

1860 C-146

IV. Concursos
n.º 7

MEMORIA

SOBRE

EL ESTABLECIMIENTO DE UN DEPÓSITO ESPECIAL

EN EL PUERTO DEL GRAO DE VALENCIA,

PREMIADA

POR LA SOCIEDAD ECONÓMICA,

CON ARREGLO

al Programa general de Premios publicado por la misma en el presente año.

SU AUTOR

D. José Norberto Rubert,

SOCIO NUMERARIO.



VALENCIA: 1860.

IMPRENTA DE JOSÉ RIUS,

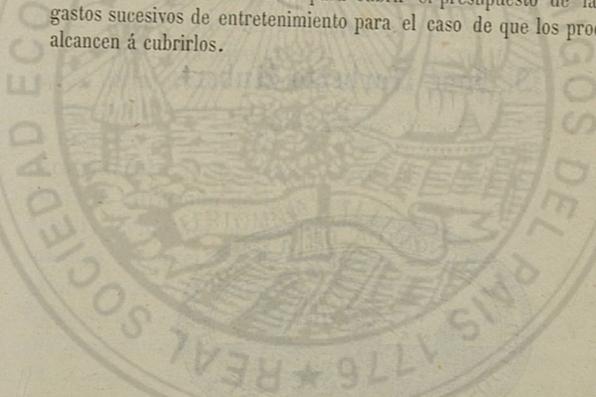
Impresor de la Sociedad.

MEMORIA

EL ESTABLECIMIENTO DE UN DEPÓSITO ESPECIAL

COMERCIO.

Título de Socio de mérito al autor de la mejor y mas completa memoria, en la que, esplicada la conveniencia y aun necesidad de que el puerto de Valencia sea de depósito, pruebe la posibilidad de su pronto establecimiento, proponiendo, si posible fuese, el local mas adecuado donde deba levantarse el edificio, sujetándose á las prescripciones de la ley, señalando sus condiciones y coste aproximado, y por último, los medios que sean mas adecuados para cubrir el presupuesto de las obras y gastos sucesivos de entretenimiento para el caso de que los productos no alcancen á cubrirlos.



que apenas guardan relacion con los intereses de nuestro pais. Faltan alli las noticias estadísticas sobre que debe fundarse la conveniencia y aun necesidad de que el puerto de Valencia sea de depósito. Cierta que las indicaciones generales de la memoria florecan, digámoslo así, el asunto; pero á la altura á que se halla la ciencia en nuestros dias, la Corporacion de Amigos del pais no puede contentarse con indicaciones que todos conocen. Necesita mayores trabajos, que esclarezcan de una manera nueva y con datos especiales el asunto en cuestion. En el capitulo II, donde se quiere probar lo hacedero del pensamiento, se hallan apuntados dos medios para conseguirlo. El primero se reduce á ampliar el edificio que posee el comercio dentro de la dársena del puerto y frente á los portales de la Villanueva del Grao. Esto es inadmisibile, tanto por lo reducido del local, quanto por su desventajosa posicion. La linea provisional del ferro-carril, situada sobre el muelle, no podria establecer una estacion ó punto de embarque en aquel sitio, sin dificultar el paso de los trasportes particulares al contra-muelle y muelle de Levante. Seria el edificio grave obstáculo al despejo de la playa comprendida en el interior del puerto, mucho mas cuando lo reducida que alli ha de quedar tan solo ha de servir para varadero de los botes y lanchas. Por otra parte, adelantando la extraccion de la arena, así por el trabajo de limpia actual, como por el continuo que ha de sobrevenir, los cimientos de aquel edificio quedarian descarnados y sin apoyo, produciéndose la inmediata ruina de la fábrica. Omite la Subcomision otras atendibles razones, que fácilmente comprenderá la Comision, y pasa al segundo medio, que lo es el de levantar otro edificio, ya en la playa vulgarmente llamada del Cañamelar, ya en el perímetro que ocupa el trinquete y casa contigua situados al frente de la estacion del ferro-carril de Valencia al Grao. Inútil es combatir la idea referente á la playa del Cañamelar, por la notoria imposibilidad de su aceptacion fundada sobre todo en el alejamiento del punto de embarque y desembarque y de las vias de comunicacion con el

interior. Mas aceptable parece la otra, y es de sentir que el autor no se ocupe con detenimiento de ella; pues en este lugar, como en los anteriores de la memoria, hay carencia de apreciaciones científicas. Hemos dicho que esta indicacion nos parecia mas aceptable, sin que por ello deba entender la Comision que puede admitirse como buena; ya por lo mezquino del local, ya porque al ensancharse cerraria la comunicacion que existe en aquel sitio con la embocadura del rio, playas de Nazaret y canal de la Albufera. Llegamos al tercer punto, en el cual se trata de los medios que pudieran escogitarse para hacer frente á las obras del Almacen de depósito y á su entretenimiento, reintegro de capitales invertidos, y enjuague del déficit que pudiera resultar en sus productos de primero y segundo año. Tres son los medios propuestos por el autor de la memoria. El primero la formacion de una sociedad por acciones, el segundo la adjudicacion de las obras por remate, y el tercero el de la imposicion de un arbitrio temporal de 11 p. 100 sobre la contribucion de subsidio de la provincia, pagadero por dieziseisavas partes. En una especulacion del género de la presente, no son tan visibles los resultados, especialmente para la vulgaridad, que sea fácil la atraccion de los capitales, cuando solo media el interés del 7 p. 100. Entiende la Subcomision que deben aunarse otros intereses sociales al material del dinero. Es muy difícil, dificilísimo, que se arriesgue cantidad alguna para emprender una operacion, cuyas consecuencias solo puede apreciar la ciencia en vista de los datos estadísticos. Imposible establecer la confianza entre el público, cuando éste observará que el comercio no hace el asunto exclusivamente suyo. Al comercio interesa en especial el establecimiento de los depósitos, y á él solo corresponde su creacion. Mejor nos parece bajo este punto de vista el segundo medio, sin embargo de los inconvenientes que presentaria la licitacion de las obras en vez de la del suministro del capital. Pero si estos dos medios son controvertibles, el tercero debe rechazarse por completo. Un aumento

de contribucion sobre las excesivas que paga la provincia, para el establecimiento de un depósito cuyos mayores beneficios no recibirá inmediatamente la generalidad, á mas de injusto seria peligroso.

La Subcomision no entrará en el exámen de los croquis de los edificios que se indican para almacen de depósito, de los presupuestos de sus obras y de los demás cálculos que subsiguen á éstos, por ser detalles y minuciosidades que la Sociedad no ha exigido en su programa de premios, y porque en nada contribuyen á la bondad de las ideas emitidas en la memoria.

Examinado, pues, el trabajo número 1, opina la Subcomision que el autor ha merecido bien de la Sociedad por el celo que se advierte en secundar sus buenos deseos; pero que no ha cumplido las condiciones impuestas para la adquisicion del título de Socio de mérito en el programa general de premios. Asi puede proponerlo á la Sociedad Económica la Comision de Exposicion, si halla fundadas las razones que se han emitido.

Antes de emprender el análisis de la memoria que hemos señalado con el número 2, debemos confesar sin rebozo que su exámen es muy complicado y exige mayor estension de tiempo que el concedido á la Subcomision, por las circunstancias especiales que todos conocen. En efecto, el trabajo es extenso, minucioso, rico en datos, abundante en útiles pensamientos y entraña gran copia de noticias y apreciaciones beneficiosas para el pais. Despues de su exordio, y entrando en la cuestion, espone el autor la historia científica de los depósitos mercantiles, y reproduce íntegra la legislacion de aduanas referente á ellos, deduciendo de ambos extremos la posibilidad de llevar á cabo el establecimiento proyectado. En este lugar halla la Subcomision uno como episodio que, aun cuando enlazado íntimamente con el asunto principal, tiene su carácter particular. Tal es la denuncia de los abusos que se cometen en nuestro puerto. Ya comprende la Subcomision que no puede tener en cuenta el incidente

mencionado para la apreciacion del mérito de la obra: por eso, aunque con sentimiento, prescindirá de él, considerándolo como una joya que enriquece este delicado trabajo. A seguida establece el autor una comparacion de los elementos de riqueza y actividad que poseen Valencia y Alicante, dejando probado con ella que si la provincia nuestra vecina cuenta con medios suficientes, á juicio del Gobierno de S. M., para el establecimiento de los depósitos mercantiles, muchas mas razones militan en pro de nuestro pais para concederle iguales derechos. Aduce luego las pruebas de la gran importancia reservada á nuestro puerto, los innumerables elementos que han de contribuir á su grandeza, el restablecimiento de la armonía entre el comercio de importacion y esportacion con otros cálculos dignos de estimarse por su novedad y su exactitud. Entre ellos debe especialmente llamar la atencion de la Sociedad el que hace relacion á la mina de carbon de piedra de Utrillas-Gargallo. Los pingües beneficios que resultarán para el depósito de la creacion de un producto, cuya suma total asciende á mas de 2000 millones de toneladas inglesas, no pueden menos de aumentar la necesidad de aquel establecimiento, mucho mas, si siguiendo al autor de la memoria, hallamos las introducciones de carbon efectuadas en España por los años 57 y 58, y especialmente por los puertos de Valencia, Barcelona y Tarragona, el valor que obtiene la hulla estrangera, y el módico precio de 100 rs. tonelada que podria tener en nuestro puerto. Tras lo dicho, indaga la memoria los datos que arroja el aumento de poblacion, así en nuestra provincia relativamente á las demás de España, como al de las naciones estrangeras; produce el desarrollo que ha adquirido en Valencia el comercio marítimo, desde el año 1843 al 1858; enumera las mercancías principales de depósito que exige anualmente el consumo de nuestra poblacion y la de las comarcas y provincias enteras que acuden á nuestro mercado, el movimiento de los depósitos generales y especiales; y de todo ello viene á concluir, que es posible, conveniente y aun necesario el establecimiento de un

depósito especial en el puerto del Grao, corroborando la idea con las ventajas que ha de producir á Valencia la apertura del Istmo de Suez. La Subcomision no cree pecar en exageracion al calificar de precioso el trabajo de la memoria en la parte que llevamos apuntada. Pródigo ha estado el autor en datos estadísticos, y esta prodigalidad forma su mérito, porque es la firmísima base de la ciencia económica, venero de donde brotan las especulaciones mercantiles. Entrando por fin en el capítulo que trata sobre la situacion del depósito, se halla el proyecto de establecerlo en un solar comprendido entre las estaciones del ferro-carril del Grao de Valencia á Almansa y la del canal de la Albufera. Seria enojoso reproducir todas las razones que se dan en la memoria. Recordemos las principales: su proximidad al mar, á la estacion del ferro-carril y á la del canal, facilita la carga y descarga; y su situacion respecto del rio Turia permite prolongar el edificio, cuanto exija el desarrollo comercial de nuestro puerto. Siguese el presupuesto aproximado que se fija por ahora en 400.000 rs. vn. con mas 65.000 para gastos de entretenimiento, comprendido el alquiler del solar edificado y el personal que el gobierno clasifica en las ordenanzas de Aduanas.

Para terminar su trabajo, recordando lo sucedido en Alicante, el autor, que cree el establecimiento del depósito una especulacion ventajosísima, deja que el comercio de esta plaza reunido por la junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, organice el depósito por medio de una de las muchas operaciones mercantiles que se conocen.

Aquí debemos hacer observar á la Comision el estrecho en que pone á los autores de las memorias el programa general de premios, exigiendo que señalen los medios mas adecuados para cubrir el presupuesto de las obras y gastos sucesivos de entretenimiento, caso de que los productos no alcancen á cubrirlos. O el hombre de ciencia ha de enmudecer en este punto de la memoria, ó indicar los medios generales que todos conocen; nada nuevo puede decirse, y aun así en

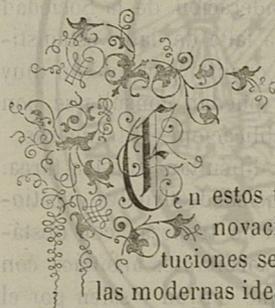
el trabajo que nos ocupa, hallamos indicado el modo de acudir al comercio y á las Sociedades de Crédito, por medio de una sencilla combinacion. Vemos tambien demostrada la imposibilidad de que los ingresos no cubran los gastos, y sin embargo el autor, para sujetarse al programa, propone la manera de atender al déficit que pudiera resultar y que el autor cree imposible. Tal es el de admitir á depósito, en caso necesario, las producciones del pais, por un módico derecho de almacenage. A primera vista se comprende que este medio no solo salva el inconveniente que se propone, sino que, atendida la falta de almacenes que se nota en el Grao, seria altamente beneficioso al comerciante y al agricultor.

Tal es en resúmen el exámen y juicio de la memoria señalada con el número 2, la cual, por todo lo dicho, creemos que llena las condiciones exigidas en el programa, para la concesion del título de Socio de mérito. Faltaríamos, no obstante, á lo que exige de nosotros la confianza que nos ha dispensado la Comision de Esposicion, si antes de concluir no la espusiéramos una observacion en pro de la mejor claridad de la memoria. Tal es la conveniencia de variar la colocacion que actualmente tienen los articulos de las ordenanzas citados en aquella; puestos por nota no interrumpirian la atencion del lector, sin que por ello dejaran de dar al escrito la autoridad que le prestan. Hemos concluido nuestro trabajo, segun cumple á la imparcialidad mas estricta: la Comision de Esposicion hará de él el uso que estime mas conducente.—Lorenzo Lázaro.—Ramon Mata.

A LA SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS

DE

VALENCIA.



En estos tiempos en que el espíritu de innovación todo lo invade, en que instituciones seculares desaparecen al choque de las modernas ideas de progreso, nada más laudable que los esfuerzos con que la Sociedad Económica tiende á identificarse con los intereses y las aspiraciones generales, premiando la aplicación y la virtud, fomentando la educación de las clases desvalidas, estimulando el trabajo, que es la base de los progresos industriales y artísticos, y prestando, en fin, su apoyo y su valimiento á todo pensamiento útil, á toda empresa de general interés.

De este modo, esa Corporación, lejos de quedar redu-

cida, como algunos pretenden, al carácter de un cuerpo consultivo sin mas autoridad que la de sus gloriosas tradiciones, está llamada á ocupar un lugar distinguido y á prestar los mas eminentes servicios á las ciencias, á las artes, al comercio, á la industria y á la agricultura.

Justo, muy justo es que nuestro pais secunde su iniciativa y responda á su generoso llamamiento. Por eso nos atrevemos á presentar esta humilde obra en el concurso abierto por la Sociedad sobre la base de una idea tan oportuna como trascendental, cual es la del establecimiento de un *depósito especial de comercio* con arreglo á las ordenanzas generales de aduanas.

No nos impulsa en modo alguno el deseo de alcanzar un premio. Ni nuestra insuficiencia nos permite aspirar á tanto, ni aun cuando ese móvil guiara nuestra pluma, nos seria posible presentar á la consideracion de la Sociedad un proyecto acabado, tanto por la falta de datos estadísticos que se observa en España, cuanto porque son muy escasas las obras publicadas que puedan consultarse con algun fruto, sin recurrir á las publicaciones estrangeras.

Hay otras circunstancias que dificultan nuestra tarea: el pensamiento iniciado por la Sociedad envuelve cuestiones de muy difícil resolucion y ha de tropezar con obstáculos quizás insuperables. Los exorbitantes arbitrios con que se recargan las mercancías que entran y salen por el puerto; los abusos que se cometen en la percepcion de los impuestos particulares; los entorpecimientos que se oponen á las mas sencillas operaciones de la marina mercante; las molestias y vejaciones que se ocasionan al público y al comercio á la sombra de las ordenanzas vigentes; el carácter oficial que prestan los empleados de marina al *estinguído* gremio de mercantes; la situacion violenta de la aduana, y, en fin, las tarifas diferenciales de recorrido del

primer ferro-carril enlazado con el puerto, son otros tantos inconvenientes que, ó entorpecen la libre y desembarazada accion del comercio marítimo, ó perjudican directamente los intereses de esta provincia.

Estos inconvenientes nos hubieran hecho faltar á nuestro propósito si no viéramos al frente de esta provincia una autoridad que no consentirá la continuacion de ningun abuso, una vez denunciado, y que se pondrá del lado de la desventurada Valencia en defensa de sus intereses y de sus derechos.

Esta última esperanza, fundada en los primeros actos de nuestro dignísimo Gobernador Sr. D. Joaquin de Peralta, y especialmente, en la actividad que ha desplegado para allanar los obstáculos que pueden oponerse al planteamiento inmediato del depósito del puerto, nos han decidido á presentar á la Sociedad Económica los estudios y observaciones que nos han sugerido el exámen del importante negocio de que se trata, y los datos en que nos fundamos para declarar, con sujecion al programa publicado, que *es conveniente, necesario y posible que se declare de depósito el puerto del Grao de Valencia.*

Si nuestro breve trabajo merece la autorizada aprobacion de la Sociedad; si, gracias á su iniciativa, se plantea en término perentorio el establecimiento proyectado; si el concurso abierto por esa Corporacion contribuye á la realizacion de una mejora de tan reconocida utilidad, mis deseos quedarán colmados y la Sociedad Económica de Valencia merecerá, como siempre ha merecido, bien del País.

DEPÓSITOS MERCANTILES.

La aparición en el mundo económico de la gran obra de Smith (1) fue el primer paso para elevar la economía política á la categoría de ciencia.

Mientras los economistas discutian acerca del origen de la riqueza, sin poder llegar á una solución aceptable, la teoría del crédito era apenas conocida y los gobiernos, aconsejados por la desconfianza y el miedo, levantaban murallas inaccesibles entre nacion y nacion. Hombres de tanta valía como Colbert, alucinados con el maravilloso desenvolvimiento de las repúblicas italianas de la edad media, sostenian el sistema mercantil desenvuelto desde el año 1613 por el publicista de Cosenza (2), considerando la plata y el oro como la única riqueza verdadera: un siglo despues, el eminente Quesnay combatia este sistema para sustituirle con otro no menos absurdo, fundado sobre la base de que la producción de la tierra era el único mantantial de la riqueza (3).

No es extraño, pues, que mientras se operaba en el mundo la gran revolución económica, permanecieran encerrados en los arcanos de la ciencia los agentes mas po-

(1) An Inquiry into the nature and causes of wealth of nations. 1776.

(2) Breve trattato delle cause che possono far abbondare i regni d'oro é d'argento.

(3) Tableau économique et maximes générales du gouvernement. 1758.

derosos de la civilización y del progreso. Es una prueba palmaria de ello, entre otras muchas que nos sería fácil citar, el éxito desgraciado que obtuvo á principios del siglo XVIII la idea de los Bancos de circulación ensayada por Law, idea que en nuestros tiempos ha dado origen y sirve de sólido fundamento á las mas grandes instituciones de crédito que funcionan en Europa.

Aunque Smith haya formulado el principio de que toda la riqueza es producto de la industria del hombre, y haya destruido con este descubrimiento, tan sencillo como importante, los sistemas mercantil y agrícola (1), débese en gran parte á J. B. Say la propagacion casi universal de aquel principio, que constituye hoy el lazo de union entre los modernos economistas, tan desacordes en el terreno árido de la aplicacion práctica (2). Era natural y lógico que una vez formulado el principio cardinal del dogma económico, se hiciera sentir su influencia lo mismo en el gabinete del sábio que en las regiones del gobierno, lo mismo en las deliberaciones de las cámaras que en el modesto despacho del comerciante.

Si el trabajo del hombre era la fuente de toda riqueza, nada mas justo que enaltecerle, rodeándole de todos aquellos derechos y preeminencias que la revolucion francesa habia conquistado: en el órden político, el hombre empuñó el cetro de la soberanía; en el órden económico, le fue dado adquirir la libertad individual, la libertad del trabajo y la libertad de asociacion, y con estos nuevos elementos de actividad se lanzó á las mas atrevidas empresas. Las asociaciones industriales y mercantiles se propagaban en Europa con increíble rapidéz; y los tratados de

(1) Flores Estrada. Curso de economía política, 1848.

(2) Cours complet d' économie politique pratique, 1829.

comercio entre las naciones mas civilizadas, el desarrollo creciente de las transacciones internacionales, la aplicacion del vapor á la navegacion, la emancipacion de los anglo-americanos y la independendencia de las colonias españolas, crearon grandes necesidades que no pudieron desatender los estadistas de aquella época, dando impulso á las obras públicas, á las vias de comunicacion, á la construccion de puertos marítimos, y concediendo, en fin, al comercio todas las franquicias compatibles con el sentimiento de la nacionalidad.

Entonces renacieron los puertos francos. A consecuencia de las convulsiones de la América española, se interrumplieron las transacciones con España, y el puerto y comercio de Cádiz sufrieron una terrible sacudida. Para levantarle de su abatimiento, creyóse conveniente concederle el privilegio de puerto franco, y D. Fernando VII acudió á las reiteradas súplicas que le dirigieran el consulado, los negociantes, capitalistas, propietarios y aun toda la poblacion de Cádiz.

Con este motivo se discutieron estensamente las ventajas y los inconvenientes de tales privilegios. La perspectiva que ofrecian los puertos francos de Génova, Liorna, Marsella, Civitavechia y Ancona, contribuyó á dar ascendiente á este sistema. Además, no es dudoso que estos depósitos universales atraen al punto favorecido un movimiento extraordinario; concurre á ellos mayor número de negociantes, unos seducidos por la esperanza de una pronta salida, otros para verificar sus compras con mas ventaja por la grande afluencia de mercancías; y es evidente que el comercio de aquella plaza adquiere de dia en dia mayor incremento, y la nacion, en general, reporta beneficios mas ó menos importantes. Sin embargo, los puertos francos han sido duramente combatidos, y á mi modo de

ver con razones que no admiten controversia. La ciencia económica condena todo privilegio, sea cual fuere el pretesto con que se pretenda cohonestarlo. Solo seria justa y aceptable la teoría de los puertos francos desapareciendo todas las aduanas del mundo, es decir, disfrutando por igual de la libertad absoluta de los cambios todos los puertos marítimos. Por otra parte, este privilegio favorece una localidad determinada en perjuicio casi siempre de la masa general; establece antagonismos entre unas y otras provincias de un mismo reino; es cuando menos una medida arriesgada para la industria del país. Inglaterra y Holanda, que constantemente han marchado al frente del progreso mercantil, se han resistido en todos tiempos á establecer dichas franquicias en las metrópolis, por mas que se hayan anticipado á concederlas á sus colonias ó á posesiones aisladas ó enclavadas en países extranjeros. Este recelo es muy fundado, porque los puertos francos solo prosperan á la sombra del contrabando que pueden hacer con una nación vecina, como lo prueban los de Liorna, Génova y Gibraltar en el Mediterráneo, que han inundado la Península con sus furtivas y escandalosas introducciones, y los de las Islas de Curazao y Santo Tomás en América por la importante defraudación hecha á las rentas españolas en las posesiones de Ultramar. En una palabra, el puerto franco de Cádiz, solicitado con tanto entusiasmo, tuvo que desaparecer en 1832 en vista de los graves inconvenientes que ofrecia, y además porque «ni concurrían nuevos habitantes á aquella plaza, ni los alquileres de las casas recibieron aumento de precio, ni las esportaciones del interior fueron mayores que antes, ni el comercio estendió sus especulaciones, ni se aumentó la riqueza de Cádiz, ni se consiguió finalmente otro beneficio sino el de ejercer algunas manos mas en la furtiva introducción de

tabaco y artefactos extranjeros, con visible detrimento del estado (1).”

Otro sistema se ha ensayado con igual desgraciado éxito, para proteger el comercio de buena fe: es el de *drawbacks*, especie de descuento ó restitucion que se concede á la salida de los géneros extranjeros, de los derechos que habian adeudado á su entrada en el reino. La práctica fue demostrando la inutilidad de exigir al comercio un desembolso temporal que le ocasionaba pérdidas y molestias, sin beneficio alguno para el Estado, porque ningun uso podia hacer de las cantidades percibidas, dispuestas siempre á ser reintegradas en un momento dado.

Mejores resultados produjeron los *depósitos ficticios* (Entrepôts fictifs), y sin embargo, tampoco lograron aclimatarse en ningun pais. Así era de esperar, porque si bien daban al comerciante el derecho de retirar los cargamentos á sus almacenes particulares, aunque con la obligacion garantida de presentarlos á la primera requisicion y de pagar los derechos de las fracciones que fuera destinando al consumo; como quiera que estas ventajas se obtenian á costa de una fiscalizacion siempre depresiva, aunque justificada, resultó que con el laudable propósito de proporcionar al comercio mas desembarazo y libertad en sus operaciones, se multiplicaban insensiblemente sus vejaciones y molestias.

Esta misma organizacion, despojada de las trabas fiscales, si bien á costa de algunas restricciones, constituye lo que nuestra legislacion llama *depósitos especiales y generales de puerto*, lo que en el vecino imperio se conoce con el nombre de *entrepôt*, y *dock* en Inglaterra, con el

(1) Revista general de Economía política. Habana, 1835.

ingenioso mecanismo de los *warrants*, que son su complemento.

Mas adelante, al transcribir íntegro el capítulo VIII comprensivo de los artículos 298 al 336, ambos inclusive, y los artículos 453 y 454 de las ordenanzas generales vigentes de la renta de aduanas, aprobadas por Real orden de 10 de Setiembre de 1857, recordará la Sociedad Económica el organismo interior de esta clase de establecimientos, que consiste sencillamente en depositar las mercancías extranjeras y coloniales todo el tiempo que al comerciante conviene hasta decidir si deben reesportarse ó dedicarse al consumo, abonando solo en este último caso los derechos que adeuden con arreglo á tarifa. Es decir, que la reesportacion se hace con ese auxilio sin mas gastos que los de la administracion económica del local en que se verifica el depósito, circunstancia que debe tenerse muy en cuenta para calcular las ventajas incontrovertibles de esta clase de establecimientos.

Los *depósitos mercantiles*, que pueden considerarse como puntos neutrales fuera del pais, son á todas luces de una importancia y utilidad inmensas, sobre todo en los puertos que por ser muy concurridos de buques nacionales y extranjeros y contar con buenas y estensas vías de comunicacion interior, tienen que verse precisamente favorecidos de un comercio activo que fomenta la riqueza nacional esportando los sobrantes é importando todos los productos extranjeros de que carecemos y nos son de suma necesidad. Despues de cruzar nuestro suelo con muchas y cómodas vías de comunicacion para que sea fácil y poco costosa la circulacion interna de los productos; despues de alzar las trabas artificiales y resistir el funesto espíritu de codicia fiscal, causa de tantas opresiones y tiranías como gobiaron al comercio cuando la ciencia de

proteger y administrar los intereses públicos no era bien conocida; cuando los sistemas de crédito se organizan ya de modo que pueden suplir ventajosamente los capitales, consiguiéndose la indisputable ventaja de una mayor rapidéz en la circulacion de los valores, al mismo tiempo que una seguridad tambien mayor en las operaciones; no hay economista que no reclame la fundacion de los *depósitos mercantiles* como uno de los medios auxiliares mas eficaces para promover y agitar la circulacion de géneros y frutos dentro de los confines de España, sobre todo de aquellos puntos que por considerarse centros importantísimos de comercio, atraen cada vez mas los buques procedentes de ultramar y del extranjero, á cuyo contacto se multiplican los beneficios de la esportacion, y recibe el pais en cámbio las mercancías estrañas que requieren las crecientes necesidades del consumo. Inútil seria estendernos mas en demostrar la utilidad de los *depósitos mercantiles*: basta lo poco que hemos dicho al recordar á la Sociedad la organizacion de estos establecimientos, y la simple lectura de lo que sobre ellos disponen los artículos de la ordenanza general de Aduanas, que en su lugar insertamos, para convencerse hasta la evidencia de cuán útiles é indispensables son para el comercio, y eso que nuestra legislacion no es tan perfecta como pudiera y debiera serlo en esta materia.

Conviene á nuestro propósito tambien que la Sociedad conozca los vicios principales de nuestra legislacion en este punto, y al efecto empezaremos por recordar las palabras testuales de Mr. Tollenare en sus *Ensayos acerca de las trabas del comercio en Europa*, publicadas en París hace cerca de medio siglo. Dice así este distinguido economista: «No se concibe por qué no es ilimitado el plazo del depósito mientras la mercancía pueda garantir el pago del al-

macenage; pero, en fin, si es necesario señalar un plazo para los casos generales, trascurrido el cual debe el propietario hacer efectivos los derechos si no se ha esportado su cargamento, se concibe que para las escepciones tan frecuentes en el comercio, nada mas sencillo que prorrogarlo por un solo *trait de plume* cuando lo solicite el interesado." Pues bien, para estas prórogas previene nuestra legislacion que debe instruirse expediente, elevarlo á la direccion general de aduanas y consultarse por ésta al ministerio de Hacienda para la resolucion oportuna (1). Y añade mas adelante el mismo escritor: «Por otra parte, los *depósitos mercantiles* tienen el inconveniente de obligar á los consignatarios á encerrar sus mercancías en un sitio, cuya entrada no les es permitida á toda hora; y en donde no pueden tener la comodidad de cuidar y tratar los géneros á su gusto. Me parece, sin embargo, que este inconveniente, muy débil cuando los administradores y administrados se guardan recíprocamente las debidas consideraciones, puede quedar reducido á muy poca cosa con el perfeccionamiento sucesivo del sistema.» Así, pues, ha sucedido en las principales naciones marítimas; en unas la construccion de seguras dársenas ó doks y la facilidad con que en todos conceptos se verifican en los muelles las operaciones de comercio, han neutralizado aquellas desventajas; en otras el préstamo sobre mercancías, operacion generalizada en algunos paises, sobre todo en Francia, hasta el punto de que el *recepissé* ó talon que espiden los *depósitos* es descontado con una sola firma en los *comptoirs d'escompte*, y redescotado en los bancos, hace desaparecer los inconvenientes que en aquella época ofrecian los *depósitos de puerto*; y en Inglaterra especialmente, que

(1) Artículo 302 de las ordenanzas.

puede vanagloriarse de haber llegado á grande altura en su organizacion comercial, los cargamentos circulan representados por un *warrant* ó papel mercancía, como los valores mas privilegiados en la bolsa. El consignatario ó capitán de un buque deposita en el dok su cargamento y el *warrant* que recibe en cambio, es admitido, como si fuera la misma mercancía, en toda clase de transacciones; y ocurre muchas veces, casi diariamente, que un mismo cargamento pasa de uno á otro propietario diferentes veces, y es objeto durante largo tiempo de ventas, permutas, préstamos, contratos y garantías sin haber salido del primer almacen en que se depositó á su llegada. Para nuestros estadistas han trascurrido inútilmente 40 años: es mas, en ese intervalo, sensible pero forzoso es decirlo, hemos retrocedido en vez de obedecer al irresistible movimiento del progreso. Compárense sino, las palabras que hemos traducido, con nuestra legislacion de aduanas, que exige del comercio los gastos de instalacion y sostenimiento de los *depósitos mercantiles* y ninguna intervencion concede á las corporaciones que lo representan; que le obliga á sostener el personal necesario, para que el gobierno y sus delegados impongan los nombramientos; que de las cuatro llaves de la caja y de los almacenes, distribuidas entre otros tantos agentes del gobierno, ni una sola se ha destinado á las juntas de comercio, á quienes corresponde la iniciativa y sostenimiento de su respectivo *depósito*; que autoriza á los representantes del fisco á imponer multas, á decomisar, á *apropiarse* (1) las mercancías por una simple demora ó por no conformarse con un derecho arbitrario; que al mismo tiempo que autoriza las ventas y permutas de los géneros depositados durante dos años, prohíbe terminantemente

(1) Artículo 312 de las ordenanzas.

que se estraigan muestras, que se abran los cabos, que se reconozcan siquiera; y en fin, para concluir de una vez, que exige del propietario los justificantes de haber satisfecho los derechos las mercancías reesportadas en el puerto de su destino, y manda, sin embargo, á los administradores de las aduanas que den parte de las reespediciones á las aduanas consignatarias para cerciorarse de la percepcion de los derechos adeudados.

Y no cabe en este caso abrigar la esperanza de que la dureza de la ley la hará menos sensible su benigna aplicacion. Nunca ha sido mas profundo el antagonismo que existe entre el comercio de buena fe y los dependientes del fisco. Al ver que el escritor francés creia ya en su tiempo fácil que administradores y administrados se guardaran las consideraciones debidas, no es posible desoir el grito de angustia que la aplicacion de nuestras *ordenanzas* han arrancado al comercio español. «La actual instruccion, Señora, tiene por base la *desconfianza* absoluta, como medio para preservarse del fraude la *multiplicidad* de fórmulas; y como consecuencia de ambas bases el *laberinto*, la *complicacion*, la *impracticabilidad* en muchos casos.»

«Fácil fuera multiplicar egemplos prácticos de las injusticias y abusos á que á cada paso dá lugar la absoluta falta de descriminacion entre el conato de *fraude* y la sencilla, la evidente equivocacion. Su espíritu es *draconiano*; la multa, el comiso, asoman por todas partes, y si hubiera de llevarse á puro efecto, seria necesario sentar como base precisa para egercer el comercio, el don de la *infalibilidad*. Si la instruccion fuese *razonable*, *buena*, ningun motivo habria para quejarse de ella. Pues cuando todos se quejan, señal evidente será de que *lastima* y causa *vejecion*; y como no sea preciso, *sino todo lo contrario*, que se

moleste y entorpezca al comercio para recaudar los derechos, claro es que há lugar á reforma (1).”

El corazon se oprime y el ánimo mas sereno se subleva al contemplar el papel que la nacion española representa á los ojos del mundo financiero. No será extraño, pues, que pretenda escitar el celo de la Sociedad Económica de Valencia, para que en presencia del origen, de la historia, de la incontestable utilidad de los *depósitos mercantiles*, una su autorizada voz á la del comercio español y contribuya á que sin demora se modifique nuestra legislacion aduanera, armonizándola en lo posible con el espíritu expansivo y moralizador de nuestra época y con los adelantos introducidos en su organizacion económica por las naciones que deben su prosperidad y su engrandecimiento al progreso mercantil.

(1) Esposicion elevada á S. M. en Setiembre último para la junta pública del Comercio y vecindario de Cádiz.

Acceptado por el autor lo que para la mayor claridad de la Memoria propone la Subcomision de Comercio en su dictámen, aprobado ya por la Comision general de Esposicion y por la Sociedad Económica, el capitulo relativo á la legislacion del ramo, ó sean los artículos que tratan de los *depósitos especiales de puerto en las Ordenanzas generales para la renta de Aduanas*, se insertan integros al final de la obra.

ES POSIBLE EL ESTABLECIMIENTO DE UN DEPÓSITO ESPECIAL

en el Puerto del Grao.

ES CONVENIENTE Y AUN NECESARIO.

Si solo hubiéramos de consultar la opinion del Gobierno de S. M., opinion que, sin embargo, es importante conocer en la cuestion que encabeza este capítulo, quedaria resuelta afirmativamente trascribiendo las mismas palabras del ministro de Hacienda. Dice así el Sr. Salavarría, dirigiéndose al comercio de Alicante en una Real órden de 10 de Junio de 1858. «Terminado ya el ferro-carril que une la capital de esa provincia con la de la Monarquía, es indudable que la ciudad de Alicante está llamada á ser dentro de poco un centro importantísimo de comercio al que naturalmente deben acudir con preferencia los buques procedentes de las posesiones de ultramar y del extranjero, que en cambio de los frutos y demás efectos que esportamos, conduzcan una gran parte de las mer-

cancias que el consumo exige en mas estensa escala de dia en dia y que no se producen en España. El Gobierno de S. M. que se halla convencido de la necesidad de fomentar eficazmente en lo que sea posible las transacciones que promueven la produccion de la riqueza, tanto mas cuanto mayores son las facilidades para dar solidéz y valor á los artículos que constituyen la riqueza de nuestro suelo, reconoce que uno de los medios indispensables para conseguirlo es el planteamiento de *depósitos comerciales*. Semejantes establecimientos proporcionan á la clase mercantil la ventaja de poder disponer de los efectos depositados en la ocasion mas á proposito para enagenarlos y la de satisfacer los derechos de importacion paulatinamente á medida que aquellos se destinan para el consumo, al propio tiempo que les permite reesportar libremente los géneros cuando no pueden encontrar venta favorable en el mercado del pais. Como unas verdades tan notorias no pueden ocultarse á la ilustracion de esa Junta de Comercio, S. M. la Reina se ha dignado prevenirme manifieste á V. S. la conveniencia que resultaria de establecer en esa poblacion un depósito de puerto destinado á admitir toda clase de mercancías coloniales y extranjeras, cuya introduccion en el reino no se halle prohibida, con arreglo á las prescripciones del capítulo VIII de las Ordenanzas generales de la Renta de aduanas. En su vista, cuidará V. S., como presidente de esa Corporacion, de convocarla, y haciéndole presente los benévolos deseos de S. M. en favor del comercio de buena fe, y que se halla decidida á dispensarle cuantas franquicias quepan dentro de la legislacion, dará V. S. cuenta del resultado de sus gestiones acerca de la medida de que queda hecho mérito y que tan ventajosas consecuencias deberá producir en el porvenir mercantil de esa ciudad.”

Es de observar, además, que la Dirección general de aduanas un año después, en 18 de Junio de 1859, recordó este asunto á la Junta de Comercio antes nombrada, y es curioso que el interés visible del Gobierno contrastara tan marcadamente con la indiferencia que en Alicante inspiraba el proyecto de *depósito*, que en 12 de Noviembre se vió honrado de nuevo con igual recomendación, hasta que por fin se consiguió su planteamiento el 15 de Enero del presente año.

No parece aventurado, pues, creer que el Gobierno de S. M. prestará también su apoyo al pensamiento iniciado por la Sociedad Económica, después de inaugurado el camino de hierro que pone á Valencia en comunicación directa con la capital de la monarquía, y con mucho mayor motivo habiendo tenido efecto aquel acontecimiento hace cerca de un año, el 19 de Noviembre de 1859.

No será ocioso consignar los datos comparativos, todos oficiales, que también han contribuido á hacérselo creer así. La extensión superficial, el número de fanegas de tierra cultivable, la población, el cupo de las contribuciones territorial, de consumos, industrial y de comercio, la circulación de la correspondencia, las carreteras construidas y los capitales que permanecen depositados como dispuestos á alimentar nuevas especulaciones: hé aquí lo que puede dar una medida bastante aproximada de la riqueza general, del movimiento financiero y de los elementos de porvenir que atesora un país cualquiera. Toda comparación que se funde sobre esta base, arrojará con una simple operación aritmética los grados que respectivamente alcanzan en el termómetro de la vida y de la preponderancia mercantil los pueblos comparados. Pues bien, el siguiente paralelo demostrará á esa Corporación la supe-

rioridad innegable del puerto de Valencia sobre el de Alicante.

	Alicante.	Valencia.
Leguas cuadradas de estension superficial.	Leg.ª cuad.ª 175	Leg.ª cuad.ª 365
Fanegas de tierra.	843.891	1,750.365
Poblacion.	Habit.ª 378.958	Habit.ª 606.608
Contribuciones territorial, de consumos, industrial y de comercio.	Rvn. 17,338.016	Rvn. 35,516.710
Franqueo de Correos.	Id. 562.254	Id. 835.167
Carreteras de 1.º, 2.º y 3.º orden en 1859.	Kil. tros 109	Kil. tros 323
Depósitos en la Caja general, Sucursal del Banco y Sociedades de Crédito.	Rvn. 4,000.000	Rvn. 35.000.000

A primera vista se comprende con solo fijar la atencion en estos guarismos, que, reconocida por el gobierno *la conveniencia que resultaria de establecer en Alicante un depósito de puerto*, está ya asegurada la posibilidad de su establecimiento en Valencia, que no solo se halla en iguales condiciones con respecto á los medios de comunicacion con el centro de España, sino que, segun queda demostrado, reúne mayor número de elementos para su sostenimiento y desarrollo.

Pero como no debe consultarse solamente la opinion oficial, analicemos tambien si es fácil vencer otros inconvenientes que, aunque de muy distinta índole, no por eso dejan de ser bastante poderosos para dificultar y aun imposibilitar la realizacion del proyecto.

Aquí llegamos á la parte mas penosa de nuestra tarea. Si no nos dirigiéramos á una Sociedad tan ilustrada, seria necesario un language demasiado duro para señalar los abu-

sos que se cometen en el puerto del Grao, á ciencia y paciencia de todo el mundo; pero hablando con la Sociedad Económica bastarán algunas indicaciones para que comprenda toda la gravedad del mal y la necesidad apremiante de aplicarle un severo y eficaz correctivo. Sin éste, es inútil el nuevo *depósito comercial*; serán igualmente inútiles cuantas franquicias conceda el gobierno. El gobierno con el mejor celo, el comercio por su propio interés, Valencia entera mirando por su honra y su porvenir, se esforzarán en atraer al puerto del Grao el cámbio recíproco de producciones con el extranjero y las provincias ultramarinas; y, sin embargo, la navegacion tomará otro rumbo huyendo de las risueñas playas valencianas.

Incalculables son las ventajas con que brindan al viajero, al comerciante y al marino los principales puertos del Mediterráneo. En ellos se respetan con escrupulosidad nimia los tratados internacionales en la percepcion de los derechos de navegacion. En Valencia, las escandalosas y repetidas infracciones de aquellos tratados han arrancado amargas quejas á algunos consulados, que se apresuró á atender el ministerio de Marina contra la opinion de sus delegados en el departamento. En aquellos se observa la moralidad mas estricta en la recaudacion del impuesto de Sanidad: en Valencia, hasta mediados de 1859, se han cometido deplorables abusos en la percepcion de un derecho tan sagrado, como lo demuestra la siguiente nota de algunos buques, tomados al azar entre un número infinito.

El Eufemia adendó Rvn. 234, correspondiéndole, segun tarifa legal, Rvn. 86,50				
El Catherine » » 379,25	»	»	»	142
El Danubio » » 394	»	»	»	150,50
El Gitano » » 146	»	»	»	49,50
El Prosperons » » 110	»	»	»	36,50
El Hannah » » 169	»	»	»	60,50

Real orden. Nada importaria á nuestro objeto averiguar la distribucion y destino que se dá al producto de sus fincas y de la venta de los artículos que antes poseia, entre los que recordamos un número considerable de bueyes destinados al arrastre de las embarcaciones, y algunas barcazas que compró el gremio de Cullera. Pero como este dato podria proporcionar algun indicio para otras averiguaciones muy necesarias, creemos que no seria tiempo perdido el que se invirtiera en aclarar aquel misterio. Ocorre, pues, preguntar: ¿Existe ó no existe el gremio de mareantes? En el primer caso ¿cómo se consiente que de tal manera se menosprecien las disposiciones del Gobierno? ¿Quiénes son esos socios privilegiados que se distribuyen los rendimientos y que no conocen las muchas personas respetables del Grao que al efecto se han consultado? En el segundo caso, es decir, si no hay tal gremio de mareantes ¿por qué no se han vendido todas sus fincas, caballete, barcazas, etc., y se ha distribuido equitativamente el producto de estas propiedades entre sus verdaderos dueños, que son los aforados de marina de la matrícula del Grao en la época de la estincion del gremio?

Pero hay mas. El encargado de percibir los derechos en el caballete del gremio, es un hombre llamado *prohombre*, bajo las inmediatas órdenes del Sr. Capitan del puerto, segun creemos, y cuyo nombramiento corresponde al Comandante general del departamento, á propuesta de la comandancia de marina. El carácter oficial de este empleado egerce cierta presion entre los patrones y capitanes, y puede inclinarles á preferir el caballete del gremio para la carga y descarga, por el infundado temor de malquistarse con las autoridades de marina. No nos parece que estos recelos favorezcan á tan distinguida clase, y es de esperar por lo mismo que el mal se corrija. Porque si

subsistiera ¿seria de estrañar que algun malicioso atribuyese á un espíritu egoista los obstáculos con que á veces tropiezan las embarcaciones que se dirigen á otros caballetes particulares, obstáculos que nacerán acaso del mejor celo en la aplicacion de las leyes de policia?

Hay mas aun. Los derechos que los caballetes exigen al comercio se distribuyen generalmente de este modo: el 33 por 100 al propietario de los mismos y de las barcas respectivas, y el 66 ó 67 por 100 restante entre los trabajadores. Pero es el caso que si éstos son 6, por egemplo, se hacen 7 partes, y esta última se entrega.... ¿A quién se entrega? Hé aquí otro misterio análogo al del gremio *estinguido*. ¿Quién es el osado, por no llamarle otra cosa, que así se atreve á medrar con el sudor del pobre marinero y á costa del paciente comercio de Valencia? *¿Ubinam gentium sumus?*

Cualquiera creerá al leer lo que antecede, que los buques atracan á los caballetes, ya que no les es permitido atracar á los muelles y ya que, por lo mismo, se avienen á sufragar los gastos que aquellos les originan. Nada de eso. Las operaciones se verifican con el auxilio de botes, sin duda para hacerlas mas fáciles y económicas.

Para el servicio de viajeros se ha formado una tarifa de precios, con arreglo á la cual son aquellos conducidos con sus equipages de á bordo á tierra y vice-versa, y cuya recaudacion, que está á cargo de un cabo de mar, especie de alguacil de marina, tambien á las inmediatas órdenes del Sr. Capitan del puerto, se distribuye en una forma parecida á la de los caballetes. Es decir, se reserva del mismo modo una parte á ese ente misterioso. No debemos olvidar que los pasajeros conducidos en lanchas particulares satisfacen los derechos de tarifa como si el servicio lo hubieran verificado las lanchas ó botes que llamaremos *oficiales*.

Igual sistema rige en el *derecho* exigido al Capitan de un buque por los *prácticos* que dirigen la entrada en el puerto. En todas partes el Capitan, por lo mismo que es responsable del buque que se le confia, tiene la libertad de pedir práctico ó prescindir de él, segun el conocimiento que haya adquirido del puerto en que trata de fondear. Pero en Valencia ya es otra cosa. En Valencia es obligatorio el práctico, escepto en los buques de cabotaje, y con frecuencia acontece que antiguos capitanes nacidos en el Grao y acostumbrados á entrar y salir toda su vida, tienen que someterse forzosamente á la direccion de un *práctico* que ha sido un simple marinero de su tripulacion. Por otra parte, no há mucho se aumentó el número de *prácticos* y el precio del servicio; así es que en una sola quincena aquellos se han distribuido sobre 1.200 rs. cada uno, lo que equivale á un sueldo anual de 28.800 reales. Ésta debe ser próximamente la cantidad que por dicho concepto percibirá, si nuestros informes no mienten, el ente misterioso que tantas veces hemos nombrado, pues en la distribucion de los productos, si hay, por egemplo, seis prácticos (que no es menor el número), se hacen siete divisiones por partes iguales.

Ni el escaso tiempo de que podemos disponer, ni la consideracion que la Sociedad nos merece, consienten estenderse mas en la enumeracion de los abusos que se vienen cometiendo en ese desdichado puerto. Pero es imposible prescindir del mas irritante de todos, y cumplimos con un penoso deber denunciándolo en este escrito.

La respetable junta de inspeccion y vigilancia de las obras del puerto, compadecida sin duda al ver el cúmulo de derechos, arbitrios y gabelas de todo género que el comercio sufre, se propuso suprimir el derecho establecido por el *patache* que se facilita para dar de quilla á los

buques que lo reclaman; y ofreció uno á propósito de la propiedad de la provincia, para que, habilitándose al efecto, sirviera de *patache gratuito* á toda clase de embarcaciones. Esta mejora no puede ser de mas evidente interés para la marina mercante; su aplicacion no ofrece mas inconveniente que arrancar un privilegio y destruir un pingüe negocio á su dueño en beneficio del comercio. Y sin embargo, la proposicion de la Junta ha sido desatendida y el comercio sigue pagando su tributo al privilegiado *propietario*. Referido el hecho, abandonamos su calificacion al buen juicio de la ilustrada Sociedad á quien nos dirigimos.

Hemos aprovechado esta ocasion para demandar justicia en pro del comercio, y creemos haberlo conseguido sin apartarnos de la senda que la Sociedad Económica ha trazado en su programa. Al tratar de la posibilidad de establecer un *depósito comercial* en el Grao, hallamos en primer término las rémoras que hasta el presente han contrariado toda reforma útil, toda innovacion beneficosa al comercio marítimo. Varias veces los periódicos de la capital han denunciado en términos enérgicos, y con datos y razones incontestables, algunos de esos abusos que á su simple enunciacion debieran haber sido reprimidos; y, sin embargo, continúan en pie á pesar de los justos y unánimes clamores de la opinion pública. Esto demuestra que hay influencias poderosas empeñadas en sostener lo que rechazan de consuno la sana razon, la conciencia y la universalidad de las gentes. ¿Se estrañaría que el proyecto en cuestion tuviera que luchar con las mismas influencias? ¿Sorprenderia que éstas vencieran como hasta aquí, quedando de nuevo postergados los intereses del comercio? Nada mas fácil. La declaracion de *puerto de depósito* ha de dar al elemento mercantil en Valencia una importancia de

que hasta ahora carece, y la primera consecuencia del nuevo estado de cosas, será, á no dudarlo, la de volver á su cauce natural los derechos y las atribuciones de todos. Por eso al enumerar los inconvenientes que pueden hacer estériles los esfuerzos de esa corporacion, hemos debido fijarnos naturalmente en los que mas dificultan la libre accion del comercio, para que, una vez conocidos y vista la facilidad de salvarlos, quede demostrado hasta la evidencia que es posible, á pesar de todas las dificultades, el establecimiento del *depósito* proyectado.

Mas separando nuestra atencion de tan desagrables cuestiones, analicemos el proyecto que nos ocupa bajo el punto de vista de la utilidad de su aplicacion; que no basta conocer la actitud benévola del Gobierno acerca de esta clase de establecimientos, ni es una razon definitiva de la excelencia de una idea el haber demostrado la facilidad de destruir los elementos que la combaten.

Veamos, pues, si el *depósito mercantil* ofrece alicientes al comercio y si, en general, ha de producir beneficios importantes á Valencia.

Un puerto de mar, cuyo tráfico se reduce al consumo de la localidad y al embarque de las manufacturas que se fabrican y las producciones agricolas de la comarca á que sirve de centro, no conseguirá jamás atraer á sus muelles el comercio estrangero, base fundamental de los *depósitos mercantiles*. Un puerto marítimo, cuya situacion topográfica le permita convertirse en verdadero foco de atraccion adonde afluyan los productos de la industria y de la agricultura de un estado, reúne los elementos necesarios para llegar al nivel de los primeros mercados del mundo, porque sus aguas se verán favorecidas por las naves de toda procedencia, que llevan siempre la riqueza y la vida allí donde encuentran mas seguridad en el retorno: su impor-

tancia aumentará según el desarrollo que vayan adquiriendo sus relaciones con las provincias del interior y sean mayores ó menores las ventajas y alicientes que ofrezca al comercio internacional.

El puerto del Grao reúne estas condiciones y puede reunir las todas tan luego como el comercio comprenda sus verdaderos intereses y adquiera los derechos y preeminencias que tan injustamente se le niegan. Es más, ningún puerto de España reúne mejores condiciones de vida y mayor número de elementos.

En sus relaciones con el interior, Valencia es ya un depósito comercial de los inagotables graneros de la Mancha. Merced á su ferro-carril ya en explotación, los trigos de aquella comarca y las harinas que producen las fábricas de La Roda, en competencia con las de Castilla, que tienen su salida natural en el puerto de Santander, se conducen á Valencia para la esportación; y la Sociedad Económica que ha estudiado profundamente la cuestión de cereales, sabe que en las mercuriales publicadas, los mercados manchegos compiten en calidad y en precios con los de Francia é Inglaterra, y, lo que es más notable, con los del mar Negro y del de Azoff, que surten á los principales estados de Europa. Más de 500,000 fanegas de trigo é igual número de arrobas de harina han aportado á Valencia en menos de un año las fértiles comarcas de la Mancha; y si bien una gran parte de estos artículos se ha destinado al consumo, llama la atención que se haya preferido el puerto del Grao para el embarque, á pesar de la mayor distancia (50 kilómetros) comparado con el de Alicante, á pesar del mayor gasto que exige el de Valencia, á pesar de las innumerables trabas que la Sociedad conoce, y, sobre todo, á pesar de las tarifas diferenciales de recorrido que rigen en el ferro-carril.

Aquí nos detendremos un instante para fijar la atención de la Sociedad en este entorpecimiento de nuevo género, que con injusticia notoria y con una resignacion verdaderamente admirable sufre há mucho tiempo el comercio de Valencia. Las tarifas diferenciales consisten en exigir un precio mas elevado á las mercancías que recorren el trayecto de Madrid á Almansa, cuando están destinadas á la línea de Valencia. Esta no es una definicion científica; pero como tampoco se ha consultado la ciencia al conceder tan monstruoso privilegio á la compañía de Alicante, hemos adoptado el language que nos parece mas claro y mas sencillo.

Y bien, digásenos la razon en que puede fundarse la injusta preferencia que se ha concedido al puerto de Alicante, preferencia que destruye por su base las principales ventajas que el de Valencia tenia derecho á esperar del establecimiento del ferro-carril. No hay mas razon para ello que el deseo de favorecer *á toda costa* los intereses de la compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante. Causa en verdad asombro que se atropellen de tal modo los fueros de la justicia para sacrificar á una provincia entera, á una provincia que es la segunda de España en poblacion, y que solo por contribuciones directas produce al Estado anualmente mas de 30.000,000 de rs. Pero el asombro llega hasta la indignacion cuando se considera que los artículos que constituyen el tráfico mas importante, no pueden llegar en manera alguna á esta ciudad porque, con arreglo á los precios diferenciales de recorrido, se le exige al comerciante valenciano desde Madrid á Almansa mas que al comerciante alicantino cuesta igual expedicion desde Madrid al puerto de Alicante.

La justicia vence siempre: debemos esperar, pues, que

al grito unánime del país en defensa de sus vulnerados derechos, caerá por su propio peso semejante monopolio.

En esta confianza, consideramos desde luego duplicado el tráfico de cereales, que se aumentará con los plomos de las minas de Linares para su esportación á Francia, cuya cantidad no bajará de 12.000,000 de kilogramos, y las lanas de Castilla, Estremadura y la Mancha que se calculan en 10.000,000 de kilogramos al año, para todo el litoral de Cataluña.

Añadiremos á estos datos las producciones naturales de la provincia. 2.000,000 kilogramos de naranja que los huertos comprendidos entre Almenara y Játiva producen para todo el continente; 20.000,000 kilogramos de arroz que, segun los informes mas exactos, se extraen de las marjales de Murviedro y de ambas riberas del Júcar; 15.000,000 kilogramos de pasa del término de Denia; seda en rama solicitada con afán en las fábricas extranjeras por su calidad especial, y cuyo valor asciende en años regulares á 25.000,000 de rs. que puede destinarse desahogadamente á la esportacion despues de surtidas las manufacturas del reino; una produccion incalculable de legumbres, hortalizas y frutas que ya á principios del siglo actual llegaba á la suma de 30.000,000 de rs.

Estos son los principales artículos que el puerto del Grao puede ofrecer, por una parte, á algunas provincias del interior, cuya poblacion no baja de 3.000,000 de habitantes, ó sea el 20 por 100 de los habitantes de la Península, en cambio de los frutos coloniales y artículos extranjeros que necesiten para el consumo; y, por otra parte, al comercio de importacion para el retorno de las expediciones marítimas (1).

(1) Para la formacion de estos cálculos hemos tenido á la vista la Es-

Pero no es esto solo. Valencia además del ferro-carril en esplotacion y del Canal de la Albufera, con cuyos poderosos medios debemos contar para atraer al puerto el movimiento que alimentarán aquellas producciones, Valencia tiene asegurada la construccion de un camino de hierro que la enlazará con las provincias de Castellon y de Cataluña, y otro que se dirige al interior, atravesando las de Teruel y Zaragoza.

El primero, próximo ya á subastarse, nos facilitará el cambio de productos con el alto Aragon, aumentando considerablemente la acumulacion de cereales en nuestro mercado, porque bajarán en los buques de la Empresa de la canalizacion del Ebro hasta las inmediaciones de Tortosa, donde serán trasbordados á los wagones de la nueva via; ésta nos proporcionará además un artículo de general consumo que nuestro pais produce, aunque de mejores condiciones, en muy pequeña escala: nos referimos á los aceites que forman la principal produccion de las fértiles comarcas catalanas bañadas por el caudaloso Ebro.

El segundo, ó sea el ferro-carril de Zaragoza, cuyos planos hemos tenido ocasion de examinar, abastecerá nuestro mercado con maderas de construccion de todas clases, que ahora se trasportan penosamente en épocas invariables, y con irregularidad é incertidumbre, por el Júcar y por el Turia hasta Alcira y Valencia; los cereales del bajo Aragon y los caldos y agrios de Cariñena y Calatayud hallarán en el puerto del Grao segura y lucrativa venta; y en fin, los productos mineros de aquel pais, y particularmente las dos cuencas carboníferas de Hina-rejos y de Utrillas, se trasportarán á la orilla del mar, im-

estadística de España de Moreau de Jonnes, el Diccionario geográfico estadístico de Madoz y el Anuario estadístico oficial de 1860.

primiendo tal actividad al movimiento mercantil en el puerto de Valencia, y dando sobre todo tal estension al nuevo *depósito*, que solo con tan poderoso incentivo puede aquel conquistarse el primer lugar entre los puertos comerciales del Mediterráneo.

Detengámonos un momento en examinar este último punto, que consideramos esencial para el proyecto en cuestion. Está fuera de duda que en una superficie de 40 leguas cuadradas, en la parte N. de Teruel y á 150 kilómetros del Grao, existe la gran formacion carbonífera ó hullera de Utrillas-Gargallo, cuya riqueza podrá apreciarse sin dificultad teniendo en consideración que se presenta de fácil arranque el carbon mineral hasta 2,100 millones de metros cúbicos, que representan sobre 60,900 millones de quintales, ó sean, *mas de dos mil millones de toneladas inglesas de carbon*: por manera que no será exagerado asegurar que solo en la provincia de Teruel hay tanto carbon como en el resto de la Península. Estos cálculos son oficiales: están formados por el ingeniero de minas Sr. Martinez Alcibar, siendo inspector del distrito de Aragon (1), y tienen la sancion del ingeniero aleman Schulz que tuvo ocasion de comprobarlos sobre el terreno (2), y la no menos autorizada del geólogo Mr. Brousez, comisionado con otros ingenieros franceses para el reconocimiento del referido criadero.

Tambien aparece demostrado que la posicion casi horizontal de las capas permitirá poner el combustible á bocamina á 21,72 rs. tonelada, y estableciendo el precio medio del transporte á 0,50 rs. por tonelada y kilómetro, ó sean 76 rs. todo el trayecto recorrido, puede ofrecerse el

(1) Informe dirigido al Gobierno en 28 de Febrero de 1856.

(2) *Gaceta minera* de Leipzig.

carbon de piedra al comercio, en los mismos muelles, á 100 rs. tonelada, ó sean 4,50 rs. el quintal.

Para que á primera vista pueda apreciarse toda la trascendencia que tienen estos datos en nuestra cuestion, bastará anotar que en el año 1857 y 58 se han introducido por los puertos de Valencia, Barcelona y Tarragona 4.000,000 de quintales de carbon, figurando el segundo por mas de una mitad, lo que viene á confirmar el cálculo del ingeniero aleman de que Barcelona consume aproximadamente 8,000 quintales diarios, es decir, tres de los diez millones de quintales que consume al año toda la nacion.

De modo que el puerto del Grao será un verdadero é inagotable depósito de dicho combustible, del que han de surtirse todos los buques que crucen el Mediterráneo y no hayan hecho carbon en otros mares; porque el mismo que en Valencia se adquirirá á 100 rs. tonelada, se vende hoy

En el Grao	á	224,65	
En Barcelona	á	246,37	
»	»	á	224,65 el francés de Grande Combe.
En Alicante	á	207	
En Tarragona	á	224,65	

Podremos, pues, sostener victoriosamente la concurrencia no solo en los principales puertos españoles sino tambien en todos los del litoral del Mediterráneo. Y para completar el conjunto, copiaremos á continuacion el juicio que tanto á la *Revista minera* como á la *Peninsular ultramarina* han merecido los carbones de Hinarejos, que antes hemos nombrado, y que se producen á una distancia mucho menor (unos 100 kilómetros del Grao) que los

de Gargallo. «En la provincia de Cuenca existen abundantes minas de excelente hulla en Hinarejos, con número considerable de pertenencias demarcadas, cuya explotación está suspensa ó meramente preparándose en espera de vías de transporte (1).»

Si pudiera aun abrigarse la menor duda acerca de la conveniencia y hasta necesidad del establecimiento del *depósito especial*, quedaria desvanecido al examinar los guarismos anteriores. Esta colosal producción de combustibles minerales que la naturaleza ha colocado á las puertas de Valencia, seria bastante por sí sola para dar una importancia de primer orden al puerto menos concurrido.

Hemos enumerado con rigurosa exactitud los principales elementos que el puerto del Grao puede ofrecer al comercio de esportacion; solo nos resta examinar hasta qué punto atraeremos á nuestras playas el de importacion, merced á estos alicientes que aseguran en todos tiempos el apetecido retorno y abren grandes mercados al consumo de géneros extranjeros y ultramarinos.

Si el signo mas elocuente de la prosperidad de un pais es el aumento de poblacion, en lo cual están de acuerdo todos los economistas, fácil nos será demostrar que el nuestro es el primero en la estadística de España, y ha adquirido tal grado de desarrollo que supera en mucho

(1) Es una axioma industrial y como tal no admite réplica, que donde existe este combustible mineral está el gérmen de los grandes negocios fabriles, industriales y mineros, sin intentar demostrar esta verdad tan repetida ni el inmenso valor de la hulla en el siglo de las locomotoras... teniendo estos carbones (los de Gargallo) sobre los ingleses, la considerable ventaja para el comercio de su gran dureza que permitirá hacer fortificaciones interiores económicas y trasportarlo y trasvasarlo sin merma, pues apenas se pulveriza.—Tornos, ingeniero de la escuela y del distrito de Madrid.

relativamente al de las mas prósperas naciones europeas.
Ha aumentado la poblacion de

Francia	desde 1836 á 1860 en	2.400,000 habit. ^s	$\frac{1}{3}$ p. %	al año.
Inglaterra	» 1821 á 1860	15.000,000	2	»
Austria	» 1847 á 1857	390,760	$\frac{1}{40}$	»
Bélgica	» 1850 á 1857	206,354	$\frac{2}{5}$	»
Prusia	» 1846 á 1859	1.800,000	$\frac{9}{40}$	»
España	» 1822 á 1859	3.802,475	$\frac{9}{40}$	»
Madrid	» »	185,290	$1\frac{7}{8}$	»
Barcelona	» »	344,484	$2\frac{1}{2}$	»
Málaga	» »	177,473	$1\frac{1}{8}$	»
Alicante	» »	123,788	$1\frac{1}{4}$	»
Valencia	» »	252,848	$2\frac{3}{4}$	»

El resultado que arroja el cálculo precedente debe llenar de legítimo orgullo á todo el que sea amante de la prosperidad de Valencia. En efecto, es tan halagüeño y habla tan alto en favor del pensamiento, objeto del presente escrito, que nos dispensa de citar otros muchos que podrian contribuir al mismo fin, aunque no de una manera tan brillante y decisiva.

Sin embargo, por la relacion íntima que guarda con el proyecto de *depósito*, daremos una idea aproximada del movimiento del puerto comparándolo con el de otras épocas, y basando siempre nuestros cálculos en datos oficiales; de este paralelo deduciremos con la posible exactitud el incremento que tomará, estirpados los abusos; completada la red de las comunicaciones interiores, garantida la pronta terminacion de las obras del puerto y disfrutando el comercio del pleno goce de las ventajas de un *depósito especial*, consecuencia lógica del activo progreso mercantil que se viene verificando desde que funcionan en Valencia las grandes sociedades de crédito y la Sucursal del Banco de España.

Es muy notable el desarrollo que en estos últimos años ha adquirido en Valencia el comercio marítimo: parece increíble, y por eso preferimos comunicar á la Sociedad los datos estadísticos oficiales. Helos aquí:

1843, 1844, 1845.—Año comun.

Importacion. . .	189 buq. ^s con	32,800 tonel. ^s	Rvn.	31.600,000
Esportacion. . .	171 »	30,700 »	»	13.000,000
Cabotage (entr. ^s)	1427	80,000 »	»	41.000,000
Cabotage (sal. ^s)	1364	67,000 »	»	37.500,000

Año 1858.

Importacion. . .	680 buq. ^s con	136,000 tonel. ^s	Rvn.	102.200,000
Esportacion. . .	506 »	87,000 »	»	23.300,000
Cabotage (entr. ^s)	2010	82,600 »	»	316.000,000
Cabotage (sal. ^s)	2052	84,500 »	»	201.000,000

Resulta un aumento anual

de 826 buq. ^s	225 p. ^o / _o	} en el comercio extranjero y colonial.
159,500 tonel. ^s	251 p. ^o / _o	
80.900,000 Rvn.	181 p. ^o / _o	
de 1272 buq. ^s	49 p. ^o / _o	} en el comercio de cabotage.
20,000 tonel. ^s	13 p. ^o / _o	
438.500,000 Rvn.	548 p. ^o / _o	

Como no es Valencia, sino Alicante, la plaza encargada de proveer á Madrid y á casi toda la zona del ferrocarril, cuyo monopolio ya hemos demostrado que lo debe á las tarifas diferenciales, conviene saber, y es muy curioso por cierto, que al observarse apenas diferencia en el comercio de cabotage, ha tenido el extranjero y ultrama-

rino en el puerto de Alicante el siguiente fabuloso aumento:

Entr. ^s y sal. ^s en 1843.—	232 buq. ^s con	19,500 tonel. ^s	Rvn.	37.500,000
Id. id. en 1858.—	3000 »	392,000 »	»	310.000,000
Más en 1858.—	2768 »	372,500 »	»	272.500,000

Diferencia en buq.^s 1200 p.%, en tonel.^s 1902 p.%, en valor 712 p.%

Es decir, que la marina ha abierto nuevos mercados á las producciones valencianas quintuplicando la cifra de esportacion, y Alicante ha abierto nuevos mercados á la marina, decuplicando casi la importacion.

Este resultado es tan inesplicable y tan anómalo como anómalo é inesplicable es la causa que lo produce; el privilegio del ferro-carril de Alicante.

Creemos, pues, inútil esforzarnos en demostrar que es artificial la actividad febril que se nota en el comercio de Alicante, y que una vez adoptadas todas las medidas que proponemos, renacerán á un tiempo el equilibrio y la armonía en las transacciones.

Cuando llegue este caso, que tardará tanto como tarde Valencia en conseguir que se le haga justicia, el puerto del Grao recibirá en depósito, como ya se ha demostrado, los artículos de consumo de 3.000,000 habitantes. Tomando por base un quinquenio, veamos las mercancías principales de *depósito* que exige anualmente el consumo de aquella poblacion.

Azúcar á 0,564 de @	por individuo	Kg.	19.458.000	Rvn.	83.600.000
Cacao » 0,201 de @	»	»	7.279.500	»	56.970.000
Café » 0,107 de @	»	»	6.037.500	»	6.300.000
Canela » 0,074 de libra	»	»	402.120	»	5.000.000
Bacalao » 0,154 de quintal	»	»	21.252.000	»	64.680.000
Cl. ^o y P. ^o 0,204 de libra	»	»	281.520	»	3.000.000
			Kg.	54.410.640	Rvn. 219.550.000

Estos son, como antes hemos dicho, los frutos coloniales de mas general consumo entre las mercancías que alimentan los depósitos de España, según el siguiente estado que extractamos de la Balanza de comercio de 1852.

ENTRADAS.				SALIDAS.			
Merchancías.	Procedencia.	Peso por quintales.	Valor en Rs. vs.	Merchancías.	Destino.	Peso por quintales.	Valor en Rs. vs.
Bacalho.	{ Gibraltar. Posesiones Inglesas. Suecia. Dinamarca. Cuba. Puerto Rico. Cerdeña.	19,000	4,300,000	Bacalho.	{ Filipinas. Rio de la Plata. Gibraltar. Méjico.	20,000	4,400,000
Cacao.	{ Cerdena. Venezuela. Chile. Ecuador. Cuba.	27,000	5,000,000	Cacao.	{ Consumo. Canarias. Cerdeña. Francia. Belgica. Consumo. Gibraltar.	14,000	3,000,000
Azúcar.	{ Cuba. Puerto Rico. Venezuela. Brasil. Inglaterra.	455,000	15,000,000	Azúcar.	{ Chile. Rio de la Plata. Italia. Consumo. Francia. Italia.	130,000	13,000,000
Café.	{ Gibraltar. Francia. Inglaterra. Francia. Gibraltar. Cuba. Puerto Rico.	24,000	3,500,000	Café.	{ Consumo. Francia. Italia. Gibraltar. Austria. Consumo. Ayores. Consumo.	30,000	3,000,000
Carbon.	{ Gibraltar. Francia. Inglaterra. Francia. Gibraltar. Cuba. Puerto Rico.	1,500,000	7,500,000	Carbon.	{ Italia. Francia. Gibraltar. Austria. Consumo. Ayores. Consumo.	14,000	2,100,000
Aguardiente.	{ Gibraltar. Cuba. Puerto Rico.	2,000,000	2,000,000	Aguardiente.	{ Canarias. Francia. Gibraltar. Toscana. Ecuador.	700,000 600,000	6,500,000 300,000
		34,300,000				1,700,000	35,500,000

Hemos dado á conocer el movimiento de los artículos principales: hé aquí ahora el total durante el mismo año:

Entradas. Rvn. 41.629,914.—Salidas. Rvn. 44.353,163.

Si comparamos las entradas de los *depósitos* con la importacion general de América y Asia, que asciende en igual época á Rvn. 264.980,211, resultará que aquellas guardan con respecto á estas la proporcion de un 16 p. %

Con arreglo á esta base, vamos á formar el cálculo probable del movimiento de nuestro *depósito*.

Necesidades del consumo, segun queda demostrado.	Rvn. 219.550,000
Valor de los demás artículos menos importantes, pues solo habíamos comprendido los principales.	205.450,000
Mercaderías de importacion especial en Valencia, que no vemos en los estados oficiales de los <i>depósitos</i> , como maderas, guano, etc.	50.000,000
	<u>Rvn. 475.000,000</u>

El 16 p. % de esta cantidad deberá ser el valor de las entradas del nuevo *depósito*, á saber. Rvn. 76.000,000

Y en fin, recordando que 219.000,000 de reales en mercancías de *depósito* han arrojado un peso de 54.410,640 kilogramos, puede graduarse el de las entradas, que importan Rvn. 76.000,000, en 19.000 toneladas métricas.

No creemos inoportuno repetir que estos cálculos están fundados sobre la base del consumo asegurado; y hemos prescindido del aumento que debe tener nuestra produccion local, cuya circunstancia contribuirá á desenvolver

el comercio exterior, y prescindimos tambien de los cargamentos que entren en depósito para ser reespedidos, y que serán en número considerable, atendida la seguridad que les ofrecemos para el retorno en frutos de toda especie, particularmente en carbones minerales.

Añadiremos para terminar este capítulo, que tambien hemos querido prescindir, por ser una verdad poco generalizada aun, de las inmensas consecuencias que la apertura del Istmo de Suez ha de tener para todos los puertos del Mediterráneo, entre los cuales el de Valencia será de los más favorecidos. La Sociedad Económica ha producido un documento luminoso acerca de este punto y conoce por lo mismo las ventajas que el puerto del Grao puede ofrecer á los buques que desde la India se dirijan á Inglaterra por el Istmo, despues de una navegacion de 7.000 leguas: el puerto del Grao, unido con los del mar cantábrico por los ferro-carriles de Valencia á Zaragoza y á Bilbao, se halla en una situacion escelente para ser el gran receptáculo que la nacion inglesa necesita en el Mediterráneo con el objeto de evitar á sus expediciones el arriesgado paso del estrecho de Gibraltar y algunos dias de costosa navegacion por el Océano.

Ventajas mas tangibles y no menos importantes reportará á Valencia la apertura del Istmo con solo la actividad que tan colosal empresa ha de producir en las relaciones mercantiles de aquellas ricas colonias con la metrópoli; pues por una coincidencia providencial nuestro suelo produce casi todos los artículos que se esportan al archipiélago filipino, y podemos ofrecer en cambio un consumo extraordinario, como antes hemos demostrado, de sus frutos agrícolas y de sus manufacturas. De ello es una prueba palmaria el siguiente dato oficial del año 1852.

COMERCIO CON FILIPINAS.

IMPORTACION.		ESPORTACION.	
Azúcar.	Rvn. 2.000.000	Aceite de comer. Rvn.	700.000
Estaño.	2.500.000	Aguardiente. . .	1.200.000
Canela.	700.000	Arroz, habichue-	
Pimienta negra.	1.100.000	las y garban-	
Pañuelos borda-		zos.	700.000
dos.	2.000.000	Vino comun . . .	600.000
Pañuelos espu-		Vinos esquisitos.	5.000.000
milla.	1.000.000	Varios.	2.800.000
Varios.	1.700.000		
	Rvn. 11.000.000 (1)		Rvn. 11.000.000

Damos aquí por terminada la série de nuestras demostraciones, porque si bien podríamos acumular nuevos datos y estendernos mucho mas todavía aplicándolos en diferentes conceptos, solo conseguiríamos abusar de la benevolencia de esa Corporacion, sin añadir por ello mayor fuerza y relieve á las ideas, y porque además creemos haber conseguido lo que nos habíamos propuesto, esto es, que en presencia de los datos y observaciones escritas, no puede ya dudarse de la *utilidad* del depósito proyectado, y menos todavía del risueño porvenir que le está reservado á Valencia á la sombra de tan benéficas instituciones.

(1) Hemos procurado combinar las cantidades en este cálculo y en los anteriores en números redondos, para facilitar su inteligencia y hacer menos árido el escrito.

SITUACION DEL DEPÓSITO

Y RECURSOS PARA SU INSTALACION Y SOSTENIMIENTO.

¿Es posible establecer un centro al rededor de la dársena del puerto, donde afluyan todas las arterias de la viabilidad?

Hé aquí resuelta la cuestion con una sencilla pregunta. Ese centro se halla hace tiempo establecido, y al tratarse de la construccion de almacenes de *depósito*, es imposible sustraerse á su influencia.

Un edificio aislado y seguro, dividido por una via férrea que lo pone en fácil comunicacion con los ferrocarriles del Grao de Valencia á Madrid, á Barcelona y á Zaragoza, y con una via navegable á las fertilisimas comarcas del Júcar; un edificio de tan escelentes condiciones, situado al mismo borde de los muelles, llenaria sin duda alguna los patrióticos fines de la Sociedad Económica.

No cabe, pues, discusion acerca del punto en donde debe levantarse el edificio, y la Sociedad habrá adivinado que no puede ser otro que el solar comprendido entre las estaciones del Ferro-carril y del Canal.

El plano que va unido á esta Memoria dará una idea mas exacta del pensamiento y de las inmensas ventajas que de su adopcion resultarian. Limpia y dispuesta, como debe estarlo, para las operaciones del comercio, la parte del

contramuelle que dá frente al cercado del *trinquete*, los wagoes podrán acercarse hasta tocar las embarcaciones saliendo por el punto *B*, despues de haber atravesado los almacenes por la via central. Las grúas colocadas en el punto *F*, tomarán el cargamento en el buque y lo descargarán en el wagon; entonces el comerciante puede destinarlo al *depósito*, que está contiguo al muelle de desembarque, ó dirigirlo desde luego sin mas gastos ni entorpecimientos al punto de la provincia, del litoral ó del interior, que mejor convenga á sus combinaciones.

Y esto es tan cierto, que segun los planos ya aprobados, el camino de hierro de Cataluña empalma con el del Grao á la parté izquierda del Turia; y segun tenemos entendido la estacion del Ferro-carril de Zaragoza se establecerá cerca de la puerta de Cuarte estramuros, en cuyo caso, nada mas fácil que ambas líneas queden enlazadas por medio de un ramal.

Por la via *E, B*, se verificará el trasbordo de las mercancías del Canal al Ferro-carril y vice-versa. Si la nueva aduana se levanta en el punto que indica el plano, como parece probable, esta circunstancia favorecerá grandemente la idea que proponemos (1).

El solar edificable presenta 40,000 metros superficiales, comprendiendo las 16 secciones ó naves que se designan por numeracion en el plano.

Su cabida probable, deducida la primera nave, que quedará destinada á oficinas, es de 50 cargamentos ó sean 25,000 toneladas de mercancías.

El plano detallado de construccion debe confiarse naturalmente á un arquitecto: nosotros acabamos donde éste

(1) Hemos sabido posteriormente que se ha desistido de tan acertado pensamiento y se ha resuelto en cambio, sin que podamos explicarnos la razon, que se proceda á la recomposicion de la antigua aduana.

empieza, porque la mision del escritor se limita á dar ideas generales, que el arte concretará al sujetarlas á sus exactas prescripciones.

Teniendo en consideracion las probabilidades de que el comercio de importacion se aumente de una manera incalculable, el punto designado para levantar el edificio es mucho mas conveniente de lo que á primera vista parece, porque siguiendo las naves en la direccion *E, H*, puede prolongarse el cuerpo de almacenes hasta el rio Turia, doblando su cabida, que en tal caso seria de 100 cargamentos ó 50,000 toneladas.

Pero nos parece innecesario invertir desde luego en el edificio un capital tan considerable como seria necesario para dejarlo terminado con 16 naves ó secciones.

Podrian construirse desde luego las seis primeras con la fachada principal, cuya cabida, utilizando la que lleva el núm. 1.º para las oficinas del *depósito*, será de 70 metros de longitud y 20 de anchura cada nave (1,400 metros superficiales), ó sean, las cinco útiles, 7,000 metros cuadrados, 4,500 toneladas aproximadamente.

El presupuesto, que creemos prematuro y fuera del objeto detallar aquí, no escederá, segun el parecer de personas prácticas y entendidas, de 400,000 rs. para la construccion del edificio y accesorios, y 65,000 rs. anuales para gastos de entretenimiento, comprendido el alquiler que justamente exigiria la sociedad del Ferro-carril por la parte de solar edificado, y el personal que el Gobierno clasifica en el capítulo de las Ordenanzas que hemos transcrito íntegro.

Aunque tenemos demostrado hasta la saciedad que los almacenes del *depósito* tendran al segundo ó tercer año de establecidos, lo mas tarde, una entrada anual de 19,000 toneladas métricas; aunque hemos propuesto la

construccion de las seis primeras secciones, cuya cabida es próximamente una cuarta parte de aquella cantidad; todavía queremos suponer que haya un 25 por 100 de local improductivo por falta de géneros depositados; y para presentar el resultado de la manera mas desfavorable, suponemos que estos cargamentos, que no ocupan sino el 75 por 100 de la cabida útil, permanecen un año entero abonando el derecho de 1 por 100 que designa la ley. Aun llevando las cosas á tal extremo de inverosimilitud, el *depósito* produciria Rvn. 120,000 anuales que podrian distribuirse del modo siguiente. Rvn. 65,000 á los gastos de entretenimiento, Rvn. 24,000 al interés anual de 6 por 100 sobre Rvn. 400,000, y los Rvn. 31,000 restantes á la amortizacion del capital que podria quedar terminada en diez años. A medida que lo fuese exigiendo el incremento del *depósito* deberia continuarse la construccion de nuevas secciones, aumentándose el capital bajo idénticas bases, excepto en la amortizacion, que seria mas rápida porque los productos van en progresivo aumento; además los gastos del personal son casi siempre los mismos, y así, deberian distribuirse entre todas las emisiones posteriores.

Recordamos que el comercio de Alicante con una decision y un patriotismo que le honra, reunido en Junta general, suscribió sin vacilar la cantidad que requeria el planteamiento del *depósito*. Estamos seguros de que tambien en Valencia sucederia lo mismo; pero creemos mas digno del comercio, y sobre todo, mas propio de una operacion de crédito que de un anticipo, la formacion del capital. Seria mil veces preferible á todo otro medio, que las Sociedades de Crédito establecidas en Valencia efectuasen esta operacion, que cabe dentro de la ley general de 28 Enero de 1856, como representando los elementos mas poderosos de nuestro comercio. De esta manera, si el

primero y segundo año resultara algun déficit entre la recaudacion y los gastos, lo suplirian estas Sociedades reintegrándose de los rendimientos sucesivos. Pero debemos hacer una confesion á la Sociedad: es tal el profundo convencimiento que hemos adquirido al examinar los datos que llevamos escritos, que proponer ya arbitrios para cubrir el déficit, nos parece igual á prepararnos para el dia en que falte la luz del sol. Sin embargo, por si algun receloso lo creyera posible, aconsejaremos que se admitan las producciones del pais á depósito, pero exigiendo por este servicio un módico derecho de almacenage. Así, no pasará un solo dia en que no se halle utilizado todo el local de las secciones, que pudiera quedar vacío por falta de productos extranjeros y ultramarinos.

De cualquier modo que sea, la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio debe reunir á los que componen el de esta plaza, y creemos indudable que de su reunion saldrá organizado el *depósito*. Es inútil, pues, que detallemos el pensamiento económico: aquella Junta, autorizada por sus representados, examinará nuestras indicaciones, aceptando la que en su reconocido patriotismo juzgue mas útil al bien de la provincia.

Hemos terminado nuestra tarea. Investigando el origen, la significacion y utilidad práctica de los *depósitos mercantiles*, hemos indicado á la Sociedad los varios sistemas que se iban ensayando, los puertos francos, los *drawbakes*, los *depósitos ficticios*, los *especiales* y *generales*, los *doks* de Inglaterra y otros países, con los *warrants* por complemento, y hemos señalado los vicios y errores de nues-

tra legislación aduanera, reclamando su reforma como la necesidad mas apremiante del comercio exterior.

Reproducida íntegra la legislación vigente de aduanas que dice relacion á los *depósitos especiales*, fijamos nuestra atención en la *posibilidad, conveniencia y aun necesidad* de llevar á cabo cuanto antes el establecimiento proyectado, deteniéndonos á denunciar abusos que cercenan todavía mas la escasa libertad de comercio que poseemos, y designando las influencias poderosas que no han cesado de oponer rémoras á toda clase de innovaciones.

Estableciendo una comparacion rigurosa entre Alicante y Valencia, de los elementos de riqueza y de actividad que constituyen la vida comercial de un pueblo, encontramos una diferencia inmensa en favor de nuestro pais, tan desatendido que ha de reclamar ahora lo que hace dos años se ha ofrecido espontáneamente á aquella provincia (1).

Queda sentado que el puerto del Grao es ya hoy un depósito de los inagotables graneros de la Mancha; que, á pesar del monopolio concedido al ferro-carril de Alicante,

(1) El comercio de Alicante ha solicitado la supresion del depósito por los reducidos productos que rinde; primer ejemplo de que un puerto mercantil renuncie las escasas franquicias que le concede una legislación tan restrictiva como la española. El Gobierno, sin embargo, no ha tenido á bien acceder á las súplicas del comercio de Alicante, demostrando en este asunto, por tercera vez, que ha tomado bajo su protección los intereses de aquella afortunada provincia. Por lo demás, no nos ha sorprendido el paso dado por los comerciantes alicantinos, porque lo teníamos previsto. Alicante no es un mercado, propiamente hablando, porque carece de riqueza propia que pueda ofrecer en cambio á las importaciones: provisto de innumerables depósitos particulares, establecido el *depósito especial* en el interior de la ciudad, siendo tan corto el tiempo trascurrido desde su inauguracion, y limitada, en una palabra, aquella plaza al comercio de consignacion, salvo raras escepciones, ni podia augurarse gran éxito al depósito, ni, atendida la impaciencia que los interesados demuestran, podia hacerse esperar mucho tiempo el fin que presagiamos.

es incalculable el movimiento que adquirirá esta plaza cuando recupere los derechos que se le han arrebatado; que los ferro-carriles en proyecto, de Valencia á Teruel y Zaragoza, el de Valencia á Cataluña y el Canal de la Albufera acumularán en el puerto las abundantes producciones que la naturaleza ha puesto á las puertas de Valencia, é inagotables criaderos del mejor carbon mineral, cuya colosal produccion, unida á los demás artículos citados, atraerá indudablemente la navegacion del Mediterráneo. queda tambien sentado que, si bien son grandes los alicientes que ofrecemos al comercio de esportacion, no son menores los que fomentan la importacion, asegurando constantemente retorno á toda clase de embarcaciones; que el aumento de la poblacion de la provincia alcanza un grado superior al de las demás de España y al de las principales naciones de Europa; y que el comercio marítimo, lo mismo que la poblacion, crecen de un modo extraordinario á pesar de los obstáculos con que luchan.

Dejamos igualmente probado que, acudiendo á Valencia 3.000.000 de habitantes á proveerse de los artículos de general consumo, tenemos suficientes medios para establecer un tráfico directo de 475.000.000; que reducida la construccion del edificio á una capacidad de 4,300 toneladas, cuando aquellos artículos de tan segura entrada tienen de peso 19,000 toneladas métricas, y calculado el valor de dicha parte en Rvn. 76.000.000, producirá el *depósito* lo suficiente para su entretenimiento y personal, pago de intereses, y amortizacion en 10 años del capital invertido.

Demostrado, por fin, que los productos cubrirán todos los gastos que el *depósito* origine, restaba solo asegurar la realizacion del capital primitivo y ocurrir con medios eficaces á la eventualidad, que nos atrevemos á negar, de un

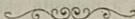
déficit problemático. Creemos haberlo conseguido, en el primer caso, proponiendo una gran reunion de comerciantes y escitando el interés que en bien del pais están desplegando nuestras Sociedades de crédito, para que acometan esta empresa; y designando, para salvar el segundo inconveniente, el recurso de admitir tambien á depósito los frutos indígenas, siempre que haya local disponible, y exigiendo por este servicio un módico derecho de almacenage.

Desearíamos haber secundado el propósito de la Sociedad, pero dudamos mucho haberlo conseguido por la desconfianza que tenemos en nuestras escasas facultades. De todos modos, no vacilamos en presentar á su ilustrado exámen el fruto de nuestras observaciones, impulsados por el deseo de contribuir á la prosperidad de nuestra patria.

Valencia 30 de Octubre de 1860.



LEGISLACION.



ORDENANZAS GENERALES DE LA RENTA DE ADUANAS.

CAPITULO VIII.

SECCION ÚNICA.

De los depósitos especiales de puerto.

ARTÍCULO 298.

Los depósitos especiales de puertos se establecerán en todos los habilitados, cuyas juntas de comercio se sometan á cumplir los requisitos señalados para ellos en estas ordenanzas.

ARTÍCULO 299.

Se admitirán á depósito de puerto, libre de toda clase de derechos de entrada, las mercancías coloniales y extranjeras cuya introduccion en el reino no esté prohibida, como tambien los tabacos elaborados de origen y procedencia de las posesiones españolas en bandera nacional.

ARTÍCULO 300.

Los almacenes de los depósitos deberán ser bien seguros y estar perfectamente acondicionados en edificios que no tengan comunicacion con otros de particulares, é inmediatos en cuanto sea posible á las aduanas si no fuere dable colocarlos en ellas.

Los administradores de las aduanas y las juntas de comercio cuidarán de su elección y arriendo.

ARTÍCULO 301.

Las mercancías admitidas á depósito estarán bajo la garantía de las leyes, y en ningún caso se usará con ellas de represalias, ni aun en el de guerra.

ARTÍCULO 302.

Las mercancías permanecerán en depósito, por regla general, dos años; pero si los dueños de las depositadas quisieren prorogar este término alegando causas extraordinarias, se instruirá expediente que la Dirección de aduanas consultará al Ministerio de Hacienda para la resolución oportuna.

ARTÍCULO 303.

Las mercancías admitidas á depósito no pagarán otros derechos ni arbitrios que el 1 p. 0/0 de su valor á la entrada, y las que despues de cumplidos seis meses de estancia continúen depositadas pagarán otro 1 p. 0/0 para atender á los gastos que ocasione el establecimiento.

Cada depósito deberá sostenerse por sí mismo.

Si no fueren suficientes sus productos, el comercio respectivo abonará el déficit que resulte, y cuando haya sobrantes quedarán para cubrir los alcances sucesivos.

ARTÍCULO 304.

Para el servicio de cada depósito habrá cuando menos un guarda-almacen, un interventor, un fiel pesador, marchamador, un escribiente, un portero y los mozos de faena necesarios; siendo gefes inmediatos de todos estos empleados los administradores de las aduanas respectivas.

En caso necesario el guarda-almacen é interventor, de acuerdo con el administrador de la aduana, tomarán temporalmente los trabajadores que se requieran, pagándoles de los fondos del depósito, con la intervencion debida.

Los nombramientos de los guarda-almacenes é interventores se harán

por S. M.; y los de los demás empleados, como subalternos de hacienda, por la Direccion general de aduanas.

ARTÍCULO 305.

Los rendimientos del impuesto, así como los gastos del personal y material que ocasionen los depósitos, serán intervenidos por los contadores de las aduanas respectivas, á quienes pasarán los guarda-almacenes é interventores los antecedentes que produzcan los ingresos y gastos, de los que darán tambien conocimiento á las juntas de comercio.

ARTÍCULO 306.

El importe del impuesto del depósito se custodiará en una arca de cuatro llaves que existirá en el mismo almacén, distribuidas entre el administrador de la aduana, el contador de ella, el guarda-almacén y el interventor del depósito; sin que pueda considerársele por ningun concepto como parte de los fondos públicos.

ARTÍCULO 307.

Los guarda-almacenes é interventores serán responsables de todo cuanto entre en los depósitos, hasta que previas las formalidades establecidas, ó que se establecieren, sean entregadas á sus dueños ó consignatarios las mercancías.

Igualmente lo serán de todas las operaciones que deban practicarse en los depósitos, escepto la confrontacion y la calificacion de las mercancías que corresponderán á los funcionarios periciales de las aduanas.

ARTÍCULO 308.

El guarda-almacén tendrá una llave de los almacenes y otra el interventor, quedando aquellos sobrellavados con otras dos correspondientes al administrador y al contador de la aduana, quienes las facilitarán todos los días por sí ó por medio de un empleado de su confianza.

ARTÍCULO 309.

Para que las mercancías puedan ser admitidas en los depósitos será indispensable:

1.º Que los buques conductores midan por lo menos sesenta toneladas, incluyéndose para el cómputo en los de vapor todos los espacios que comprendan.

Y 2.º Que sus capitanes ó patrones declaren en el manifiesto que son para el depósito; ó los dueños ó consignatarios en las declaraciones que deben presentar dentro de las cuarenta y ocho horas despues de la en que se admitió el manifiesto.

ARTÍCULO 310.

La parte de los manifiestos referentes á las mercancías destinadas al depósito y la declaracion de ellas con sus valores, que, segun se dirá, deben presentar los interesados; se copiarán en las administraciones de las aduanas, que tendrán los libros correspondientes á este fin.

ARTÍCULO 311.

En el término de cuarenta y ocho horas, á contar desde la en que se admitió el manifiesto en la aduana, los dueños ó consignatarios de las mercancías destinadas para el depósito presentarán al administrador de la aduana respectiva declaraciones duplicadas de las que deseen depositar, espresando bajo su responsabilidad la clase, la calidad y la cantidad de las que contenga cada fardo ó cabo, en peso, medida ó cuento castellanos con el valor de cada mercancía. Si las mercancías fueren de aquellas para cuyo adeudo se incluye el peso del envase con arreglo á arancel, ó tuvieren fijado en el mismo el tanto por ciento que debe descontarse por tara en el aforo, se espresará en la declaracion el peso de las mercancías con inclusion del de la tara ó envase sujetos á los mismos derechos que aquellas, ó por los cuales se descuenta una cantidad determinada, en vez de declarar solo el peso de las mercancías propiamente dichas.

Los dueños ó consignatarios que no cumplan lo prevenido en este artículo incurrirán en la pena establecida en el 453.

ARTÍCULO 312.

Cuando á juicio de la administracion de la aduana esté disminuido el valor declarado por los dueños ó consignatarios de las mercancías, sobre el que se ha de pagar el derecho de almacenage, tendrán los empleados facultad para señalar el que deba ser, y si no convinieren en ello los interesados podrán apropiárselas los empleados previo el pago del valor declarado, con mas el aumento del 10 p. 0/0.

Las mercancías que se hallen en este caso se destinarán inmediatamente al consumo, previo el pago de los derechos del arancel de importacion.

ARTÍCULO 313.

El administrador dispondrá que, segun la valoracion dada por los interesados, paguen éstos al guarda-almacen el 1 p. 0/0 de depósito, á cuyo fin pasarán á la administracion las declaraciones respectivas.

En una se liquidará el derecho, y con la toma de razon de su pago se pasará al depósito para que se admitan en él las mercancías que espresen.

La administracion conservará la otra declaracion.

ARTÍCULO 314.

Las mercancías que se destinen para los depósitos serán reconocidas á su entrada en ellos, asistiendo al acto los dueños ó consignatarios.

Si se encontraren diferencias y los interesados no se conformaren con el juicio de los vistas, se dará parte al administrador de la aduana, quien oficiará á la junta de comercio para que dos de sus individuos sacados á la suerte por su presidente asistan con aquel gefe y con los indicados vistas á practicar nuevo reconocimiento, en el que se estará á lo que la mayoría de votos decida. En todo caso, y justificada la diferencia, se procederá en los términos que establece el artículo 454.

En los casos extraordinarios en que los deterioros de las pipas que sirven de envase al aguardiente de cañas, procedente de las posesiones españolas de América, sean tales que resulten vacías, ó con mermas de consideracion por desfondo ú otro accidente cualquiera, comprobados que sean estos hechos en el oportuno expediente, resolverá la Direccion general de aduanas lo que considere mas justo.

ARTÍCULO 315.

El precio de las mercancías responderá siempre del pago de los derechos de depósito.

ARTÍCULO 316.

Verificados el reconocimiento y el aforo de derechos se pesarán, precintarán y sellarán los cabos, estampándose así en la declaración, bajo las firmas del guarda-almacén, del interventor, del marchamador y del interesado.

ARTÍCULO 317.

Se pondrá á las declaraciones número correlativo por años, principiando el 1.º de Enero, y se copiarán por su orden en un libro que habrá en los depósitos para este efecto, sin dejar de espresar cuantas circunstancias contengan, incluidas las firmas de los que asistieron al peso, precinto y sello de los cabos. Dicho libro tendrá las divisiones necesarias para espresar las circunstancias siguientes:

- 1.ª Número de las declaraciones.
- 2.ª Sus fechas.
- 3.ª Comercio á que corresponden.
- 4.ª Consignatarios.
- 5.ª Nombre, clase, calidad y cantidad de las mercancías.
- 6.ª Sujetos que asistieron al peso, precinto y sello de los cabos.
- 7.ª Fecha en que salen éstos.

ARTÍCULO 318.

La Direccion general de la renta cuidará de renovar los sellos todos los años, y remitirlos á las aduanas con la anticipacion correspondiente; y los administradores devolverán á la misma en la primera semana del mes de Enero los del año vencido.

Estos sellos no saldrán por ningun motivo ni pretesto de los depósitos, custodiándose en una arca de tres llaves, que tendrá el administrador de la aduana, el guarda-almacén del depósito y el fiel pesador, marchamador del mismo.

ARTÍCULO 319.

En los depósitos se llevarán libros de entrada y de salida, foliados y rubricados por el administrador y el contador de la aduana, y el presidente de la junta de comercio. En una de sus llanas se asentará con claridad y distinción la entrada de las mercancías, según se detalle en las declaraciones de los interesados, los nombres de éstos, los buques conductores, sus toneladas, los nombres de los capitanes ó patrones, la nación á que pertenezcan, el puerto ó los puertos de su procedencia y día en que fueron admitidas en el depósito las mercancías.

En la llana del frente se espesarán las salidas, con indicación de los nombres de los dueños ó consignatarios que despachen, el número de cabos, sus marcas, clases, cantidades y valores, puertos á que se dirijan los buques conductores, sus toneladas, los nombres de los capitanes ó patrones, las naciones á que pertenezcan, si las mercancías se destinan al consumo, si los vistos han hallado conformes los valores con los dados por los interesados en sus declaraciones, si el peso, precinto y sello fueron encontrados en los mismos términos que cuando se admitieron en el depósito; y por último, el día del embarque para la salida ó el del despacho en la aduana.

ARTÍCULO 320.

Los asientos en los libros se llevarán diariamente; y en fin de cada mes se firmarán por el guarda-almacen y el interventor.

Acto continuo la administración las confrontará con las declaraciones originales que los produzcan, y con los asientos que ha de llevar.

Si estuvieren conformes se espesará así á continuación de las firmas de los gefes del depósito, autorizando la diligencia el administrador con media firma.

Con estas formalidades se presentarán al Gobernador de la provincia para que ponga su V.º B.º, produciendo un verdadero arqueo de efectos.

Si la administración no hallare conformes los asientos, lo espesará así y dará cuenta al Gobernador para la providencia correspondiente.

ARTÍCULO 321.

Mientras las mercancías estén en los depósitos se permitirá su

venta y permuta, sin causar ninguna clase de derechos, pero estos contratos se harán sobre muestras que tengan los interesados ó de la manera que acuerden.

No se permitirá, por ningún motivo ni pretexto, que se reconozcan ni aun que se abran los cabos hasta que salgan de los depósitos; y los dueños tendrán derecho á sacar las muestras que gusten al tiempo de practicar el reconocimiento de entrada.

Las ventas ó trasposos que se hagan no alteran la esencia de los depósitos; debiéndose siempre contar el término concedido desde la entrada en los almacenes. Cuando se verifiquen, el vendedor y el comprador estarán obligados á participarlo de oficio, en unión á las oficinas del depósito para que se hagan en los asientos las anotaciones convenientes, y se entreguen las mercancías en su día á los legítimos dueños.

Sin llenar esta formalidad no se reconocerá la transmisión de dominio.

ARTÍCULO 322.

Para sacar las mercancías del depósito los interesados presentarán al administrador de la aduana una petición estendida en papel común con referencia á la declaración que presentaron para la admisión de las mercancías en el depósito, espresando la cantidad y la clase de las que quieran despachar cuando se destinen al consumo: y en el caso de embarcarse el punto á que se dirijan, el nombre del buque conductor, el de su capitán y la nación á que pertenezca.

El administrador ordenará el despacho, y que esta solicitud se una á la declaración presentada á la entrada, indicando el vista que ha de reconocer el precinto y el sello.

ARTÍCULO 323.

El vista nombrado procederá, con asistencia del administrador y del contador de la aduana, ó personas que les sustituyan, á la confrontación del peso y al reconocimiento del precinto y sello de los bultos que se vayan á despachar, espresando el estado en que los encontrare. Firmarán todos los empleados que concurren.

Cuando estuvieren conformes el peso y sello, el administrador pondrá á continuación la orden de embarque, si apareciere hecho el pago de al-

macenage, pero en otro caso se suspenderá todo acto hasta que aquel se verifique.

No se permitirá bajo ningun pretesto el embarque de articulos estancados hasta tanto que los buques conductores se hallen habilitados para salir á la mar, y recibido á bordo por completo todo el cargamento de las demás mercancías que se propongan llevar, á cuyo efecto presenciará estas operaciones un individuo del resguardo que destinará el administrador de la aduana respectiva, con especial encargo de poner en conocimiento de dicho gefe haberse terminado la carga, á fin de que acto continuo haga emprender la navegacion al punto adonde vaya destinado el buque.

ARTÍCULO 324.

No se procederá al reconocimiento de las mercancías cuando salgan de los depósitos, siempre que se hallen conformes el peso, precinto y sello, excepto si los dueños ó consignatarios lo creen conveniente.

ARTÍCULO 325.

Si al tiempo de verificarse en los depósitos el despacho de las mercancías se encontraren los sellos de los fardos, cajas y demás cabos con alguna alteración, ó se notaren fracturas ó señales de haber sido éstos abiertos, se procederá en el acto al reconocimiento judicial. Se formará causa á los empleados y demás personas que resultaren complicadas en este delito; sin que por ningun motivo se siga perjuicio al dueño de las mercancías, al que se entregarán sin demora, no obstante el seguimiento de la causa.

ARTÍCULO 326.

Tomada razon de la licencia de embarque, el interesado recogerá por medio de este documento las mercancías del depósito. Saldrán de él acompañadas de dos individuos del resguardo que las presenten en el muelle y á bordo del buque conductor, en donde pondrán los empleados correspondientes el cumplido de quedar embarcados los cabos. Con este requisito se devolverá á la administracion la licencia para hacer las anotaciones oportunas en el libro de manifiestos y en el copiator de las declaraciones, como igualmente en el de embarques que se lleve en el depósito.

Este libro deberá tener las divisiones necesarias para espresar las circunstancias siguientes:

- 1.^a Fechas de los embarques.
- 2.^a Numeracion de las solicitudes.
- 3.^a Número de cabos.
- 4.^a Su clase.
- 5.^a Sus marcas.
- 6.^a Su numeracion.
- 7.^a Sugetos.
- 8.^a Firmas de los dependientes del resguardo que acompañan á bordo las mercancías.

ARTÍCULO 327.

Los buques en que se embarquen para el extranjero ó para nuestras posesiones de Ultramar las mercancías que se hallen en los depósitos, deberán medir por lo menos cuarenta toneladas si son españoles, y sesenta si son extranjeras; lo cual acreditarán los capitanes ó patrones en la administracion de aduanas presentando el rol de su buque. Los tabacos elaborados se embarcarán para el extranjero solo en bandera nacional.

ARTÍCULO 328.

Embarcadas las mercancías, no se permitirá que permanezca el buque conductor en bahía; debiendo salir para su destino, cuando mas, en el término de tres dias.

ARTÍCULO 329.

Los dueños ó consignatarios que tengan mercancías en el depósito y quieran remitirlas á otros puertos del reino, sin pagar los derechos de entrada, lo verificarán en el punto á que se destinen; quedando obligados á acreditar en el término de un mes que los han satisfecho. Si no lo verificasen procederá el administrador á exigir aquellos por que quedaron responsables.

Tambien podrán verificarlo al tiempo que los embarquen si les acomodare.

Los documentos que se acompañen espresarán si han satisfecho ó no

los derechos; y los vistas, al tiempo de habilitar las facturas lo indicarán igualmente.

ARTÍCULO 330.

Cuando se verifiquen estos embarques el administrador avisará su remesa al del puerto donde vayan los buques, espresando el nombre del remitente, el del buque conductor, el de su capitán, la clase y cantidad de las mercancías, si han satisfecho ó no los derechos, y el pabellón en que han sido introducidas, para que con arreglo á él paguen lo que corresponde en el último caso y se hagan las demás anotaciones.

ARTÍCULO 331.

Cuando los buques españoles, cualquiera que sea su porte, conduzcan mercancías de un depósito á otro cualquiera de la Península é Islas adyacentes, los dueños ó consignatarios no pagarán á la salida los derechos de arancel, pero harán obligacion de presentar las mercancías en el puerto adonde vayan dirigidas, y se sujetarán á lo que se halle prevenido sobre el comercio de importacion del extranjero.

ARTÍCULO 332.

Si las mercancías se extraen del depósito para el consumo en el mismo puerto, se procederá del modo que se halla prevenido en estas ordenanzas respecto al despacho de los géneros extranjeros de primera entrada.

ARTÍCULO 333.

Se permitirá la traslacion de las mercancías de un depósito á otro de la Península é Islas adyacentes, solo en buques españoles; pero el plazo en todos ellos no podrá esceder de dos años; ni pagarse mas de una vez el derecho de depósito.

ARTÍCULO 334.

El dia en que cumplan los dos años de depósito los guarda-almacenes é interventores lo pondrán en conocimiento del administrador de

aduanas, para que avise á los interesados por el *Boletín oficial* y demás periódicos de la plaza, con el fin de que saquen las mercancías del depósito en el término de dos meses. Pasados éstos sin haberlo verificado, el administrador dispondrá la venta de las mercancías en pública subasta; depositándose su importe por cuenta de los interesados, despues de deducidos los derechos de entrada, los gastos que ocasione la subasta y cualquier otro gravámen á que estuvieren afectas.

Si los dueños no pidieren el importe de la venta en el término de dos años se aplicará al fisco sin admitir despues ninguna reclamacion.

ARTÍCULO 335.

En fin de cada mes los guarda-almacenes é interventores de los depósitos formarán relaciones exactas de las entradas, salidas y existencias de mercancías, que se confrontarán con los asientos que lleve la administración de la aduana y con la conformidad del administrador se publicará en el *Boletín oficial* y demás periódicos.

Remitrán tambien á la administración de la aduana un egemplar de estas relaciones con las observaciones convenientes sobre el movimiento mercantil que se haya advertido en el mes, sus causas y efectos para que aquella lo dirija á la dirección general de la renta.

ARTÍCULO 336.

Se permitirá el establecimiento de depósitos de carbon mineral para el servicio de los vapores de cualquier bandera, siempre que las concesiones recaigan en dueños ó consignatarios de esta clase de buques, y que se construya ó facilite á sus espensas, en el sitio que el administrador de la aduana señale, un almacén separado de los del depósito comercial donde le hubiere. Dicho gefe conservará una sobre-llave para asegurarse de que en ningún concepto son perjudicados los intereses de la hacienda.

En equivalencia del derecho de importacion pagará el combustible que entre en dichos establecimientos el 2 p^o de su valor.

CAPITULO IX.

Depósitos especiales de puerto.

ARTICULO 453.

A los dueños ó consignatarios que autoricen las declaraciones de las mercancías que se destinen al depósito, y que no cumplan lo prevenido en el artículo 311, se les exigirá la cantidad de mil reales por la primera vez, y en la segunda dos mil reales, obligándose á los interesados á que en el término de ocho dias embarquen y reesporten aquellas al extranjero bajo la pena de comiso.

ARTÍCULO 454.

Si al reconocer las mercancías destinadas á los depósitos especiales de puerto resultaren diferencias se procederá de la manera siguiente:

Si la diferencia en cantidad ó valor no pasare del 4 p. $\%$ de mas ó menos de lo declarado por los interesados, se atenderá á lo que resulte del reconocimiento.

Si la diferencia en ambos casos fuere de 5 á 10 p. $\%$ inclusive, se impondrá á los interesados por la primera vez un recargo de 6 p. $\%$ sobre ella; sirviendo de tipo para exigirle el valor que tengan en la plaza las mercancías en que la haya habido.

Si fuese mayor del 10 p. $\%$, el recargo será del 15 p. $\%$ sobre el valor de la diferencia.

Si los artículos que se introducen en el depósito procedieren directamente de América ú Oceanía, no se impondrá recargo alguno cuando las diferencias no pasen de 8 p. $\%$, exigiéndose si escede de este tanto, el 6 p. $\%$, y el 15 si la diferencia pasa del 12 p. $\%$.

Todos estos recargos se cobrarán del precio en venta de los géneros si los dueños no quisieren satisfacerlos; y su importe se distribuirá por mitad entre la hacienda pública y los empleados descubridores. Se duplicarán estos recargos si los interesados reincidieren; y á la tercera vez se comisarán las mercancías, privándose además á los dueños no solo de poder en lo sucesivo declarar para el depósito, sino aun de tener en él mercancías.

En este último caso, y si no las sacaren del depósito en el término de treinta días, pagarán el 2 p. % de su valor.

Las mismas penas de que trata este artículo se impondrán cuando las diferencias existan entre el registro y la declaración del consignatario.

El doble recargo, el comiso y la privación de declarar y de poder continuar disfrutando del depósito, se aplicará á los dueños y á los consignatarios solo cuando aparezcan como dueños de las mercancías en que resulten las diferencias punibles que constituyan el delito de reincidencia.

