

1868 C-177

IV. Comercio u.1

El que surte tiene la honra de dirigirse a la Señora Encarnación, ignorando, si el actual Ministro de Fomento, a quien debemos importantes medidas libres y descentralizadoras, relativas a la gestión de los asuntos públicos en favor de las provincias, tiene ya hecho el propósito de dar otro paso adelante en favor de la cuestión de subsistencia y de la libertad del tráfico; alude al que firma a la supresión de postareros y postareros por cuenta del Estado y provinciales, cuya medida han dictado de antemano algunas de las extinguidas ~~revoluciones~~ ^{revoluciones}, y que reclama la opinión pública, al menos la más inmediatamente interesada en la parte activa y circulante de los productores nacionales y extranjeros en el interior del país. Este vetusto impuesto es injusto en su origen, desigual en el reparto, vejatorio al tráfico y contrario al fomento de la riqueza. No basta decir que algunas naciones lo conservan, pues otras son las condiciones de su comercio interior, otros los elementos de transporte y vitalidad del tráfico de manera que en ellas no afectan en tanto grado el exponer impuesto al desarrollo y cambio de la producción como en España,

país esencialmente agrícola donde el cultivo de
frutos, constituye una buena parte, sino la prin-
cipal de su comercio, y donde es necesario crear
la costumbre de viajar con el estímulo de la eco-
nomía.

En Inglaterra, por ejemplo, existen los portan-
gos, pero se paga en ellos una pequeña cuota,
cuyo importe se reparte por una junta de veci-
nos del distrito, la cual se encarga de la inspec-
ción de la cantidad religiosamente medida en las
conservaciones de los caminos.

Con la ley de presupuestos de 1866, el entonces
Ministro de Fomento Sr. Marqués de la Vega de Armijo,
presentó un proyecto de ley a las Cortes, aboliendo
los portanzos y portanzos y el modo de sustitución
del impuesto, a fin de no privar al Tesoro de este
recurso. Aceptable era este pensamiento con ligeros
modificaciones, pero tropezó con dificultades en el
seno de la Comisión del Congreso. Desde la época
época con objeto de acumular recursos para hacer
frente a las crecientes atenciones públicas, se im-
puso por el Gobierno un arbitrio sobre los animales
y carruajes de lujo, de manera que sin compen-

sarion alguna para el contribuyente, ya para sobre-
ir, parte de la sustitución propuesta por el excmo.
Ministro. Últimamente en unas provincias las juntas
revolucionarias han suprimido los portanzos, como luego
dicho, en otras se ha suspendido temporalmente la re-
caudación del impuesto y en las más, si se ha repetido,
se ha significado extensamente los efectos de su aboli-
ción. Ciertamente que esta medida, sin sustitución al-
guna, sería lo más bien recibida por el país; al con-
siderar que los dueños de los carruajes y caballerías q.
transitan por las carreteras, ya pagan las contribucio-
nes de alcavala que les comprenden, unas por el ejercicio
de su industria y otras por el uso de los carros y
caballerías antes al cultivo de las tierras. Ahora,
los portanzos han producido apenas en el año 1866
en toda España, sobre unos 12 millones de reales, cuya
suma no cargaría en verdad un año las contribuciones
generales; pero como en el presupuesto del Estado hay
un déficit considerable no parece prudente pedir la
abolición del impuesto sin la sustitución, o al menos
que sea esta de un carácter provisional hasta que
las grandes reformas y economías que deben hacerse per-
mitan a su vez suprimir el equivalente a portanzos.

Seame permitido entrar en el canal, digamoslo así, del impuesto, para demostrar como tengo dicho, que es injusto en su origen, designar en el reparto, y repartorio para el tráfico. El primer error se dice la teoría, que aquel que mas o menos use el camino, es justo pague su menor o mayor aprovechamiento; esto podría ser equitativo atendiendo de una caminera o de un puente construido por un particular, y que por el uso o el paso exigiera un certo estipendio, lo cual como sucede en Francia, especialmente respecto de algunos puentes construidos bajo este concepto. Pero cuando se trata de una caminera construida a expensas de la Nación, y se exige por otra parte al dueño del vehículo de vias o una industria un subsidio por el mero ejercicio de su oficio, no parece justo hacer pagar de nuevo un impuesto en cuanto hace uso de la caminera. No dice paga en particular, por el mayor o menor uso que han del emprerado de las calles de una ciudad, sino que carga sobre el comun de vecinos el gasto general del emprerado, y se cubra de servicio publico y gratuito esta mejora. Otro tanto puede decirse de la caminera; y por

esta parte no se conside. que contrayendo en objeto de multiplicar el tráfico, se cargue siempre con un fuerte recargo precisamente a lo que mas contribuyen al movimiento de viajeros y mercancías en terminos de acarreo y el tal arbitrio la ruina de su industria. Para que se haga mas palpable este vicio voy a citar datos. Tomare dentro de nuestra provincia, y a las inmediaciones de la capital.

Caminera de Valencia a Utiel por las Cebillas

Un carro o una bestia de arriero de Chiva a Valencia para un portazgo en Utiel, hace el viaje diario por espacio de 30 dias de trabajo durante el año, cobrando 60 pinta.

Paga al año si lleva un caballo . . . 100 Ls.
Don tirado por una mula . . . 120 Ls.

Una galera de arriero, o un carruaje de 4 ruedas, en iguales dias que el ant. y circunstancias, paga al año, si lleva dos mulas . . . 18 30

Una diligencia en iguales dias y dias, paga al año con 2 caballos . . . 19 31

Don con cuatro mulas . . . 24 50

Una galera con dos mulas de set-aqua, a Valencia, para un portazgo, pagara al año por un viaje diario 27 50

Una diligencia de Valencia a Requena,
viaje diario, para tres porteros, paga
con seis caballos al mes 1200 reales
que resultan al año un total de 14.400.

Como suficientes los anteriores ejemplos para ha-
cer comprender el enorme tributo que pagan las
empresas de ordinarios y diligencias, de ahí
procede que creamos su espímera existencia, y
que desaparecan con tantas franquias las expen-
sas mejor fundadas en una empresa de tras-
portes; pues es una ilusión el creer que
se puede aumentar el precio de los servicios
en proporción al impuesto, sin perjudicar a la
conveniencia de viajeros. Para concluir me
limitaré a citar un caso respecto al tráfico
de mercancías que atañe a los carros del
pueblo de Torrevieja, los cuales se ocupan en tras-
portar trigo de la Mancha. Hacen el viaje por
ejemplo, desde dicho pueblo hasta algo más am-
pliamente de Utiella del Palancar, donde hay otro por-
tazgo; emplean en el viaje semanales 7 días para
por cuatro porteros y paga un carro con la
mula, sobre 1200 reales. Aunque este gasto

no aumenta gran cosa relativamente al precio de la fa-
brica de trigo, sin embargo disminuye mucho las ga-
nancias líquidas del porte, en términos que la comensu-
ra entre los gastos de porteros y los apurados que están los
beneficios que resultan en los transportes en compen-
sación con los ferrocarriles, puede asegurarse que mar-
cha a la misma.

Sea que no sea posible la abolición de los porteros,
sin sustituir el impuesto que proporcionan al Estado, y a
hacer ver con referencia a la provincia de Valencia, donde
datos oficiales, que es posible adoptar dicha sustitución con
el impuesto sobre los carruajes y caballerías, cuyo arbitrio
premieros tanto como los porteros, otorgaría al beneficio
general y haría desaparecer una trabas al tráfico de mer-
cancías y al aumento de viajeros. Se han de tener en
cuenta para fijar las cuotas del impuesto las reglas
de policía y conservación de los caminos, fijándose en
el estado de las plantas de los muros, y la clase de
ganado de tiro y de carga. Contrayéndonos a la pro-
vincia de Valencia, como he dicho ya, se tendrá una idea
de lo que puede producir el nuevo arbitrio. Tomare los
datos oficiales, primero en arreglo al recuento de la
ganadería, empezado en 1865 y luego a la estadística

de los transportes, hombres, juncidos en el mismo río, y para hacer la comparación, entre el impuesto de los portajes y su equivalente, me valdré del promedio líquido de los mismos que resultó en 1864. Las cuotas que se perciben son efecto de un acuerdo, en que se tenga por mejor la clasificación hecha, en el orden exacto de proporción entre ellas, que sea procurado guardar.

Las cuotas de pago, ^{que} se asignan a cada una de las clases de caballerías y al ganado mayor de trabajo, así mismo a los camuajes de dos o cuatro mulas, según el servicio a que están destinados.

	Cuotas por	Productos
Caballerías	valor al año	Reales con
Ganado Caballero ..	27,120 ... 8 reales ..	216,960
Mu. Mulares ..	29,084 ... 10 " ..	290,840
Mu. Chual ..	36,254 ... 4 " ..	145,016
Bueyes y ^{mu. de carga} ..	1,000 ... 6 " ..	6,000

Mun. de	Cuotas al año	Productos
Camuajes	Reales con	Reales con
Diligencias ..	36 ... 300 ..	10800
Salidas ordinarias ..	118 ... 250 ..	29250

Mun. de	Cuotas al año	Productos
Camuajes	Reales con	Reales con
Carro y bodega, directos a 'un uso industrial	1107 ... 60	66420
Carro y bodega para a 'la agricultura	8600 ... 40	344,000
Camuajes	467 ... 80	37,360
Camuajes de faja de cuatro mulas	237 ... 240	56,880
Mu. de 2 mulas	397 ... 120	47,640
Productos totales ..		1,257,966.

Observación: a la tarifa que antecede. Se exceptuarán de este impuesto sobre los animales, los de las cuatro clases de ganado arriba expresados que tengan menos de tres años, a cuya edad se les dedica al trabajo. Las cuotas para los camuajes se entienda con ancho de planta de 12 que gorda o con 92 milímetros, que vulgarmente se llama medio piso, pero con ancho superior de 6 pulgadas o 152 milímetros se impondrá al camuaje un tercio menos de cuota, y si tiene planta estrecha menor de 4 pulgadas (92 milímetros) un tercio más. No regirá esta con la

cuotas de los carrujes de lujo que son todos bien
naturalmente. La Santa cruz. En cuanto a
los carrujes con las antiguas llantas, ya sean en
chapa o alambres, con clavos de metal, que apenas
se usan, deberán pagar doble cuota. Por este me-
dio se atenderá a la policía y conservación de los
caminos. No es difícil tampoco la imposición y
recaudación del arbitrio, puesto que los carrujes
deben llevar como esta mandado en talabán con la
enumeración y procedencia, y sería también sencilla
de hacer la revisión de la Estadística, cuando se
juzgan convenientes.

Se supuso por un tanteo que el producto del
nuevo impuesto ascenderá a 1,257,966 reales, con-
cedo que se rebaje a causa de las anteriores obser-
vaciones y también por gastos de cobranza y pagos
fallidos a un millón de reales; voy ahora a
comparar esta suma con el producto de los porten-
gos con referencias a los datos que nos suministra
el año 1864. Hicimos en la provincia en aquella
época, diez portezgos y un portazgo, en los que se
recaudaron 1,180,771 reales de cuya suma deducidos
181,276 reales de gastos, produjeron líquido la canti-

Carruages ^{de} Clase carruages

	<u>Numero</u>	<u>Costa</u> <u>anual</u>	<u>Producto</u>
Diligencias	36	500	18.000
Galeras, ordinarias y otras de 4 ruedas, ya sea de transportes o viajeros	113	400	45.200
Carros y tarascas de dos ruedas, dedicados a usos industriales	1407	80	112.560
Carros dedicados a la agricultura	8.600	30	258.000
Carretas ocupadas en transportes u otros usos industriales	467	80	37.360
Carretas dedicadas a la agricultura		30	
Carruages de lujo de 4 ruedas	237	320	75.840
Id. de dos ruedas	397	160	63.520
Carruages			610.480
Impuesto sobre los animales			648,816
Futot general			<u>1.259,296</u>

Observaciones: Los carros para el riego, los carretones para dar a otros ^{carruages en uso} para el interior de los establecimientos agrícolas o industriales

debe considerarse como una necesidad indispensable para el desarrollo y crecimiento de la agricultura.

El contribuyente que pague dos o mas censos, que sean
de tipo o ~~mayor~~ con destino a otros servicios, y que correspon-
da los servicios a ~~habituamente~~ ~~necesarios~~ para ~~de~~ ~~servicio~~
o ~~servicio~~ ~~de~~ ~~estas~~ ~~servicio~~ ~~para~~ ~~por~~ ~~los~~ ~~servicio~~ ~~que~~
se hallen en este caso de ~~servicio~~ de la ~~servicio~~ ~~dependiente~~, y ~~esta~~
este por ~~servicio~~ ~~por~~ ~~una~~ ~~o~~ ~~mayor~~ ~~censos~~ ~~que~~ ~~servicio~~ ~~con~~ ~~de~~
~~estas~~ ~~censos~~ ~~o~~ ~~mayor~~ ~~censos~~ ~~que~~ ~~servicio~~ ~~con~~ ~~de~~
para ~~de~~ ~~servicio~~,

del de 1860, 670 mil; de manera que aun cuando se re-
ducen el producto del nuevo impuesto a un millón, por el in-
creso de 19,530 r. comparado con el producto líquido de los
postergos.

Desde el año de 1864 se han construido nuevas cameras
y se habria aumentado el numero de los postergos, mas como
facilitando las comunicaciones, se aumenta a la par el tra-
fico, se desarrolla el comercio de productos y crece el movi-
miento de viajeros, es de creer que la Estacion de ca-
rruajes y el producto de la ganaderia, serian hoy qua-
druplo mayor, que lo suministraban en 1863.

No es posible hacer por ahora todas las reflexiones
ventajosas que se supieran del pensamiento que se pro-
pone, ni contestar de antemano a las objeciones e in-
convenientes que en debate puede ofrecer, que, en mi
concepto, serian de poca importancia.

En virtud de lo expuesto solo me resta manifestar que con
objeto de concentrar en lo posible el ramo de camaras
y de quitar al gobierno central su parte de cuidados, con-
viendria a mi entender que se cubriera a las diputaciones
provinciales, el cargo de la conservacion de las camaras
del Estado, y la recaudacion del nuevo arbitrio necesario,
para atender a este gasto, sin perjuicio de que continúe

el sueldo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la alta inspección que hoy ejerce en esta materia, para poder exigir la responsabilidad que preceda.

El Decreto expedido por el ministro de Fomento, con fecha 14 del presente mes, viene a facilitar lo que se pide en esta proposición. El título de obras provinciales y municipales, los artículos 12 y 13, no indican la manera de administrar esas de cerca y directamente esta clase de obras, cuyo sistema pudiera ser aplicable a la misma conservación de las carreteras del Estado. Respecto de estas en el art. 11 se especifica fijar mayor adelantado las obras que conservará el Estado bajo su dominio, y en el art. 16, se anuncia "que el gobierno podrá establecer sobre las obras existentes o sobre las que en adelante construya su o los derechos adquiridos los recargos o impuestos que considere necesarios para mantenerlas de las sumas invertidas y de sus intereses, o solo de las provincias cuando sea gratuito el uso de la obra." Esto último parece que deja entrever la inminente supresión de los portajes, aunque la sustitución del impuesto tenía a favor del Estado. Conviene advertir que el producto de los portajes

de la provincia, o su equivalente, si bien no suministrará una cantidad suficiente para la conservación de las carreteras del Estado, entiendo no como debería hacerse y requerir si aspirásemos a la perfecta conservación que en un país como el nuestro, sino al mismo estado de conservación a que estamos acostumbrados y algo mejor, pues no parece en hoy los portajes, ni producirá tampoco lo suficiente el nuevo impuesto que he propuesto para reintegrar al Estado del capital invertido, ni de su interés, si no es que los recargos e impuestos nuevos q. se crea al Sr. Ministro quien encarga y superior al producto de los portajes, en cuyo caso el uso gratuito estaría hasta esto.

El objeto de mi proposición tiene a tener del primer la supresión de los portajes, sin gravamen para el Estado; a conseguir una inversión mas segura del producto de los portajes o de su equivalente, para los años, en la conservación de las carreteras del Estado, enclavadas en el territorio provincial y a favorecer por medio de la administración directa e inmediata de las Diputaciones un servicio mas expedito y mas equitativo del empleo del impuesto dentro de la provincia, con proporción a lo pagado por la misma con

aquel destino?

Comparo la provincia mallorquina perjudicada con mi provincia, pero si bien el equitativo a' portazgo, como he dicho no cubria el presupuesto general de conservación de caminos hecho en regla, en el Estado lo ha cubierto jamás, sin embargo nos da lo necesario para seguir la marcha actual y con esperanza de mejorar la situación de los caminos. Al efecto, voy a exponer a la Sociedad, con datos oficiales, lo que han producido los portazgos durante el año económico del 65 y 66, la rebaja de sus gastos, y la cantidad invertida en la conservación de la red caminera del Estado, en esta provincia.

Los portazgos de la prov. han producido	1.038.270
Resto en los carreteros y demás gastos de los portazgos	127.940
<u>Queda líquida</u>	<u>910.330</u>

Resto en la conservación de los caminos, según estimaciones de sobrestantes " " " 40600

Rebaja de peajes, Caminos y repáralos 410.550

Rebaja de peajes auxiliares, carnes, hermanidades y otros gastos " " " 192.350

Resto en los carreteros para la adquisición de fuerza musculada " " " 290.530

Diferencia suplida por el Estado 63.700

Convinimos hacer presentes que en ciertos años multa las diferencias a favor del Estado, y que el déficit del año último se atribuya al considerable deterioro en que se hallaron los caminos en 65 y 66.

En su consecuencia someto a la consideración y opinión de la Sociedad Económica de amigos del País la siguiente proposición:

1.º Que se dirija por la Unión una exposición al Sr. Ministro de Fomento pidiendo la abolición de los portazgos y portazgos del Estado y provinciales.

2.º Que si el voto de la Hacienda no permite la supresión absoluta del arbitrio de los portazgos, en favor de los contribuyentes, que se sustituya con un ligero impuesto sobre los carruajes y los animales de tiro y de carga.

3.º Que se faculte a las diputaciones provinciales para la remoción de este nuevo impuesto y para que fijen las cuotas del mismo, según los meritos de transportes que prevalecan en la provincia, la clase de animales más en uso, la policía conservación de la carretera y demás consideraciones que deben tenerse presentes al fijar las cuotas.

4.º Que se deje a cargo de las diputaciones la con-

servicio de las Camarales del Estado, comprando el pa-
go de los haberes de los suplentes temporales, jue-
ces auxiliares y auxiliares, pero quedando siempre
estas cosas bajo la alta inspección y vigilancia
del Consejo de Regimiento de Caminos, Canales y Puertos.

5.º Que el Estado ceda a las diputaciones pro-
vinciales el armamento de los jueces auxiliares
y las honorarías en uso de las mismas, así mi-
mo el impuesto sobre los carruajes y caballerías de
lujo, que ahora existe, con la facultad de va-
riar las cuotas, si lo crean convenientemente dichas Cor-
poraciones. En cambio las diputaciones tendrán obli-
gación a la replantación del arbolado y reparación
de las obras de fábrica existentes en las cam-
arales del Estado.

6.º Y último: que se autorice a las diputaciones
provinciales para que si resultan en la actualidad
o mas adelante necesarias las cuotas del impuesto
equivalentes al de portazgo en algunas provincias,
puedan cargar dichas Corporaciones el depósito de
los gastos que ocasiona la conservación de cami-
nos del Estado, a los puertos provinciales, o uno de
de luego de este sistema unido si las aprueban

Corporaciones lo juzgan indispensable en su respec-
tivo provincia para la mejor conservación de la
Camaral.

Al hacer la presente proposición a la Sociedad, no
estaba en mi ánimo que al Gobierno la iniciativa
en este asunto, todo lo contrario, son mis deseos muy mu-
ltos, menos pretenciosos y a la par patrióticos,
se refieren a promover el alivio del cúmulo de trabajos
que rodean hoy al Sr. Ministro de Fomento; a que esta
Sociedad con su celo y local cooperación le auxilie, co-
mo una de sus atribuciones, dirigiéndole al estudio
justificación de esta y otras cuestiones semejantes, de
interés inmenso para el país; cuestiones que todo
anhelamos ver pronto resueltas, sobre las cuales
todo exige el mejor acierto sin consideración
quien a la merced que requiera y al tiempo que
necesariamente aborren, aunque sea el mas ligero
esfuerzo, si se han de plantear con buen éxito.

Valencia 18 de Noviembre 1868

Vicente Lassalet