

Algunos de los trabajos que dichas secciones presentaron fueron estensamente discutidos en las sesiones que periódicamente celebró la junta. Otros no llegaron á experimentar esta prueba, que es la única que garantiza la bondad de los proyectos.

De cualquier modo que sea, habiendo de ocuparse la REVISTA de la reforma de aranceles creemos deber comenzar este grave trabajo, insertando los dictámenes de las secciones de la junta de informacion por ser estos hoy naturalmente la base sobre que la discusion ha de girar.

Es el de la primera el siguiente

Dictámen que la seccion de cereales somete á la aprobacion de la junta general de informacion creada por real decreto de 4 de marzo de 1847.

La comision encargada de dar su dictámen sobre el interrogatorio pasado por el gobierno de S. M. á la junta de informacion creada por el real decreto de 4 de marzo último, en lo concerniente á cereales, ha examinado el asunto con la detencion que exige; y si bien es cierto que no ha podido procurarse y tener á la vista los datos y noticias deseables, ha logrado, sin embargo, facilitarse las indispensables para poder emitir su parecer con toda la mayor brevedad que le fué recomendada por la seccion al mismo tiempo que fué nombrada.

Deseosa la comision de llenar su encargo con la exactitud posible, ha consultado la antigua legislacion de cereales que rigió hasta el año de 1820, y la que ha regido y estado en observancia desde entonces hasta el presente, de todo lo cual ha formado un sucinto extracto que para mayor ilustracion del asunto acompaña adjunto, señalado con el número 1.º

Del exámen de la legislacion que sobre el comercio de granos fué dictada hasta el año de 1820, resulta que constantemente dominaron las medidas mas restrictivas, que impidieron el desarrollo de nuestra agricultura, infamando ó por lo menos dejando en mal lugar á los que

se dedicaban á dicho comercio , con lo que , lejos de obtenerse las ventajas que deseaban , sucedió todo lo contrario , pues desde 1707 hasta 1804 , consta hubo muchos años , no solo de escasez de cereales sino de gran carestía que ocasionó por diferentes veces la hambre y epidemias de que la nacion fué víctima.

Segun los cálculos estadísticos del censo formado en 1799 , faltaban bastantes millones de fanegas de granos para la manutencion anual de los habitantes de la Península española ; y el gobierno , partiendo sin duda de este dato que no debió ser muy exacto , empleó todo su empeñoso afan en impedir la salida de nuestros granos , y en facilitar la entrada de los extranjeros , hasta que por real orden de 7 de marzo de 1820 , y ley de las Córtes de 5 de agosto de aquel año , ratificada en orden posterior de las mismas , fecha 29 de junio de 1822 , se prohibió la importacion en la Península de cereales extranjeros , mientras que el precio de los nacionales no escudiese de 80 rs. vn. en fanega de trigo y 120 rs. en quintal de harina en los principales mercados marítimos. Tan acertadas fueron estas disposiciones que muy luego se advirtió un cambio sumamente favorable en el desarrollo de nuestra agricultura , comercio interior y por cabotaje , estendiéndose y estrechándose ademas nuestras relaciones con las islas de Cuba y Puerto-Rico.

Consta que en el quinquenio de 1815 á 1820 , que estuvo permitida la introduccion de granos extranjeros en la Península , se importaron por solo el puerto de Barcelona trigos y legumbres procedentes de Odesa y otros puntos estraños por valor de 60 millones de reales anuales ; de forma que en aquellos cinco años debieron pasar á pais extranjero sobre 500 millones de reales en dinero efectivo por aquella parte del reino ; y asi es que el numerario , que no dejó de abundar ni aun durante la guerra de la Independencia desapareció rápidamente.

Esto sucedia en nuestras provincias de la costa de Levante y Mediodia , al mismo tiempo que las productoras del interior se ahogaban con sus propios frutos.

Los saludables efectos de las leyes de 7 de marzo y 5 de agosto de 1820, ratificadas en las posteriores de 29 de junio de 1822, y el 17 de febrero de 1824, no solo pusieron remedio á la estraccion de numerario, sino que produjeron la doble ventaja de que en Cataluña se surtiesen de granos y harinas de Castilla, Asturias y Galicia, con mas equidad que cuando los recibian del extranjero, pues entonces por término medio les costaba en Barcelona el trigo extraño á 21 3/5 pesetas la cuartera; y despues que los consumian del reino, les salió á 18 pesetas la cuartera, que es decir, sobre tres y media pesetas menos que cuando se surtian libremente de granos de Odesa, conducidos en buques extranjeros. La exactitud de este aserto se halla plenamente justificada en la representacion documentada que hizo el comercio de Barcelona á su diputacion provincial con objeto de que la elevase al gobierno, á fin de que mantuviese la rigurosa prohibicion de importar granos extranjeros en la Península.

Los buques catalanes, valencianos y andaluces, que hasta entonces se habian dedicado á hacer el comercio de cabotaje entre Cataluña, Cádiz y Sevilla, no solo remontaron el cabo de Finisterre, sino que rebasando tambien los de Ortegál y Peñas, asomaron quizá por primera vez á los puertos de Gijón, Santander y Bilbao. Aquí tuvo origen el activo tráfico que desde aquella época se ha desarrollado entre los puertos de la costa de Cantabria y los de la del Mediterráneo, del que han resultado mútuos y muy considerables beneficios. Los barcos matriculados en nuestras plazas de Levante se han empleado desde aquella ocasion en conducir á los puertos de Cantabria los sobrantes de sus industrias fabril, agrícola y minera, trasportando de Cataluña sus manufacturas de algodón y

lana, aguardientes y vino de su suelo, arroces de Valencia, vino de Alicante, plomos de Adra y Almería, aceite, jabon, vinos, pasas, higos y otras varias frutas secas de Málaga, aceite de Sevilla, etc., retornando en su lugar trigos, harinas y legumbres y fierro etc. de la costa de Cantabria. El cambio reciproco de las diversas producciones que se dejan insinuadas ha sido todo lo útil y beneficioso que podia desearse en provecho mútuo.

La comision ha comparado los resultados de la legislacion sobre cereales que rigió hasta el año de 1820, y la que se ha dictado y puesto en observancia desde entonces hasta el presente; y en vista de todo tiene la honra de proponer la siguiente

Contestacion al interrogatorio del Gobierno sobre cereales.

Pregunta primera. ¿Qué impuestos, qué trabas ú obstáculos se oponen ó impiden la libre circulacion interior de los granos, semillas y legumbres?

Respuesta. El comercio interior, especialmente el de granos, recibe su principal impulso de las ciudades ó pueblos de mayor vecindario, que es en donde existen algunos capitales; y como en dichas poblaciones se hallan establecidos los derechos de puertas, esto ocasiona trabas que retraen á los especuladores, pues les impide introducir y almacenar libremente y á su satisfaccion en las ciudades donde residen. Convendria por lo tanto quitar toda traba, permitiendo la libre entrada y almacenaje de cereales en los pueblos donde se halla establecido el derecho de puertas. Tambien convendria disminuir los portazgos que hoy pagan los carros y caballerias dedicados al transporte de cereales, en razon á que en un trecho de camino cuya línea no llega á 17 leguas, se cobra sobre 60 rs. á la carreta de dos pulgadas, que apenas carga y conduce de 80 á 100 arrobas de granos ó harinas; 35 á

la de cuatro pulgadas, y 25 al carro blanco ó que no tiene yanta de hierro. Estos derechos de portazgo son demasiadamente excesivos, y por lo tanto se necesita moderarlos si se han de proteger y facilitar los arrastres y esportaciones. La construccion de nuevos caminos y canales y la mejora y perfeccion de los que ya existen contribuirá sin duda infinitamente á abaratar el coste de las conducciones, que es lo que principalmente hace que resulten caros los granos en los puntos de salida.

Pregunta segunda. ¿Hasta qué limite deberá llegar esta libertad, ó si ha de ser tambien libre de derechos municipales, locales y de cualquiera otra denominacion?

Respuesta. Debe ser enteramente libre de todo derecho real, provincial y municipal la venta y compra, negociacion y tráfico de cereales sin sujecion á tasa ni estorbo alguno que coarte ó dificulte su comercio. A lo sumo deberán continuar con lo puramente indispensable á la limpieza y aseo de los edificios locales ó sitios en que se hallen establecidos los mercados para mayor abrigo y comodidad de los que á ellos concurren voluntariamente con sus granos.

Pregunta tercera. ¿Habrà de ser igualmente libre el comercio por cabotaje de los mismos granos, semillas y legumbres?

Respuesta. Conviene que sea libre el comercio de cereales por cabotaje; pero con el justo fin de evitar fraudes, y que se observen las debidas formalidades, será acertado que el gobierno designe los puntos de la Península por donde se ha de efectuar la estraccion é importacion de granos y harinas, porque indudablemente no parece posible que donde no existan aduanas montadas con la deseable intervencion, y auxiliadas del correspondiente resguardo, se pueda cumplir lo que está prevenido en la ley ó instrucciones de aduanas, y en las órdenes especiales dictadas al efecto de impedir el con-

trabando de cereales. El comercio de granos y harinas por cabotaje debe hacerse en bandera española, y directamente de uno á otro puerto de la Península sin permitir que los buques dedicados á dicho tráfico hagan escala en ningún punto extranjero, en cuyo caso deberán ser considerados los cargamentos como de procedencia estrangera, sin admitir prueba en contrario, conforme á lo determinado en los artículos 64 y 69 de la ley vijente de aduanas y Real orden de 3 de junio de 1826. Las aduanas deben asegurarse igualmente de que se encuentra á bordo de los buques la carga que resulta de las hojas de embarque y cercioradas de la autenticidad y exactitud de todo entregarán el registro cerrado al patron del buque. En las aduanas por donde se importe el cargamento se ejercerá tambien la mayor vigilancia y cuidado á fin de asegurarse de que los granos y harinas que se introducen son en cantidad y calidad los mismos que se cargaron en el puerto de salida segun el registro. Estas precauciones son de todo punto indispensables, y conviene por lo mismo que se observen estrictamente, pues de lo contrario sucederá que un barco que abre su registro en la aduana de Sevilla, y se le da guia de 3,000 fanegas de trigo con destino á Barcelona, no cargue mas de la tercera parte; á su paso por frente de Gibraltar á Tánger, toque en aquellas plazas, y reciba allí 2,000 fanegas de trigo estrangero para completar su cargamento, con el que seguirá á Barcelona, en donde se descargará todo como trigo nacional, siendo así que las dos terceras partes será estrangero. Con el objeto de que las aduanas puedan asegurarse de que el buque no ha tocado en puerto estrangero, deberán los patrones entregar, juntamente con el registro el rol y carta de sanidad que en tal caso deben estar visados por el cónsul ó agente del gobierno español que resida en el puerto estrangero donde haya hecho la escala, y ademas deberá exhibir el diario de

navegacion que el capitán del buque está obligado á llevar segun se previene en el art. 646 del código de comercio. Dichos documentos se devolverán al capitán si se hallan en regla y no dan lugar á sospecha.

Pregunta cuarta. En este caso ¿qué medios de seguridad podrán adoptarse para impedir el tráfico simulado ó el contrabando?

Respuesta. Además de lo que se deja indicado en la anterior respuesta, es de necesidad la estricta observancia de lo que previene la ley de aduanas y los reglamentos ó instrucciones espeditas por el gobierno para la ejecucion de aquella respecto al comercio de cabotaje, y el cumplimiento de las reales órdenes espeditas al intento en 25 de marzo y 5 de junio de 1826, 15 de setiembre y 17 de noviembre de 1828, 19 de junio de 1852, 7 de marzo y 15 de julio de 1859, en las que entre otras cosas se dictaron varias reglas para impedir el contrabando de cereales que no han sido suficientes á evitarle, porque en concepto de la comision no se han observado con la escrupulosa exactitud que fuera de desear: así que seria por demas acordar otros medios de seguridad si no se han de cumplir. Por el art. 15 de la ley de 29 de enero de 1854 se prohibió, en conformidad á lo dispuesto en varias de las mencionadas reales órdenes, que se importasen en la Península granos de las islas Baleares, mientras no estuviese permitida la de fuera del reino, cuyo artículo se derogó por real orden de 29 de enero de 1855, que el gobierno espidió á solicitud de la junta de comercio y sociedad económica de Mallorca, cuya derogacion dió motivo á que reclamasen las diputaciones provinciales de casi todas las provincias productoras de la Península, segun se manifiesta en el extracto que acompaña, señalado con el número 2.º cuyas corporaciones se quejaban del contrabando de granos estrangeros que se hacia, introduciéndolos en España como de propia cosecha de dichas

islas, aunque la diputacion provincial de Mallorca, como era natural, procuró por su parte desvanecer tales quejas y aseveraciones. Finalmente el comercio de granos por el Duero con despachos de la aduana establecida en la Fregeneda merece respecto al de cabotaje ser objeto de gran solicitud y vigilancia del gobierno, pues de lo contrario podrá dar margen á muchos fraudes sino se adoptan precauciones especiales á impedirlos.

Pregunta quinta. ¿Puede alcanzar la misma libertad indefinida, constante y perpétua al comercio de esportacion de los mismos granos, semillas y legumbres?

Respuesta. Ningun riesgo habria en permitir la libre y perpétua esportacion de granos y harinas, con destino al extranjero, porque esto solo podria tener lugar cuando nuestras cosechas sean muy abundantes y resulten moderados los precios en los puntos de embarque. Aun en este caso será muy eventual y rara la ocasion que se proporcione de remitir con ventaja nuestros cereales al extranjero, pues durante el siglo actual, solo cuatro ó cinco veces ha tenido lugar por muy corto plazo, en épocas que no era dable hacer el comercio con los puntos del Báltico por hallarse cerrados, como sucede todos los inviernos á causa de los hielos. Por lo comun todos los Estados de Europa cosechan lo suficiente, y varios son los que tienen sobrantes. Unicamente Inglaterra por su mucha poblacion, dedicada á las fábricas y manufacturas y por lo limitado de su suelo respectivamente, no cosecha ningun año lo bastante para la subsistencia de sus muchos habitantes: asi es que los mercados se hallan constantemente abiertos á la importacion de cereales extranjeros. Los Estados Unidos de América, los puertos del mar Báltico y mar Negro y Azof, principalmente Tangarod y Odesa que los esportan en grande abundancia proviniedo de la Rusia meridional surten con preferencia á los mercados ingleses, que tambien los reciben del Egipto

Alejandro, Grecia y otros puntos que los producen igualmente mas baratos que en España. Para convencerse de ello basta saber que un barril de 8 arrobas de harina flor de primera calidad vale por lo comun tres ó cuatro duros en la plaza de Nueva Orleans, perteneciente á los Estados-Unidos; y que en Santander, que es el puerto de España que tiene la harina con mas equidad, no baja su precio en épocas normales y ordinarias de siete duros barril de peso de 186 libras netas, algo menor que el de Nueva Orleans. El flete y seguro de este último punto á Inglaterra viene á costar casi lo mismo que la conduccion de Santander á Lóndres, porque los anglo-americanos tienen mejores barcos y navegan con menos tripulacion y mas economia que los españoles.

Pregunta sesta. Si no la pudiese alcanzar por razon de las necesidades del pais, ¿cuál es el precio que podrá indicar la necesidad ó la conveniencia de la esportacion?

Respuesta. Ya se ha dicho en la anterior respuesta, que se considera no hay riesgo en permitir la libre esportacion de cereales con destino al extranjero y por consiguiente que lo que interesa es proteger y facilitar la extraccion segun va indicado. Sin embargo, cuando el precio del trigo nacional llegue á 70 reales fanega y 110 rs. el quintal de harina en los mercados litorales que se señalan en la respuesta á la pregunta undécima, no perjudicará que se suspenda, pues de derecho es presumible que no pueda hacerse con ventajas á tan elevados precios. Entonces, y de ningun modo antes, podrá el gobierno disponer que cese la extraccion al extranjero, si asi lo requiriesen las circunstancias en provecho público. Esta limitacion tranquilizará á los consumidores que desde luego encontrarán previsto en la ley que la saca de nuestros granos con destino á pais extraño reconoce un límite que contribuirá á moderar los precios, ademas del otro medio aun mas eficaz de conseguir que

no resulte carestía permitiendo la entrada de los cereales extranjeros, segun se manifiesta en la repuesta á la pregunta décima.

Pregunta sétima. ¿En qué mercados deberá tomarse este precio, si en los litorales ó de salida ó en los centros de produccion, como por ejemplo, Valladolid y Campos, en Castilla, Ciudad-Real, en la Mancha?

Respuesta. La elevacion de precios en los puertos de salida no es suficiente dato para juzgar que hay falta ó escasez de granos en España. En la estacion de 1.º de noviembre, que comienza luego despues de efectuada la recoleccion, hasta fin de abril suelen estar los caminos intransitables, especialmente los transversales ó veciales, de modo que se halla cortada la comunicacion de un pueblo con otro: asi es que, aunque tengan grandes porciones de cereales sobrantes, no se pueden remover de los puntos donde se cosecharon hasta entrada la primavera, en que la fuerza del sol habilita los caminos, que casi todos son de tierra muerta, facilitándose de este modo las conducciones. Resulta, pues, que cuando una fanega de trigo cuesta por ejemplo en Santander á 60 rs., precio á que no ha llegado en los anteriores 25 años, no valdrá sin embargo en los centros de produccion de 25 á 50 rs. Sucede en la actualidad que el trigo en Valladolid está de 34 á 26 rs. fanega; pero para ponerlo en aquella ciudad conduciéndolo de los mercados y pueblos de todo aquel contorno, no costará menos de 4 á 5 rs. fanega, añadidos al porte los gastos, y de Valladolid á Santander escede de 20 rs. el transporte de cada fanega. Queda por lo tanto comprobado, que el alto precio en los puntos de embarque no es signo ni indicio cierto de falta de granos en el interior, y que únicamente el excesivo coste de los arrastres es lo que en realidad encarece el grano en los puertos de salida. En la respuesta que se da á la undécima pregunta se dice lo demas concerniente á este particular.

Pregunta octava. ¿Puede en general permitirse la importacion de cereales extranjeros?

Respuesta. De ningun modo conviene ni puede permitirse la importacion en la Peninsula de cereales extranjeros, porque esto es enteramente contrario al bien y fomento de la agricultura, que es la fuente principal de nuestra riqueza, la base de nuestra industria y el poderoso resorte de nuestro comercio y marina mercante, pues en el momento que se admitieran se verian inundados de granos extranjeros nuestros principales mercados de consumo, especialmente los de nuestras costas de Levante y Mediodia, empobreciendo y arruinando la agricultura de Castilla y otras muchas provincias agricultoras del interior.

Pregunta novena. Si no fuese conveniente á los intereses agrícolas del pais, ¿en qué casos sin lastimarlos podrá convenir la entrada para satisfacer sus lejitimas necesidades?

Respuesta. No se alcanza que España, nacion esencialmente agrícola, dotada de un clima benigno y de un suelo feraz, pueda verse en la necesidad de tener que permitir la importacion de cereales extranjeros, pues si es verdad que en alguna provincia ó parte del territorio puede faltar la cosecha, no es presumible suceda en las demas por lo variado del temperamento, pudiéndose de este modo socorrer unas provincias á otras sin que los pueblos faltos de cereales tengan precision de pagarlos á precios demasiado altos. En la respuesta que se da á la siguiente pregunta se satisfará cumplidamente á la anterior.

Pregunta décima. ¿A qué precio deberán subir los cereales propios para estar seguros de que conviene la entrada de los agenos?

Respuesta. Por la ley de 5 de agosto de 1829, confirmada en orden de las Córtes de 20 de junio de 1822, se

prohibió las introduccion de granos y harinas estrange-ros en la Península mientras la fanega de trigo nacional, cuyo precio se tomó por regulador de los demas granos, no escudiese de 80 rs. vn., y el quintal de harina de 120 reales entendiéndose dichos precios por el término medio del valor de ambos artículos en los principales mercados maritimos. Por el artículo 7.º del proyecto de ley sobre cereales, que con fecha 28 de febrero de 1842 presentó á las Córtes el ministro de Hacienda D. Pedro Surrá y Rull, se prohibia igualmente importar granos y harina estrangeiros mientras el precio de los nacionales no llega-se á 80 rs. la fanega de trigo y 150 rs. quintal de harina en la capital litoral, debiéndose sostener en los precios por cuatro semanas consecutivas, y la comision del Congreso que dió su dictámen en 20 de mayo de 1842 se conformó con el proyecto del gobierno. Existen pues tres respetables dictámenes casi enteramente conformes para graduar á qué precios deben subir los cereales propios para estar seguros de que conviene la entrada de los estraños. La comision halla por lo tanto arreglados dichos tipos, con la única variacion de que en lugar de cuatro semanas, sean 20 dias consecutivos en tres de los princi-pales mercados del litoral que se designan en la respuesta á la pregunta que sigue.

Pregunta undécima. ¿En qué puntos deberán tomarse aquellos precios, si en los litorales distantes de los centros de produccion, donde mas prontamente se sienten los efectos de la escasez, ó en los ya indicados de Castilla y la Mancha?

Respuesta. Como mas secillo será preferible atenerse al curso de tres de los principales mercados del litoral, segun queda indicado en la anterior respuesta. Dichos mercados reguladores podrán ser Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Sevilla, Ayamonte, Coruña, San-tander y Bilbao.

Pregunta duodécima. ¿Por cuanto tiempo deberán sostenerse sin alteracion de baja aquellos precios, y en cuántos mercados, para que no pueda ser peligrosa á los puntos de produccion la entrada de cereales extranjeros?

Respuesta. En conformidad á lo que se dice en respuesta á las dos preguntas anteriores deberán sostenerse los precios reguladores durante 20 dias consecutivos entre los referidos mercados del litoral designados en la anterior respuesta. En todo caso la entrada de cereales extranjeros no deberá verificarse sino por determinados puertos habilitados para el comercio extranjero, que tengan establecidas aduanas y resguardos en la estension y con las circunstancias deseables, de modo que ofrezcan las garantias apetecibles de que podrán ejercer toda la vigilancia necesaria para evitar fraudes y abusos puesto que á las aduanas subalternas se ha llegado á calificarlas verdaderos focos de contrabando, ya por la situacion de algunas de ellas, y ya por la necesidad y miseria de sus escasos funcionarios mezquinamente dotados. Las provincias productoras de granos y el comercio de buena fé se han quejado amargamente y por muy repetidas veces de que la habilitacion de muchas de dichas aduanas, facultadas á expedir guías y registros, es una de las causas que sostiene y aumenta el contrabando de cereales extranjeros.

Pregunta décimatercera. ¿Cuándo deberá cesar su admision para que ni las provincias escasas de ellos puedan comer el pan á subidos precios ni las productoras encuentren obstruidos los caminos de dar salida á sus productos sobrantes?

Respuesta. La importacion deberá cesar tan pronto como los trigos declinen de los precios regulares, marcados en la respuesta dada á la pregunta décima, permitiendo solo la descarga de los buques que se hallen ya fondeados en los puertos habilitados al efecto y la de los

que entren en los primeros tres dias, que es el plazo mínimo que fija el artículo 18 de la ley vigente de aduanas, quedando autorizado el gobierno para ampliar el término en casos imprevistos y extraordinarios y solo por los dias puramente precisos. A los demas buques que esten navegando y lleguen con posterioridad á haberse cerrado la entrada, se les permitirá poner sus cargamentos en depósito sin exigirles derechos, á fin de conciliar en lo posible los intereses comprometidos en negociaciones pendientes. Para evitar los perjuicios que podrian resultar de la importacion estrangera, convendrá establecer un derecho módico, como de un real en fanega de trigo y de dos reales en quintal de harina, sin distincion de bandera. Este ténue derecho se establece con objeto de obligar á los empleados de las aduanas y resguardos á que vigilen y lleven cuenta exacta de todos los cereales que se descarguen, procedentes del estrangero, cosa que no se haria bien, si fuese enteramente libre la importacion. Estas noticias estadísticas, interesa mucho que el gobierno las tenga para el deseable acierto de sus ulteriores resoluciones. Los gefes políticos deben estar encargados de instruir con toda oportunidad los espedientes, con el lleno de datos que convenga para acreditar que existe la necesidad de permitir ó no la importacion de cereales estrangeros, debiendo oir el parecer del respectivo intendente, consejo provincial, ayuntamiento de la capital y junta de comercio ó agricultura donde se hallen establecidas. La instruccion que el gobierno debe dar para la ejecucion de la ley de cereales comprenderá los requisitos y noticias que deben contener los espedientes para que resulten bien instruidos.

Pregunta décima cuarta. Si atendido el contrabando que pudiera hacerse á la sombra del tráfico de cereales con las islas adyacentes, ¿convendria tomar acerca de él precauciones especiales, ó declarar este comercio fuera

de la ley ó prohibido en los casos comunes en que lo estuviere el tráfico extranjero?

Respuesta. En punto á precauciones especiales conviene recordar que el ministro de Hacienda D. Ramon Santillan manifestó en el seno del Congreso de diputados, despues de publicada la real órden de 13 de julio de 1839, que el gobierno no podia llevarlas mas adelante. La fuerza de este aserto le reconoce la comision, pues, como deja dicho en respuesta á la pregunta cuarta, de poco servirán nuevas precauciones, si las ya dictadas no se cumplen. En la respuesta que se da á la siguiente pregunta se dirá lo demas concerniente á este asunto.

Pregunta décima quinta. ¿Qué medidas podrán adoptarse de resultado seguro si no conviniese castigarlas tan severamente para impedir aquel tráfico?

Respuesta. Despues de lo que se deja indicado en contestacion á las preguntas tercera y cuarta, cree la comision será acertado que el comercio de cereales de las islas adyacentes con la península se verifique con distintas reglas que el de los demas frutos y producciones de cualquiera otra especie, teniendo en cuenta la legislacion que acerca de este ramo ha regido hasta el dia, segun resulta del adjunto estado núm. 2.º que comprende el sucinto extracto de las leyes y disposiciones adoptadas desde el año 1820 hasta el presente, por cuyo órden seria menos difícil evitar el contrabando de granos que tanto perjudica á la agricultura peninsular y al comercio de buena fé.

Pregunta décimasesta. En los cinco, ocho ó diez años últimos, ¿á qué puntos se han destinado los granos sobrantes de esa provincia, ó cuál es el mas frecuente mercado en donde se venden sus granos?

Respuesta. Contestando en general á la pregunta anterior, debe decirse que la estraccion de granos y harinas durante los últimos años se ha hecho con destino

á las islas de Cuba y Puerto-Rico y puntos de nuestras provincias de Levante, pues las demas del interior han tenido mas ó menos sobrantes. Tambien resulta que se ha hecho alguna estraccion para el extranjero en cinco distintas épocas durante este siglo. El adjunto estado núm. 5.º suministra una sucinta pero clara idea de las esportaciones de cereales de la península por cabotage y con destino á los indicados puntos de nuestras Antillas y paises estrangeros. Segun dicho estado, no ofrece duda que Cataluña y la isla de Cuba son los principales mercados de consumo de nuestros granos y harinas. Sin este recurso, nuestra agricultura, no solamente vendria muy luego á estacionarse, sino que se resentiria de un funesto retroceso. Dificil es que nuestros granos puedan competir en los paises estrangeros por las razones que se llevan indicadas; y en tal situacion, no queda otro arbitrio que conservar á todo trance los mercados domésticos, haciéndolos aun mas importantes. Esto podrá tener cabida si se logra fomentar nuestra industria fabril y manufacturera, generalizándola todo lo que es susceptible, no solo en Cataluña, sino en las demas provincias del reino que cuentan con elementos muy á propósito para obtener tan deseable fin.

Partiendo la comision de lo que deja contestado á las anteriores preguntas del interrogatorio, ha creido conducente presentar su idea en un proyecto de ley sobre cereales, concebido en los términos siguientes.

Artículo 1.º Se declara libre la venta y compra, negociacion y tráfico de harina, trigo, maiz, centeno, cebada, avena, arroz, guisantes, judías, alubias ó habichuelas, almortas, garbanzos, lentejas, patatas y demas cereales alimenticios en todo el interior del reino, y su esportacion con destino á las islas Baleares, Canarias, Cuba, Puerto-Rico y el extranjero, sin sujecion á ningun derecho real, provincial, municipal ó de cualquiera clase que

sea, ni á tasa ni estorbo alguno que coarte ó dificulte su comercio.

Art. 2.º Las disposiciones del artículo anterior serán aplicables al tráfico de dichos cereales que se hiciese por cabotaje en bandera nacional directamente de un puerto á otro de la Península sin hacer escala en ningun punto extranjero, prohibiéndose que las aduanas exijan derechos ú obvenciones de ninguna clase, á escepcion del importe del papel sellado que emplean.

Art. 3.º Los buques que contra lo dispuesto en el precedente artículo toquen ó hagan escala en un punto extranjero, serán considerados sus cargamentos como de procedencia estrangera en conformidad á la ley de aduanas.

Art. 4.º Los granos, harinas y cereales serán igualmente libres de todo gravámen, arbitrio ó gabela de cualquiera denominacion que sea, y únicamente contribuirán con lo puramente indispensable á la limpieza y aseo de los edificios, locales ó sitios en que se hallen establecidos los mercados para mayor comodidad de los que á ellos concurren voluntariamente con sus granos.

Art. 5.º Queda subsistente la prohibicion de importar en la Península harina, trigo y demas granos y semillas estrangeras, mientras que el precio de los nacionales no llegue y se conserve durante 20 dias consecutivos á 80 rs. vn. fanega de trigo y 150 reales quintal de harina de igual especie en tres de los siguientes mercados litorales: Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Ayamonte, Coruña, Santander y Bilbao.

Art. 6.º Llegado el caso de permitirse la entrada de harina ó trigo estrangero, solo tendrá lugar por los puertos habilitados para dicha clase de comercio, en donde se hallen establecidas aduanas y resguardos que ofrezcan las garantías y seguridades deseables con objeto de evitar fraudes y abusos. El gobierno designará el puerto ó puertos de entrada que la necesidad exija.