducen para la Provincia de Huelva.

Las mercancías que España exporta por las aduanas para Portugal son, en su casi totalidad, productos de la agricultura y de la ganadería; tales como granos y semillas alimenticias de todas clases, harina, aceite, vino común, aguardiente, ganados y lanas. De este comercio, y de las

circunstancias que en él concurren, se ha hablado detenidamente, al tratar de la influencia que la union aduanera pudiera ejercer en la agricultura nacional.

También merecen especial mención el azúcar y los tejidos.

El *azúcar* constituye, además, un ramo importante del comercio fraudulento. Sólo aparece de los «*Cuadros oficiales del comercio exterior*» una salida de España que se elevó hasta 20.000 arrobas en 1871 ; pero es mucho mayor en realidad. Esto ha obligado al Gobierno portugués á redoblar la represión, aumentando considerablemente la fuerza destinada á impedir semejante tráfico por las fronteras del Norte y del Algarve. Sin embargo : habrá de tropezar con graves dificultades, por la crecida ganancia que hay en burlar las leyes fiscales de Portugal; que imponen á la entrada del azúcar común, blanco ó amarillo sin retinar, por término medio, el enorme derecho de 88 reales por quintal, y constituye allí muy cerca de la quinta parte del producto general de las aduanas.

Los *tejidos* que resultan exportados, según los datos oficiales, son de levísima cuantía; excepto los de lana, procedentes en su mayoría de las fábricas de paños de Béjar, y de las de mantas y gergas de Peñaranda y Lumbrerales (Provincia de Salamanca): y, sin embargo, no suele exceder de 1.000.000 reales de valor, al año.

Mayor cantidad representaría este comercio y el de *tejidos de seda*, si se tomasen en cuenta las exportaciones verificadas sin conocimiento de las aduanas españolas, y que constituyen una parte del comercio fraudulento hecho en Portugal por la frontera : como también si se agregaran las partidas que llevan los viajeros en sus continuadas expediciones, de que no toman nota alguna los funcionarios públicos, al redactar los datos estadísticos; y cuyas partidas, aún cuando sean de corta entidad, aisladamente consideradas, formarían reunidas una suma digna de apreciarse.

No debe tenerse gran confianza en la exactitud de las

noticias oficiales, sobre el comercio legal de exportación. La acción fiscal no es en ella tan activa como cuando hay que asegurar el cobro de los derechos del Arancel; y, además, los interesados tratan de evitar los retrasos y molestias consiguientes á buscar las aduanas, si se hallan situadas lejos de los pueblos dedicados á su tráfico. Por lo mismo, aún sin existir la circunstancia del interés en ocultar la verdad para eximirse de satisfacer el impuesto, como sucede en la entrada de las mercancías, no se logra saber cuál es, en realidad, la salida, según parece que debería ser. Esto acontece, principalmente, en la exportación de cereales; sin que baste á estorbarlo el esmerado celo que el resguardo pone en no permitir el tráfico de los objetos que carezcan de los documentos y requisitos que lo autoricen, y que son indispensables para redactar las noticias estadísticas.

Por todas estas razones, aún cuando no hubiese otras, puede asegurarse, desde luego, que no se deduce, ni podrá deducirse nunca aproximadamente, de los datos oficiales, cuál sea la entidad de las transacciones mercantiles entre España y Portugal. Ninguna persona medianamente enterada en estos asuntos abrigará semejante seguridad, por poco detenimiento que dedique á estudiar la índole de una situación económica que ofrecería, como resultado, ser mucho mayor la cifra de las exportaciones que la de las importaciones desde aquel Reino.

El ánimo menos despreocupado, por las arraigadas convicciones que profese, habrá de convenir, á la vista de tales datos, en que el saldo anual entre las exportaciones y las importaciones, superior con mucho á los valores medios del comercio legal de entrada en España, no ha podido cubrirse en años anteriores sino por el contrabando; y que era todavía mayor, por la parte que correspondía á las mercancías que salían de España y no figuraban en los datos estadísticos oficiales.

Con la imposición de sólo un 25 por 100 de derechos sobre los valores que constituían esa diferencia, hubiera podido obtenerse indudablemente un mayor ingreso de **4.000.000** reales al año en la renta de **aduanas**, que

el Tesoro español ha perdido y de que se ha utilizado el comercio ilícito; no habiéndose, además, impedido que en el mercado general compitieran con los efectos nacionales, ó nacionalizados por el pago del impuesto, los de procedencia extranjera que lograron eludir la acción de la ley, por cuyo cumplimiento están obligados á velar los agentes administrativos.

Y esto prescindiendo de las demás ventatajas de toda clase, y en especial morales, que se obtienen de la regularidad y *legalización* del tráfico, en una frontera de 143 leguas.

Existe en ella una fuerza de Carabineros de 2.717 individuos, de los cuales deben descontarse los destinados al servicio marítimo en las Provincias que, además, tienen costas, como Pontevedra y Huelva; y cuyo presupuesto total, según más adelante detallaremos, ascendía en 1860 á la respetable cantidad de 10.768.146 reales (1).

Pero ni el cuidado más exquisito, ni los esfuerzos personales más laudables pueden evitar que en una línea tan dilatada y difícil de guarnecer, por los obstáculos naturales del país, se verifique un gran comercio fraudulento; y del que sólo dá una vaga idea la comparación de los datos que resultan en los documentos oficiales. Esta situación á que es preciso resignarse, cuando se dejan subsistentes las leyes que la motivan, constituye una competencia censurable hecha á la industria, á la producción en general y al tráfico nacionales; que el consumo ha exigido, á despecho de las reglas administrativas, y por efecto de las cuales el Erario público y el comercio legal han perdido, y los contrabandistas fueron los únicos gananciosos.

Una persona tan ilustrada y competente en estas materias, como el Sr. D. Carlos José Caldeira, que ha sido Director General del ramo de estadística en Portugal, hablando de los datos oficiales relativos á las cantidades de mercancías y á los valores que constituyen este comercio inter-

(1) Téngase en cuenta la época en que se escribió la *Memo-ria*; pues en la actualidad puede haber diferencias.

nacional (1), conviene con nuestra opinion, de que ninguna confianza pueden merecer tales documentos; y de que el movimiento mercantil era mucho mayor de lo que en ellos se expresa, pues una gran parte tenia lugar por medio del contrabando, á pesar de las aduanas y del aparato fiscal de ambos pueblos, tan gravoso para el Erario cuanto ineficaz en sus resultados.

Las importaciones de cereales y de aceites, restringidas en Portugal por las leyes de 31 de Marzo de 1827 y de 14 de Setiembre de 1837, así como por los Aranceles de aduanas, ¿fueron mayores, cuando en 1854 se permitió verificarlas legalmente, de lo que lo habían sido cuando existia una prohibición absoluta á la entrada? No.

Igual creencia abriga el distinguido escritor Sr. Da Costa (2) al probar, de un modo incontrovertible, el considerable contrabando de cereales, que se perpetró en 1852, á pesar de no ser de los años de gran carestía en Portugal: poniendo por ejemplo lo ocurrido en el Distrito de Castello Branco, que sólo produjo 70.680 fanegas de trigo; y, sin embargo, del pueblo de Abrantes salieron 113.775 fanegas, que evidentemente habían llegado allí de España.

La exportación de tejidos de algodón blancos y de colores, estampados, de fabricación inglesa y portuguesa, es, en concepto del Sr. Caldeira, capaz de saldar y aún exceder las diferencias que presenta la estadística oficial. Este punto es de bastante entidad; y merece ser dilucidado algo detenidamente, como lo haremos en Capítulo especial, al tratar de la importancia del tráfico fraudulento entre ambas Naciones.

Fáltanos, todavía, examinar antes la índole del comercio que se hace exclusivamente por la frontera y por el rio Duero.

(1) «*Revista Peninsular*», 1855, pág. 513.

(2) *Memoria citada*, pág. 314.

CAPITULO X.

EXAMEN DE LA LEGISLACIÓN Y DE LAS CIRCUNSTANCIAS
DEL COMERCIO TERRESTRE ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL.
= ADUANAS DE LA FRONTERA. = IMPUGNACIÓN DE LA IDEA
DE QUE PUEDAN SUPRIMIRSE, AÚN SIN EXISTIR LIGA
ENTRE LAS DE AMBOS PAÍSES.

El rendimiento de las veintisiete aduanas españolas si-
tuadas en la frontera de Portugal ofreció, durante siete
años, algo lejanos yá, los siguientes resultados.

PROVINCIAS.	AÑOS.						
	1854.	1855.	1856.	1851.	1858.	1859.	1860.
Orense	10.226	18.222	18.425	12 612	13.825	11.941	22.648
	31.520	21.210	21.194	34.329	26.624	40.198	21.965
	51.581	15.521	18.261	61.916	14.413	51.652	46.130
	68.102	49.111	18.241	86.198	139.141	254.199	133.661
	212.300	66.166	56.526	31.599	61.801	50.416	14.921
Huelva	85 211	111.262	114.543	113.550	119.512	152.211	139.692
	15.633	11.656	15.996	21.010	63.909	19.155	58.382
TOTALES.. . .	534.513	366.054	389.193	361.331	558.811	641.038	500 999

Véanse ahora los rendimientos de las veintinueve adua-
nas españolas fronterizas á Portugal, en lósanos económi-
cos de 1875-1876 y 1876-1877.

PROVINCIAS.	ANOS ECONÓMICOS	
	De 1815-16. Reales vellón.	De 1816-17. Reales vellón.
Badajoz. . .	835.731,16	893.814,96
Cáceres. . .	42.826,80	63.328,76
Huelva. . .	18.181,92	18.555,36
Orense.. . .	33.670,41	47.304,92
Pontevedra,	38.617,96	34.159,20
Salamanca.	75.527,20	110.709,32
Zamora. . .	44.888,28	87.827,44
	1.089.443,73	1.255.699,96

Los gastos de administración de la renta de aduanas, en la parte relativa al personal y al material de las fronterizas, prescindiendo de los del resguardo, fueron, según el presupuesto del año 1861, los que se expresan á continuación.

PROVINCIAS.	ADUANAS.	EMPLEADOS.	GASTOS EN REALES		VELLÓN.
			De personal.	De material	TOTAL.
Pontevedra	2	2	9.000	400	9.400
Orense.. . .	3	6	27.000	1.200	28.200
Zamora. . .	3	6	27.000	1.200	28.200
Salamanca.	6	14	64.000	2.600	66.600
Cáceres. . .	4	6	33.000	2.000	35.000
Badajoz. . .	6	14	66.500	2.800	69.300
Huelva.. . .	3	4	19.000	1.200	20.200
TOTALES. .	27	52	245.500	11.400	256.900

Los gastos de administración de la renta de aduanas, según los presupuestos del año económico de 1877-1878, fueron los que siguen :

PROVINCIAS.	ADUANAS.	EMPLEADOS.	GASTOS EN REALES VELLÓN.		
			Do personal.	De material	TOTAL.
Badajoz. . .	6	27	168.000	5.112	173.112
Cáceres. . .	5	10	52.000	1.782	53.782
Huelva. . .	3	4	23.000	792	23.792
Orense.. . .	3	8	44.000	1.260	45.260
Pontevedra	3	5	27.000	1.080	28.080
Salamanca.	6	17	96.500	2.430	98.930
Zamora. . .	3	6	40.000	1.260	41.260
TOTALES. .	29	77	450.500	13.716	464.216

Como aumento de gastos, conviene tener en cuenta los que causa el resguardo ; y, aún cuando deba separarse la parte dedicada en las provincias de Pontevedra y de Huelva á las costas, puede formarse idea de aquellos por el siguiente :

Estado demostrativo del costo del resguardo del Cuerpo de Carabineros en las provincias de España fronterizas á Portugal.

		I 8 6 0 .		IMPORTE DE GRATIFICACIONES.			
CLASES.	Individuos.	Iraportedesufli dos y gastos de escritorio,	Para caballo.	Para prendas mayores.	Para remonta y montura,	Para arma- mentó.	TOTAL costo.
Primeros jefes	ji	48.000	3.650				51.650
Segundos idem	5	96.000	9.125				105.125
Terceros idem	a	50.400	5.475				55.875
Capitanes	19	288.800	34.675				323.475
Tenientes	39	331.000	71.175				422.175
Subtenientes	45	351.000	£2.125				433.125
Sargentos primeros.	14	53.0*8		840		262	54.190
Id. segundos	66	238.392		3.960		1.236	243.588
Cabos primeros.. .	66	227.104		3.960		1.236	232.300
Id. segundos	152	432.432		7.920		2.472	442.824
Carabineros	1.826	5.346.528		109.560		34.183	5.490.271
Sargentos primeros	5	23.400	9.125	300	912	94	33.891
Id. segundos	• 20	86.640	36.500	1.440	650	374	128.604
Cabos primeros... .	25	104.100	45.625	1.800	562	468	156.555
Id. Segundos	25	99.900	45.625	1.800	562	468	152.355
Carabineros	425	1.550.400	775.625	30.600	77.562	7.956	2.442.143
TOTALBS.	2.117	9.317.184	1.118.725	162 240	91.248	48.749	10.768.146
		1819	1818				
	2.707	9 241.432	399.675	10.409	20.736	50.216	9.722.468.

Entre las personas que se han dedicado en Portugal, generalmente sin profundizar ni entrar en grandes detalles, cual conviene hacerlo, á discutir por medio de los periódicos, ó de otras publicaciones, sobre la conveniencia de establecer una liga de aduanas entre aquella Nación y España, descuellan, por la importancia de sus conocimientos y por la respetabilidad de su dictamen, el ya citado Sr. Caldeira (1); y el Sr. D. Julio Máximo d'Oliveira Pimentel (2), ilustrado profesor de la escuela politécnica, é individuo del Ayuntamiento de Lisboa, que ha tratado detenidamente la cuestión.

Estos distinguidos economistas opinan por la supresión de las aduanas terrestres, como primer paso para la union aduanera peninsular: creen que son actualmente innecesarias; y que, además de no servir para nada en cuanto á las noticias estadísticas que suministran, imponen á los Gobiernos respectivos, para sostenerlas, gastos superiores á los productos que rinden. En su sentir la solución más breve y mejor del asunto seria, tal vez, la union aduanera peninsular; que acabase pura y simplemente con las de la frontera.

La supresión, en concepto de dichos publicistas, no ejercería influencia alguna sensible en los diferentes ramos de la producción agrícola é industrial de los dos países: 1.º porque el contrabando representa y realiza, casi por completo, esa libertad de comercio que algunos parece temen tanto; y que existe de hecho entre Portugal y España, por la parte de sus fronteras, para la gran mayoría de las transacciones, y en los artículos más importantes, que por serlo así constituyen el comercio internacional: y 2.º porque las aduanas terrestres apenas sirven en el día para otra cosa que para promover la inmoralidad pública, con la infracción de las leyes tolerada y constante; como también para sostener un gran número de empleados, cuyo oficio casi se limita á entorpecer las relaciones económicas entre

(1) «*Revista Peninsular*», Lisboa, 1855.

(2) «*Revista contemporánea de Portugal e Brazil*», Lisboa, 1860.

España y Portugal, y á dificultar las transacciones más sencillas, con impuestos y exigencias impertinentes ó ridiculas.

Si se trata sólo de comparar el importe de los valores con el de los gastos que nuestras aduanas terrestres causan, aparece ser verdad que, aún prescindiendo del crecido costo del resguardo, no se llega á recaudar en cada una de ellas cantidades superiores al gasto que respectivamente ocasionan. Ha habido años en que, á pesar de que los productos excedieron bastante á los de los anteriores, según datos oficiales que hemos visto, de las veintisiete aduanas españolas situadas en la frontera, se hallaron en aquel caso las trece siguientes. Puente Barjas y Cadabós en la Provincia de Orense; Calabor y Fermoselle en la de Zamora; Aldeavila y Saucelle en la de Salamanca; Valencia de Alcántara, Valverde del Fresno y Zarza la Mayor en la de Cáceres; Alconchel y Villanueva del Fresno en la de Badajoz; y Rosal de Cristina y Valencia de Mombuey en la de Huelva.

Los asertos mencionados sobre la institución de las aduanas, á las que no debe considerarse exclusivamente bajo el aspecto fiscal, para proporcionar rendimientos al Tesoro público, y mucho menos en países como España, donde, por regla general, no se exigen derechos á la exportación de las mercancías, merecen ser examinados con alguna detención, por proceder de personas autorizadas y respetables. Facilita este trabajo la exposición de los razonamientos que emite sobre el particular, en su Obra doctrinal sobre la renta de aduanas, uno de los últimos Directores generales de dicha renta entre nosotros (1).

La habilitación de las aduanas es uno de los puntos cuya resolución debe ser detenidamente considerada.

La experiencia ha dado á conocer el poco lisongero resultado que la Hacienda pública ha obtenido, con el establecimiento de numerosos puntos habilitados para comerciar, dirigidos por funcionarios subalternos mezquinamen-

(1) «*Lecciones de legislación de aduanas de España*»; por el autor de esta *Memoria*, publicadas en 1851.

te dotados, y á una gran distancia de la acción vigilante de la autoridad superior de la Provincia.

Pero, si bien merece evitarse este escollo, hay que huir también de incurrir en otro no menos funesto; cual es el de no proporcionar al comercio de buena fé, sólo por temor al mal manejo administrativo de algunos empleados públicos, cuantas facilidades sean compatibles con el sosten de los intereses del Erario. Todo Gobierno debe promover la salida de los productos de la agricultura é industria de su país, y contribuir á que se verifique con las menos trabas posibles; cuidando, á la vez, de que se introduzcan sin graves recargos, entre los cuales se cuenta el de tener que rodear largas distancias, para ir á buscar las aduanas de despacho, las mercancías extranjeras que el consumo exija y que no proporcionen al mercado la producción natural é industrial indígenas.

Desechando principios y teorías generales, que exponen á graves errores, una administración prudente necesita ser en esta parte tan liberal cuanto sea dable, teniendo en cuenta las circunstancias peculiares á cada Nación; y procurar que las aduanas sigan el curso del comercio, con preferencia á que éste se vea obligado á buscar el medio de someterse á la acción fiscal, en perjuicio de sus legítimos intereses.

España, por sus dilatadas fronteras, y con grandes medios para que los contrabandistas puedan eludir la vigilancia y el celo más exquisitos de los funcionarios á quienes está cometida la represión del comercio fraudulento, exige un número de aduanas habilitadas, á las que pueda dirigirse el de buena fé qn sus transacciones, mucho mayor que el de las de otros pueblos, con distintas condiciones topográficas. No estando determinadas las fronteras que nos separan de Portugal, por sólo las divisorias naturales, como cursos de rios ó cordilleras de montañas, se ofrecen graves dificultades al establecimiento de una fiscalización normal, eficaz y económica.

En Portugal es todavía mayor que en España el número de aduanas situadas en la frontera; y mayor también el de sus empleados administrativos: pero muy inferior el de los

individuos del resguardo, que depende allí, como en Francia sucede también muy acertadamente, de los funcionarios de las aduanas (1).

Esto hace que el total gasto, si bien superior á los rendimientos que se obtienen anualmente en sus aduanas terrestres, no se aproxime, ni con mucho, habidas en cuenta las circunstancias que concurren para el servicio administrativo y represivo del fraude, en la línea de Portugal, á lo que cuesta en España. Á ello contribuye, en gran manera, la índole de la legislación arancelaria. También lo origina la necesidad de vigilar por los vaiores de las rentas de estanco, y aún los de la sal, artículo que hace largo tiempo está libre en el Reino vecino; mientras que en España proporcionaba cantidades muy crecidas al Tesoro público, por el monopolio que el Gobierno tenía en su venta, á muy elevados precios, y que eran un motivo poderoso para sostener el comercio clandestino y en pequeñas cantidades generalmente, que se observaba en Galicia más que en otras Provincias. Ahora obtiene recursos cuantiosos de la sal; si bien en otra forma.

Los productos de las aduanas terrestres en ambos países no difieren considerablemente; á pesar de ser mucho mayor la cuantía de los efectos que se remiten por esta vía, como regla general, que la de los que por ella se importan legalmente en España.

Para formarse idea completa de la parte administrativa de las aduanas portuguesas terrestres, de sus gastos y de sus rendimientos, bastará examinar la siguiente

(1) En Francia hay 23.468 individuos del Cuerpo de aduaneros, de los que el más caracterizado es Capitán. «*Budget de 1860*», página 328.

En España son 14.704 los individuos del Cuerpo de Carabineros, con Oficiales y Jefes, según el presupuesto de 1877-1878.

Nota del número de aduanas terrestres portuguesas, de sus funcionarios administrativos y del resguardo, de los gastos por personal y material, y de los rendimientos al Tesoro, durante un año, y en reales vellón.

DISTRITOS ADUANEROS.	ADUANAS	FUNCIONARIOS		GASTOS		TOTAL gastos.	RENDIMIENTOS MEDIOS. Según quinquenio.
		Adminis- trativos.	Del resguardo.	De sueldos.	De material.		
Valença (Entre Duero y Miño). .		12	46	105.660	3.984	109.644	254.802
Bragança (Tras-los-montes). .		18	60	160.420	12.710	173.160	267.792
Almeida (Tras-los-montes y Beira)		14	50	204.330.	28.141	232.471	77.989
Sabugal (Beira).		13	30	86.945	3.490	90.435	28.127
Castello Braneo (Beira y Alentejo)		9	31	124.340	4.340	128.680	28.605
Elbas (Alentejo).		14	20	90.600	5.957	96.557	70.277
Mértola (Alentejo y Algarve). . .		15	26	96.720	3.645	100.365	46.966
TOTALES	30	95	278	869.015	62.297	931.312	774.558

El Distrito de Valença ocupa la parte más septentrional de Portugal, en la Provincia de Entre Duero y Miño ; y llega desde la desembocadura de este rio en el mar á Melgazo, frente al límite de las Provincias españolas de Pontevedra y de Orense : comprende las aduanas de Valença, Villa Nova da Cerveira, Monção y Ponte da Barca que, hallándose á seis leguas de la frontera, ha sido trasladada á Lizoso, por Real Decreto de 6 de Mayo de 1862.

Sigue el de Bragança, rayano á las Provincias de Orense y de Zamora; y comprende las aduanas de Montalegre, Chaves, Bragança, Vinhaes y Miranda do Douro, sobre este rio y un poco al Norte de Fermoselle.

El Distrito de Almeida sigue al Sud, hasta el límite del Partido de Ciudad Rodrigo, en la Provincia de Salamanca con la de Cáceres, por la sierra de Gata: contiene las aduanas de Freixo de Espada á Cinta, Barca de Alba, Villar Torpin y Almeida.

El de Sabugal, que comprende las de Villamaior, Sabugal, Penamacor é Idanha a Nova; y sigue al frente de la Provincia de Cáceres hasta Alcántara.

El de Castello Branco contiene la aduana de este nombre ; y llega á traspasar el límite Norte de la Provincia de Badajoz, con las aduanas de Montalvao, Castello de Vide y Portalegre.

El de Elvas llega hasta frente de Olivenza ; y sus aduanas son Arronches, Campomaior, Elvas y Villaviçosa.

Y, por último, el de Mértola, con las de Mourao, Moura, Serpa, Mértola y Alcoutin, frente á San Lúcar de Guadiana, concluye la línea de las aduanas terrestres en la frontera de Portugal.

Esta clasificación, que era la que regia en 1860, cuando se escribió esta *Memoria* ha sufrido después algunas alteraciones.

Una de las razones principales que se alegan en favor de la supresión de las aduanas de la frontera, es que las de Portugal no están habilitadas para el adeudo directo de ninguna mercancía importante, de consumo general ; pues se halla monopolizado por las de Lisboa y de

Oporto, en la parte continental, el despacho de los tejidos extranjeros de lana, algodón, seda y lino, los artefactos de estas telas para hombre ó mujer, té, vinos y otras bebidas espirituosas ó fermentadas, vinagre, cereales, legumbres, aceite de oliva y de nabos, mercería y quincalla. Estos efectos constituyen la mayoría inmensa de las transacciones comerciales.

Semejante consideración no es, como fácilmente se comprende, un argumento admisible en contra de la institución de las aduanas terrestres, cuando se establecen con los requisitos necesarios para que no embaracen infructuosamente el tráfico; ni lo es tampoco en contra de las cuotas más ó menos excesivas: sólo será una censura justa de las Instrucciones reglamentarias, que impongan restricciones de la índole mencionada.

En España, aún cuando se la califica, fuera y hasta dentro de nuestro país, de atrasada en materias económicas, pero por fortuna no siempre con justicia, al observar lo que pasa en otras Naciones, no tenemos que criticar una legislación de esta clase. De las veintinueve aduanas que cuenta en la raya portuguesa, veintiuna se hallan habilitadas para el comercio general de entrada y de salida; excepto solo en cuanto á las mercancías de algodón, cuyo despacho está limitado á las principales de cada Provincia. Aquel número es muy suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico, en los objetos que se importan legalmente de Portugal.

Si, pues, la legislación arancelaria por una parte, y la falta lamentable de caminos en el vecino Reino, de que aquella no puede prescindir, impiden principalmente al comercio legal abastecer los numerosos, aunque pequeños mercados del territorio fronterizo, esto supondrá una de dos cosas: ó que se mira con indiferencia el que los habitantes de dichos distritos se vean ó no privados de consumir los objetos naturales é industriales españoles, y así de primera necesidad, como de lujo, que deseen adquirir; ó que se los condena, de hecho, á que tengan que proporcionárselos forzosamente por medio del contrabando.

Resulta, por lo tanto, que este puede disminuirse con

facilidad, sin introducir modificaciones radicales no bastante motivadas, en la organización de una parte esencial del sistema económico establecido, como regla general en todos los países, sobre el modo de practicar el comercio con sus limítrofes fronterizos.

De esta facilidad en bacer desaparecer gran parte de las trabas con que el comercio luchaba, nos da una prueba la disposición que autorizó la entrada por la aduana de Barca de Alba de los aguardientes enviados desde La Fregeneda, y que antes se hallaba prohibida. Lo demuestra asimismo la ley de 22 de Febrero de 1869, que autorizó el establecimiento de un depósito en la de Elvas, en el que las mercancías extranjeras pudieran colocarse sin pagar más derecho que uno leve de almacenaje, y destinarse luego bien al consumo de Portugal, ó bien á la exportación por Lisboa, con las precauciones consiguientes en estos casos.

No menos destituidas de fundamento, bajo el aspecto arancelario, para justificar una liga de aduanas en absoluto, deben considerarse las razones que se aducen sobre la imposibilidad de que la raya fronteriza sea vigilada por el número de guardas destinados á este servicio en Portugal; y sobre el mezquino sueldo que tienen asignado y con el que no les es dable sostenerse, evitando, sin poseer un gran sentimiento moral y una fuerza heroica de voluntad, las constantes tentaciones de los defraudadores.

Gomo se vé, estos razonamientos, prescindiendo del fondo de la cuestión, no son verdaderamente serios; puesto que, si existen las faltas que se deploran, pende solo de la voluntad del Gobierno hacer que desaparezcan. Si por la situación del Tesoro portugués no puede aumentarse el servicio de vigilancia y de represión, ni mejorarse el sueldo de los funcionarios dedicados á él, la cuestión es de presupuesto y no de Aranceles. Pero dígase así francamente; y no se aleguen fundamentos tan fútiles, para impugnar lo que tiene otros puntos de ataque más atendibles, y no peculiares al estado económico y administrativo de nuestros vecinos.

Para vigilar una extension de 798 kilómetros sólo se dedican en Portugal 701 hombres, entre Jefes y guardas;

de modo que cada uno tiene que atender á 1,13 kilómetros: al paso que en España se cuentan 3,4 individuos por kilómetro. El sueldo señalado allí á los guardas de infantería es de 1.500 reales anuales; y á los de caballería 3.000: mientras que, entre nosotros los primeros perciben 2.928 reales, y los segundos 5.473 incluso la gratificación para el caballo. Terminado el contrato del tabaco, el Gobierno de Portugal, al administrar el monopolio de este artículo, habrá aprovechado la ocasión que se le presentó de poder disponer del numeroso personal empleado por los contratistas, y de organizar un cuerpo fiscal disciplinado con severidad, bien retribuido por sus servicios y desligado de intereses y relaciones sociales, que se dedique con actividad y con celo á la persecución del contrabando.

Como la situación del Tesoro portugués no ha permitido hacer los gastos de entidad que hubiera causado una reforma en el servicio de represión y de vigilancia á favor de los ingresos públicos, no es de extrañar que personas de talento y entendidas en estos asuntos, al considerar el fatal estado del comercio terrestre, hayan llegado á opinar por la supresión total de las aduanas de la frontera. Fúndanse para ello en que la diferencia entre los gastos que causa la fiscalización superiores á los productos de las aduanas portuguesas, puede considerarse como un premio concedido para sostener y aún para fomentar el contrabando, cuyos perpetradores podrían reducir ala nulidad los actuales rendimientos. Añaden que se obtendrían con ello hasta ventajas; pues el Gobierno, convencido de la necesidad de sostener una represión rigurosa, se decidiría á suprimir tales establecimientos como inútiles, y á arruinar así el tráfico ilícito, que no tendría entonces en qué apoyarse.

Un argumento, no sólo económico, sino también político, es la consideración de que contraría la justicia y la equidad el existir Gobiernos que castiguen á los que intenten defraudar los intereses del Tesoro con la introducción clandestina de mercancías sujetas al impuesto; y que, sin embargo, no rechacen, antes bien autoricen, la cobranza

de los recursos proporcionados por la salida de su territorio de objetos que saben van á entrar ilegalmente en un país vecino y amigo.

Este razonamiento, suponiéndolo admisible, no podrá aplicarse á España, aunque sí á Portugal; cuyo Arancel señala á la salida de todas las mercancías un derecho de medio por ciento, si es que no tienen cuotas fijas como sucede al ganado. En el año de 1858 á 1859, cuando el impuesto era de uno por mil, ó sea la quinta parte de aquel, produjo 1.057.945 reales, además de 1.766.245 que satisfizo el vino exportado. En España la salida de todas las mercancías es libre : con la sola excepción de cinco artículos, que dieron un rendimiento, por este concepto, de 620.000 reales en 1859; de 1.785.992 en 1873; y de 2.802.416 en el quinquenio anterior á dicho año.

Dedúcese, pues, de todo lo expuesto que, ni aún cuando el objeto principal á que tiendan los Aranceles de un país sea allegar recursos para el Tesoro, deja de haber inconvenientes en suprimir las aduanas terrestres que, en vez de productos, originen gravámenes á las arcas públicas. Podría llegar el caso de causarle perjuicios mayores la libre entrada de los efectos que estuviesen tarifados con derechos más módicos en la Nación inmediata. Ejemplo de esto: los tejidos de algodón en España; y el azúcar en Portugal.

Pero, cuando no hayan de tenerse en cuenta sólo los intereses fiscales, que son muy respetables, pero no los únicos atendibles: cuando al interés del fisco se oponga un espíritu prudentemente protector de los ramos de industria que merezcan ser alentados con medidas eficaces por tiempo limitado, y no ridiculamente opresoras del tráfico y gravosas á los consumidores: cuando la legislación no favorezca, por lo mismo, el exclusivo aumento de los productos de las aduanas : cuando, en una palabra, el Gobierno que comprenda sus deberes quiera hacer justicia á los derechos de todos, conciliándolos en lo que tengan de conciliables, no es posible aceptar un sistema que, por muy beneficioso que parezca á una Nación, será perjudicial á otra, en distintas condiciones fabriles y con Aranceles también diferentes.

CAPÍTULO XI (1).

DEL COMERCIO ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL POR EL RIO
DUERO. = NECESIDAD DE MODIFICAR EL REGLAMENTO
ACTUAL.

El deseo de favorecer las condiciones de una parte de las Provincias de Castilla y de Leon, y principalmente de la de Salamanca, cuya agricultura no prosperaba por la falta de caminos que las pusieran en comunicación con las demás del Reino y con el extranjero, estimuló á aprovechar la ocasión de mejorarlas, utilizando el rio Duero, navegable desde el puerto de Vega de Terrón, en la confluencia del Agreda, límite entre España y Portugal, y á la distancia de dos leguas de la villa de La Fregeneda. La celebración de un Tratado de comercio, que arreglara los medios de dar salida á los frutos del país, y la facultad de importar los necesarios para su consumo y el de las Provincias limítrofes, facilitando los cambios, fué el resultado de este pensamiento.

Ajustóse entre los Gobiernos de España y de Portugal, en 31 Agosto de 1835; favoreciendo con él á ambas Nacio-

(1) El autor de esta *Memoria* cree un deber de justicia manifestar aquí que los entendidos y aplicados funcionarios D. Juan de Cadavieco y D. Mariano Arce, Administrador y Oficial que eran respectivamente de la aduana de La Fregeneda, le han facilitado, con la mayor benevolencia, una gran parte de las noticias é ideas que se expresan en este Capítulo.

nes. Todas las clases creyeron haber asegurado su felicidad. El labrador no temió que la abundancia de cereales fuese, á veces, una calamidad que imposibilitase la venta; y que, ocasionando gran baja en los precios, fuera causa de no ver recompensados el capital y el trabajo invertidos. El especulador en productos agrícolas, la clase comercial y las personas dedicadas al transporte se figuraron llegado, también, el caso de ensanchar provechosamente sus transacciones.

Componíase al Tratado de trece artículos; de los que sólo extractaremos los principales.

El 1.º declaraba libre páralos subditos de ambas Naciones, con perfecta igualdad, la navegación del rio Duero, en la parte apta para ello, ó que lo fuere en adelante.

Por el 2.º se obligaban las Potencias á conservar expedita la navegación en su territorio respectivo, y á hacer las obras necesarias para mejorarla.

El 3.º prevenía que una Tarifa y Reglamento, cuyas disposiciones fuesen uniformes para los subditos de ambas Coronas, según lo establecido entre Naciones que gozan en común de las aguas de un rio, determinaría los derechos de navegación y el sistema de su policía.

El 7.º prohibía conceder privilegios para el transporte de efectos y de personas.

Por el 8.º se obligaba el Gobierno portugués á formar un depósito en Oporto, para los efectos procedentes de España por el Duero en buques españoles ó portugueses, destinados al comercio extranjero, ó al litoral de la Península: declarándose que los efectos citados sólo pagasen los derechos módicos de los puertos francos de Lisboa y de Oporto; y que, si llegaban á introducirse en Portugal, adeudasen los derechos del arancel exigibles á la Nación más favorecida, relevándoseles de los de depósito.

Bien pronto se desvanecieron las esperanzas halagüeñas concebidas.

El Reglamento de policía y la Tarifa de derechos para la ejecución del Convenio, formados en 23 de Mayo de 1840, y que se aprobaron en 23 de Febrero del año inmediato, no modificaron lo acordado antes para las mercancías que

saliesen de España por Vega de Terrón, con destino al depósito de Oporto ó al consumo; pero convirtieron en imposible, de hecho, el comercio de entrada.

Dispúsose en el art. 7.º que los efectos que, importados por la barra de Oporto, saliesen de su depósito para España por el Duero, podrian ser conducidos, *previo el pago* de los derechos de entrada y de consumo establecidos, ó que se estableciesen en Portugal: en cuyo caso no satisfarían los de depósito.

Exigir que los géneros que entraban por Oporto para España satisficiesen allí los derechos, era prohibir terminantemente este comercio; y obligarle á que buscasse vías más largas, en que no hubiese que sujetarse á esta doble imposición portuguesa y española. Así lo demostró la diminuta recaudación obtenida en La Fregeneda; y que, no habiendo pasado de 46.000 reales en 1853, año en que fué mayor que en ningún otro, bastaba apenas para sufragar los gastos que ocasionó la aduana. Convenia, sin embargo, sostenerla, para la comodidad del comercio de salida; y, sobre todo, hallándose fronteriza y á la vista de la Barca de Alba.

Grave daño causó al tráfico de exportación el referido artículo 7.º

Viniendo de vacío los barcos para cargar cereales y otros frutos, tenían que ser superiores naturalmente los fletes, como acontece en todo viaje que carece de retornos. Este perjuicio alcanzaba á Cataluña, que recibia granos y harinas de Castilla; y á las posesiones españolas de Ultramar. Si los buques pudiesen portear sus géneros en cambio, obtendrían ventajas en el transporte; y á la vez, Castilla saldria beneficiada, por adquirir más baratos los objetos necesarios para su consumo, por la economía de la conducción y por ser menor la distancia que recorrerían.

El Estado, igualmente, realizaría ganancias de consideración, introduciendo por el Duero *sal marina*, indudablemente la más barata, yá se fabricase en las salinas del Gobierno ó yá en las de los particulares, para abastecer las Provincias extremeñas y las occideptales de Castilla y de Leon. Como estas eran de las más lejanas de las salinas del Estado, las conducciones por tierra salían muy caras; dis-

minuyéndose así, de un modo notable, el producto líquido de la renta. La ventaja sería doblemente apreciable, tratándose de unas Provincias que, yá por el número de cabezas de ganado lanar que en ellas se apacienta, yá por otras causas, son de las que, proporcionalmente á su población, consumen más sal (1).

Para la Provincia de Salamanca, y parte de las de Zamora, Leon, Vail ad olid, Ávila y Cáceres, el puerto de La Fregeneda es el punto más cercano al mar, á fin de dar salida á sus abundantes frutos, y de recibir los coloniales y demás que consuman. Desde La Fregeneda, único puerto de Castilla al Oeste, hasta Oporto hay 30 leguas; á Salamanca, que podria ser un gran depósito comercial, sólo 18; y poca más distancia á Zamora, ó sea 48 en total: mientras que desde Salamanca á Santander se cuentan 64 leguas; y á Bilbao 71. Como el transporte por las vías fluviales es más barato que por las terrestres de cualquiera clase, resulta que, aún existiendo los motivos indicados, en contra de la exportación, los arrastres de una fanega desde Salamanca á Oporto sólo cuestan de 13 á 14 reales, incluyendo fletes, seguros, derechos de tránsito y todos los gastos, hasta ponerla en depósito. En igualdad de circunstancias con otras vías, en las que se utilicen los retornos, no excederla de 9 á 10 reales el porte de la fanega desde Salamanca al depósito portugués.

Así es que, á pesar de existir un rio navegable, un puerto cómodo, almacenes en él y en La Fregeneda, capaces para depositar más de ciento ochenta mil fanegas de granos (2), cantidad que no ha salido en el año de mayor movimiento mercantil, solo cinco ó seis personas se dedicaron á este comercio. El de cereales tendria que sostener allí una competencia desigual, desde que, habilitadas de ferro-carriles las Provincias de Zamora, Leon, Pañencia y Valladolid, tan abundantes en granos como la de Sala-

(1) «Anuario estadístico de 1858», pág. 511.

(2) «Memoria sobre la navegación del Duero», por el Intendente Sr. Alonso y Castillo, pág. 11.

manca, dejasen aislada á esta. Un camino de aquella clase hasta el Duero promovería su inmediata canalización; que no debe ser muy difícil, si son exactos los datos en que se apoyan los que han calculado en nueve millones de reales las obras necesarias para que pudieran subir los vapores remolcadores.

El comercio actual, sin cambios de mercancías, sin caminos vecinales, ni carreteras, que pongan en comunicación los puntos productores y los de depósito con el de embarque, y sin un Tratado favorable, ha traído resultados no desatendibles.

En el primer semestre del año 1860 salieron por agua, desde La Fregeneda, ó más bien su puerto, 102.000 arrobas de harina, 42.000 fanegas de trigo, 28.000 arrobas de aguardiente, y 3.400 arrobas de lana, además de lo que fué por tierra; con la circunstancia de que la mayor parte de las exportaciones, por ambos conceptos, constituía contrabando para Portugal.

Esto hace calcular cuan importantes serian las transacciones comerciales, si hubiera buenos caminos que partiesen de Salamanca, Ciudad Rodrigo, la industriosa villa de Bejar, Zamora y otros puntos de graneros abundantes, hasta el rio. Mucho mayor seria aún el comercio, si se modificase el Tratado: de modo que permitiera la salida de todos los frutos, incluso los vinos y vinagre, cuya exportación se hallaba prohibida por el artículo 6.º del Reglamento; como asimismo la entrada en Oporto, libre de derechos, de los efectos que necesitan aquellas Provincias españolas.

El Tesoro dejó de recaudar lo que obtendría por el aumento de los consumos legales en Castilla.

La clase agrícola salió también perjudicada; pues como es, á veces, considerable el sobrante de granos, si bajan los precios se hace preciso darles salida con un gran demérito, que por su buena calidad no debieran tener.

Los portugueses creyeron haber logrado un gran triunfo con el artículo 7.º del Reglamento de navegación; pero bien pronto se convencieron de lo contrario. La Junta de comercio de Oporto solicitó inmediatamente su abolición;

y que los géneros que tocasen allí, para ser importados en España, adeudaran solo los derechos de depósito. Fué inflexiblemente negada aquella petición, durante muchos años.

Era difícil explicar el fundamento de que mientras las mercancías que entraban en Oporto para puerto franco, podían reexportarse por mar, sin otro gravamen que el derecho de depósito, no sucediese otro tanto con las que salieran para España. Si se conceptúa que había facilidades para cometer fraudes, parécenos que los signos puestos á los bultos, el reconocimiento en la aduana de Barca de Alba inmediata al puerto español, y el venir acompañados los barcos por el resguardo, eran garantías bastantes para evitar todo recelo. El resultado ha sido bien funesto al Tesoro portugués, si hubo el intento erróneo de acrecer los rendimientos de la aduana de Oporto; que ha visto, por lo contrario, rebajarse los ingresos del derecho de depósito, carga, descarga y anclaje.

Si se hubiera seguido en España igual estrecha y suspicaz conducta, no se permitiría el tráfico hasta Sevilla por el rio Guadalquivir; cuyas márgenes, por lo despobladas, se prestan más que las del Duero portugués al tráfico ilícito. Pero, por fortuna, procediendo con mayor ilustración nuestros Gobiernos, han sabido remediar semejante inconveniente; adoptando las disposiciones administrativas oportunas, que han dejado á salvo los derechos del comercio de aquella parte de España.

Ahora que el Gobierno portugués se muestra dispuesto, según dejamos manifestado en otro Capítulo, á hacer concesiones en sentido de las franquicias comerciales, y atendiendo también al contesto de los artículos 50 y 51 del Reglamento, sobre el modo de reformarlo, y del 12 del Convenio, que establece pueda ser modificado, á petición de una de las partes, transcurridos veinticinco años, se está en el caso de gestionar para conseguir lo que tanto importa á los intereses de España, sin esperar á que haya de realizarse algún día la liga aduanera.

Las bases de la reforma podrían ser:

i.* Que fuera libre para los españoles y portugueses,

- III -

sin ninguna limitación ni requisito especial, la navegación del río Duero, en la parte apta para ello ahora, ó que lo sea en adelante.

2.^a Que toda mercancía procedente de la aduana de La Fregeneda por el río, pueda ser depositada en Oporto, ó trasbordarse, para continuar por mar su viaje.

3.^a Que las procedentes de las costas de la Península, Islas Baleares y Canarias, posesiones españolas de Ultramar y puntos extranjeros, puedan entrar en depósito para puerto franco y ser conducidas libremente á España, por el río; depositándose, en todo caso, y para completa seguridad de los intereses del Tesoro portugués, en la aduana de Oporto, la cuota á que asciendan los derechos, que serán restituidos en el acto de presentar certificación de entrada en la aduana de La Fregeneda, autorizada por el Cónsul portugués.

4.^a Que en el depósito de Oporto solo se satisfaga el derecho de puerto franco; y que si las mercancías llegaran á ser despachadas para el consumo, se rebaje aquel de la cuota del derecho del Arancel de importación.

5.^a Que la navegación por el río quede reservada á los españoles y los portugueses; que los buques sean considerados en cada país respectivamente como los nacionales; y que las mercancías adeuden en el concepto de comercio marítimo, hecho en pabellón del propio país.

6.^a Que se establezcan, de común acuerdo, en un Reglamento especial, los derechos de carga, descarga y anclaje para los buques.

Y 7.^a Que las barcazas, que no han de bajar de seis toneladas, sean tripuladas sin sujetarse á lo que establezcan las leyes marítimas; y sí atendiendo solo á la especialidad de la navegación y á los conocimientos prácticos de los patrones. Si no se dispusiese así, y sobre todo que los buques se conceptúen siempre como nacionales, el comercio tendría, de hecho, que pagar la cuota de la bandera extranjera. Los pueblos de la ribera española son agrícolas, sin apego á la navegación; y no há mucho tiempo existía solo una barca española, construida después de no pequeñas dificultades.

Con estas medidas, consignadas en un nuevo Tratado de navegación y de comercio, que celebrasen los Gobiernos de España y de Portugal, conseguirían grandes beneficios las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Valladolid, Ávila y Cáceres : algunas del Mediterráneo cambiarían sus producciones y manufacturas por los frutos de Castilla; y hasta las posesiones españolas de Ultramar aumentarían los envíos de azúcares y de otros géneros, abaratando el consumo en Castilla, y como retornos de las harinas que se exportasen por el río, elaboradas en las excelentes fábricas hidráulicas que hay ahora y cuyo número se aumentaría (1).

Portugal, á su vez, obtendría no pocas ventajas con este Convenio: utilizaría el nuevo mercado que adquiriese para lo futuro, con el mayor ensanche de las relaciones comerciales : aumentaría sus ingresos con el producto del derecho de depósito ; y aprovecharía el impuesto de anclaje de las embarcaciones, los gastos de carga y descarga, y la conducción de las mercancías por el río hasta España.

No hemos querido alterar los razonamientos de esta parte de la MEMORIA de como fué escrita; pero debemos llamar la atención acerca del Reglamento mandado poner en ejecución por el Real decreto de 7 de Febrero de 1877, para facilitar las comunicaciones entre ambas Naciones peninsulares y en el que se acogieron muchas de las indicaciones del autor, que era Ministro de Hacienda, cuando en Consejo de Ministros se aprobó el Reglamento redactado en Madrid juntamente por un Comisionado enviado por el Gobierno de Portugal y por los del Gobierno español.

(1) Hay una en Tejares; una en Zorita; una en Arauzo; y dos en Ciudad Rodrigo. Las aceñas que hay en la Provincia sirven para atender al consumo de la misma.

CAPÍTULO XII.

EXAMEN DEL COMERCIO FRAUDULENTO TERRESTRE DE IMPORTACIÓN EN ESPAÑA DESDE PORTUGAL. =TEJIDOS DE ALGODÓN. = CANELA. = HIERROS.

Es muy general la creencia, así en España como en Portugal, de que este país nos envía cantidades considerables de *tejidos de algodón*, por medio del contrabando; y aún personas distinguidas de aquel Reino, á quienes hemos consultado, y cuyas opiniones son muy respetables, calculaban el valor anual de dicho comercio en 50.000.000 rs. Esto es una exageración, según vamos á probar. Véase, ante todo, el siguiente:

Kstado demosiratioo de las manufacturas de algodón introducidas por las aduanas de Lisboa y de Oporto en los años que se expresan: sus valores y los derechos satisfechos.

LISBOA.			
AÑOS ECONÓMICOS.	M MEHO DE LIBRAS.	VALORES: BS. v».	DERECHOS: BS. VH.
1856 — 1857	4.540.000	38.555.000	9.431.000
1857 — 1858	5.559.000	44.712.500	12.520.980
1859 — 1860	4.790.400	44.663.000	9.643.200
1860 — 1861	2.608.300	52.978.400	11.434.400
OPORTO.			
1858 — 1859	3.644.000	31.302.500	7.680.300
1859 — 1860	3.096.500	28.737.500	6.807.500
1			

Los anteriores datos están extractados de los documentos oficiales (1) publicados por las aduanas de Lisboa y de Oporto, que son las que despachan los algodones extranjeros manufacturados; cuya inmensa mayoría procede de Inglaterra.

De ellos aparece que el valor de la introducción anual de dichas mercancías puede fijarse en unos 70.000.000 reales (2). Igual resultado muy aproximadamente, se obtiene al consultar los documentos oficiales ingleses sobre el comercio exterior (3), según se observa en el siguiente

ESTADO que manifiesta el valor de los Miados y de los tejidos de algodón, de manufactura inglesa, exportados de Inglaterra para Portugal y sus Islas adyacentes, en los años que se expresan:

ANOS.	' VALORES: RS. VN.
1855	77.790.600
1856	67.540.400
1857	65.225.600
1858	75.977.600
1859	61.128.400

La diferencia que resulta, además de deber atribuirse á la distinta valoración dada en Inglaterra y en Portugal, puede dimanar de que Francia envía cada año sobre 4.000.000 reales de tejidos de algodón para Portugal, principalmente de muselinas; y también de que recibe esta Nación algunas telas de otras, pero cuyo corto valor hace que no merezca fijarse en ellas la atención.

No puede, ante todo, desconocerse que las mercancías

(1) «*Mapas estadísticos é do rendimento das alfandegas*».
Son datos más recientes que los del «*Cuadro general del comercio*» que se refieren sólo á 1856.
(2) En 1874 los tejidos de algodón de todas clases importados en Portugal, valieron 83.000.000 reales; y adeudaron 26.700.000 de derechos.
(3) «*Statemens of the trade and navigation of the United Kingdom vithforeign countries*», 1860, pág. 302.

que, por el intermedio de otro país, vienen á España, se hallan recargadas, además del costo de fábrica, con el importe de los derechos devengados en las aduanas extranjeras, los gastos del transporte, las ganancias de los comisionados en dichos puntos, los riesgos y el premio del contrabando: todo lo cual reunido contribuye á que semejante clase de comercio no sea lucrativo, sino en casos muy especiales; y, por lo mismo, de poca consideración las transacciones á que dé lugar.

Por otra parte, los módicos derechos que las manufacturas de algodón satisfacen en Portugal, que representan de 25 á 28 por 100 de su valor, no incitan á hacer allí el contrabando; y, si se considera que los valores de las exportaciones en los puntos extranjeros convienen con los de las importaciones en Portugal, aparecerá indudable que estas no excedían de 70.000.000 reales, por término medio anual; y de 16 á 18.000.000 reales los derechos que satisfacían hace pocos años.

No puede atribuirse á aquella Nación un consumo en tejidos de dicha clase menor de las tres cuartas partes, ó sea 52.500.000 reales, que corresponden á 13 reales por individuo; y, reunidos á los 6 reales que le tocarían en los 24.000.000 calculables, cuando más, por los géneros fabricados en el país, con las 2.400.000 libras de algodón en rama importadas, resultarían 19 reales por habitante.

Como prueba de que no debe calcularse en más de 17.500.000 reales el valor de las telas de algodón que España recibe de Portugal, diremos que en sus documentos oficiales figura este comercio por 12.500.000 reales (1): y, aún teniendo en cuenta todas las circunstancias que hacen, muchas veces, poco atendibles semejantes noticias estadísticas, como la duración de los viajes, los accidentes de mar, el aumento de precio por flete, la diversidad de base en que se apoyan las valoraciones oficiales, y otras circunstancias, no podrán todas ellas reunidas ser bastantes para constituir una diferencia superior á los 5.000.000 reales, entre la ci-

(1) Ahora no excede de 2.600.000 reales.

ira oficial portuguesa, y la del cálculo nuestro que es, probablemente, muy elevado.

Para apreciar el consumo de telas de algodón en España, puede hacerse el siguiente cálculo: suponiendo una introducción de 50.000.000 libras de algodón en rama, y de 150.000 libras de algodón hilado, en un año; pero rebajando el 14 por 100 en las primeras, por la parte que se consume en medias, flecos, galones, cintas, fajas, cordones, madejas y ovillos para medias de telar y á mano, y para coser y bordar, como también cualquiera otra clase de pequeñas manufacturas; y el 10 por 100 de mermas, de las 43.000.000 libras resultantes.

	Realms vellón.
Por 38.700.000 libras de telas de algodón fabricadas en España, al respecto de 10 reales; teniendo en cuenta las clases que principalmente se elaboran.	387.000.000
Por las 150.000 libras de algodón hilado, reducido á tejidos	2.000.000
Por el contrabando calculado, de Portugal	<u>17.500.000</u>
Por las cuatro quintas partes del valor de las telas importadas en Gibraltar, en un año medio; y desde cuya plaza se remiten de contrabando: corresponden, siendo el total de aquellas 35 millones (1854—1859).	28.000.000
Por la parte que Inglaterra nos envia, según sus datos de exportación (1854—1859).	12.000.000
Por la de Francia, en igual concepto (1858). . . .	22.500.000
	469.000.000
Se rebajan por la exportación	2.300.000
TOTAL	466.700.000

que corresponden á 30 reales y 19 céntimos por habitante español.

Yá queda dicho que en el año 1860 se importaron muy cerca de 52.000.000 libras de algodón en rama, y

más de 191.000 libras de algodón hilado: de modo que el cálculo precedente puede, si acaso, tacharse de demasiado diminuto, en cuanto al total consumo de tejidos de algodón en España. Y, aún cuando alguna de sus partidas sea impugnable, el resultado final siempre aparecerá el mismo: esto es; una considerable diferencia, á favor del aumento del consumo de un español sobre el que hace un portugués. El de éste será tanto menor al cálculo de 19 reales que se deja sentado, cuanto mayor quiera suponerse que es la cantidad total de contrabando que Portugal remite á España. El aserto no admite impugnación; así como tampoco puede desconocerse que las condiciones particulares de los habitantes de uno y otro Reino se oponen á que exista mayor disparidad en los consumos, que la ya notable señalada.

Aún cuando hubiéramos deseado hacer el cálculo por el número de varas ó de libras consumidas, nos ha sido preciso renunciar á ello; pues no hay uniformidad en el tipo adoptado en la documentación de todos los países, empleándose en cada uno de ellos el vareaje, el peso ó el avalúo, para las mismas clases de telas.

Muy lejos nos llevaría el examen detenido de cada uno de los artículos en que puede consistir el tráfico ilícito en el territorio á que nos referimos. El trabajo, además, seria infructuoso, hasta cierto punto; pues careciéndose, como se carece, de datos concretos, habría que atenerse á conjeturas y cálculos más ó menos fundados, y que inducen fácilmente á error.

De algunos, sin embargo, hablaremos.

¿Qué otra cosa, sino la existencia del comercio clandestino significa, entre las demás circunstancias que lo comprueban, la de que habiéndose disminuido constantemente en España, desde 1854, la entrada legal de la *canela*, subió de 4.000 á 90.000 libras, durante el sexenio de 1854 á 1859, la importación de este fruto en Oporto? Satisfaciendo por derecho de aduanas sólo 1 real por libra en Portugal, que el Arancel nuevo métrico ha fijado en un real y 14 céntimos, hay grande aliciente para traer desde allí la ca-

nela á España, donde adeuda 8 reales por libra (1). Esto era causa de que se vendiese frecuentemente á precios más módicos en los pueblos de nuestras Provincias cercanos á la frontera, que en los puertos de mar; habiendo creido necesario hacerlo así presente al Gobierno supremo la Junta de comercio de Bilbao, una de las principales plazas mercantiles (2).

El chocolate es artículo de insignificante consumo en Portugal, como lo demuestra el que no importase más de 1.600 quintales de cacao, en un año, hacia mucho tiempo (3); al paso que en España está tan generalizado, que llegan á introducirse de 130 á 140.000 quintales, á pesar de que el derecho que satisface nada tiene de módico, y de que procede de países, como las Repúblicas del Ecuador y de Venezuela, donde no hay facilidad para los cambios. Los productos españoles hallan en aquellos puntos muy poco favorable acogida; por consecuencia de su legislación comercial, que no nos permite exportar para dichos países

(1) Ahora la libra satisface 1 real en Portugal; y 73 céntimos de real en España procediendo la canela de las naciones convenidas.

(2) Una comprobación de la verdad de lo que aquí manifestamos, y señal asimismo de que el mal que se lamenta ha continuado con posterioridad, es que, á los catorce meses de escrita esta *Memoria*, se insertó en la *Gaceta de Madrid*, correspondiente al 20 de Octubre de 1862, una Real orden de 7 del mismo, rebajando á 2 reales y 50 céntimos el derecho que habia de adeudar en lo sucesivo la libra de canela de Ceylan, en bandera española, con el recargo de 50 céntimos en pabellón extranjero; y manifestándose, entre los fundamentos que se tuvieron en cuenta para adoptar esta medida, el de que la causa de la defraudación que se hacia, introduciendo furtivamente del extranjero la canela «no es otra que el aliciente que entraña el considerable lucro que proporciona esta mercancía, por el excesivo «derecho que satisface».

La nota anterior quita la fuerza á la argumentación que pudo hacerse cuando regía otra legislación.

(3) Ahora llega la importación de cacao en Portugal á 1.900 quintales.

mercancía alguna en cantidades apreciables, como no sea el vino por valor de 6.000.000 reales en algún año.

No podían, por lo tanto, explicarse sino atribuyéndolas al contrabando que se hacia luego con España, esas progresivas introducciones de canela en un país que no la necesitaba; al paso que se explica muy bien que consuma más de 500.000 libras de té, por ser su bebida nacional. En España, no imitándolo en esta parte, el consumo legal no excede de 80.000, á pesar de ser cuádruple su población; y de que la libra de té, procedente de los depósitos de Europa, aún de Naciones no convenidas, satisface los mismos 6 reales señalados en el arancel portugués.

Con repetición se han quejado los dueños de lasferrerías de la Provincia de Oviedo, demostrando los perjuicios que la industria de *clavazón* sufría por la concurrencia que á la de Asturias hace la de Portugal. ¿En qué consiste que ésta se vendía con una rebaja de 20 reales por quintal: cuando, añadiendo á su costo de 164 reales, el importe del término medio de los derechos de las partidas 573 y 574 del Arancel español en pabellón extranjero, como comercio terrestre, que eran 75 reales y 50 céntimos, resultaban 245 reales y 50 céntimos, cantidad superior á la de 218 reales, que era el costo de la clavazón en las fábricas españolas del Norte? En que la extranjera venía ilícitamente.

¿Quién podrá desconocer que es inmoral, y dañosa por todos conceptos, la existencia del contrabando? ¿Quién no querrá que éste desaparezca del país por cuya prosperidad se interese?

Pero no hay que hacerse grandes ilusiones en esta parte. Mientras no exista una libertad absoluta de comercio, sin aduanas y sin fiscalizaciones de ninguna clase, idea con cuya realización no debemos halagarnos por ahora; mientras haya aliciente para contrabandear, existirán personas que se dediquen á semejante industria. Además: el pueblo, en general, no mira con antipatía, antes bien dispensa su benevolencia, á los que ejercen esta profesión: y el vicio, la costumbre y la esperanza de pingües ganancias en todas partes, como también la pobreza

en alguna, contribuirán á que los contrabandistas arrosten graves compromisos, y aún desprecien la vida, poniendo en ello su vanagloria.

La opinion pública, malamente influida, no se aviene tampoco, con facilidad, á considerar criminales, como lo hace la legislación económica, á los que esta misma, modificada, puede en algún dia despojar de semejante carácter, mientras no cometan algunos de los otros delitos penados por las leyes comunes.

CAPÍTULO XIII.

MATERIAS Y CUANTÍA DEL COMERCIO FRAUDULENTO TERRESTRE DE IMPORTACIÓN EN ESPAÑA DESDE PORTUGAL, SEGÚN LAS APREHENSIONES VERIFICADAS. = EXAMEN DEL COMERCIO FRAUDULENTO DE EXPORTACIÓN Á PORTUGAL. = CEREALES. = AGUARDIENTE. = AZÚCAR. = OPINION DEL AUTOR SOBRE LOS RESULTADOS DE LA LIGA ADUANERA IBÉRICA , EN CUANTO Á LOS INTERESES DEL COMERCIO EN GENERAL.

La Asesoría general de Hacienda ha impreso la *Memoria*, que en 3 de Febrero de 1860 dirigió á aquel Ministerio, dando cuenta de los resultados de la administración de justicia en los tribunales de dicha jurisdicción. Entre los curiosísimos datos que comprende este luminoso y bien redactado trabajo, el único de su clase que ha visto la luz pública en España, y en el que solo es de lamentar que se refiera á una época atrasada, cual es el año de 1858, existen los relativos al número y á las clases de los efectos aprehendidos, por haberse realizado los delitos de contrabando y de defraudación, clasificando unos y otros: como también los que expresan la cuantía de los valores de estos mismos efectos.

No desconocemos que las mercancías que los resguardos y las demás fuerzas represoras del comercio ilícito logran aprehender, son una parte mínima de las que lo constituyen; pero, aún habida en cuenta esta circunstancia, siempre aparecerá, comparando las aprehensiones hechas en una localidad dada, con las que tienen lugar en todo el

Reino, la parte proporcional que aquella toma en el tráfico clandestino general del país.

No haremos mérito de la parte relativa á algunos de estos delitos especiales, en mercancías de cortísima importancia, y que no conducen directamente á nuestro propósito de examinar las más principales.

El contrabando descubierto en las Provincias fronterizas á Portugal, consistente en tejidos prohibidos, como los de algodón, los de mezcla en que aquella materia domina, y los artículos estancados: y la defraudación, por no haber satisfecho los derechos de entrada las telas de permitido comercio, los géneros coloniales, los caldos y los ganados, aparecen de los siguientes datos.

Número y naturaleza de las aprehensiones por contrabando y por defraudación, en 1858

PROVINCIAS.	CONTRABANDO.						DEFRAUDACIÓN.		
	Tejidos.	Exportación de cereales.	Tabaco.	Sal.	Pólvora.	Tejidos.	Géneros coloniales.	Caldos.	Ganados.
	12		2	53	1	»		i	ii
	29			266	»	44		»	5
	9	»	5	2	»	17		3	5
	42	11	2	5	1	47	4		8
	50		3	11	1	39		»	2
	82		- 3	14	»	25			2
	21		»	11	»	8	»	»	2
TOTALES. . .	245	11	15	362	3	180	4	3	24
En todo el Reino..	848	11	503	736	44	640	36	12	31
Tanto por 100 correspondiente á las siete Provincias fronterizas	28,9	100	3,0	49,2	0,7	25,6	11,1	25,0	77,4

_ Valores de los géneros aprehendidos.

PROVINCIAS.	CONTRABANDO.					DEFRAUDACIÓN.			
	Tejidos.	Cereales.	Tabaco.	Sal.	Pólvora.	Tejidos.	Géneros coloniales.	Caldos.	Ganados.
	2.583	1.783	661	1.628	68	»	»	»	»
	35.474		»	17.625	» ⁱ⁾	15.575		5.720	41.817
	4.586		191	219	»	79.595			3.910
	12.956		1.328	146	10	12.164			16.325
	69.362		3	192	356	8.812			8.928
	103.658		347	1.009	»	26.986			1.094
	39.178		»	1.505		3.125			193
		1.783					»		
TOTALES. . .	.267.797	1.783	2.530	52.324	434	146.257	723	5.720	72.267
En todo el Reino..	1.572.934	1.783	1.016.403	115.267	20.544	2.617.487	33.942	9.566	78,445
Tanto por 100 correspondiente á las siete Provincias fronterizas.	17,0	100	0,2	45,4	2,1	5,6	2,1	59,8	92,1

No trataremos de las once detenciones de *cereales*, hechas á su exportación por la Provincia de Salamanca; pues no sabemos á qué atribuir las, como no sea á un error de las autoridades de la misma. Eran libres de todo derecho, arbitrio ó gabela, de cualquiera denominación, la harina, el trigo y los demás granos y las semillas nacionales que se exportaban al extranjero, y en cualesquiera circunstancias, con arreglo al artículo 7.º del Real Decreto de 29 de Enero de 1834, que constituía la legislación vigente entonces; y que no fué modificada en este punto cuando, por efecto de la carestía, se permitió, en los años 1856, 1857 y 1858, la entrada de los cereales extranjeros.

Pasando á estudiar lo que resulta de los datos que acabamos de estampar, vemos que el número de estos delitos especiales, descubiertos en el distrito que formaba nuestra zona fiscal, ó sean las Provincias de la frontera de Portugal, ocupaba la proporción siguiente, en la totalidad de los de España.

Los que tenían por objeto los ganados el 77,4-por 100; la sal el 49,2; los tejidos prohibidos el 28,9; los de permitida entrada el 25,6; los caldos el 25; los géneros coloniales el 11,1; el tabaco el 3; y la pólvora el 0,7.

Los valores de los objetos en que consistieron estas aprehensiones no guardaban el mismo orden; pues se hallaban en la proporción siguiente, comparándolos con los valores de todas las hechas en el Reino. Los ganados el 92,1 por 100; los caldos el 59,8; la sal el 45,4; los tejidos prohibidos el 17; los de permitida entrada el 5,6; la pólvora y los géneros coloniales el 2,1; y el tabaco el 0,2.

Para formarse más aproximada idea de la cantidad á que ascendió el comercio ilegal en la frontera portuguesa, durante el año 1858, era necesario que aquel Gobierno hubiese publicado el *Cuadro de su comercio exterior* relativo al mismo período. Entonces podrían compararse los valores exportados de allí con los que, en igual documento español, resulte que se hayan impertado legalmente, y con los que correspondan á las mercancías aprehendidas. Hay que desistir de esta idea, porque el Gobierno portugués lleva bastante retrasados dichos trabajos; habiéndose acá-

bado de publicar la' estadística de su comercio exterior en el año 1856, cuando en España estará ya terminándose, para imprimir muy pronto, la de 1860 (1).

Los orígenes que la Asesoría supone, con grande acierto, al contrabando y al fraude, son: el excesivo lucro que los defraudadores obtienen; la facilidad que les proporciona el terreno fragoso de muchas de nuestras Provincias; la proximidad á países depositarios de los productos de fabricación ajena; la miseria de algunas localidades; la falta de una persecución activa por las fuerzas represoras, cortas muchas veces en número para vigilar los puntos puestos á su cuidado; y, en fin, los crecidos derechos con que el Arancel gravaba á determinadas mercancías.

Así lo demuestra la circunstancia, que no puede menos de llamar la atención del Gobierno y de cuantas personas se dedican al estudio de estas materias, por ser elocuentísima, de que, ascendiendo á 2.772.849 reales el valor de todos los géneros lícitos que fueron aprehendidos, por estar circulando fraudulentamente en la zona fiscal, el importe de los derechos que dejaron de satisfacer ascendía á la suma de 1.375.374 reales: lo cual equivalía á un 50 por 100.

Entre los artículos que, constituyendo las transacciones mercantiles con la frontera, resultaba, por las aprehensiones hechas, formar parte del *comercio fraudulento*, se contaban los tejidos de permitida entrada, los ganados y los caldos.

Los *tejidos* debían ser de los de algodón y sus mezclas en las clases finas, que eran de lícito comercio; pero que, adeudando crecidos derechos, completaban las remesas de telas prohibidas que nuestros vecinos nos vendían de contrabando. Los tejidos de lana no eran de Portugal: antes bien los exportábamos por más de 1.000.0000 reales anuales, como término medio.

Los *ganados* eran de la clase de cerda: cuyos dueños

(1) Posteriormente España ha quedado rezagada en este servicio, comparada con la Nación vecina. Conservamos, sin embargo, el texto de la *Memoria*.

trataban de eludir las disposiciones referentes al modo de permitir el apacentamiento al ganado extranjero, sin previo pago de derechos; y á la fiscalización especial establecida acerca de este punto, en la zona por espacio de tres leguas contadas desde la linea divisoria nacional.

Los *caldos* eran los vinos comunes que no podían soportar la alta y única cuota de 127 reales en arroba, señalada en el Arancel, desde la reforma de 1849. Entonces se suprimió, con poco acierto, la partida que fijaba 5,33 reales á la arroba de esta clase de vinos, que necesitan algunos pueblos fronterizos, y que luego se vieron obligados á traer fraudulentamente, sopeña de no consumirlos. El restablecimiento de un derecho moderado, aún cuando los rendimientos que produjese al Tesoro fueran poco considerables, tendría siempre la apreciable circunstancia de contribuir á moralizar este ramo de comercio. En los nueve meses del año 1849, en que rigió aquella beneficosa disposición, se presentaron al adeudo 1.599 arrobas de vino.

Ahora satisface 22 reales y 25 céntimos la arroba de vino portugués.

Entre los géneros aprehendidos por ser de *contrabando propiamente dicho*, se hallaban los tejidos de algodón y los efectos estancados.

Después de cuanto queda anteriormente manifestado, sobre la entidad de los valores de las *telas* de aquella clase, que España recibía por la vía de Portugal, sólo resta lamentar que, con tanta medida represora, y el numeroso personal destinado á impedirlo, no exceda de 267.797 reales el importe de los tejidos prohibidos que se consiguió aprehender.

Las detenciones de *tabaco* y de *pólvora* eran verdaderamente insignificantes: uno y otro artículo, estancados en ambos Reinos, eran más baratos y de mejores calidades en España que en Portugal; y no habia interés, por lo tanto, en traerlos de esta procedencia. Tampoco lo hay ahora.

La *sal*, artículo de primera necesidad, y de fiscalización difícil, daba motivo, más que ningún otro, á las detenciones que de ella se hacían; verificándose, por lo general, este tráfico en pequeñísimas cantidades, tanto que á veces no excedía de algunos céntimos de real el valor de la sal aprehendida en cada caso. La Provincia de Orense era excepcional, entre todas las demás, por el gran número de delitos de esta clase que en ella se perpetraban; y que obligaron á crear allí, por Real Decreto de 1.º de Abril de 1858, un juzgado privativo de Hacienda, como sólo los había, y por circunstancias que cualquiera que conozca la índole del comercio español comprenderá fácilmente, en Madrid, Huesca, Málaga y Algeciras.

Los artículos que constituían principalmente el contrabando de España para Portugal, eran los cereales, los aguardientes, el azúcar y algunos tejidos de lana.

Yá queda dicho que en Portugal estaban prohibidos los *cereales* extranjeros: de modo que cuantas cantidades se enviaban allá desde España constituían tráfico ilícito. Con arreglo á la ley de 14 de Setiembre de 1837 los propietarios de las Provincias, en los Concejos situados dentro de una zona de cinco leguas desde la frontera de España, estaban obligados, después de la cosecha de cada año, á manifestar á las autoridades administrativas cuáles eran las cantidades y las clases de cereales que poseían. Pero esta disposición no se llevaba á efecto con rigor: y las autoridades mismas, en vez de examinar las declaraciones, y comprobar, por medio de reconocimientos, si la cantidad que cada uno manifestaba era la verdadera, solían fijar cuatro ó cinco tantos más de los cereales cosechados; introduciendo luego de contrabando los que hacían falta para completar las cifras estampadas. Este tráfico fraudulento no disminuyó en verdad después, según los datos relativos á los embarques de harinas y de granos en La Fregeneda.

Los *aguardientes* adeudaban 43 reales por arroba en Portugal: por lo que no era extraño que fuesen objeto de gran contrabando, especialmente mientras las viñas estu-

viesen perjudicadas por el *oïdium*. No es de temer vuelva la época en que se preferían las cosechas medianas á las abundantes, en que era preciso, en varios puntos de las Provincias de Salamanca y de Zamora, dar salida á los vinos sin estimación alguna ; y no pocas veces verterlos para envasar los nuevos. Sólo así se explica que no valiese más que uno y medio ó dos reales, en algunos años, el cántaro de este caldo.

El *azúcar*, por el alto derecho que satisface en Portugal, según queda dicho, es objeto de importación clandestina allí. El Gobierno, convencido de ello, ha aumentado los medios de fiscalización por la parte Norte; y conseguido buenos resultados para el Tesoro, sobre un artículo de tan gran consumo como es el azúcar, á causa del que hacen del té los portugueses.

Por consecuencia de cuanto dejamos manifestado en este Capítulo y en los cuatro anteriores, nuestra opinion es:

1.º Que la union aduanera peninsular, sobre la base de un Arancel único, como es natural, y dispuesto de manera que no se perjudiquen los productos de la agricultura é industria españolas, no puede dañar al comercio: siempre que se declare, por regla general, libre de cualesquiera impuestos y trabas la salida de las mercancías ; y se trate de fomentar las relaciones mercantiles con las Provincias españolas de Ultramar, sin recargar los derechos que satisfacen ahora en la metrópoli los artículos que de allí se reciben.

Y 2.º Que la supresión de las aduanas terrestres, en tanto que la union no se plantea, es insostenible, aún para los intereses de Portugal.

Hay algunos géneros, como por ejemplo, el azúcar, y el té, que adeudan allí derechos más crecidos que en España; y, cuando no hubiese aduanas internacionales, se introducirían desde nuestro país, con grave perjuicio del Tesoro portugués.

Una vez permitido el tránsito de las mercancías extranjeras por España para Portugal, ¿quién duda, además, que

decaería la importancia de las aduanas de Lisboa y de Oporto, que ahora las despachan; pero que no lo harían en lo sucesivo, sobre todo á medida que fuesen ligándose, por medio de ferro-carriles, los puertos de España con los puntos cercanos á la frontera?

La supresión, por ahora, de las aduanas terrestres, existiendo Aranceles distintos en las dos Naciones, es, repetimos, una idea irrealizable é insostenible.

Por último, el Tratado vigente sobre la navegación del Duero, su Reglamento y las Tarifas necesitaban ser modificados; sin esperar al resultado que puedan tener las gestiones para establecer la liga aduanera ibérica.

CAPÍTULO XIV.

DE LA LIGA ADUANERA IBÉRICA, BAJO EL PUNTO DE VISTA
DE LA NAVEGACIÓN ENTRE AMBAS NACIONES Y DE LA
MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.

Los siguientes Estados, para cuya formación se han tenido presentes los *Cuadros generales del comercio exterior*, pero en los que ha sido preciso corregir bastantes errores aritméticos que contenían, demuestran la importancia del movimiento de la navegación desde 1849 á 1859 inclusive, en el comercio *especial*, así de importación en España, como de exportación á Portugal; y en el *general*, por ambos conceptos, que ha tenido lugar con los demás países extranjeros y las Provincias españolas de Ultramar

COMERCIO DE IMPORTACIÓN.

Estado *demostrativo del movimiento de la navegación que ha tenido lugar en España, durante los años que se expresan; manifestando la parte ESPECIAL relativa al número de buques cargados y sus toneladas, procedentes de Portugal, y la GENERAL de los demás países.*

PROCEDENTES DE PORTUGAL.				Toneladas por buques.	PROCEDENTES DE OTROS PAÍSES.			Toneladas por buques.
Banderas.	Buques.	Toneladas.	Banderas.		Buques.	Toneladas.		
1849		47	1.643	35,0		2.122	275.305	129,7
		29	1.890	65,2		1.646	272.237	159,3
1850		51	1.872	36,7		2.516	301.360	119,8
		32	1.798	56,2		1.879	268.034	142,6
1851		350	2.584	7,4		2.317	293.595	126,7
		213	3.045	14,3		1.984	349.079	175,9
1852		782	5.131	6,6		3.141	349.225	111,2
		545	5.955	10,9		2.480	385.839	155,6
1853		772	5.293	6,9		3.079	373.530	121,3
		525	10.254	19,5		2.322	406.063	174,9
1854		721	3.750	5,2		3.237	375.401	115,9
		237	6.064	25,6		2.278	370.710	162,7

1855 ? P ^{año} , a		436	2.765	6,3	Española	3.070	373.339	121,6
		155	7.676	49,5		1.921	335.444	174,6
1856 ^S P ^{año} la		850	3.693	4,3		3.222	343.111	106,5
		926	8.513	9,2		2.573	461.834	179,5
1857 ^P ^{año} í o		849	5.619	6,6		3.871	124.040	109,5
		833	21.882	26,3		4.161	768.451	184,7
1858 (f P ^{año} la		571	4.043	7,1		4.237	467.811	110,4
		385	13.582	35,3		3.913	688.420	175,9
1859 (5 ⁸ P ^{año} . la		516	3.688	7,1		3.273	392.016	119,8
		325	12.352	38,0		3.324	662.962	199,4
Término medio de los buques.] f Extranjeros.. . .				11,7	í Españoles.			117,5
				31,8	Término medio de los buques.] ' Extranjer.			171,4
				21,8				144,4
1871		310	1.372	4,42		5.020	327.070	67,14
		211	14.619	69,28		2.795	766.037	274,07
1872		357	1.974	3,53		4.828	293.234	60,65
		632	16.572	26,06		3.181	770.192	242,12
1873		311	2.244	7,21		4.531	287.827	63,52
		634	15.070	33,77		3.r,09	729.547	207,90

COMERCIO DE EXPORTACIÓN.

Estado demostrativo del movimiento de la navegación que ha tenido lugar en España, durante los años que se expresan; manifestando la parte ESPECIAL relativa al número de buques cargados y sus toneladas, que salieron para Portugal, y la GENERAL de los destinados para los demás países.

	DESTINADOS Á PORTUGAL.			Toneladas por buque.	DESTINADOS Á OTROS PAÍSES.			Toneladas por buque.
	Banderas.	Buques.	Toneladas.		Banderas.	Buques.	Toneladas.	
1849		71	1.443	20,3		2.296	256.591	111,8
		148	8.857	59,8		1.930	288.368	149,4
1850		61	1.443	23,7		2.137	249.064	116,5
		148	8.857	59,8		1.924	345.505	179,6
1851		52	978	18,8		2.285	282.811	123,8
		83	8.024	96,7		2.055	302.638	147,3
1852		87	1.733	19,9		2.728	300.919	110,3
		164	13.264	80,9		2.125	320.746	150,9
1853		85	2.021	23,8		3.321	314.122	94,6
		247	15.428	62,5		2.140	303.110	141,6
1854		84	2.560	30,5		3.729	339.671	91,1
		349	18.042	51,7		3.214	468.624	145,8

1855	Española. .	134	3.232	24,1	Española..	1.035	378.587	93,8	I 3
	Extranjera.	587	24.024	40,9	Extranjera.	3.597	503.329	139,9	
1856	Española. .	56	1.009	18,0	Española..	4.183	395.758	94,6	
	Extranjera,	289	17.448	60,4	Extranjera.	2.972	432.390	145,5	
1857	Española. .	36	1.931	53,6	Española..	4.447	445.064	100,1	
	Extranjera.	71)	8.186	103,6	Extranjera.	3.213	519.768	161,8	
1858	Española. .	11)	851	21,3	Española..	4.032	443.296	109,9	
	Extranjera.	85	8.480	99,8	Extranjera.	2.783	457.801	164,5	
1859	Española. .	134	3.057	22,8	Española..	3.487	420.528	120,6	
	Extranjera.	125	8.106	64,8	Extranjera.	2.961	522.937	176,6	
Españoles.				25,2	í Españoles.				106,0
Término medio de los buques.					Término medio de los buques.				
Extranjeros.				71,0	' Extranjer.				154,8
Término medio total.				48,1	Término medio total.				130,4
1871	Española. .		623	77,87	Española..	737	67.211	91,20	
	Extranjera.	161	17.324	107,60	Extranjera.	2.556	533.050	208,55	
1872	Española. .	12	594	49,50	Española..	801	77.815	97,15	
	Extranjera.	359	27.976	77,92	Extranjera.	2.680	756.603	282,31	
1873	Española. .	15	1.471	98,07	Española..	1.222	119.862	98,9	
	Extranjera.	264	22.883	86,30	Extranjera.	3.148	901.339	286,32	

Al estudiar los resultados del movimiento de la navegación en el comercio general exterior que sostiene España, y la parte de él en que se interesan nuestras relaciones mercantiles con Portugal, se echa de ver, al primer golpe de vista, el gran número de embarcaciones que vienen de esta procedencia, y la escasísima cabida que respectivamente miden, especialmente en la parte que viene con cargamento, establecida comparación con los buques que sostienen el comercio con los demás puertos extranjeros y de las posesiones españolas de Ultramar.

Para no cansar demasiado, y puesto que el examen más detenido que pudiera hacerse de los datos de un período algo extenso, cual es el que comprende el anterior Estado, coadyuvaría á confirmar el mismo propósito que tratamos de evidenciar, nos limitaremos á sólo el año 1859.

Durante él llegaron á España 841 buques cargados, procedentes de Portugal, que median 16.030 toneladas, ó sea 19 por cada uno; al paso que las 6.597 embarcaciones, que llegaron de los demás puertos de Europa, Asia, Africa, América y Oceanía, median 1.054.978 toneladas, que corresponden á 160 por cada una. Durante un período de once años, sólo es de 12 toneladas escasas el término medio de las de los buques españoles dedicados al comercio de importación de Portugal, y de 32 el de las correspondientes á los extranjeros; cuando en el restante comercio exterior suben estas cifras respectivamente á 117 y 171.

Iguales ó análogos resultados ofrecen los años posteriores.

Esto no debe extrañarse, visto el espíritu de la legislación vigente sobre el particular, que tiende á no destruir la navegación costanera, para sostener y fomentarla ultramarina; sino á protegerlas simultáneamente, con el estímulo del interés y las facilidades de la libertad. A ello tendía la disposición más importante adoptada en estos últimos tiempos, sobre la navegación con Portugal. Nos referimos al Real Decreto de 10 de Diciembre de 1852; que previno que las mercancías procedentes de Portugal, cuando fuesen conducidas en buques españoles sólo adeudaran los derechos que, por regla general, estuviesen señalados á la

bandera nacional, no obstante lo prescrito en el art. 15 de la ley de 9 de Julio de 1841.

Bajo el epígrafe de *Advertencia décima para la mejor inteligencia del Arancel de aduanas*, que empezó á regir en 1.º de Enero de 1826, se establecía la prevención, reiterada en Real orden de 9 de Noviembre de 1829, de que los géneros, frutos y efectos conducidos en pabellón español, desde los puertos de Gibraltar y de Portugal, enclavados en la Península, no disfrutasen del beneficio de bandera, y estuviesen sujetos al pago de derechos como conducidos en extranjera.

Esta medida se hizo extensiva, por la regla cuarta de una Real orden de 13 de Julio de 1830, á las procedencias de Burdeos, Bayona, Marsella y demás puertos intermedios hasta España. Como consecuencia de las reclamaciones reiteradas de los Gabinetes de París y de Londres, y por consideraciones de índole política, más bien que de ninguna otra clase, en la época en que desgraciadamente nos hallábamos empeñados en una guerra civil, el Gobierno creyó oportuno, por resoluciones de 2 de Diciembre de 1834 y de 13 de Julio de 1837, suspender, por lo relativo á las procedencias de los puertos franceses y de Gibraltar, los efectos de la disposición en cuyo examen nos ocupamos.

Pero, como siguió sin modificarse el antiguo sistema, en cuanto á los buques españoles destinados al comercio de importación desde el vecino Reino, resultó que únicamente éstos quedaron ya privados del beneficio del pabellón.

Precisamente para ellos, más bien que para los dedicados á sostener las relaciones mercantiles con otras Potencias, eran aplicables, si es que se consideraban como verdaderos motivos, los razonamientos que se aducían para modificar parcialmente un sistema que habia de ser restablecido muy luego en su totalidad, por la ley arancelaria de 1841; para volver, á los once años de estar vigente, á ser derogado, pero en totalidad también ya entonces, por el Real Decreto de 10 de Diciembre de 1852, á que anteriormente he aludido. Este fué el que hizo cesar la legislación excepcional que establecía un privilegio odioso para

nuestro comercio; no con una parte tan sólo, más ó menos grande, de Portugal, sino con todo aquel Reino.

Y en efecto: si, á pesar de los buenos deseos del Gobierno español, el contrabando que se hacia, con los puertos próximos de Francia, y con un depósito enclavado en nuestro territorio, cual es Gibraltar, se sostuvo, en vez de evitarse: sino se habia logrado promover en grande escala la navegación de largo curso, que es la que se hace á países ultramarinos, y que los autores del Arancel entonces vigente habían sabido proteger con medidas más oportunas: si era forzoso tener en consideración los mayores gastos, riesgos y seguros consiguientes á los viajes forzosos y á puntos remotos: si los únicos resultados obtenidos habían sido promover rivalidades entre puertos, según que estaban ó no comprendidos, por pequeñísimas diferencias de las distancias, en la medida excepcional; favorecer el comercio fraudulento, á causa de la prohibición indirecta de practicar el legal con los puntos extranjeros inmediatos á España; y perjudicar á nuestros buques costaneros: si la equidad aconsejaba tomar en cuenta los generosos é importantísimos servicios que los Gobiernos de Francia y de Inglaterra nos estaban prestando, en la lucha interior nacional, en que nos hallábamos comprometidos: si, por último, no podía prescindirse del cumplimiento de los Tratados vigentes, ajustados con algunas Naciones, que tenían derecho á ser consideradas como la más favorecida; cada una de estas circunstancias, y todas ellas reunidas, concurrían para que no hubiera dejado de aplicarse al comercio con Portugal la beneficiosa disposición que se adoptaba relativamente á otros países.

Hay más : la legislación favorecía entonces con mayor preferencia á los buques extranjeros. Igualados éstos en condiciones á los españoles, en cuanto al comercio con ciertos puntos, tenían, por sus fletes, más baratos como regla general, que ser preferidos evidentemente; y la consecuencia era perjudicar no poco á la navegación nacional.

Muy de temer es que se irroguen disminución en los ingresos del Erario, y daños al comercio de buena fé, cuando se conceden facilidades para ir á buscar las mercancías á

los depósitos cercanos á los puertos españoles: para lo cual se emplean con preferencia buques de escaso porte y de reducido calado, que son también los más á propósito para eludir la persecución de los guarda-costas.

Pero no sucede lo mismo con la marina mercante, considerada en general. El beneficio refluirá, en este caso, sobre la costanera, que es la que se dedica al cabotaje y á la pesca; la que tiene que luchar frecuentemente con graves peligros en un mar borrascoso como es el del Norte; y la que forma, por lo mismo, una parte integrante de la marina española, como sucede también con la de todas las demás Naciones.

De los 861 buques cargados que, según queda dicho anteriormente, llegaron á España en 1859 procediendo de Portugal, 516 fueron españoles; y entre todos ellos solo median 3.688 toneladas, ó sea 7 por cada buque.

Igual término medio ofrece el año de 1873.

Curioso es, al observar este resultado, compararlo con lo sucedido en los años precedentes, incluso el de 1846, que es el único acerca del cual se habían publicado algunos pocos y concisos datos sobre el comercio exterior, antes de empezar la série periódica de los *Estados ó Cuadros generales* que redacta y da á luz la Dirección de Aduanas.

De ellos aparece que, habiendo venido en 1846, desde Portugal á los puertos de España, 56 buques nacionales, con 1.058 toneladas, corresponden 19 de ellas á cada buque; y, si se agrega á este dato el de que en 1849 y 1850 sólo llegaron de la misma procedencia 47 y 51 embarcaciones, también españolas, con 35 y 36 toneladas cada una, por término medio, podría deducirse, como consecuencia, que la medida que privaba del beneficio del pabellón obligaba en realidad á prescindir de los buques demasiado pequeños.

Esto se vé, sin embargo, contradicho por los resultados obtenidos en 1851 y 1852; durante cuyos años, á pesar de que subsistía vigente el recargo de la bandera, ascendió á 350 y 782 respectivamente el número de embarcaciones españolas cargadas, admitidas en nuestros puertos; y correspondieron solamente 7,4 y 6,6 toneladas á cada una:

siendo su mayoría de la clase de bateos, botes y faluchos.
¿Y cómo había de suceder otra cosa, cuando de los 516 buques españoles, que en el año de 1859 se dedicaron al comercio de importación de Portugal, 468 se emplearon únicamente en traer pescado de alguno de los puertos del Algarve, que es la parte más meridional de aquel Reino, fronteriza con la Provincia de Huelva; procediendo 32 de Lagos, 17 de Albufeira, 19 de Faro, 82 de Aullon (deberá ser Olhao, punto inmediato á Faro, cerca del cabo de Santa María, al extremo Sud); y 318 de Villareal de San Antonio, situada en frente de Ayamonte y al lado derecho de la desembocadura del rio Guadiana?

Un tráfico tan especial no debiera entrar á formar parte del comercio exterior, para la apreciación del influjo que en su totalidad ejercen las leyes arancelarias.

El Estado comparativo del número de embarcaciones de la marina mercante de todos portes, matriculadas en los Departamentos de España, durante algunos años, demuestra el considerable desarrollo que ha tenido esta importantísima parte de la riqueza pública, según se observa á continuación.

05 0	NUMERO DE BIQUES		TOTAL.		Tripulantes en total.	Valores totales en reales vellón.
	De navegación, ill; altura y de cabotaje,	De pesca y de tráfico de muelles.				
1843			16.069	110.041	57.870	
1816			16.719	347.411	60.453	
1853	i «a;	11 875	15.500	158.880	67.668	239.863.011
1^57	3.055	14.031	19.086	" 403.036		
.838	6.331	15.311	11.618		90.841	415838.7*6

Al examinar los resultados satisfactorios que la construcción de buques va adquiriendo en España, no puede menos de recordarse desde luego esa série de medidas, que la legislación ha establecido en época reciente, como proteo-

toras de la marina mercante, plantel de la.de guerra; y en las que, aún cuando no pueda decirse que se aunaron siempre el acierto con arreglo á las buenas doctrinas económicas, y un plausible deseo, se echa de ver la intención manifiesta de fomentar, á toda costa, aquella parte de la marina.

No creyéndose suficiente la imposición á las mercancías conducidas en pabellón extranjero de un recargo, como derecho diferencial, sobre el exigible cuando se condujesen en bandera española, se fijaron á ésta, según queda manifestado anteriormente, dificultades en el comercio con puntos extranjeros, inmediatos á nuestras costas, como aliciente para la navegación de largo curso. Prohibióse la entrada de las embarcaciones extranjeras, que no midiesen el considerable número de 400 toneladas; se señaló á las de éste ó mayor porte el crecido derecho de 200 reales, que fué luego de 127 reales por tonelada (1); se establecieron requisitos, tales como el de ser españoles la gran mayoría de los tripulantes de las embarcaciones, después de matriculadas; se prohibió recibir carenas en puertos extranjeros en casi todos los casos, si los buques habían de disfrutar de los beneficios concedidos á la bandera nacional; se otorgó una prima de 120 reales por tonelada á los constructores españoles de buques de 400 cuando menos; y se facilitó la introducción de las maderas necesarias para construirlos y arbolarlos.

Sin duda el medio más eficaz para el engrandecimiento de la marina no ha de buscarse en los derechos diferenciales, sino en el aumento del comercio, que le proporcione fletes abundantes, y en la desaparición de cuantas dificultades se opongan á la baratura de las construcciones, y

(1) Las embarcaciones extranjeras de madera hasta 35 toneladas inglesas adeudan ahora 367 reales y 88 céntimos por cada una: de 36 á 106 toneladas, 283 reales; y desde 107 en adelante 141 reales y 50 céntimos por tonelada.

Si el casco de la embarcación es de hierro, adeuda 141 reales y 50 céntimos por tonelada, cualquiera **que sea** la cabida **de aquella**.

á que su equipo y la manutención de los tripulantes no exijan capitales más crecidos que en el extranjero.

Adelanto, y no pequeño, ha sido el que la administración se convenza de que el derecho diferencial no debe, en ningún caso, recaer como un tanto por ciento fijo sobre el establecido para la bandera española; teniendo, por lo contrario, exclusivamente en cuenta el valor de la mercancía.

Por eso conviene que sea tan variable el derecho diferencial cuanto lo exijan no sólo la diversa naturaleza de las cosas transportadas, sino el punto de que procedan; y siempre igual, cuando su peso y su volumen sean los mismos, aunque diferentes los valores. En igualdad de éstos, y hasta del peso, saldrán más recargados los fletes de los buques españoles, por regla general, á medida que sea más larga la navegación y mayor el espacio ocupado por las mercancías.

Como la industria naviera es una de las principalmente interesadas en la manera de resolver la cuestión sobre la liga de las aduanas peninsulares, era muy conveniente averiguar si con esta medida se irrogarían ventajas ó perjuicios á la marina mercante portuguesa, así de largo curso, como de cabotaje: y para ello hemos tratado, con empeño, de conocer el número de buques con que contaba, sus toneladas y los tripulantes; comparándolo todo con el de España, que ya sabíamos. Desgraciadamente los pasos y gestiones practicadas han sido ineficaces: pues, no existiendo, como no existen, datos oficiales reunidos por la administración superior, no han podido verse satisfechos nuestros deseos; y se han defraudado las esperanzas que habíamos concebido de discutir ampliamente este punto (1).

Pero, aún cuando no haya datos directos, se encuentra uno indirecto, que prueba la poca importancia de la marina

(1) Hemos visto posteriormente datos que fijan en 39 vapores con Vi. 681 metros cúbicos, y en 536 buques de vela con 109.845 metros cúbicos, el número de embarcaciones de largo curso y de gran cabotaje que cuenta Portugal y su cabida respectiva.

mercante portuguesa; y es la pequeña participación que toma en el comercio exterior.

Los derechos pagados por las mercancías conducidas á la aduana de Lisboa, en buques extranjeros, durante los años económicos de 1856 á 1857 y de 1857 á 1858, fueron 45.879.255 y 43.435.387 reales respectivamente: al paso que no excedieron de 471.638 y 397.637 reales los de las llevadas en buques portugueses. Cantidades son estas últimas que pueden calificarse de insignificantes, como que no llegan al 1 por 100 en ambos períodos reunidos.

En España sucede todo lo contrario.

Las mercancías que constituyeron el comercio universal de entrada y salida en buques españoles, durante un sexenio algo remoto valieron, por término medio anual, 1.372 millones de reales: sólo 833 las que se portearon en buques extranjeros; y 118 las llevadas y traídas por tierra. Igual resultado se observa en cuanto á los derechos percibidos; puesto que 157.000.000 corresponden á la bandera nacional; 50.000.000 á las extranjeras; y 6.500.000 por tierra.

En el quinquenio de 1868 á 1872 el valor de la importación y de la exportación medias en bandera nacional fué de 1.929.789.304 reales; en extranjeras de 1.169.045.128; y por tierra de 525.093.876. Los derechos percibidos fueron 135.436.608; 40.909.120; y 15.695.836 reales respectivamente.

Todo lo expuesto hace creer que la marina mercante española no debe temer perjuicio alguno, en sus condiciones actuales, con el establecimiento de la union aduanera: y que, por lo contrario, podrían adquirir mayor desarrollo las transacciones comerciales en que toma parte. Y no se recele que sea insuficiente á llenar las exigencias de un movimiento marítimo mucho más considerable que el actual.

Las matrículas de España arrojan un número tan crecido de marineros, proporcionalmente á los que tripulan los buques de la Gran Bretaña (1), que no corresponden ni

(1) La marina mercante inglesa cuenta 5.892.000 toneladas; y 199.667 tripulantes en el Continente.

cuatro y media toneladas por individuo; mientras que un inglés basta para veintiocho toneladas. En casi análoga proporción se halla la marina mercante anglo-americana.

Esta diferencia es una de las principales causas de la carestía de nuestra navegación, y que debe llamar seriamente la atención del legislador.

.



CAPÍTULO XV.

DE LA LIGA IBÉRICA DE ADUANAS, BAJO EL PUNTO DE VISTA DE LAS DIFICULTADES FISCALES. = COMPARACIÓN ENTRE LOS ARANCELES DE ESPAÑA Y DE PORTUGAL, RELATIVAMENTE Á LOS DERECHOS IMPUESTOS Á LOS ARTÍCULOS TARIFADOS EN EL SÓLO CONCEPTO DE PRODUCIR RECURSOS AL TESORO. = BACALAO. = FRUTOS COLONIALES. = AZÚCAR. = CAFÉ. = DERECHOS SOBRE EL CONSUMO, INDEPENDIENTEMENTE DEL DE ADUANAS. = ESTANCO DEL TABACO, DE LA SAL Y DE LA PÓLVORA.

Los intereses del Tesoro no son, por cierto, el punto que exigiría menos detenido estudio, sobre la manera y las condiciones con que haya de plantearse la union aduanera peninsular; dado el caso de que esta idea, dejando de ser sólo un pensamiento laudable, se convirtiese en un hecho ventajoso á ambos pueblos.

Cúmplenos, ahora, con tal motivo, examinar las dificultades fiscales que se opondrían á su realización.

Dos son las bases en que tiene que apoyarse, indispensablemente, cualquier proyecto de asociación ó liga de esta clase.

La primera es el establecimiento de una misma legislación económica para las dos Naciones; y la segunda la distribución justa y equitativa entre ellas, de los productos que rindan los derechos de aduanas.

La primera puede también subdivirse en dos. Una relativamente á las cuotas señaladas á la importación de las mercancías, y á la salida de las del país en el caso de que

haya alguna que los satisfaga, lo cual debe evitarse en cuanto sea dable; á las prohibiciones, en ambos conceptos, si es que se cree conveniente decretar alguna; y á las disposiciones administrativas para el régimen de las oficinas perceptoras, y para el servicio de represión del fraude y del contrabando, encomendado á los resguardos de tierra y de mar, en las extremas fronteras y en las costas del país unido : todo lo cual constituye la *union de aduanas* (Zollverein). La otra subdivision tiene por objeto plantear un mismo sistema tributario, acerca de los impuestos indirectos independientes del de aduanas; como los exigibles sobre los consumos, las sales, los tabacos, y cualesquiera otros artículos cuyo monopolio se hayan reservado los Gobiernos.

Estos impuestos tieneir tan íntimo enlace con el de aduanas, que no se comprende que haya verdadera union de ellas, sin que coexista la igualdad en los demás tributos de que queda hecho mérito; y que es indispensable para poder establecer la libre circulación en lo interior de un país. Esto es lo que se llama *union de impuestos* (Steuerverein).

Un Arancel único y un régimen aduanero perfectamente idéntico son cosas irrealizables, por de pronto, en pueblos cuyas tarifas tengan diferencias esenciales. Antes de asimilarse es preciso acercarse : es necesario un sistema de transición y de concesiones mutuas, que sirvan para dulcificar la severidad de las restricciones rigurosas, y para refrenar la liberalidad de franquicias perjudiciales; si se quiere atender no solo á los intereses del Tesoro y del comercio, sino también á las de la producción, en los ramos que merezcan se les dispense temporalmente un auxilio moderado y bien entendido, aún cuando sea en perjuicio pasajero de la libertad de las transacciones.

La uniformidad del Arancel y de la legislación aduanera no debe entenderse tan en absoluto, que excluya la adopción, en casos muy limitados, de algunas reglas excepcionales, para puntos determinados y sobre artículos también especiales, que convenga establecer, no solo como compatibles, sino hasta como necesarias, para cooperar con ellas al logro del fin primordial de la Asociación.

Nada de extraño tendria ver adoptadas semejantes excepciones, cuando se trate de ligar para lo sucesivo los intereses de dos pueblos que han tenido diferente legislación de aduanas, como resultado de las diversas condiciones de su producción ; puesto que se encuentran en los Aranceles de Naciones compactas de antiguo, é independientes.

El mismo Arancel español, uno de los que no reconocían privilegios á favor de las mercancías procedentes de ningún país, nos suministraba varios ejemplos en el sentido mencionado, al tratar de la exportación. La de la mena de hierro, libre de derechos por regla general, los adeudaba solo cuando era de la Provincia de Vizcaya : la del corcho en tablas, panas.ó panes, es libre en todas las Provincias, excepto en la de Gerona, donde se halla hasta prohibida en el dia. El Real Decreto de 29 de Enero de 1834, que fué la legislación vigente, largo tiempo, sobre el comercio de cereales, señaló reglas peculiares, que ampliaron otras órdenes posteriores, relativamente á la manera de practicarse este comercio entre las Islas Baleares y las Provincias del Continente.

En el Zollverein se halla también consignado el principio de que la legislación de Aranceles, uniforme, puede ser modificada parcialmente, siempre que no resulten perjuicios á los intereses generales de la Asociación. Así es que el trigo de Bohemia se importaba en Sajonia con derechos más módicos que en otros puntos ; y el hierro de primera fundición, gravado con un impuesto á la salida, era libre por las fronteras occidentales.

Independientemente de las dificultades que, al tratar de la producción fabril, hemos manifestado que ofrecería el uniformar en este punto la legislación arancelaria peninsular, las habría, y bien considerables, por lo relativo á otros artículos que, considerados ahora en concepto puramente fiscal, producen cuantiosos recursos al Tesoro; prescindiendo de los que participan de este carácter y son, además, elementos indispensables para la fabricación.

Entre los más productivos, y de procedencia extranjera,

hallamos el *bacalao*. Si procedía directamente de las pesquerías en bandera nacional, que era cuando estaba más bonificado, y como venía en la gran mayoría de las expediciones, satisfacía 31 reales y 80 céntimos, por quintal, en España; y 39 reales en Portugal.

Esto hace creer que no tenga mucha razón el Sr. Da Costa, al opinar que era considerable el contrabando de bacalao para España (1) : lo que sí podía suceder es que se hiciesen introducciones de pequeñas cantidades para puntos de la frontera, lejanos de los puertos españoles donde pudieran surtirse. Apoya esta creencia la circunstancia de que solo se consumían allí de 17 á 18 millones de quintales, ó sea 4 y 1½ libras de bacalao, por individuo. Mayor parece que debería ser la cantidad, desde que por la disolución de la Compañía portuguesa, creada en 1836 para la pesca en Terranova, el bacalao inglés, dinamarqués y sueco no tenían concurrencia en Portugal : y cuando era tan grande la afición de sus habitantes á este alimento, que lo preferían al pescado nacional, para cuya protección estaban señalados los derechos crecidos que el Arancel fija todavía hoy. En España, donde no se halla tan generalizado este consumo, se introducían sin embargo, adeudando derechos en las aduanas, 610.000 quintales de bacalao al año, hasta hace poco tiempo. Entonces correspondían á 4 libras por habitante. Ahora llega la importación á 740.000 quintales.

El *cacao* paga en España 148 y 64 reales, por quintal, según las clases, y en comercio directo; y 190 y 96 reales desde los depósitos: en vez de 101 reales, en todos los casos, que adeuda en Portugal (2).

La *canela de Ceylan* 8 reales, por libra; en vez de 1,14 reales. Esto es causa del contrabando de que hablamos en el Capítulo XII (3).

(1) En el día los 100 kilogramos adeudan 70 reales en España y 76 en Portugal. *Memoria citada*, pág. 318.

(2) Ahora paga en España por 100 kilogramos 364 y 224 reales respectivamente: en Portugal 45 reales y 45 céntimos.

(3) Ya dejamos manifestada antes la legislación actual.

Los *cueros al pelo* procedentes de los depósitos de Europa 25,85 reales, por quintal; en vez de 8,60 reales. Esta diferencia ha hecho temer fundadamente si podría dar motivo á defraudación en nuestras aduanas terrestres (1).

La *hoja de lata* 74 reales, en quintal; en vez de 3,45 reales, que es la cuota señalada á todos los hierros manufacturados. Un derecho tan módico se explica por no tener Portugal interés en proteger esta industria de que carece (2).

Los *carruajes -de cuatro ruedas* 30 por 100 sobre avalúo; en vez de 5.750 reales, que equivalen á igual tipo, valuando el carruaje á 5.000 francos (3).

Las *duelas* 26,50 reales, el millar; en vez de un derecho que varía entre 25 y 320 reales, según el grueso de las duelas. Esta última circunstancia se halla bien entendida; pero no se comprende cómo existía un derecho tan elevado en Portugal, país que debiera favorecer más de lo que hacia el envase y la exportación de un caldo como el vino, que forma el principal ramo de su comercio de esta clase (4).

El *cobre de primera fundición* 47,70 reales, por quintal; en vez de 2,87 reales (5).

No seguiremos estampando más diferencias entre los Aranceles de uno y otro país; puesto que los artículos ya mencionados son los principales, bajo el concepto de rendimientos al Tesoro: pero resta, todavía, otra dificultad grave, que en este mismo sentido ofrecería la union aduanera peninsular. Aludo á la manera con que habrían de ser

(1) Los 100 kilogramos satisfacen en España 50 reales y 20 céntimos: en Portugal una cuarta parte.

(2) En España adeuda 80 reales los 100 kilogramos: en Portugal la décima parte.

(3) Satisfacen 3.000 y 4.000 reales, según que son de dos ó cuatro ruedas, en España; y 5.225 en Portugal.

(4) El millar 60 reales en España; y con leve rebaja los derechos antiguos siguen en Portugal.

(5) Satisfacen los 100 kilogramos en España 48 reales: y la décima parte en Portugal.

tratados los frutos producidos en las Provincias de Ultramar.

En Portugal dichos géneros adeudan la mitad de los derechos señalados en el Arancel general. El *azúcar* de sus colonias sólo pagaba, según Real Decreto de 31 de Diciembre de 1852, y por término de diez años, que concluyó en igual día de 1862, la módica cuota de un rei por 459 gramas (2 reales y 50 céntimos por quintal.) Este comercio es allí insignificante; y no existe tampoco el grande interés fiscal que España tiene: como que sobre el aguardiente de cañas, azúcar y café, procedentes de las Islas de Cuba, de Puerto Rico y las Filipinas, percibieron las aduanas españolas 29.000.000 reales, durante el año 1859.

No es ahora ocasión oportuna de discutir sobre la necesidad de conservar ó derogar este sistema, que traería consigo, en último caso, la supresión también de los derechos que pagan los frutos peninsulares en las posesiones de Ultramar; donde los derechos de aduanas constituyen uno de los más pingües rendimientos públicos. Pero, una vez realizada la union aduanera, los frutos coloniales españoles habrían de ser considerados en Portugal del mismo modo que en la metrópoli.

Aún sin modificar nosotros la legislación que hay establecida sobre el particular, el Gobierno portugués opondría mucha repugnancia para avenirse á ello: puesto que en el diapaга allí la arroba de azúcar 21 reales con 60 céntimos; y el quintal de café 80 reales con 20 céntimos: en vez de 8 reales con 50 céntimos y 33 reales con 90 céntimos respectivamente, que satisfacen en España (1). Estos dos frutos coloniales producen 34.000.000 reales, por una introducción media anual de 1.500.000 arrobas de azúcar, y 34.000 quintales de café; constituyendo ellos solos la sexta parte de la renta de aduanas de nuestro país.

La libertad comercial interior no se comprende, según

(1) Los 100 kilogramos de azúcar por término medio adeudan 193 reales; y la misma cantidad de café 227 reales en Portugal. En España 90 y 160 reales respectivamente.

queda anteriormente manifestado, sin el establecimiento de un sistema de impuestos que reconozca, por principal base, hacer desaparecer las desigualdades en las condiciones de producción y de venta de una mercancía, en la parte que dependa de los Gobiernos.

Estas diferencias constituyen verdaderas aduanas interiores para artículos, como el tabaco, la sal y otros. Cuan difícil no sea arreglar este asunto lo demuestra el qué, á pesar de los años transcurridos, no ha sido posible todavía plantear en Alemania dicha igualdad general, por lo relativo á las cuotas exigibles en lo interior, sobre el consumo del vino, aguardiente, cerveza, pan, harina, carne y grasas. La asimilación en la manera de tratar los productos propios de un país y los de los otros pueblos asociados es el sistema que ahora se practica allí; y que podría llamarse de igualdad local. Es, en verdad, menos complicado y vejatorio que el de exigir en las fronteras respectivas, como derecho de compensación, una cuota igual á la diferencia resultante entre el impuesto establecido en el país en que se introduzcan y el señalado en aquél de que procedan las mercancías, según se hacia en los primeros tiempos de la Asociación alemana. Pero, aún cuando la práctica posterior sea un adelanto, no excluye la conservación de un régimen de vigilancia, que viene á constituir, en cierta manera, el restablecimiento de la línea de aduanas en los pueblos que se vieron obligados á suprimirlas, por los graves inconvenientes que irrogaban á sus transacciones comerciales.

Pasando, ahora, á tratar de los géneros que, monopolizados por el Gobierno, constituyen las rentas estancadas en España, hallamos, en primer lugar, los *tabacos* que en el año de 1859 dieron un total producto de 274.380.000 reales; y, descontando el 42,55 por 100 de gastos, quedaron de rendimiento líquido 157.620.000 reales. En 1876-1877 el producto fué de 367.240.000 reales.

Hasta 1.º de Enero de 1865 estuvo en Portugal arrendado el monopolio del tabaco; cuyo sistema administrativo, de fabricación, venta y vigilancia no quiso el Gobierno

modificar, sin que la experiencia demostrase las mejoras asequibles (1). Su elaboración se concentraba en la única fábrica de Lisboa; y el Tesoro percibía anualmente por el contrato 38.525.000 reales vellón.

Unánime es la opinion de que el tabaco español es superior en calidad al portugués: y, á pesar de ser entre nosotros más moderado el impuesto, correspondían á cada español 10 reales con 20 céntimos en el producto líquido de esta renta; y sólo 9 reales con 60 céntimos á cada portugués. Por eso creyó aquel Gobierno, con fundado motivo, que así el Erario nacional como los consumidores resultarían beneficiados con la terminación del contrato; el cual, como todos los actos de igual índole, es la prueba evidente de un estado poco lisonjero en la Hacienda pública, y de la falta de un sistema basado en las buenas doctrinas económicas.

No vemos dificultad para la union en el estanco del tabaco. Parécenos, por ahora, lejano el tiempo en que el estado déla Hacienda pública permita, dejando libre dicho artículo, obtener líquidos los rendimientos que percibe ahora al año, con sólo el establecimiento de un derecho, en la entrada por las aduanas, al tabaco en rama y al manufacturado; y de una contribución sobre la fabricación y la venta que se realizasen en España. Planteada la administración común del monopolio en los dos pueblos, con un mismo sistema para la venta, sobre la base de las calidades y de los precios del tabaco en España, con preferencia á los de Portugal, pero que podrían modificarse, según la experiencia aconsejara: y dividiendo el producto líquido proporcionalmente al número de sus habitantes, quedaría arreglado, de una manera sencilla, este punto (2).

Sigue luego, en importancia, la renta de la *sal*; en la que el Tesoro español obtuvo, como ingreso líquido en 1859,

(1) «*Relatorio sobre o estado de fazenda pública*», 1860.

(2) La ley de 13 de Mayo de 1864, según dejamos dicho, estableció en Portugal la libertad del comercio, fabricación y venta del tabaco.

hasta 75.903.817 reales, por la venta de 4.120.000 quintales, de los cuales 1.560.000 se dedicaron á la exportación, y 2.560.000 para el consumo en el Reino. No fueron menores, sino todo lo contrario, sus rendimientos hasta la época del desestanco.

Este consumo es poco inferior al que, atendido el de Portugal, correspondería á una población cuádruple. Y, sin embargo, la sal es allí un artículo libre; y el pescado el alimento principal de las clases poco acomodadas en los distritos marítimos, hasta el punto de haber calificado de *ictiófago* al pueblo portugués uno de sus escritores más patriotas é ilustrados.

Quien sólo tenga en cuenta los principios económicos que pasan hoy por ciertos, exigirá sin duda alguna que, equiparándose España á Portugal, se desestanche entre nosotros la sal, materia primera para algunas industrias importantísimas, auxilio precioso para la cria de ganados, y condimento, en fin, indispensable de los alimentos del hombre.

¿Es conveniente, empero, prescindir de consideraciones que, no por ser de índole diversa de las anteriores, dejan de ser atendibles? ¿Es fácil hallar por medios menos onerosos, la crecida suma de 76.000.000 reales líquidos, que el Tesoro español consigue del estanco de la sal? (1)

Opinamos que no: y en tanto que la riqueza no aumente sensiblemente, no será dado al Gobierno de España adquirir este indispensable recurso, ni por recargos á la propiedad inmueble, ni por una contribución especial sobre la ganadería, ni por el impuesto indirecto sobre los consumos, ni por el de una cuota exigible sobre la explotación de una sustancia sembrada y esparcida por do quiera, en montes, valles y llanos, en lagos, fuentes y pantanos. Sin duda el Gobierno debe tender á dejar en libertad, en un plazo que las circunstancias únicamente pueden fijar, la

(1) En la ley de presupuestos de 1877-1878 se impusieron sobre la producción y el consumo de la sal cantidades análogas á las que obtenía el Tesoro en la época del estanco de dicho artículo.

producción y la venta de la sal; pero por ahora creeríamos suficiente que se eximiese del impuesto la destinada á la industria, las salazones y la ganadería, con los procedimientos empleados por otros Gobiernos, especialmente el belga, y que son superiores á los planteados en España. La cantidad que dejaría de percibir el Tesoro no merece mencionarse; y podría cubrirse con el mayor ingreso de otras rentas de productos eventuales.

Calculándose que en Portugal sale la sal á 18 libras por habitante, este pequeño aumento sobre lo que en España sucede prueba que son infundadas las esperanzas de los que creen que al desestanco de dicho producto seguiría un grande aumento en su consumo.

Coincide este resultado con el que se deduce de las observaciones hechas en algunos países de Europa, por el célebre naturalista Milne Edwards (i). Sostiene que «diferencias muy grandes en el precio de la sal, ó en los recursos pecuniarios de los consumidores, influyen muy poco en la cantidad de esa materia con que condimentamos nuestros alimentos: lo que, por otra parte, se explica por la pequeñez del gasto preciso para satisfacer esta necesidad».

De las dificultades de la union aduanera esta es una de las más graves.

Dirigiéndome á personas ilustradas, que conocen prácticamente muchas de ellas, cuan difícil es resolver las cuestiones que se rozan con el sistema de impuestos de un país, no necesitaré ponderar las consecuencias de que imprudentemente se privase la Hacienda pública de España de 76.000.000 reales líquidos, que emplea ahora en el sostenimiento de las cargas nacionales.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia de desestancar entre nosotros el tabaco y la sal: pero siempre se ha tropezado con obstáculos poco menos que insuperables, además de lo gravosos que eran para los contribuyentes en general los remedios que se proponían; obstáculos cada

(1) «Rapport sur la production et l'emploi du sel en Angleterre, adressé á Mr. le Ministre d'Agriculture,» 1850, pàg. 34.

dia más difíciles de vencer, á medida que se aumenta el producto de aquellos dos artículos estancados.

En 9 de Noviembre de 1855 un celoso Ministro de Hacienda presentó á la Representación nacional dos proyectos, estableciendo el desestanco; pero, prescindiendo de que los rendimientos que el Tesoro percibía entonces no eran tan elevados como ahora, los recursos que habían de sustituir al sistema que se trataba de derogar, parecieron generalmente más gravosos y complicados. Consistían 1.º en un recargo de 5 por 100 á la contribución territorial, que entonces era solo 300.000.000 reales: 2.º en otro 5 por 100 sobre la industrial y de comercio: 3.º en un derecho de entrada á todos los tabacos: 4.º en otro de 16 reales por quintal de sal consumida en los pueblos donde hubiese derecho de puertas: 5.º en la cuota correspondiente por este concepto en las demás poblaciones, tomando por tipo 16 libras por habitante; y 6.º en la incorporación en las matrículas, para la contribución industrial, de los almacenistas por mayor y menor, de los expendedores ambulantes y de los fabricantes de tabacos, de los almacenistas por mayor y menor de sal, de los mercados ambulantes, de los patrones de buques que la embarcaban, y de los dueños y arrendatarios de salinas.

El Gobierno, al presentar estos proyectos, cedió á consideraciones políticas más bien que económicas; y expresó su muy fundado recelo de no haber podido acertar á resolver tan ardua cuestión. Después, hasta la ley de 16 de Junio de 1869 no volvió oficialmente á suscitarse la reforma del sistema anterior, que tenían por difícil y aun impracticable gran número de las personas entendidas en estos asuntos.

La pólvora, por último, era un artículo monopolizado por los Gobiernos de ambas Naciones peninsulares, y de cuya fabricación no habían querido desprenderse.

Solo 6.700.000 reales produjo, como rendimiento líquido en España, durante el año de 1859; y un millón escaso en Portugal, incluyendo la entregada á los Ministerios de la Guerra y de Marina. De modo que casi no merece fijar la

atención dicho artículo, cuyo estanco debería desaparecer como inútil ; y así se realizó en España, por la ley de 16 de Junio de 1864. En Portugal sigue su fabricación siendo exclusiva del Estado.

Hasta Felipe III fué libre la fabricación y la venta de pólvora (1); y desde entonces el estanco ha sido impotente contra los esfuerzos de la inteligencia y de la industria. La prevision que estableció el monopolio, no ha impedido jamás que las exigencias del consumo, empleando unas veces el comercio exterior, y fomentando en otras el trabajo nacional en establecimientos clandestinos, ambulantes y hasta permanentes, hayan quedado satisfechas con cuanta pólvora ha sido necesaria, y cuya elaboración es sencillísima. Reciente se halla todavía lo que sucedió durante la última guerra civil, en que ninguna de las fuerzas beligerantes dejó de tener pólvora suficiente para sostener la lucha empeñada.

La pólvora no puede ofrecer inconvenientes á la liga aduanera. Lo que sí convendría es mejorar su fabricación; y sobre todo proporcionar sus productos al consumo á precios bajos, aunque continúe el estanco : porque la pólvora ha llegado á ser ya un verdadero instrumento de trabajo.

Bajo el punto de vista militar, además, solo será dable hacer certeros los disparos de los soldados, cuando no se economice la pólvora, porque se halle muy barata; ventaja á que deben, en parte, su fuerza el ejército y la marina de Inglaterra.

(1) «*Exposición de la Sociedad Económica de Madrid à S. M.*» Junio de 1854.

CAPÍTULO XVI.

CONTINÚA EL EXAMEN DE LOS INCONVENIENTES FISCALES
PARA LA UNION IBÉRICA DE ADUANAS. = DISTRIBUCIÓN DE
SUS RENDIMIENTOS, TENIENDO POR BASE EL NÚMERO DE
HABITANTES DE CADA PAÍS.

Falta, aún, tratar de una cuestión importantísima.

Los rendimientos líquidos que resultasen, después de deducidos los gastos de toda la parte administrativa de la renta de aduanas, de la cobranza del impuesto, y de la vigilancia ejercida por la fuerza represora del comercio ilícito, en la frontera de Francia y en las costas de toda la Península ibérica, deberían ser distribuidos entre los dos Estados asociados, teniendo en cuenta la población respectiva de cada uno. Cuantos argumentos se opongan á esta base fundamental pueden y tienen que ser rechazados, como trataremos de justificar.

El sistema que defendemos es el mismo que se adoptó, por regla general, en el Zollverein; y las excepciones que á él se hicieron no podían menos de ser admitidas, por las poderosas razones en que se apoyaban.

La ciudad libre de Francfort sobre el Mein tenía proporcionalmente mucho mayor consumo de las mercancías sujetas al impuesto, según acontece con toda población urbana comparada con la rural: y así es que aquella se computó hasta en un poco más de su cuádruplo; al paso que la rural figuró sólo por su cifra efectiva. Prusia, perjudicada en los derechos que percibía por el tránsito y la navegación sobre el Oder, el Vístula y otros ríos, recibió

una mejora anual de 4.500.000 reales: pero se vio obligada á someterse al principio fundamental de la población; á pesar de que los rendimientos que antes percibía disminuyeron considerablemente, despues de la union, cuando se prescindió de la base de los consumos. Y en cuanto á la distribución especial que se hizo de los derechos de exportación y de tránsito, se fundó en que ciertos géneros, que constituían la mayor entidad de ellos, procedían de las Provincias prusianas. Por último: si en el Tratado de 7 de Setiembre de 1851, que reunió al Zollverein el Hannover. Oldemburgo y Brunswich, se concertó que, además de la parte correspondiente en el producto líquido, con arreglo á la población, se aumentara la renta para los nuevos Estados asociados con tres cuartas partes, lo cual equivalía á acrecer el número de sus habitantes en un 75 por 100, esto dimanó del gran interés que Prusia tuvo en estorbar al Austria la formación de una nueva liga con los principales Estados de la antigua, que quedaría así disuelta; y del temor que abrigó de recaer en su anterior aislamiento.

Pero semejantes concesiones son verdaderos retrocesos, en el camino emprendido de formar grandes grupos, que no tienen los inconvenientes de la extremada division de Estados con sistemas económicos distintos.

En materia de Asociaciones, es innegable que debe tenderse á conciliar los intereses, disminuyendo los privilegios; no á desligarlos, ensanchando el número de los exceptuados y favorecidos.

Hay en todas las cosas circunstancias en que no puede prescindirse de optar entre dos males: y en el caso relativo á la distribución de los rendimientos es preciso renunciar á la justicia estricta, cual seria que aquellos guardasen la misma proporción que los consumos respectivos. El intentar obtenerla ocasionaría un gran número de pesquisas y de vejaciones que, además de ser de todo punto insuficientes para hallar esa regla proporcional, imposibilitarian la libre circulación de las mercancías por lo interior del Reino; sin la cual es nula de hecho toda asociación comercial.

Se objetará á estas reflexiones que Portugal saca más

partido de sus aduanas que España de las suyas, habida en cuenta la población de ambos Reinos; que también consume mayores cantidades de algunos de los géneros más productivos, como por ejemplo, el azúcar y el bacalao; y que, por lo mismo, reclamaría con justicia del ingreso total de las aduanas unidas, una cuota por individuo superior á la que se fijase á España.

A esto respondemos que con el nuevo Arancel los consumidores portugueses saldrían beneficiados en aquellos objetos cuyos derechos se rebajasen; mientras que el alza, que tendrían que sufrir en otros, permitiría desarrollar algunos de los elementos de producción fabril, y en especial de la minera.

Debe, además, tenerse muy en cuenta que la proporción en que crece la renta de las aduanas portuguesas prueba que el consumo que nuestros vecinos hacen de efectos extranjeros y de las colonias, excede á sus verdaderas fuerzas comerciales. En los primeros cincuenta años del siglo actual, los valores de la importación bajaron en una mitad; y las exportaciones disminuyeron en dos terceras partes: bajas que no pueden menos de llamar la atención, aún considerando que Portugal servia, á principios de este siglo, de depósito para las mercancías que iban al Brasil. En 1874 los productos de la renta, por todos conceptos, fueron 195 millones de reales.

Entretanto, los productos de las aduanas españolas han ido creciendo, desde una suma muy poco superior á la de la misma renta en Portugal, hasta la de 334.000.000 reales en 1876-1877.

Este movimiento en alza debe ser cada día más acelerado, por las reformas que no podrán menos de hacerse todavía en el Arancel; y porque terminadas, que sean, las principales líneas de ferro-carriles, exportaremos mucho más trigo, vino y aceite que ahora: aumentándose, también, las importaciones del extranjero y de las posesiones españolas ultramarinas.

Seria, por lo tanto, una imprudencia, no disculpable en los Gobiernos, privarse para lo porvenir de un aumento de renta que, á la vez que es evidente, será necesario para

atender á las obligaciones del Estado, que también han de crecer en igual, ó acaso mayor proporción.

Otro de los argumentos en contra de la base de la población, para el reparto del producto de las aduanas en la union ibérica, es que podría traer consigo complicaciones embarazosas y desagradables; y ocasionar serios disgustos y malas inteligencias entre las administraciones superiores de ambos países.

Tenemos el sentimiento de no convenir en este punto con el ilustrado Sr. D'Oliveira Pimentel, que tan luminosamente ha escrito sobre la liga.

Si es cierto que existen todavía hoy, por desgracia, preocupaciones y susceptibilidades en el pueblo portugués contra el español, aún cuando carezcan de fundamento sólido en que apoyarse, no creemos que sea un medio muy á propósito para anularlas, y sustituirlas con amistad, confianza y simpatía recíprocas, sostener la utilidad de administraciones no sólo independientes para su régimen interior, sino que carezcan entre sí de lazos de ninguna especie, y percibiéndose los valores de cada aduana por el Tesoro del país en que esté aquella situada.

Conviene, por lo contrario, tratar por todos los medios posibles de infundir buena fé en las relaciones internacionales; considerar á toda la Península en este caso como un sólo pueblo, en que no se conozcan diferencias para los habitantes de cualquiera parte de ella dedicados al tráfico; y no dar los Gobiernos mismos pretextos, para que se arraiguen en las masas poco ilustradas ideas erróneas y perjudiciales, cuya existencia lamentan todos los hombres públicos importantes de ambas Naciones. Los odios y las antipatías no sólo son lamentables en estos casos; sino que, si se prescinde de borrarlos ó al menos de modificarlos, sustituyéndolos con el afecto y la cordialidad inherentes á la consideración que merece el buen proceder de los pueblos entre sí, es inútil mortificarse, discurriendo los medios más adecuados para hermanar sus intereses.

¿Quién será capaz de averiguar el punto en que se consumirán las mercancías, una vez introducidas? ¿Cómo se podrá asegurar, por otra parte, que la circunstancia de in

troducirse cualquier objeto por cierta localidad determinada, sea una prueba de que en ella habrá de consumirse?

Constantemente se observa que el comercio tiene ya determinados de antemano los puntos á que ha de dirigirse en sus expediciones; y que es muy difícil hacer que los varíe. Eso sucede, y no de pronto tampoco, sólo cuando se establecen modificaciones radicales en las condiciones del comercio interior; como, por ejemplo, la construcción de una vía férrea, las rebajas considerables en el costo de los transportes, ú otras medidas por el estilo.

Si se aceptase, por lo tanto, la base de que los valores de cada aduana sean para el país á que pertenezca, en vez de confundirse en la totalidad de los de la Asociación, resultaría que el ferro-carril de Badajoz á Lisboa, construido por un español, y en el que se habrán interesado no pocos capitales de nuestro país, atrayendo en lo sucesivo á este puerto del Océano gran parte del comercio que América, Inglaterra y otras Naciones del Norte hacen con los de España, disminuiría el actual producto de sus aduanas; para aumentar los ingresos del Tesoro de UH pueblo extranjero, cuya susceptibilidad llega hasta el punto de creer que su independencia quedaría afectada con el establecimiento de una administración común, para los impuestos que sean resultado de la igualdad mutua de su legislación arancelaria.

Aún repartiendo el producto de las aduanas unidas proporcionalmente á la población, Lisboa y Oporto ganarían siempre mucho; porque vendrían á reemplazar á los puertos españoles que ahora surten á aquellas de nuestras Provincias que acudirían, en el caso de que hablamos, á los puertos portugueses. El pueblo español recogería entonces en Oporto y en Lisboa la parte que perdería en Sevilla, en Cádiz y en otros puntos del Océano. Pero, si se aplicase el producto de las aduanas de Portugal á aquel Tesoro, la pérdida de lo recaudado en las de España sería una baja efectiva, sin compensación de ninguna clase; y el Gobierno que accediese á ello cometería una verdadera insensatez.

No queremos poner en duda que las actuales relaciones mercantiles entre Portugal é Inglaterra, sean la consecuen-

cia natural de la necesidad que ambas Naciones tienen de cambiar sus productos agrícolas y fabriles; y que en ellas no median más intereses que los que las leyes generales económicas tratan de regularizar, y no otra clase de ideas y de sentimientos.

Pero no es menos cierto que será inútil tratar de modificar, en largo tiempo, las condiciones comerciales de un país que puede considerarse de hecho, en este punto, como una colonia inglesa; y que seguirá siéndolo, mientras dure el estado que ahora tiene.

Las aduanas de Lisboa y de Oporto son las únicas por donde se introduce la gran mayoría de los objetos que constituyen su comercio exterior. De los datos que tenemos á la vista, resulta; que de los 239.680.675 y 238.541.028 reales, á que ascendió el valor de las mercancías importadas en Lisboa, en los años económicos respectivamente de 1856 á 1857 y de 1857 á 1858, procedían de Inglaterra y sus colonias (Terranova) 108.397.650 y 144.690.756 reales; como asimismo que de los 154.285.896 reales, que vahan los objetos extranjeros introducidos en Oporto en el año de 1859 á 1860, eran de Inglaterra 88.210.512 reales.

¿Creerá nadie que semejante estado de cosas varie en lo más mínimo, con el establecimiento de la liga aduanera? El único caso en que esto podría suceder en parte, pero sin dejar de ofrecer dificultades, seria el en que, prescindiéndose de Asociaciones, se plantease un Arancel en España que atrajera el comercio que Inglaterra sostiene ahora con Portugal; y recibiera esta Nación, por nuestro intermedio, gran parte de los objetos extranjeros que necesita.

Para el repartimiento de los derechos de aduanas sobre la base de la población, no es tampoco una dificultad insuperable, ni mucho menos, según se trata por algunos de hacer creer, la falta de un Censo exacto de los habitantes de ambas Naciones, hecho con arreglo á un mismo sistema, y que se rectificase cada tres ó cinco años á lo más.

No son frecuentes las causas que motiven alteraciones profundas en el número total de personas que residan en un país estenso, como lo son las dos Naciones peninsulares;

aún cuando puedan variar temporalmente de residencia, dentro de la gran entidad nacional.

En España ya se poseen dos recuentos de la población, hechos recientemente con arreglo á los métodos más perfectos que se conocen en otros pueblos'; y, aún cuando no puedan pasar por inmejorables, siempre serian un grande adelanto para quien, como en Portugal acontece, no posea un Censo que merezca fé, ni aún aproximada, por los graves defectos que se sabe contienen los datos recogidos allí sobre este particular (1).

El establecimiento de fiscalizaciones ó intervenciones mutuas por funcionarios portugueses, en las operaciones de las aduanas de España, y viceversa, es un derecho incuestionable; que no debe omitirse en un Convenio de esta índole, y que se halla consignado en todos los análogos.

No es preciso que dichas operaciones sean constantes, y en todos los puntos; lo cual las haria muy costosas. No conviene, tampoco, olvidar que unas de las bases para cuantos hechos se rocen con la union aduanera, son la buena fé, la armonía y la cordial y leal franqueza en las partes asociadas.

Los Jefes de las aduanas de cada Provincia deberían remitir, en las épocas que estén determinadas, los estados expresivos de la recaudación de cada punto, los datos estadísticos relativos al comercio, y todas las noticias que les pidiese la Dirección general central, en la que tendrían participación Jefes y empleados de ambas Naciones. Todo esto quedaría sujeto para sus detalles, según se comprende bien, á lo que dispusieran los reglamentos, que habrian de redactar personas competentes, reunidas, de uno y otro país; y en los que no se omitiese ninguna de cuantas garantías y seguridades se conceptuaran indispensables, para disipar hasta la más mínima sombra de recelos, rivalidades y complicaciones en cualquier sentido.

Males son todos estos mucho más fáciles de sospechar, cuando las administraciones sean independientes, que cuando exista una sola.

fl) Véase la *Obra* de Da Costa: Capítulo *Populafao*.

Por lo mismo : aún contemporizando con las preocupaciones y susceptibilidades populares inmotivadas, es preferible atender solo al número de habitantes en el reparto de los rendimientos generales de las aduanas.

Muy beneficiosas son, á veces, las competencias entre los puntos de recaudación de cualquier impuesto, cuando se aspira á hacer á unos más productivos que á otros; pero una dolorosa y continua experiencia ha demostrado que de estas emulaciones, al parecer honrosas, no suelen obtenerse resultados ventajosos al Erario.

Quando los consumos no se desarrollan en un punto en la misma escala que los ingresos, y estos son mucho mayores de lo que se recaudaba antes, en épocas normales, hay fundamento para creer que depende de franquicias y de bonificaciones indebidas, otorgadas á los adeudantes; quienes tienen, por lo mismo, interés en llevar sus mercancías á los puntos donde no se guardan grandes escrúpulos en la rígida observancia de las leyes fiscales : irrogándose con ello perjuicios al comercio de buena fé, y una rebaja efectiva en la totalidad de los ingresos del Tesoro.

En toda administración establecida cual corresponde, los aumentos injustificables de los rendimientos de una aduana, cuando no acrecen proporcionalmente los de todas las demás del país, no alucinan á los hombres ilustrados; ni son un argumento favorable, sino contrario y con mucha justicia, al buen proceder de los funcionarios que la dirigen.

El orden y la armonía general de la Asociación exigiría que, respetándose la independencia de cada parte de ella, se le reservase el derecho de aplicar las penas por las infracciones á la legislación, así de Aranceles, como administrativa, que se cometiesen en su respectivo territorio; cuya legislación uniforme impondría necesariamente el mismo castigo, para los delincuentes de igual naturaleza.

-

La exposición que hemos hecho de las dificultades que se oponen por el Tesoro á la union de aduanas, y las que habria para el reparto de su común producto, atendido el **estado** de log ánimos entre nuestros vecinos, que no se

contentarían sino con una proporción excepcional en su favor, prueban quedoben abrigarse pocas esperanzas, por ahora, de que la liga se realice; sobre todo si, como creemos, el Gobierno español habia de tratar de basarla en disposiciones que asegurasen, á la vez que las exigencias d* la justicia, los intereses de nuestro país.

Por último: el Tratado que se hubiese de celebrar, en el caso de realizarse la liga aduanera, debería ser por un corto número de años, que podria tal vez fijarse en cinco; sin perjuicio de prorogarlo por más tiempo sucesivamente, á medida que conviniesen en ello las dos Naciones contratantes: adoptando entonces las medidas que creyesen oportunas, en interés mutuo de los habitantes de uno y de otro país.

.. .

*

CAPÍTULO xvii

INCONVENIENTES POLÍTICOS DE LA UNION DE ESPAÑA X DE PORTFOAL.

•

Hemos expuesto algunos de los inconvenientes que van unidos á la liga de las aduanas de las dos Naciones peninsulares.

Pero, como no falta quien piense que son tantas y de tal cuantía las ventajas inherentes á la union de ambos pueblos, que ante ellas deben aparecer, como de poquísimas, las dificultades é inconvenientes que se presentan; y que merecen ser desatendidas, por lo mismo, todas las razones económicas y fiscales que se aduzcan en contra de la liga aduanera, base principal y medida la más influyente en la fusion política de ambas nacionalidades, séanos permitido exponer, aunque de pasada, algunas consideraciones sobre los inconvenientes de esta fusion, si se quisiera forzarla y realizarla atropelladamente.

Sin duda alguna los pueblos europeos marchan en el día á reunirse en grandes concentraciones.

La experiencia ha ido demostrando que, ante la inmensa fuerza de que disponen los Gobiernos que están al frente de Naciones populosas y ricas, sobre todo si en ellas se halla establecida la centralización política y administrativa, de poco ó nada sirven los esfuerzos, por generosos y alentados que sean, de aquellas Naciones pequeñas que tienen sólo una autonomía nominal; y los males, sin las ventajas, de la nacionalidad verdadera.

La historia, las tradiciones, los intereses materiales han

tenido, y tienen aún, divididos pueblos que la naturaleza ha hecho hermanos; y que la geografía misma indica deberían fundirse, de pequeños Estados independientes que han sido hasta ahora, en nacionalidades grandes y compactas.

Es absurdo que mientras se trata, por medio de ferrocarriles, de borrar las distancias, de abreviar el tiempo, de hacer, en fin, expeditas las relaciones entre los hombres, y el trueque no sólo de mercancías, sino también, por decirlo así, de ideas y de sentimientos, vengan Reglamentos de Aduanas y Aranceles, opuestos en tendencias, á detener con una mano lo que los Gobiernos empujan con otra.

El telégrafo eléctrico, y hasta la contabilidad misma con sus progresos, han hecho fácil y clara la dirección política de vastas asociaciones humanas y su gestión administrativa; y todo de consuno, así fuerzas morales, como materiales y físicas, conspira á una reorganización de la Europa.

En ella figurará probablemente España reunida con Portugal.

Si, para honra de la humanidad, las cuestiones materiales no son en adelante las únicas que la agiten: si otras más elevadas, morales y religiosas, han de dar pábulo á la actividad de los pueblos, purificándola, ¿quién sabe si el catolicismo, mal representado ahora por sólo dos grandes pueblos, uno de ellos en notoria y palpable decadencia, necesitará presentarse robusto, creyente en su esencia y en su principio, y apoyado en nacionalidades que parecía contentarse hasta aquí con un pasado brillante, sin aspirar á un porvenir que las indemnizara de su poco envidiable presente¹?

La union de ambos pueblos peninsulares está asegurada por la natural tendencia del siglo; y no necesita, por lo tanto, que se la apesure demasiado. No deben, tampoco, dejar de tenerse en cuenta ciertos obstáculos en que, al parecer, no paran mientes los entusiastas de esta fusion.

: ¿Es Portugal un pueblo cuya union á España no le acarree dificultades de ninguna especie?— . :.

• Lejos de nosotros ningún, sentimiento hostil, ni aún

desdeñoso hacia nuestros vecinos; á quienes desde ahora consideramos como hermanos.

Pero, si España ha debido, hasta cierto punto, su grandeza como su decadencia, á causas principalmente externas, á ellas en mayor proporción ha debido Portugal su antiguo poderío, y el lugar que ocupa en la historia. Privado de esas causas exteriores de grandeza, lucha ahora con graves dificultades internas; y ha de pasar no poco tiempo antes de que, vencíendolas la energía lusitana, se presente Portugal como un cuerpo político, cuya union dé una gran fuerza á otro con quien viniera á fundirse.

Un país que no cuenta con una producción agrícola, y mucho menos minera, proporcionadas á los elementos de riqueza que plugo á la Providencia esparcir con mano pródiga por su suelo; que con una población muy poco densa tiene que comprar parte de su alimento á los extraños, consumiendo la mayoría de sus habitantes pan de maíz ó de centeno; país sobre el que pesa una deuda pública exterior enorme; que carece del capital nacional que para un pueblo representan sus obras públicas, el material de guerra terrestre y marítimo, y la instrucción de todas las clases; que no posee grandes museos ni otros establecimientos nacionales; que, en una palabra, sólo á duras penas sostiene un reducido presupuesto en *déficit*, que arroja una cuota individual contributiva menor que la de ningún otro pueblo algo notable de Europa, ¿es un elemento de fuerza ó de debilidad, para la Nación con quien ligara sus destinos?

Hay personas que quieren sacar un gran partido en favor de Portugal, por la circunstancia de que sus transacciones mercantiles con las Naciones extranjeras son relativamente superiores á las de España.

Sucede, en efecto, que mientras aquellas ascienden á 1.200.000 reales en un año, que corresponden á 300 por habitante, las de España sólo importan 4.000.000.000 ó sea 225 reales por individuo.

Al abrigar semejante creencia, se demuestra carecer de ideas claras acerca de la situación verdadera de las cosas en Portugal; pues, si bien este país compra al extranjero

por valores proporcionalmente mayores que España, es porque salda parte de sus cuentas con gruesas cantidades de numerario, que ni sus minas producen, ni son resultado de ganancias realizadas por sus comerciantes y por las demás clases productoras.

Lo triste de la situación económica de Portugal dimana de que su Gobierno cubre anualmente el *déficit* del presupuesto con capitales extranjeros que toma á préstamo, y que esparce en la sociedad portuguesa, por medio de los gastos públicos; la cual los devuelve en pago de las mercancías que del extranjero recibe. De este modo se quedan nuestros vecinos sin los capitales que sostienen la funesta situación de su Tesoro; pero pagando por ellos crecidos intereses. Á su salida debe atribuirse, en gran manera, el alto valor que el dinero tiene allí, por su rareza en la circulación.

En España la exportación en numerario se sostiene por la explotación de sus minas, y por el que procede de las remesas de sus posesiones ultramarinas : y así se observa que, en condiciones normales, los cambios no nos son desfavorables. Tampoco ha dejado de ir envileciéndose el valor de los metales preciosos ; prueba segura de su relativa abundancia.

Aquella situación variará, sin duda. Lo esperamos tanto cuanto lo deseamos.

Los portugueses trabajarán con energía, cada día creciente, en recorrer el espacio que han dejado adelantarse á otros pueblos. Á las ilusiones del amor propio que los hace contentarse con su situación actual, sucederá el conocimiento claro y preciso de los hechos; y á este, esfuerzos repetidos para no figurar como uno de los más rezagados en la civilización europea.

Pero, en tanto que se realiza, si se tratase de unir inmediatamente Portugal con España, esta tendría que dividir su actividad, su energía y sus capitales; empleando no pequeña parte en el Reino vecino. Lo que la esfera de actividad española ganase en extension, lo perdería en intensidad : es decir que, aún cuando en menor escala, copiaríamos la política de los siglos xvi y xvii que, distra-

yendo las ftierzas españolas, debilitó la Nación, atrayéndose los anatemas de cuantos publicistas han tratado de explicar las causas de la decadencia de este gran pueblo.

La generación española que realice la union con Portugal, si esta es prematura, plantará un árbol á cuya sombra no se sentará; y cuyo fruto recogerán solo las generaciones futuras.

Ahora bien; ¿se encuentra España en tal situación, que pueda prescindir de ciertos inconvenientes, de ciertos gastos, de pérdidas no pequeñas para su Tesoro, y de cierto enervamiento en su actividad nacional, teniendo que limitarse á sembrar para lo porvenir, cuidando menos de cosechar para lo presente ?

Propio es de grandes pueblos plantear una política, cuyos resultados sean grandes, aunque lejanos; pero la prudencia aconseja no exagerar este principio, desconociendo los intereses de hoy por atender á los de maHana.

Y, cuando una nación se encuentra, como España, con un Tesoro público no afianzado sólidamente, según lo demuestra el estado de su crédito público, débil todavía, si bien aumentando en vigor: cuando los Gobiernos han de necesitar de recursos, cada año mayores, para atender á los deberes que la centralización les impone y á las exigencias de Ja opinion, cada dia crecientes, es de todo punto indispensable seguir una política más positiva y práctica que caballeresca, siquiera sea tachada por algunos de carecer de elevación y de trascendencia.

Si estas observaciones son fundadas, como nos atrevemos á esperarlo : si en España los impulsos de la imaginación, causa en parte de nuestra grandeza, pero también de nuestra decadencia, dejan oír los consejos de la razón, ¿qué política convendrá seguir?

Parécenos que no deben sacrificarse los intereses actuales del pueblo español á la realización del pensamiento de fundir en una las dos nacionalidades peninsulares. Suponiendo que nuestros vecinos estuvieran dispuestos á conspirar á semejante objeto, de lo que se hallan muy distantes; y siendo la liga de aduanas el primer paso que habría

que andar en este camino, conviene, en el orden de los intereses económicos, prepararla y solo prepararla.

Para que algún día sea la liga fácil y provechosa, tenemos los españoles que modificar nuestro Arancel y el sistema tributario, principalmente en la renta de la sal : cosa ya realizada.

Esta empresa, en su totalidad, ¿es obra de un día?

Que el apresurar la liga de las aduanas tiene inconvenientes graves, parécenos que resultará de cuanto dejamos manifestado en esta *Meraoria*.

Dése tiempo para que produzcan fruto las mejoras que van introduciéndose, en los diversos ramos de la administración.

Termínese al menos la parte principal de nuestro sistema de ferro-carriles. Esto solo equivale á una modificación en los Aranceles, por la baja que ocasionará en los precios de los objetos principales de nuestros consumos.

Auméntese el producto líquido de las rentas estancadas; y dése lugar á poder suprimir la de la sal, cargando sobre los diversos ramos de la producción lo que rinde ahora.

Sígase difundiendo la instrucción primaria entre las clases populares; estimulándose así su actividad y su inteligencia.

Entonces, los portugueses, aleccionados por la experiencia y por el tiempo, y viéndonos adelantados á mucha distancia, admitirán como útil, y honroso, y unánimemente, lo que á muchos de ellos les parece todavía un sacrificio de amor propio nacional, triste por demás, y doloroso.

¿Qué debe, pues, hacerse para preparar y facilitar *ik union aduanera*?

Esto será objeto del siguiente Capítulo.

CAPÍTULO xvm.

DE LOS MEDIOS OPORTUNOS PARA PROMOVER LAS RELACIONES MERCANTILES LEGALES , ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL , INDEPENDIENTEMENTE DE LA LIGA DE SUS ADUANAS.

Para arreglar las relaciones comerciales entre dos pueblos, no es preciso acudir, como exclusivo recurso, al de las uniones aduaneras.

Las Asociaciones ó ligas de aduanas tienen grandes puntos de contacto con los Tratados de comercio, no muy en voga yá en el dia entre las personas ilustradas, al establecer un privilegio sobre las reglas generales constitutivas de las buenas relaciones internacionales con los demás países amigos, que sostienen habitualmente las operaciones mercantiles. Llevan, también, consigo, aún cuando no sea en la escala de los Tratados, el inconveniente grave de ligar, para lo porvenir, con lazos demasiado estrechos, á las Naciones que los celebran; las cuales se ven obligados á sostener sus compromisos, aún cuando conozcan la utilidad y la urgencia de romperlos, y de enmendar los errores que hubieran podido cometerse al redactarlos.

Al procurar España establecer regularidad y aumento en las transacciones legales con Portugal, puede acudir á varios medios.

El que debe preferirse á todos los otros, como el más desembarazado, y que lleva directa y prontamente al objeto á que se aspira, es modificar todavía su Arancel en la época y forma que la experiencia aconseje, relativamente

á las mercancías que sean la base principal del tráfico lícito é ilícito; simplificando, á la vez, los Reglamentos administrativos, que pueden hacer insoportable la imposición, á pesar de que la cuota no sea, por sí sola, demasiado gravosa. Es preciso, sin embargo, reconocer que este tráfico no tiene condiciones para ser jamás de gran cuantía; atendida la naturaleza de las producciones, muy análogas, de los dos pueblos peninsulares.

Habia también otro recurso muy digno de ser tomado en consideración; cual era el de eximir, como medida general, del recargo de la bandera, al comercio hecho por la vía terrestre, que estuvo durante mucho tiempo equiparado, para la imposición de la cuota de los derechos de entrada, al que se practicaba en buques extranjeros.

No existen, en cuanto al tráfico terrestre, las razones que sirven de base para el establecimiento del derecho diferencial en el comercio marítimo. Aún bajo el supuesto de que este derecho diferencial se establezca para los buques extranjeros, no hay razón para creer que, atendida la clase especial de las mercancías que se importan por tierra, y con el gravamen que recarga considerablemente su precio, pudiera el comercio de aquella vía hacer una competencia perjudicial para el marítimo, continuando suprimido el recargo de la bandera en la entrada por la frontera. El resultado sería hacer á los habitantes de las Provincias de las líneas terrestres de peor condición que á los de las costas; por el aumento que forzosamente haría pesar, sobre los efectos extranjeros que consuman, el derecho diferencial, á veces muy considerable. Con ello el Gobierno contribuiría indirectamente al sostenimiento del tráfico ilícito.

Otro tanto sucedía cuando estaban habilitadas pocas aduanas fronterizas, para el adeudo de los tejidos de algodón; que es una medida más, á que debe apelarse, en bien del comercio y de los productos que percibe el Tesoro.

Por último: una administración celosa é ilustrada debería tender:

.1.º Á facilitar las operaciones de los despachos, simplificándolos mucho en las aduanas de las fronteras, y reser-

vando las mayores precauciones para los que se verifiquen en las marítimas, por ser más ocasionadas al fraude.

2.º Á establecer un resguardo especial para el servicio de las aduanas; que, á la manera del creado por Real Decreto de 3 de Enero de 1852, con el nombre de *Aduaneros*, imponga más regularidad en las operaciones administrativas, y haga que se disminuyan los entorpecimientos para el comercio, y para el fisco mismo. Así sucedió en los dos años que duró dicho Cuerpo, según se manifiesta en un documento de autoridad irrecusable, por proceder de la Dirección superior de la renta de aduanas (1); al hacerse cargo de las reformas que creía oportuno plantear, en beneficio de los rendimientos de aquel impuesto.

Y 3.º A procurar la rebaja que sea dable en las cuotas que ahora pesan sobre los buques, con los nombres de derechos de carga, descarga, faros, fondeadero y otros, que se han refundido posteriormente.

Como la mayoría de ellos se exige con arreglo al número de toneladas que las embarcaciones miden, son tanto más gravosos en el fondo estos impuestos, cuanto menor es el porte de los buques, si bien en apariencia sean iguales; y ya dejamos manifestado anteriormente que los que vienen de Portugal á los puertos de España son, en general, de muy pocas toneladas. Limitada la reforma á los de esta clase, no quedarían muy lastimados los intereses del Tesoro; el cual se indemnizaría, en todo caso, acrecentando los ingresos por el mayor desarrollo que tendría el comercio legal, si se estableciesen todas las medidas que se indican: y de consiguiente, por el mayor número de buques que llegarían á los puertos, á despachar por las aduanas los cargamentos que sean objeto del tráfico ilícito entre Portugal y España.

Hay además, algunas medidas que, aún cuando no sean de índole económica exclusivamente, pudieran plantearse en mayor ó menor escala, con el fin de fomentar entre

(1) «*Memoria sobre la renta de aduanas en 1856*», formada siendo Director General el autor de este trabajo, pág. 141.

ambos pueblos la hermandad á que se aspira; y que establecidas prudentemente, ni herirían la susceptibilidad de sus habitantes, ni les irrogarian perjuicios.

Exigen, sin embargo, un estudio detenido; y, como no forman una parte esencial del trabajo que me he propuesto, me limitaré á mencionarlas.

Desde luego ocurren, como de utilidad inconcusa, la de ligar, con nuevas comunicaciones, ambos países; y especialmente con un ferro-carril directo desde Madrid á Lisboa: como también la libre navegación de los caudalosos rios comunes á las dos Naciones. En el Capítulo XI hemos tratado yá extensamente del modo de hacer importante, desde luego, el comercio y la navegación por el Duero.

Otros medios son: el establecimiento de un sistema uniforme de pesas y medidas; habiéndose, por cierto, planteado yá, desde i.* de Julio de 1861 en Portugal, con carácter obligatorio, el sistema métrico decimal: la creación de una moneda común á los dos Estados, que tuviese curso como la propia de cada uno de ellos, aún cuando no quedasen suprimidas las actuales; y el socorro y asociación recíprocos, para todas las empresas y adelantos sociales, como elemento que tendiera á fomentar el trato mutuo.

Ningún inconveniente se ofrecía; y sí, por lo contrario, muchas ventajas, de que el Gobierno español abandonara la tímida parsimonia que ha creído necesario emplear, al hacer uso de la autorización que tenia para determinar las aduanas por donde hayan de admitirse al despacho los tejidos de algodón extranjeros, cuya prohibición levantó la ley de 19 de Julio de 1849.

Como la única aduana habilitada para ello, en toda la frontera de Portugal, era la de La Fregeneda, en la Provincia de Salamanca, el resultado forzoso de esta medida fué quedar muy perjudicados los habitantes del territorio rayano con el vecino Reino : pues tenían que consumir de contrabando los tejidos que necesitaban; ó pagarlos con el recargo considerable en los precios consiguiente á llevarlos allí desde las Provincias litorales de España. El Tesoro público obtendría, también, con el medio que proponemos, un beneficio no pequeño; y desaparecería una de las causas

que fomentaban la inmoralidad de las clases poco acomodadas y avezadas al contrabando, según queda anteriormente manifestado.

En el día están habilitadas para despachar tejidos de algodón, todas las aduanas principales de las respectivas Provincias que son exclusivamente terrestres.

La necesidad de poner en armonía la gran diferencia que existe ahora entre los Aranceles de las dos Naciones, presenta como difícil la union aduanera; aún teniendo en cuenta que el contrabando ha preparado el terreno para ella, haciendo consumir en España mercancías recargadas en sus precios por los derechos que satisficieron á su entrada en Portugal.

Cierto es, también, que el consumo aumentaría, á medida que, regularizado el comercio, se facilitaran las comunicaciones, que extendiesen su influjo hasta los puntos á donde hayan de ser porteados los objetos; impulso que se vé ahora limitado por las dificultades consiguientes á la falta de caminos, y por los gastos de conducción.

Pero nuestra Nación tiene un medio muy seguro de hacer que el Gobierno portugués se avenga á un razonable arreglo, en la cuestión de los Aranceles. Si éste no lo verificase, bastaría establecer en España una legislación que, sin modificar de hecho las condiciones actuales de la industria y del comercio, atrajese á sus aduanas las mercancías que las evitan ahora, y entran por el intermedio de Portugal.

En esta parte no somos, sin embargo, de los que creen, por no atenerse á datos indudables, que España satisface una gran parte de los productos de las aduanas portuguesas. 17.000.000 reales al año producían allí esas telas, en su inmensa mayoría inglesas: y, descontando la parte que se consumía en el país, creemos más bien aumentar que disminuir aplicando una cuarta parte á los tejidos que venían á consumirse en las Provincias españolas, y aún en Madrid mismo, especialmente algunas de sus calidades, como las panas y las muselinas. Ascendiendo, en aquella época, á 110.000.000 reales el rendimiento de las aduanas portuguesas, el importe de las manufacturas de

algodón, que eran el principal artículo entre los de contrabando, representaba sólo un 4 por 100 de aquel total: lo que no obsta para que consideremos como muy deplorable que subsistiese este desarreglo en las transacciones comerciales.

La navegación fluvial, la mejora en los caminos, y el establecimiento de los de hierro serán alicientes eficaces para decidirse á armonizar las leyes fiscales, con arreglo á las exigencias de los buenos principios económicos, de la moral pública y de las mutuas conveniencias nacionales; pero no traerán, como resultado indeclinable é inmediato, la liga aduanera.

Por otra parte : aún cuando se tarde mucho tiempo en ver realizado este sistema de mejoras materiales, jamás opinaremos porque desaparezcan, en el ínterin, las aduanas terrestres, atendiendo á la equivocada creencia que abrigan, los que esto solicitan, de que las condiciones del comercio quedarían, poco más ó menos, en el estado que tienen ahora.

Los males que se observan no pueden ocultarse á ningún Gobierno: pero deplorándolos, como los deplorará, tiene que meditar muy seriamente la resolución en un asunto tan grave; y no aceptar, como fatalmente inevitables, las consecuencias de los errores de la legislación, de preocupaciones fiscales, y de prácticas contrarias á lo que no puede menos de suceder, atendida la naturaleza de las cosas.

No hay motivo para desconfiar de que la legislación misma llegue á conseguir que tales males desaparezcan, como que son obstáculos puramente artificiales: sin que, para ello, sea necesario prescindir, por completo, de las múltiples consideraciones que median en este asunto, ocasionado á producir perjuicios á intereses muy respetables, incluso el del Tesoro público, si no se lograra armonizarlos convenientemente.

Hay no pocas personas que creen que, establecido el ferro-carril á la frontera, habrá necesidad forzosa de plantear la union aduanera ibérica ; ó por lo menos, la supresión de las aduanas terrestres.

No somos de semejante dictamen, que conceptuamos equivocado. Ejemplos tenemos que imitar muy en contrario.

Basta, sin realizar la idea de la union, seguir la conducta de otros países que se hallan en este caso; y dictar reglas administrativas, por si tuviese lugar el tránsito internacional de las mercancías de uno de los pueblos peninsulares al través del territorio del otro, para ser reexportadas por cualquier punto del litoral ó de la frontera, en un plazo breve, y sin reconocimientos previos, excepto cuando se destinen al consumo ó al depósito.

Este comercio de tránsito, desconocido completamente en el dia entre nosotros, no tendrá grande importancia en lo sucesivo, ó mucho nos engañamos, después de terminado el ferro-carril de Lisboa á Madrid. Los hechos recientes, consecuencia de la legislación, han venido á confirmar nuestra creencia en este punto.

¿Y cuáles serán las ventajas que el ferro-carril habrá de proporcionar al comercio portugués, en sus relaciones con los de los demás pueblos de Europa?

No creemos ciertamente que nadie espere que se empleará este medio, con preferencia al de la vía marítima, para exportar los productos de la agricultura y de la ganadería, como vinos, naranjas y demás frutas y lanas en bruto, que con los metales amonedados constituyen los efectos principales de su comercio de salida.

¿Recibirán, á su vez, por la vía férrea, los portugueses los objetos manufacturados que consumen, é importan ahora casi exclusivamente de Inglaterra, y en muy cortas cantidades de Francia? ¿Llegaremos á ver realizado el sueño, que por tal lo tenemos, de los que creen que España se convertirá en el país de tránsito para toda la Europa que tenga que ir á las Americas?

Error nos parece el pensarlo; y mucho más después del gran desarrollo que ha tomado la navegación ultramarina de vapor, desde los puntos verdaderamente comerciales y que sostienen relaciones directas con aquellas regiones.

Dícese, también, que el ferro-carril conseguirá unir el Océano con el Mediterráneo; y facilitará el comercio de

América con los puertos de este último mar, sin los contratiempos y los retrasos á que está expuesto en el día, por el paso del Estrecho de Gibraltar. Por éste se comunican el Atlántico y el Mediterráneo, saliendo menos caros los transportes; pues bien sabido es que, por más que se haga, nunca llegarán, ni con mucho, los que se realicen por los ferro-carriles á ser tan baratos como los hechos por mar.

Si á esto se agrega que el grave inconveniente de las estadías, que devengan los buques detenidos en la bahía de Algeciras, por los vientos que les impiden pasar de uno á otro mar, es posible que se arregle para lo porvenir, con sólo establecer en ella algunos remolcadores de vapor, se evidenciará cuan ilusoria es la esperanza de los que opinan que el ferro-carril entre las dos capitales ibéricas ha de modificar hondamente nuestro comercio marítimo.

Pero, suponiendo que estuviésemos equivocados, ¿qué ventaja habría para España en que Lisboa reemplazase á Santander y á los demás puertos por donde entran ahora las mercancías que se consumen en lo interior de la Península y en Madrid; y por donde se exportan las que son de producción nacional?

Los efectos que proceden de la América, así española como extranjera, ó son de los que por su mucho peso y volumen, comparados con sus precios, como el azúcar y el algodón en rama, saldrían muy recargados si, en vez de venir en transportes marítimos exclusivamente, tuviesen que ser desembarcados en Lisboa, y portearse desde allí por el ferro-carril; ó vienen consignados á Cádiz, Santander, Bilbao, San Sebastian y otros puertos del Océano, para los que no es necesario pasar el Estrecho de Gibraltar, que es la circunstancia más eficaz que se aduce para hacer creer en las ventajas del ferro-carril portugués.

Si examinamos, también, la entidad y las circunstancias del comercio de salida de España, nos convenceremos de que continuará, con leve alteración, como hasta aquí.

Los vinos, el aceite, el jabón y las frutas secas del Mediodía y del Levante que, juntamente con las harinas, son los objetos más valiosos que llevamos á las Provincias espa-

ñolas de Ultramar; y el plomo, la lana y la sal que nos compran las Naciones extranjeras, como retornos de los artículos que se traen de unos y otros puntos, son llevados ahora, y es de esperar que sigan llevándose en lo sucesivo, sin acudir al medio de la vía férrea, en expediciones directas, por los buques que de ellos procedan.

No es de esperar, tampoco, que utilicen aquella vía los exportadores de las cuantiosas cantidades de harinas que salen de Santander, en cambio de los frutos coloniales que en dicho puerto se desembarcan; y que han hecho que su aduana sea una de las de mayores rendimientos en España.

Creemos, sí, que los ferro-carriles que atraviesen la frontera divisoria de Portugal ligarán las Provincias limítrofes de ambos Reinos; y aumentarán las relaciones mercantiles, y con especialidad las legales, existentes ahora entre ellas.

Si se suprimieran las aduanas terrestres portuguesas, los granos, los aceites, y los aguardientes españoles saldrían en cantidades apreciables de las Provincias de Salamanca y de Zamora, así como de la Mancha y de Extremadura.

Pero, ni tememos, ni mucho menos deseamos, que los ferro-carriles lleguen á establecer perturbaciones hondas en la condición actual de los puertos españoles, que la justicia y la política exigen no queden sacrificados á Lisboa.

Mucho menos deseáramos, por lo tanto, que en el caso de plantearse la liga de las aduanas, junto con este perjuicio, más ó menos probable para el comercio español, se irrogase al Tesoro público otro muy grave. Este sería el de que, no repartiéndose los rendimientos según la base de la población, se utilizara el Gobierno portugués de los derechos devengados en Lisboa por las mercancías que, desembarcadas allí, hubiesen de trasladarse por el ferro-carril, para consumirse en España.

CAPÍTULO XIX.

RESUMEN.

De cuanto dejamos manifestado resulta que nuestra opinion puede formularse en los siguientes términos:

La unidad aduanera es consecuencia natural de la union de dos ó más pueblos, bajo un mismo Soberano: como el Austria y la Hungría; la Rusia y la Polonia.

La union política á su vez, tarde ó temprano, es el resultado del arreglo de los intereses materiales de las Naciones que poseen un mismo régimen económico.

Por lo tanto, el establecimiento de la liga ibérica de aduanas seria un paso adelantado, y hasta la base y el medio más influyente para la fusion política, el día en que, desechados errores y preocupaciones infundadas, se constituyese en la Península una sola Nación, conforme la naturaleza lo ha querido. Así se contribuiría, también, á realizar la division de Europa en pocas, pero fuertes y bien equilibradas nacionalidades, igualmente poderosas y respetables; una de las cuales la formaría la raza latino ibérica.

Para lograrlo, es preciso que las relaciones internacionales de España y de Portugal tiendan á que estos pueblos se conozcan más que ahora, y lleguen así á considerarse y apreciarse; haciéndolos aliados y hasta hermanos, por el doble vínculo de la amistad y de la armonía de los intereses políticos y económicos.

Los inconvenientes principales que Portugal opondría á la liga de aduanas son de tres clases.

1.^a Los de la opinion pública.

'2.^a Los consiguientes á la dificultad que habria en indemnizar á su Tesoro del desfalco que tuviera, si se bajasen los derechos que algunos géneros, especialmente los coloniales, satisfacen ahora; y que, en solo el azúcar y el café, ascienden á la sexta parte de los rendimientos de sus aduanas.

Y 3.* Los inconvenientes, también fiscales, sobre el modo de distribuir estos rendimientos entre ambas Naciones.

La opinion pública en Portugal no se opone, en absoluto, á la liga ibérica de aduanas; como se opone á la fusion política.

Pero el estado de agitación que produjo, no hace mucho tiempo, en los ánimos la idea de que se intentara realizar esta última, contribuyó á acrecer las dificultades que la medida presenta por otros conceptos ; y que no podrían ser contrarestadas por el Gobierno, ni por la Representación nacional, si se llegase á formular ahora alguna propuesta sobre el particular.

La vecindad, lo artificial de las fronteras, la afinidad en el idioma, la igualdad de origen y aun de tradiciones domésticas coadyuvan, pero no son suficientes, para constituir hermandad entre dos pueblos. Es preciso que existan, además, semejanza en el carácter las aficiones y las costumbres; relaciones amistosas cultivadas de largo tiempo; union de intereses ; simpatía en el trato ; y que no se recuerden, á cada instante, las hostilidades antiguas, más bien que las alianzas contraídas luego: lo cual demuestra poca cordialidad en los sentimientos.

El Gobierno portugués opondría graves dificultades para rebajar los derechos que pesan sobre la entrada de algunos de los frutos coloniales, hasta la cuota que satisfacen en España.

Esta, por lo contrario, tiene grande interés en no recargarlos más todavía de lo que en nuestro país están gravados algunos, como el azúcar y el café; que constituyen ramos importantes de la producción de las Islas de Cuba y de Puerto Rico, y que pagan además el impuesto de consumos.

La entrega de los rendimientos de cada aduana al Tesoro del país á que pertenezca, constituiría un beneficio notorio para Portugal; y al que esta Nación no querría renunciar fácilmente.

Pero España no puede consentir nunca en una medida que, además de irrogarle perjuicios, es contraria completamente á la índole de las ligas de aduanas.

Por España se opondrían dos dificultades, también graves.

1.* La necesidad de proteger su producción fabril.

Y 2.^a El estanco de la sal, cambiado en una tributación sobre la producción y el consumo.

El primer obstáculo para la realización inmediata de la liga no podría ser fácilmente vencido, en el caso de que prevaleciese el espíritu que domina en el Arancel portugués, acerca de los productos de la industria.

Portugal, á su vez, no querría prestarse á abandonar un sistema que es natural exista en un país que carece de toda clase de fabricación importante; y que proporciona cuantiosos recursos á su renta de aduanas, por tener que importar del extranjero la inmensa mayoría de los objetos manufacturados que consume, y que la industria nacional no elabora allí.

El segundo inconveniente, muy digno también de tomarse en cuenta, era el estanco de la sal en España y su libertad en Portugal.

Nuestro Gobierno debe tender á dejar su producción y su venta libres igualmente en cuanto sea dable, dentro de un plazo que solo las circunstancias pueden fijar; pero le será muy difícil hallar, por medios poco onerosos, la crecida cantidad líquida que el Tesoro español percibía por el estanco.

España no debe temer perjuicios para su agricultura, á consecuencia de la liga ibérica de aduanas; puesto que aumentaría la exportación de sus granos, aceite, aguardiente, lana y ganados.

También podría proporcionarle medios de dar salida á remesas considerables de arroz, grano de que Portugal compra ahora crecidas cantidades en los Depósitos de Londres y de Hamburgo, y en el Brasil.

La introducción que España haría de algunos frutos de la agricultura para localidades especiales, que utilizasen preferentemente este medio, redundaría en beneficio del país; puesto que el consumo los necesitaba.

La entrada del ganado vacuno y del lanar, en algunas épocas, aprovecharía á la agricultura misma española, de la que son agentes principales.

•Portugal, á su vez, tendría la ventaja de utilizar la venta de algunos productos sobrantes de su suelo.

El estanco del tabaco no sería dificultad para la union; siempre que se estableciese el mismo sistema de venta en toda la Península, según las calidades y la tarifa de España; pero que podrían modificarse, conforme lo aconsejase la experiencia.

Debería desaparecer en Portugal el estanco de la pólvora: y no oírse, tampoco, dificultades para la liga el establecimiento de un mismo régimen en ambas Naciones, mejorando sus calidades y disminuyendo sus precios, por haber llegado la pólvora á ser yá un grande auxiliar del trabajo.

La marina mercante española no debería temer perjuicio alguno, en sus condiciones actuales, si se estableciese la liga.

Por lo contrario: las transacciones mercantiles en que toma parte podrán adquirir más desarrollo, desde el momento en que son considerados nuestros buques en Portugal como los de aquel país; cuyo comercio exterior está casi monopolizado por la marina extranjera, y principalmente por la inglesa.

La diferencia de los valores en el comercio legal de algunos años, entre las mayores exportaciones á Portugal y las importaciones desde allí para España, se saldan por medio del contrabando.

Pero en la totalidad de las transacciones, las mercancías que de aquella Nación recibimos, incluso los tejidos de algodón, que vienen por su intermedio, no suelen igualar en entidad á las mercancías que se le envían desde España; y de las cuales los granos, harina, aceite, aguardiente y azúcar constituyen la mayoría de los valores en que consiste este comercio fraudulento en una gran parte.

No deben, por regla general, suprimirse las aduanas terrestres como improductivas; aún cuando, prescindiendo de atender á los intereses de algunos ramos de la industria, porque no existan en el país, se aspire sólo al aumento de los ingresos del Tesoro.

Estos saldrían perjudicados necesariamente con aquella medida, en lo relativo á las mercancías que el Arancel de la Nación vecina beneficiase, hasta el punto de que la diferencia entre los derechos exigibles en uno y otro país fuese mayor que los gastos de la conducción, especialmente por las vías férreas hasta la frontera.

El perjuicio podría ser aún mayor el día en que, establecido en España el comercio de tránsito, los puntos de Portugal inmediatos á la frontera recibiesen, por este medio los géneros gravados allí con altos derechos, como el café, el azúcar y el té, que pagan cantidades á que nunca podrían ascender el costo de la conducción por el territorio español y los demás gastos. Tanto más se aprovecharían de este medio las poblaciones de lo interior, cuanto que se verían obligadas á recibir la mayoría de los efectos que han de consumir, despachados exclusivamente por las aduanas de Lisboa y de Oporto: lo cual recarga no poco su precio.

Sin acudirse á la liga de aduanas, puede disminuirse en Portugal el contrabando de la frontera:

i." Facilitando al comercio medios de llevar los objetos comerciales á las aduanas, por caminos de que se carece en la mayor parte de aquel Reino.

2." Habilitando las aduanas terrestres para el despacho de todas las mercancías; y no limitando á dos puertos de mar la facultad para introducir los objetos de verdadera entidad mercantil.

3.º Aumentando las fuerzas represoras del tráfico ilícito, insuficientes allí, de todo punto en la actualidad, para vigilar cual corresponde la frontera.

4.º Rebajando los crecidos derechos del aceite, del aguardiente y del azúcar; y sosteniendo constantemente un impuesto moderado á la entrada de los cereales, que evidentemente hay necesidad de introducir del extranjero,

por regla general, pues no basta la producción media del país para los consumos.

Y 5.º Declarando libre la salida de sus producciones; en vez de recargarla con derechos, conforme se ha verificado algunas veces.

Como la liga ibérica de aduanas es el primer paso que habría que andar para fundir en una las dos nacionalidades, conviene, por ahora, si ha de ser aquella, algún día, asequible y provechosa en el orden de los intereses económicos de España, prepararla y sólo prepararla:

1.º Modificando el Arancel de aduanas, en la parte relativa á las mercancías que sean la base principal del tráfico lícito ó ilícito.

En este último caso pueden considerarse las manufacturas de algodón; acerca de las cuales, ya se ha adoptado la reforma que venia preparándose, en sentido de facilitar las transacciones legales, y sin que se perjudique á la industria nacional.

Para ello seria muy necesario perfeccionar y abaratar todavía más la producción de la industria en general; proporcionándole á precios bajos el carbon, el hierro y todas las restantes primeras materias: con lo cual desaparecería uno de los obstáculos más graves para establecer la liga.

2.º Modificando los reglamentos administrativos para el régimen de las aduanas, como consecuencia de la reforma de los Aranceles.

3.º Continuar declarando exento, por regla general, del recargo de la bandera al comercio hecho por la vía terrestre; y equiparándolo al que se verifica en pabellón español, según ahora sucede.

Esta concesión da derecho á solicitar una igual del Gobierno portugués, mientras aquella rija.

4.º Facilitando la entrada legal de las manufacturas de algodón, por el mayor número de aduanas habilitadas para despacharlas, que sea dable.

Esto no traería perjuicio alguno; pero sí beneficios al Tesoro y á los consumidores.

5.º Disminuyendo, en cuanto á los buques de corto número de toneladas, los derechos de navegación.

6.º Mejorando y simplificando el servicio administrativo en las aduanas; y limitando el del resguardo á una zona muy reducida, pero vigilada rigurosamente.

De este modo, al propio tiempo que la fiscalización embarazaría menos el tráfico, sería más eficaz y provechosa para el Tesoro.

7.º Ligando á ambos pueblos por mayor número de ferro-carriles y otros medios de comunicación, de que ahora se carece; y tratando de facilitar la navegación de los ríos que les son comunes.

8.º Estableciendo un Reglamento de comercio y de navegación por el Duero, sobre la base de la libre entrada y salida de toda clase de mercancías.

Ha cesado ya la gravosa é incomprensible prescripción de que adeudaran en Oporto los derechos del Arancel portugués las mercancías que venían á España: lo cual era causa de que el tráfico de importación fuese nulo de hecho.

También se conseguirá que salgan los vinos, los vinagres y los aguardientes del Poniente de España, que tenían cerrada por el Reglamento antiguo la vía fluvial.

Y 9.º Planteando el sistema métrico decimal de pesas y medidas que rige ya, de derecho, en ambas Naciones peninsulares; y estableciendo una moneda común para los dos Estados.

La última disposición, conveniente aún sin existir la liga, sería indispensable si esta llegara á adoptarse.

Después de realizado todo lo antedicho: obtenidos los frutos que son de esperar de las mejoras que van introduciéndose en los diversos ramos de la administración en España: concluida una gran parte de los ferro-carriles proyectados: acrecidos los rendimientos de las rentas estancadas: suprimida la de la sal: sustituido este impuesto por otro menos gravoso á la producción y al consumo; y difundida la instrucción pública á todas las clases, que hoy mismo se halla extendida entre nosotros en proporción muy superior á Portugal, nuestros vecinos no podrán razonablemente oponerse al establecimiento de la liga.

Esta ha de ser, en lo porvenir, el origen de la fusión que tanto se anatematiza ahora en Portugal; donde los hombres

ilustrados preveen yá que lia de llegar forzosamente, aún cuando la repugne un amor propio ofuscado, que desconoce que las Naciones no han sido, ni son, ni serán jamás eternas. Nacen, mueren y se confunden unas con otras; recogiendo-se mutuamente la herencia de sus glorias y los restos de su civilización.

De este modo siguen la ley providencial que, al dar vida á los nuevos seres, destruye los antiguos; y haciendo servir la decadencia de unos pueblos para la prosperidad de los que los suceden, no debe creerse herida, por ello, la dignidad de ninguno.

Pero no han de sacrificarse, repetimos, los intereses actuales de España á la inmediata fusion en una, de las dos nacionalidades peninsulares; á la union de las *quinas* lusitanas con los *leones* y *castillos* españoles.

Esto corresponde que lo haga el tiempo, la civilización cada dia creciente, y la ley del progreso; que varían las reglas de la vida de los pueblos, y que pueden convertir en posibles mañana las combinaciones políticas que nos parecen hoy un sueño.

Para el caso de que llegara á tratarse seriamente de celebrar una liga de aduanas entre España y Portugal, las bases habrían de ser las siguientes:

1.^a Establecimiento de una misma legislación de Aranceles, y de reglas administrativas para llevarla á efecto: procurando, además, los Gobiernos de ambos países adoptar un sistema tributario, también uniforme, acerca de los restantes impuestos indirectos.

2.^a Igualdad en las tarifas para la venta del tabaco y de la pólvora, según sus clases y calidades, mientras se sostenga el estanco de alguno de dichos géneros; si bien debería cuidarse de que la segunda, al menos, quedase libre en las dos Naciones.

La fabricación del tabaco se verificaría por unos mismos métodos en ambas Naciones.

3.^a Distribución de los rendimientos líquidos que resultaran de la renta de aduanas y del tabaco, después de deducidos los gastos de toda la parte administrativa en cualquier concepto, y los de represión del fraude; atendiendo

exclusivamente á la población respectiva á cada país, y no al punto en que se hubiesen recaudado.

4.^a Rectificación, por trienios ó quinquenios, y adoptándose unos mismos métodos, del recuento de la población oficial, que hubiera de servir de base para el reparto de los productos líquidos.

5." Declaración de que las operaciones de los funcionarios de las aduanas y de los encargados de la venta del tabaco, como también las del resguardo de cada país, podrían ser intervenidas y fiscalizadas mutuamente, por empleados ó personas comisionadas á este fin; y á los cuales se facilitarían cuantos datos necesitasen, para convencerse de la buena fé y de la probidad en el manejo administrativo de los funcionarios de cualquiera de ambos pueblos.

6.^a Centralización en una Dirección superior de toda la parte relativa á los asuntos generales de la liga de aduanas; y á la que las administraciones locales suministrarían cuantos datos les reclamase: siendo sus órdenes obedecidas en todo el territorio asociado.

En este centro directivo tendrían participación Jefes y demás funcionarios de ambas Naciones.

7.^a Facultad concedida á los Jefes de cada localidad para aplicar las penas administrativas que los Reglamentos establezcan, por las infracciones que se cometan contra los mismos.

Y 8.^a Limitación á un corto número de años, del tiempo que hubiera de durar el Convenio para la liga aduanera en la primera vez; y sin perjuicio del derecho á prorogarlo, según las partes contratantes estimasen conveniente.

¡Quiera Dios aproximar el día en que todas estas disposiciones sean realizables !

Con pasión lo anhelamos.

La reflexion, sin embargo, nos dice que desconfiemos.

Escrito en Agosto de 1861.
Reimpreso en Junio de 1878.

APÉNDICES.

NÚMERO PRIMERO.

PRODUCCIÓN DEL ACEITE EN PORTUGAL.

Hemos manifestado en la página 55 de la *Memoria* anterior que Portugal no produce aceite en grande abundancia. Esto no se hallaría nunca en contradicción con haberse exportado por la aduana de Lisboa 312.222 almudes (el almud es poco más de una arroba) en el año económico de 1856 á 1857, y 221.660 almudes en el de 1857 á 1858. Unas exportaciones de tal cuantía probarían, en todo caso, que aún cuando la producción es muy limitada, bastaba para satisfacer el corto consumo de aquel país.

Pero, para formar juicio acerca de las verdaderas exportaciones de aceite, parece conveniente exponer lo que el Sr. Claudio Adriano Da Costa manifiesta en su Obra «*Memoria sobre Portugal e a Espanha*», página 319; pudiendo aplicarse á los años 1856 y siguientes lo que dice del de 1853 á 1854.

«Se cree generalmente, y no sé con qué fundamento, que Portugal es abundante en aceite.

»Del mismo modo que se desconfía del origen del trigo que sale de Abrantes, puede desconfiarse del de las 1.000 pipas de aceite que exportó. La entrada de 874'1jlO toneladas de este líquido en Santaren no es testimonio favorable de su producción en Extremadura (portuguesa). Adeudando enormísimos derechos á la entrada, no es de admirar que se haga contrabando de él en Abrantes, cuando no haya aceite en el país. Respecto á Santaren, es notable que importe el 50 por 100 de lo que son sus exportaciones; siendo mi parecer que aquella ciudad es un foco de contrabando para surtir á la capital, y hacer perder al Tesoro grandes cantidades, por los derechos que se obtendrían, modificando el comercio de los productos agrícolas españoles.

»Portugal necesitaría 1.020.000 almudes de aceite al año, para que tuviese un consumo proporcionalmente igual al de España; pero debe de ser todavía mayor, porque gasta tres veces más de pescado. En el trienio de 1850 á 1852 la producción total fué solo de 2.177.835 almudes: por lo cual hubo un *déficit* de 356.000, como término medio al año, rebajada la exportación.

»Con un derecho de 10 reales en almud, el aceite hubiera podido dejar al Tesoro portugués anualmente un ingreso de 187.000 duros.

»La prohibición de entrar el extranjero es causa del mal cultivo del olivo y de sus cortos productos.

»Como no puede la población disponer de todo el que necesita, si no apela al contrabando, repara de este modo la falta del aceite, introduciendo desde España 100.000 almudes y tal vez 150.000; de cuyos derechos queda defraudado el Erario público.»

En el día está calculada la producción en unos 19.000.000 kilogramos, por término medio anual; y suponiendo una exportación de 3.600.000, resulta que corresponderían 3 y medio por habitante, si no fuese preciso deducir la mitad de aquella cifra, que se destina á otros usos distintos del consumo alimenticio. Prueba es esto de la falsedad de los datos estadísticos.

NÚMERO SEGUNDO.

VALORES DEL COMERCIO EXTERIOR DE PORTUGAL.

Hemos manifestado en la página 163 que las transacciones generales mercantiles de Portugal no adquirirían gran desarrollo. Para probarlo, estampamos á continuación los datos que expresan su cuantía en la primera mitad del siglo actual; y comparando una série de años.

KII 1801.	Reales vellón.	Población.	Cuota individual: Rs. tn.
Importación en Portugal..	483.435.637)	2 931 930	i 165
Exportación de Portugal..	627.594.630)		\ 214
	1.111.030.267		379

EN 1810.

Importación	446.748.616)	2.959.000	/ 151
Exportación	404.467.702)		(137
	851.216.318		288

EN 1830.

Importación	323.890.000)	} 3.038.865	í	107
Exportación	261.700.000)		J	86
	585.590.000		(	195

EN 1844.

Importación	245.650.598}	f 3.412.500	(	72
Exportación	164.513.348		{	48
	410.163.946		I	120

EN 1848.

Importación	<u>270.144.18n</u>	3.613.615	/	75
Exportación	213.588.642)		\	59
	483.732.823		(	134

Resulta de los anteriores datos que las exportaciones en 1848 fueron *la tercera parte*, y las importaciones *la mitad* de lo que habían sido medio siglo antes; y que, relativamente á la población, las importaciones de 1848 no llegaron á *la mitad*, ni las exportaciones excedieron mucho de la *cuarta parte*, de las que hubo en 1801.
(*Theprize. —Essay on Portugal: by Forrester*).

Añadiremos ahora, como datos recientes, los que siguen, relativos al año 1874.

La importación ascendió á 614.000.000 reales; y la exportación á 522.000.000: de modo que suponiendo una población de 4.200.000 almas, corresponderían 158 reales á la importación media y 124 reales á la exportación; ó sea 282 reales en total.

NÚMERO TERCERO.

INSTRUCCIÓN PRIMARIA EN PORTUGAL.

Como prueba de lo poco difundida que se halla la instrucción primaria en Portugal, según queda manifestado en la página 191 de esta *Memoria*, aduciremos los datos que, acerca de dicho punto, resultan en las Obras y otros documentos modernos.

Según el Sr. Teixeira de Vasconcellos, en 1820 habia 873 escuelas primarias, costeadas por el Estado; á las que asistían 29.484 niños. En 1853 las escuelas eran 1.154; y los concurrentes 91.642 : de los cuales 50.642 lo eran á las escuelas públicas, y los 41.000 restantes á las privadas.

Estos datos, aún cuando nada halagüeños, parecen exagerados á Mr. Vogel.

Según él, en el año escolar de 1850 á 1851 los niños dedicados á la enseñanza primaria eran 41.519. Este número disminuyó despues; y en 1854 eran solo 34.559 niños y 1.906 niñas, ó sea 36.465 en total, los concurrentes á las 1.143 escuelas de niños y 46 de niñas, sostenidas con los fondos públicos.

Si se agregan las 160 costeadas por los ayuntamientos, parroquias, cofradías y aun particulares, á los qué dá ejemplo el mismo Rey, resulta que en 1854 eran 1.349 todas

las escuelas primarias, que no correspondían á una tercera parte de las 3.938 parroquias de Portugal; y que los dos tercios de estas carecían de semejantes establecimientos.

Repartidos el número de escuelas y los 45.000 concurrentes de ambos sexos, incluso los de las particulares ó privadas, entre los 101.540 kilómetros cuadrados que constituyen la superficie de su territorio en el Continente portugués, Islas Azores y Madera, y entre las 3.800.000 almas en que puede calcularse la población de aquella época, correspondía una escuela por cada 75 kilómetros, y un concurrente por cada 85 habitantes.

Mr. Maurice Block, en su obra «*Statistique de la France, comparée avec les autres Etats de l'Europe*», 1860; tomo primero, pág. 232, fija en 1.182 el número total de escuelas de instrucción primaria en Portugal; y en 77.883 el de los individuos concurrentes á ellas. De estos, 47.878 niños van á las escuelas públicas, y 17.293 á las privadas; y solo 2.764 y 9.938 niñas á unas y otras respectivamente. Aún cuando no se expresa el año á que estos datos se refieren, debe creerse que no sean muy posteriores á los que aduce Mr. Vogel ; pues, si bien es algo mayor el número de niños que Mr. Block dice que van á las escuelas primarias, disminuye el de estas.

Muy poco debe haber mejorado una situación tan lastimosa, si nos atenemos, á documentos irreprochables, como son los Presupuestos generales del Estado.

En el del año económico de 1876 á 1877 aparecen ser 10 los profesores de instrucción primaria normal que cobran de los fondos públicos; 2.172 los maestros de instrucción primaria simultánea; y 574 las maestras: que constituyen un total de 2.746; y, por lo tanto, igual número de escuelas cuando más.

En España es muy distinto, felizmente, el estado de la instrucción primaria.

Según el «*Anuario estadístico*», en el primer trimestre de 1867 existían 22.114 escuelas públicas y 4.218 privadas; de las cuales habían 1.303 para adultos y párvulos.

Los concurrentes eran 850.762 niños y 574.577 niñas; 6

sea un total de 1.425.339: de los cuales había 78.417 adultos y párvulos varones; y 34.462 hembras.

Atendidas la extensión del territorio y la población de España, corresponde una escuela por cada 19 kilómetros cuadrados; y un asistente á ellas por cada 12,6 habitantes.

¡Cuántos esfuerzos no tiene que hacer todavía Portugal, para equipararse con España en este punto !

¡Y cuánto no facilita la competencia con nuestros vecinos la superior educación intelectual que reciben las clases populares en España!!!

INDICE.

	Paginas.
TEMA	5
INTRODUCCIÓN.	7
CAPÍTULO I.—Breve reseña del territorio y de la población de Portugal y de España.=Medios de comunicación..	9
CAPÍTULO II.— Consideraciones sobre los ingresos y los gastos de Portugal y de España; y especialmente so- bre la renta de aduanas.	16
CAPÍTULO III.—De la índole del impuesto que se exige en las aduanas; y de la tendencia natural á simplificarlo y à establecer ligas aduaneras.	30
CAPÍTULO IV.—De la union aduanera ibérica, bajo el pun- to de vista de la <i>opinion pública</i> en Portugal	35
CAPÍTULO V.—De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de los <i>productos del saeto</i> .=Cereales.=Vino. =Aguardiente.	45
CAPÍTULO VI.—De la union aduanera ibérica, bajo el pun- to de vista de los <i>productos del suelo</i> . = Aceites. =Ga- nados.=Lana.=Sal	55
CAPÍTULO VII.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la <i>producción fabril</i> .= Diferencias entre los Aranceles de España y de Portugal, en esta parte.=Hierros.	64
CAPÍTULO VIII.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la <i>producción fabril</i> .=Industria al- godonera.=Carbon de piedra	72
CAPÍTULO IX.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista del <i>comercio legal</i> .=Importación en España. = Pescados,= Cueros y Maderas. = Exporta- ción de España.=Productos agrícolas.=Azúcar.=Te- jidos.=Diferencias que presenta la estadística oficial, entre el comercio de entrada y el de salida	83
CAPÍTULO X.—Examen de la legislación y de las circuns- tancias del <i>comercio terrestre</i> entre España y Portu- gal. = Aduanas de la frontera. = Impugnación de la	

idea de que puedan suprimirse, aun sin existir liga entre las de ambos países.	M
CAPÍTULO XI.—Del <i>comercio</i> entre España y Portugal <i>por el río D«ero</i> .=Necesidad de modificar el Reglamento actual.	108
CAPÍTULO XII.—Examen del <i>comercio fraudulento terrestre</i> de importación en España desde Portugal.=Tejidos de algodón.=Canela.=Hierros.	116
CAPÍTULO XIII.—Materias y cuantía del <i>comercio fraudulento terrestre</i> de importación en España desde Portugal, según las <i>aprehensiones cerificadas</i> . = Examen del comercio fraudulento de exportación á Portugal. = Cereales. = Aguardiente. = Azúcar.= Opinion del autor sobre los resultados de la liga aduanera ibérica, en cuanto á los intereses del comercio en general.	124
CAPÍTULO XIV.—De la liga aduanera ibérica, bajo el punto de vista de la <i>navegación</i> entre ambas Naciones, y de la marina mercante española.	135
CAPÍTULO XV.—De la liga ibérica de aduanas, bajo el punto de vista de las <i>d//!cit;tades/sea/es</i> .=Comparacion entre los Aranceles de España y de Portugal, relativamente á los derechos impuestos á los artículos tarifados en el sólo concepto de producir recursos al Tesoro. = Bacalao. = Frutos coloniales. = Azúcar. = Café.= Derechos sobre el consumo, independientemente del de aduanas.=Estanco del Tabaco, de la Sal y de la Pólvora.	152
CAPÍTULO XVI.—Continúa el examen de los <i>inconvenientes fiscales</i> , para la union ibérica de aduanas.= <i>Distribucion de sus rendimientos</i> , teniendo por base el número de habitantes de cada país.	161
CAPÍTULO XVII.— <i>Inconvenientes políticos de la union</i> de España y Portugal.	170
CAPÍTULO XVIII.—De los medios oportunos para promover las relaciones mercantiles legales entre España y Portugal, independientemente de la liga de sus aduanas.	176
CAPÍTULO XIX.—Resumen.	185

APÉNDICES.

Número 1." -Producción del <i>aceite</i> en Portugal.	195
Numero 2.º—Valores del <i>comercio exterior</i> de Portugal.	197
Número 3.º— <i>Instrucción primaria</i> en Portugal.	199
ÍNDICE.	201

OBRAS PUBLICADAS

	Pesetas. Cs.	
Memorias de la epidemia. — Tornos I y II	10	
Cada parte de las dos de que se componen	4	
Tomo TU	1	π
Discurso* de Recepción y de contestación leídos ante la Academia. Tomo I en 4.º	8	
Ciirdrnas. — Informe sobre reforma de las leyes de inquilinato. Un folleto en 4.º <i>Inserto en los tomos de Memorias</i>	1	
Olózufn. — De la Beneficencia en Inglaterra y en España. Un folleto en 4.º <i>Inserto en los tomos de Memorias</i>	1	
Nnnz. — Del celibato eclesiástico. Un folleto en 4." <i>Inserto en los tomos de Memorias</i>	1	
Alonso Martínez. — Estudios sobre filosofía del Derecho. Un tomo en 4." <i>Inserto en los tomos de Memorias</i>	12	
Cadafalch y Bnguña. — Memoria premiada por la Academia, sobre la sucesión hereditaria en España. Un tomo en 4.º		ID
Arenal de «Barcia Carrasco. (Doña Concepción). — La Beneficencia, la Filantropía y la Caridad. <i>Memoria premiada.</i> Un tomo en 4."		ID
Arenal de Gareia Carrasco (Doña Concepción). — Las Colonias penales de Australia y la pena de Deportación.— <i>Memoria premiada.</i> V» tomo 4."	50	
García Burzanallana. — La Lira Aduanera Ibérica (segunda edición). — <i>Memoria premiada.</i> Un tomo 4.º		
García Barzanallana. — La Población de España. — <i>Memoria premiada.</i> Un tomo en 4.º		
Caballero. — Fomento de la población rural.— <i>Memoria premiada.</i> Un tomo 4.º	3	50
Santamaría de Paredes. — La Defensa del derecho de propiedad.— <i>Memoria premiada.</i> Un tomo en 4.º	C	50
Bulm y Unqirra. — Reseña histórica y teoría de la Beneficencia — <i>Memoria laureada con el accessit.</i> Un tomo en 4.º	4	ID
Arias Miranda. — Reseña histórica de la Beneficencia española. — <i>Memoria laureada con el accessit.</i> Un tomo en 4.º	8	50
Gullndo y de Vera. — Intereses legítimos y permanentes que en África tiene España. — <i>Memoria laureada con accessit.</i> — Un folleto en 4."		
Menéndez de la Pola. — Breve refutación de los falsos principios económicos de la Internacional. — <i>Memoria laureada con accessit.</i> Un tomo en H.º		
Armengol y Cornet. — Algunas verdades a la clase obrera.— <i>Memoria laureada con accessit.</i> Un tomo en 8.º		50
Armengol y Cornet. — ¿Insistas Marianas al Golfo de Guinea? — <i>Memoria laureada con primer accessit.</i> Un tomo 4."		50
Illegion y Gnardmimo. — Influencia que la acumulación de la propiedad territorial ejercen en la prosperidad o decadencia de la Agricultura en España.— <i>Memoria laureada con accessit.</i> Un tomo en 4.º		50
Lastres y Jntz. — La colonización Penitenciaria de las Marianas y Fernando Póo. — <i>Memoria laureada con segundo accessit.</i> Un tomo en 4.º		

PUNTOS DE VENTA.

MADRID. Leocadio Lopez. — Carlos Bailly-Baillière.—Eduardo Martínez (Sustituto de Escribano). — Mariano Murillo. — Miguel Guijarro.
BAIICFLONA. Eudaldo Pulff.

V