PUERTOS FRANCOS.

BIBLIOTECA GENERAL

Série de artículos sobre esta cuestion,

PUBLICADOS

en El Noticioso, *periódico de esta Capital,*

ESCRITOS

por D. Pedro M. Ramirez, ex-Diputado á Córtes por esta provincia, y Gefe político en comision que ha sido de la misma.

Santa Cruz de Tenerife. 1852.

IMPRENTA, LITOGRAFIA Y LIBRERÍA ISLEÑA.

Regente, Miguel Miranda.

Cf339
R21

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Cedemos á las reiteradas instancias que se nos han dirijido por varias personas respetables, y por muchos de nuestros amigos, reimprimiendo reunida la série de artículos sobre la cuestion de *Puertos francos*, que hemos publicado en *El Noticioso*. Escritos estos artículos para un periódico, y de cortas dimensiones, y para ser leidos con intérvalos de algunos dias, su redaccion no puede tener las formas que enlazan las ideas y los raciocinios en un discurso único, relacionando sus diferentes partes en un todo regular. Este inconveniente hubiéranos retraido de hacer esta publicacion, si las instancias que se nos han dirijido para que la efectuásemos no nos hubieran hecho concebir dos ideas; la una, que nuestros artículos contienen al menos algo que pueda ser útil á los intereses del pais, y la otra que siendo esto asi se disimularán los defectos de forma en su publicacion reunidos. La verificamos, pues, íntegramente, sin hacer en dichos artículos otra alteracion que ponerles el epígrafe que indique la cuestion que en cada uno se examina.

Al Sr D. Gerónimo Navarro

Su afm. Sero. Q. y amo.

Q. B. S. M.

Pedro M. Ramírez

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Los puertos francos no pueden influir para aumentar el valor de nuestros productos en los mercados donde hoy se consumen.

Cuando recibida la primera noticia de haberse presentado al gobierno de S. M. un proyecto para declarar Puertos francos los de estas islas, la publicamos en nuestro periódico, manifestamos que como nada se decia de las condiciones del proyecto, y de ellas dependian sus mas ó menos importantes resultados, nos limitabamos á comunicar la noticia segun corria.

A poco tiempo circuló impresa la carta dirijida á la Junta de Comercio por el señor don Manuel Rafael de Vargas, y aunque en ella se declaraban algunas de las bases del proyecto, que ya no era de Puertos francos, sino de franquicias, conservandose un arancel de derechos protectores para ciertos artículos, no se fijaba de una manera tan precisa y clara como era necesario, para juzgar de la utilidad ó inconveniencia del proyecto, la cantidad con que habria de ser indemnizado el erario, y el modo como deberia satisfacersele.

Hoy es conocido el pensamiento en todas sus principales bases, y puede la discusion contraerse á cuestiones determinadas, sin tener que divagar por el incierto é ilimitado campo de las hipótesis.

Sábese ya que este proyecto es declarar Puertos francos los de estas islas, en el sentido propio de estas palabras, sin restricciones proteccionistas de ninguna clase, pero

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

con la limitacion, en cuanto al comercio con la Península, de que solo podrá hacerse por los puertos de esta Capital, ciudad de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife y Puerto de Cabras. Se admitirán en la Península sin perder su nacionalidad, los principales productos de estas islas. La perderán los géneros, frutos y efectos del reino que habiendo sido conducidos á estas islas, se retornen á la Península por invendibles ú otra causa; y la conservarán las mercaderías de origen de nuestras posesiones de América y Asia que, entrando en nuestros puertos, se lleven despues á los mercados de la Península, para lo cual se considerarán dichos puertos como de depósito, y las espediciones que se despachen llevarán un registro á semejanza de los que proceden del estrangero. El gobierno declara que aunque dispuesta la munificencia de S. M. la Reina, á conceder cuanto sea posible en beneficio de estas islas, esto no puede hacerse con perjuicio del Estado, y por lo mismo deberán proponerse los medios de cubrir el déficit que á las rentas de aduanas y estancadas habrá de ocasionar el Puerto franco si llegare á establecerse.

Considerada la libertad absoluta de comercio en teoria general, se hallan tan reconocidas sus ventajas, que no pueden ofrecer controversia; pero trayendo estos principios á la aplicacion práctica, y debiendo ser acompañada la libertad de comercio de un nuevo impuesto que recargue la misma produccion ó riqueza comercial, por otros medios que el indirecto de los derechos de arancel. y se distribuya tambien gravando las demas producciones ó riquezas, preciso es hacer una justa apreciacion de las ventajas que se podrán obtener por la supresion de los derechos ó contribuciones de aduanas y estancadas, para que comparadas con el gravámen que ha de ocasionar necesariamente el nuevo impuesto en sustitucion de aquellos derechos, se juzgue lo que se podrá perder ó ganar.

Al hacer esa apreciacion de las ventajas que ha de traer al pais declarar francos sus puertos, preciso es verificarla con gran prevision y cordura; preciso es no perder de vista que aquellas ventajas solo pueden obtenerse acompañadas del gravámen de un nuevo impuesto, que habrá de recaer precisamente sobre la produccion del mismo pais; y que cualquiera que sea la forma de este nuevo impues-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

to, tendrá que pesar, mas ó menos directamente, sobre nuestro comercio, industria y agricultura.

Dedúcese de lo dicho que toda estimacion exagerada que se hiciese de aquellas ventajas, nos conduciría, para obtenerlas, á aceptar condiciones cuyo gravámen, no siendo compensado, nos hiciera lamentar un dia nuestra irreflexiva precipitacion.

Vamos, pues, á examinar ante todo hasta que punto puede el establecimiento de Puertos francos en nuestras islas, aumentar los valores de su produccion, ó lo que es lo mismo, su riqueza.

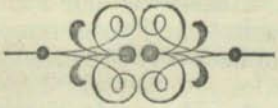
Este aumento de valores solo se verificará en razon á el aumento de los consumos, y es evidente que en los mercados á donde hoy se conduce nuestra cochinilla, vino, patatas, cebollas etc., no se consumirá mayor cantidad de estos productos, porque los retornos dejen de cargarse con el derecho de aduanas. He aquí el efecto que únicamente resultaria. El comerciante que habia esportado un valor de mil pesos en cochinilla, retornaria mil y doscientos en otras mercancias, como sucede hoy; y no teniendo que pagar los derechos de aduana, podria vender estas mercancias, al consumidor del pais, por igual cantidad menos que la que dejó de pagar de derechos, pero este ahorro no aumentaría en último resultado la riqueza del consumidor, si lo que dejaba de pagar por la mercancia tenia que satisfacerlo al erario en otra forma. En cuanto á la riqueza del pais, solo esperimentaría, por esta parte, un aumento igual á la diferencia que hubiese entre lo que hoy se satisface al erario, y lo que se satisfaciera como equivalente á las con-contribuciones suprimidas por los puertos francos.

El menor precio á que podrian comprarse los efectos importados, aumentaria ciertamente su consumo; pero este aumento que nunca podia esceder de la cantidad ahorrada por la supresion de los derechos de Aduanas, en nada influiria para dar mas valor á nuestros productos; porque la cochinilla que nuestro comercio lleva á Londres, para retornar su importe en Hamburgos, tendrá en aquel mercado el mismo precio, ya pida el consumo del nuestro mil piezas de aquel tejido ó dos mil.

Vese, pues, que los Puertos francos en nada podrian influir para aumentar el valor de nuestros productos en los

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

mercados donde hoy se consumen, porque no aumentarian en ellos su demanda; continuaremos en el siguiente artículo con el exámen del aumento de consumo que ocasionarian en el pais, y la posibilidad de que abriesen nuevos mercados á la esportacion de nuestros productos.



No convertirán á estas islas en ese gran mercado central que se supone, entre Europa y el Africa y la América; ni abrirán nuevos mercados al consumo de nuestras producciones.

Vamos á examinar en este segundo artículo, que aumento tendria el consumo en nuestro propio pais, de sus producciones, por efecto del establecimiento de los Puertos francos. Para hacer esta valuacion es necesario resolver preliminarmente otra cuestion; á saber: ¿Los Puertos francos convertirán, á nuestras islas, en ese gran mercado, almacen general de los productos de paises lejanos, centro de un comercio estenso, por cuantiosos capitales, entre la Europa y el Africa y la América? Para que asi se verificase era necesario que concurriesen dos condiciones: la existencia en el pais de aquellos cuantiosos capitales necesarios, ó que fuesen conducidos por el comercio estrangero, y que el comerciante de América, Africa y Europa, hallase ventajas en venir á buscar y depositar, respectivamente, sus mercancias en nuestro mercado central, con preferencia á los mercados consumidores. Pero en el estado actual de la navegacion, cuando comparada con lo que fué en otros tiempos, puede considerarse en el dia, la trasatlántica, por su celeridad, economia y seguridad, lo que antes era la de cabotage, pocas ventajas podria ofrecer al comercio de América y Europa, venir á hacer sus permutas á este mercado intermedio, corriendo el riesgo de no

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

hallarlo provisto, como tendría certeza de encontrarlos, los puntos productores; y la inseguridad, por otra parte, de que tuvieran un inmediato pedido las mercancias que se condujesen á este mercado central, del cual distan demasiado, por muy próximos que quieran suponerse, los puntos consumidores, retraerian tambien necesariamente al comercio, de conducir á nuestros puertos cuantiosos depósitos. No es posible, pues, esperar razonablemente que los capitales estrangeros viniesen á crear ese grande almacen comercial; y en cuanto á la completa insuficiencia de nuestros capitales para formarlo, se halla fuera de toda duda y cuestion.

Basta lo dicho para reconocer que el desarrollo y aumento que daría á nuestro comercio, ese llamado gran depósito general, ha sido lastimosamente exagerado, por imaginaciones que exalta el deseo del bien, con riesgo de incurrir en consecuencias erróneas y perjudiciales á la conveniente resolucion de este importante problema.

Reducido ese aumento y desarrollo del movimiento comercial, y el industrial que le está unido, á sus justos limites, no podrá esceder del que produzcan los consumos de los buques de tránsito, en sus viages á la América, Asia y Africa occidental, cuyas arribadas á nuestros puertos acrecerán indudablemente, en el momento que los encuentren francos, ya para refrescar sus víveres ya para proveerse sus tripularios y pasageros de algunos efectos que encuentren á precios bajos en el comercio por menor; pero no para realizar negocios. Esta mayor concurrencia á á nuestros puertos, aumentará en proporcion los consumos de nuestros frutos, y podrán acrecer en estimacion y valor; pero este mayor valor se limitará á ciertos artículos, y no podrá esceder de muy escasa importancia.

Pasemos á examinar si nuestros Puertos francos podrian abrir nuevos mercados á nuestras producciones.

Empezando por la cochinilla, artículo de primera importancia, es evidente que cualesquiera que fuesen los mercados del Africa, Asia y América, que se pusiesen en relacion con nuestros Puertos francos, en ninguno de ellos podria hallar colocacion aquel producto, y en cuanto á los mercados de Europa, hallándonos ya en comunicaciones mercantiles con los de Lordres y Marsella, los que pudie-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

ran abrirse de nuevo al cambio de aquel artículo poco podrian influir en mejorar su valor; el cual, por otra parte, siempre se conservaría en relacion con el que tuviese en aquellos dos verdaderamente grandes depósitos.

Lo mismo puede decirse de nuestros vinos y barrillas, artículos cuyos precios se hallan determinados por la concurrencia, en los mercados donde se consumen, de los producidos en otros paises, y por los derechos pagados á su introduccion; influencias que no podria alterar, de modo alguno, el establecimiento de nuestros Puertos francos, para elevar aquellos valores.

Resulta de lo que llevamos escrito, que los Puertos francos no aumentarían el valor de nuestras producciones en los mercados donde hoy se consumen; que no abririan otros nuevos, en los que pudieran tampoco aumentarse, y que este beneficio, solo se obtendría en los mayores consumos que, de algunas de nuestras producciones, harian los buques de tránsito en sus arribadas, multiplicadas indudablemente por el estímulo de la libertad que hallasen en nuestros puertos.

Las nuevas relaciones sociales y mercantiles, que estas arribadas de buques irian creando sucesivamente, y la tendencia constante del hombre á mejorar su fortuna y con ella sus goces, podria con el trascurso del tiempo introducir nuevos medios de produccion que aumentase la riqueza del pais; mas, estas ventajas dependientes de las eventualidades de la marcha de los negocios en el porvenir, no pueden ni deben ser valuadas para que sirvan de compensacion á gravámenes positivos é inmediatos; esto, sobre injusto, fuera tambien hacer acaso imposible la realizacion de aquellos adelantos.

Fijada ya, sin exageradas hipérboles, la utilidad que puede prometerse el pais de la declaracion de Puertos francos, entraremos en otro artículo á hacer la apreciacion de lo que debiera pagar por aquel beneficio, en compensacion de las contribuciones que habrán de suprimirse para obtenerlo.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Las ventajas que se obtuviesen de los Puertos francos no compensarian los perjuicios que ocasionara el aumento de la contribucion de inmuebles, subsidio y consumos.

Continuando la tarea que nos hemos impuesto, empezaremos hoy por hacer el cálculo de la cantidad á que asciende el producto líquido, que percibe la Hacienda pública, del impuesto de aduanas y estanco del tabaco, sirviendonos para ello de los datos que se hallan en la cuenta general del Estado, correspondiente al año de 1850, publicada por el gobierno, y de los que, acerca de la recaudacion y gastos de esta provincia, se insertan en los boletines oficiales; y tomando por tipo el año comun del quinquenio de 1846 á 1850, periodo en el cual han tenido las espresadas rentas su mayor rendimiento.

Segun el estado de las ventas de tabacos, por provincias, que hace parte de la cuenta general citada, se espendieron en 1850 en estas islas, los siguientes.

Tabacos por libras.

Rapé	145½ libras.
Polvo	6,674
Cigarros peninsulares	995
Mixtos	9,022½
Comunes	8,774
Tabacos picados	19,858
En rama	110,846¼

Tabacos por número.

Cigarros habanos	19,452
Cajetillas	340,016

Cuyo valor en venta fué 2.285,415 rs. vn.; y como el costo medio al pié de la fábrica, de estos tabacos, conforme al estado de las labores, que se incluye tambien en la citada cuenta, asciende á 579,876 rs. vn., resulta que los gastos de adquisicion y elaboracion, al pié de la fábrica, suben al 25,3 por 100 de los valores de venta.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Con este dato, de una exactitud oficial, podemos fácilmente calcular cual sea la utilidad líquida que rinde al gobierno en estas islas la renta del tabaco.

Su producto íntegro en el año comun del quinquenio que tomamos para nuestro cálculo fué de rs. vn.....		2.115, 360
BAJAS.		
Por gastos de adquisicion y elaboracion al 25.3 p. %	535,186	
Por los de conduciones, administracion, alquileres, salarios, y décimas, en el año comun del quinquenio.....	239,946	
	775,132	775,132
Queda producto.		1.340,228

Del cual hay que rebajar aun el gasto del resguardo terrestre y marítimo, comun á esta renta y la de aduanas, cuyo producto fué, en el mismo año término medio que tomamos, como sigue:

Producto íntegro.....	1.718,287
Gastos de administracion, segun los presupuestos; personal y material.....	198,700
Quedan.....	1.519,587
Suma de ambas rentas.	2.859,815
BAJAS.	
Por gastos comunes del resguardo terrestre y marítimo, calculados por las distribuciones mensuales que publica la tesorería.....	600,000
Producto líquido rs. vn.	2.259,815

Fijada ya por el precedente cálculo, y en el cual creemos no haber cometido error de importancia, la cantidad de que habria que indemnizar al Estado, por la supresion

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

de los impuestos de aduanas y tabacos, examinemos por que medios pudiera efectuarse la indemnizacion; y como habria de gravarse la riqueza en sus diversas clases.

Las cuotas que hoy pagan las islas por contribuciones de inmuebles, subsidio y consumos, son las siguientes:

Inmuebles.....	3.156,000
Consumos.....	500,000
Industrial y comercial.....	230,000

Veamos como habrian de recargarse estos impuestos; y para que resulte la cuota mínima, calculemos antes el acrecimiento que tendrian los productos de los dos últimos, por el mayor movimiento que los Puertos francos dieran al comercio, la industria y el consumo.

Suponemos que nuestros establecimientos comerciales é industriales se dupliquen, y que los consumos tengan un aumento de un 50 por 100, en este caso los productos de estas contribuciones acrecerían en las cantidades siguientes.

Subsidio industrial y comercial.	230,000
Consumos.....	250,000

y como se haya hecho mérito tambien del acrecimiento del derecho de toneladas, aun cuando es un producto insignificante, lo añadiremos á las cantidades anteriores.

Este derecho que percibe el Estado ascendió en los cinco años de 1846 á 1850 á 58,536 rs. vn.; supongamos que la concurrencia de buques á nuestros puertos declarados francos, se aumente á cinco veces mayor y por consiguiente que aquel producto de cinco años se obtenga en uno; serán á rebajar de los 2.259,815 rs. vn., que hoy percibe el Estado por rendimientos líquidos de aduanas y tabacos, á saber:

Por mayor rendimiento del subsidio	230,000
Por el de consumos.....	250,000
Por el derecho de toneladas.....	58,563
Suma...	538,536

y el déficit que cubrir al Estado quedará reducido á 1.722,179 rs. vn.

¿De que modo podrá el pais satisfacer este défit? No alcanzamos otro que el de recargarlo proporcionalmente, sobre la produccion territorial, industrial y comercial; veamos pues á lo que deberá ascender el recargo.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

El importe de las cuotas que se pagan actualmente es, como dejamos dicho, de 3.886,000 rs vn.; agregando á esta cantidad la calculada por aumento de establecimientos industriales y consumos, formará un total de 4.366,000 rs., en el cual figuran cada una de dichas producciones por las siguientes cantidades.

Territorial, ó inmuebles.....	3.156,000
Industrial y comercial.....	460,000
Consumos.....	750,000

y repartido el déficit entre estas riquezas, representados sus valores por el impuesto que pagan, en proporcion al impuesto, resulta un recargo de 39,4 por 00 y á cada una la siguiente cuota.

Territorial.....	1.244,156
Industrial.....	181,403
Consumos.....	295,720
Suma igual al déficit.	1.721,279

Fijada la cantidad con que ha de gravarse la masa de la riqueza del pais, en cada una de sus clases, veamos lo que resultará individualmente.

El propietario que, disfrutando una renta de 1000 rs. vn., paga hoy al 12 por ciento 120 rs. de contribucion directa, pagará 47 rs. vn. mas; de suerte que para no salir perjudicado, será necesario que su renta, ó lo que es lo mismo, el valor de los productos que la forman, aumenten un 4,7 por 100.

Suponiendo que las utilidades de la industria y el comercio se hallen hoy gravadas con el 15 por ciento, el comerciante ó industrial que tenga una utilidad de 1000 rs. y paga 150 de contribucion, pagará 51 mas, y habrá de aumentar sus utilidades para no quedar perjudicado en 5,1 por 100.

Y por último, el recargo sobre consumos hará subir el precio de los artículos, sugetos á este pago 39,4 por 100 del impuesto; de suerte que pagando hoy al Estado, la pipa de vino, 60 rs. vn., habrá de pagar 83 y medio; lo que da un aumento por cuartillo de 2 mrs.; y en la misma proporcion se verificará el de los demas artículos.

Recapitulemos los cálculos hechos, y datos obtenidos de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

ellos, en el siguiente cuadro.

Importe íntegro de las contribuciones de Aduanas y tabacos que hoy percibe el Estado.....		3.833,647
BAJAS.		
Por gastos de compra y elaboracion del tabaco.....	535,186	
Por los de administracion de la misma renta en la provincia.....	239,946	
Por los de administracion de la de Aduanas.....	198,700	
Por los del resguardo terrestre y marítimo.....	600,000	
	1.573,832	1.573,832
Líquido producto que queda al Estado.....		2.259,815
Aumento que ocasionarian los puertos francos, en el rendimiento de las contribuciones, comparado con el actual.		
En el subsidio.....	230,000	
En Consumos.....	250,000	
Derecho de toneladas.....	58,536	
	538,536	538,536
Déficit....		1.721,279
Reparto de este déficit.		
Recargo á inmuebles.....	1.244,156	1.721,279
al subsidio.....	181,403	
á consumos.....	295,720	

Para cubrir este déficit el propietario tendrá que pagar por cada 120 rs. que hoy satisface 47 mas.

El comerciante é industrial sufrirán un aumento igual; y los consumidores todos, habrán de adquirir los artículos sugetos á este derecho, con el recargo que el impuesto sufra.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Si pudiéramos persuadirnos de la posibilidad de ese gran desarrollo del movimiento comercial, que otros creen producirá la declaracion de nuestros puertos francos, convirtiéndolos en un estenso mercado central entre Europa y América, Asia y Africa; en este caso no dudaríamos de la conveniencia de aceptar la subrogacion de los impuestos de Aduanas y tabacos, en los recargos sobre las demas contribuciones; porque ese grande aumento del movimiento comercial, traeria el proporcional acrecimiento de la riqueza del pais; pero como no alcanzamos á ver esos resultados, y es sabido que los impuestos con relacion á la riqueza pública, son una carga que, de cualquier modo que se imponga y exija, disminuyen siempre aquella riqueza en un valor igual al de la contribucion impuesta, si bien con este valor paga la sociedad los servicios públicos de que necesita para existir; creemos que la riqueza del pais solo ganará con la declaracion de puertos francos, la diferencia que pague menos de contribucion, equivalente á los gastos improductivos de las suprimidas; y el mayor consumo de algunos de sus productos, por el aumento de concurrencia de los buques de tránsito; ventajas que, en nuestro concepto, no compensarian los perjuicios que ocasionára el aumento de las contribuciones de inmuebles, subsidio y consumos; porque este aumento, sobre unos impuestos ya hoy recargados, fuera un nuevo obstáculo al progreso de la produccion en estos ramos.

No debiendo ser pues para el pais, el establecimiento de Puertos francos, mas que un cambio en el modo de pagar los impuestos, no consideramos mayor el provecho que los perjuicios de este cambio; y disfrutando actualmente de un arancel de libre comercio, si bien desnaturalizado por una instruccion formada para un arancel protector y prohibicionista, nada mas natural, nada mas justo, y nada por consiguiente, mas acsequible del Gobierno de S. M., que la reforma de nuestro sistema especial de aduanas, poniendo todas sus partes en armonia con el principio de libre comercio que le sirve de base; suprimiendo trabas vejatorias, y completamente innecesarias; reformando algunos derechos que no es justo se conserven; incluyendo el tabaco, como artículo comerciable; y declarando francos nuestros puertos, enteramente francos, mas

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

francos aun de lo que hemos visto propuesto, para todos los buques de tránsito que arriben y no hagan negociaciones.

Tal es la reforma que juzgamos positivamente útil al pais, á la vez que útil á los intereses del Estado, y cuyo pensamiento esplanaremos en los artículos siguientes.

La actual Instruccion de Aduanas no está en armonía con el principio que sirve de base al Arancel, siendo tan innecesario como vejatorio el rigor de sus medidas fiscales.

Antes de esplanar el pensamiento, sobre reforma del sistema de Aduanas de estas islas, que enunciamos al concluir nuestro artículo anterior, creemos oportuno hacer una declaracion sobre un punto, acerca del cual hemos manifestado ya nuestro modo de pensar, pero que conviene insistir en él, para que se fijen bien las ideas.

Los puertos francos, son una cosa; el sistema de libre cambio ó comercio, es otra; y otra es tambien el sistema proteccionista, que prohibe, ya espresamente, ya por el impuesto de subidos derechos, la introduccion de determinadas producciones del estrangero, para protejer las nacionales.

Que se pidieran los puertos francos con todas sus condiciones, como un adelanto en el sistema que se disfruta de libre comercio, como una necesidad, si se quiere, del estado de la produccion y riqueza del pais, se comprenderia muy bien; pero que se propongan como remedio de los males del sistema proteccionista, en un pais donde no existe este sistema; que se reclamen por la necesidad de libertar al comercio, de las vejaciones y trabas de Aduanas y de aduaneros, y se pidan acompañados de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

impuestos á la introduccion que, cualquiera que sea su importancia, exijen para ser recaudados aduaneros y Aduanas, déseles á estos agentes el nombre que se quiera, es cosa que no puede comprenderse; pero puede alucinar; y como no queremos que por efecto de este alucinamiento se crea que, defendiendo el actual sistema aduanero de islas, con las mejoras que reclama en justicia, defendemos las vejaciones y trabas del sistema proteccionista, insistimos en hacer esta declaracion.

Si pudieramos convencernos de que los puertos francos desarrollarian en nuestro pais un incremento comercial como se ha creido, reconoceriamos la utilidad de subrogar el impuesto de aduanas, en otros; pero no habiendo podido persuadirnos de aquel resultado, defendemos las Aduanas, usando de las palabras del célebre Lamartine en uno de sus mas notables discursos sobre libre comercio, *como la percepcion de un impuesto natural y moderado, y hasta cierto punto conveniente al pais, no como instrumento de prohibiciones arbitrarias y de privilegios en favor de ciertas industrias.* Reiterada esta declaracion, pasamos á ocuparnos de nuestro principal objeto.

Concluimos nuestro anterior artículo diciendo que hallandose la Instruccion de Aduanas en contradiccion con el principio que sirve de base al Arancel, nada mas asequible, del Gobierno de S. M., que su reforma, quitando las trabas vejatorias y completamente innecesarias que impone. Que es justo suprimir algunos derechos. Que es conveniente incluir el tabaco entre los artículos comerciables. Y por último que será de reconocida utilidad declarar francos nuestros puertos, enteramente francos, para todos los buques de tránsito que arriben y no hagan negocios. Demostraremos sucesivamente estas cuatro proposiciones.

Que la instruccion de Aduanas, aplicada á nuestras islas, se halla en contradicion con el principio de nuestro Arancel, es un hecho de muy fácil demostracion. La Instruccion fué formada para el Arancel prohibitivo y protector de la Península; es decir, para un Arancel que ofrece un poderoso aliciente al fraude, por las ganancias que consigue el defraudador; y para un territorio en el que hay una gran facilidad de hacerlo, por su estenso litoral.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

y por hallarse enclavado en él el gran depósito de Gibraltar. Asi, sus disposiciones fiscales, las formalidades que establece, los multiplicados y escrupulosos trámites y reconocimientos que exige, el rigor de sus penas; todo guarda analogía con el principio del Arancel, y con el país donde debe regir.

Estas trabas, las vejaciones que por ellas puedan sufrirse, son inevitabtes; si ocasionan un mal, tienen por objeto realizar, y realizan por otra parte, un bien que se estima de mayor cuantia que aquel mal. Pero aplicada esta Instruccion con todas sus disposiciones fiscales, el rigor de sus penas y escrupulosidad de sus fórmulas, á un Arancel de libre comercio, de derechos moderados que no pueden escitar el fraude, y á un pais donde es muy dificil hacerlo, las vejaciones que ocasiona al comercio, y los perjuicios al desarrollo de la produccion, no son compensados por ventaja alguna; esto es lo que sucede, y esto lo que evidenciarán los rigorosos raciocinios de los números.

La Instruccion actual de aduanas, se puso en planta en nuestras islas en 1844; vamos á comparar los productos de esta renta, por derechos de Arancel, en los 7 años transcurridos hasta 1850 inclusive, con los de otro período igual, inmediatamente anterior, en el cual se ejecutaba el Arancel con la Instruccion antigua, por la que no se irrogaba ninguna de las vejaciones que hoy se imponen.

Productos de 1837 á 1843.

1837.	1.724,409
1838.....	1.474,162
1839.....	1.613,757
1840	1.143,278
1841.....	1.139,242
1842.....	1.466,060
1843..... .	1.034,991
año comun de este período..	1.370,834

Productos desde 1844 á 1850.

1844.....	1.290,835
1845.....	1.357,049
1846.....	1.387,668

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

1847..... 1.195,626
1848..... 1.329,081
1849..... 1.403,727
1850..... 1.997,434
año comun de este segundo período..... 1.423,917

Comparando los productos de las dos épocas se nota que de los siete años de la primera, hubo cuatro en que escedieron de 1.400,000 rs.; y de los siete de la segunda, solo en dos sobrepujaron á aquella cantidad; observase tambien que si prescindimos, en este segundo período, del año de 1850, único de un rendimiento notablemente elevado, y equiparamos los cuatro años de mayores rendimientos de ambas épocas, escedieron los de la primera á los de la segunda en las cantidades siguientes.

Rigiendo la antigua instruccion.		*Rigiendo la actual.*		*De mas en la 1.ª época.*
1837	1.724,409	1849	1.403,727	320,682
1839	1.613,757	1846	1.387,668	226,089
1838	1.474,162	1845	1.357,049	117,113
1842	1.466,060	1848	1.329,081	136,979

Si se parifican los 7 años de ambos períodos, por el órden cronológico, resultará que en 4 fueron mayores los rendimientos de la época de la antigua Instruccion, y en tres los de la actual.

Estos hechos incontrastables, demuestran evidentemente que ó no se hacia el fraude con la antigua Instruccion, en cuyo caso son innecesarios los rigores de la actual, ó se hace hoy del mismo modo que entonces; y si es asi, tambien son inútiles estos rigores, supuesto que no han alcanzado á remediar el mal. La recta razon reconoce desde luego que el fraude ni se hace ahora, ni se hacia antes; porque cuando no hay un incentivo poderoso para quebrantar las leyes, nadie se aventura á correr los riesgos de infringirlas; y en nuestro caso lo que se ganaria haciendo el fraude es muy poco, para compensar los riesgos que habrian de correrse.

Una observacion podria hacersenos, queriendo tal vez deducir de ella que la instruccion vigente ha mejorado la renta, y vamos á anticiparnos á contestar. Dirase, tal vez, que tomado el año comun de cada uno de los dos periodos

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

que hemos comparado, resulta que en el de la actual Instruccion, hay un esceso de 53,083 rs. Es cierto, mas para probar que este aumento, en la renta, harto insignificante, ha sido el resultado de los fraudes reprimidos por la Instruccion, seria necesario que se hubiese verificado de una manera gradual y constante, despues de puesta en planta dicha Instruccion; pero, todo al contrario, se vé proceder de la subida estraordinaria de un solo año, el de 1850; lo cual demuestra que es debido, no á una causa que obra permanentemente, como es la Instruccion, y cuyos efectos deben ser los mismos en todos los momentos, sino al influjo del curso de nuestro mercado, que ha sido siempre muy desigual, acumulándose las introducciones en un solo año: lo cual consiste en la desigualdad de las cosechas; pues en razon de la produccion, se hallan las esportaciones, y en razon de las esportaciones la introduccion. Asi, el aumento de la importacion del año 850 fué una consecuencia de la gran cosecha y esportacion de cochinilla en aquel año. Este hecho, que produce una alta y baja, al parecer desproporcionada, en la renta, es muy fácil demostrarlo á todos los que no conozcan el movimiento comercial del pais, ofreciéndoles el siguiente cuadro de sus productos en los años de 1803 á 1805.

1803.....	1.900,326
1804.....	1.542,514
1805.....	1.160,800

en los que se vé la gran diferencia que tienen entre sí, sin que pueda decirse influyera en ello la legislacion fiscal; disparidad que tambien se encuentra en el período de 37 á 43, durante el cual rigió como en aquel una misma ley reglamentaria.

Con lo dicho bastaría para dejar evidenciado, que el insignificante aumento de los 53,083 rs. no se ha debido á la represion del fraude; pero importa tanto dejar este hecho bien demostrado, que insistiremos aun en él, haciendo ver que la causa del aumento no ha sido otra, ademas de la espuesta, que el acrecimiento que va teniendo el comercio, por el progreso constante, aunque lento, de la produccion.

Este hecho se patentiza, por el siguiente estado de los productos de aduanas, desde el año 1716 hasta el dia, es

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

decir en un período de 136 años; que áunque no podemos presentar completo, por carecer de datos con respecto á algunos años, sin embargo, comprende los bastantes para demostrar la progresion.

Productos de los años comunes	
de 1716 á 27.....	445,812
1728 á 39.....	345,220
1740 á 49.....	322,089
1750 á 59.....	425,560
1760 á 69.....	764,393
1770 á 79.....	708,396
1780 á 89.....	762,632
1790 á 800.....	1.016,388
1803 á 807.....	1.168,612
1830, 31 y 33.....	1.327,060
1836 á 40.....	1.395,571
1841 á 45.....	1.269,435
1846 á 50.....	1.462,623

Si dividimos esta série en tres épocas, y comparamos los guarismos que van siendo sucesivamente mayores, formaremos el siguiente cuadro del acrecimiento de la renta.

	aumento de productos.	*años transcurridos.*	*corresponde á cada año.*
de 1716 á 69	318,581	53	6,010
1769 á 800	251,995	31	8,128
1800 á 850	446,235	50	8,924

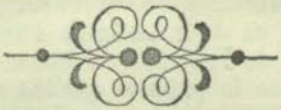
Este progresivo aumento de la renta, corrobora nuestro aserto, de que no puede atribuirse á la represion del fraude, el que ha tenido en la época que va corrida de la actual Instruccion; lo cual pudiéramos ratificar aun con otros datos y cálculos que omitimos porque fueran ya importunos.

Queda, pues, demostrado que, segun sentamos en nuestra primera proposicion, ninguna ventaja ha producido ni puede producir, el rigor de la Instruccion de aduanas; y que siendo por consiguiente sus multiplicadas trabas y vejaciones innecesarias, nada mas acsequible del Gobierno de S. M., que su conveniente reforma, hasta armonizarla con la naturaleza del Arancel, y las condiciones del pais;

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

reforma tanto mas de esperar, cuanto segun tenemos entendido, el Gobierno que comprendió ya, en su ilustracion, la necesidad de ella, ha ordenado se le proponga lo que se considere oportuno.

La dimension á que ha llegado este artículo, no nos permite estendernos hoy á mas.



El actual Arancel de estas islas debe ser reformado, suprimiendo unos derechos que no es justo se conserven, y proporcionando los demas, á las mejoras hechas en el de la Península.

Tocanos hoy esponer la razon porque creemos justo se suprima alguno de los derechos, que se pagan á la importacion y esportacion de los frutos y mercaderias, y se reformen otros muchos, incorporando, todos los que deban conservarse, en uno solo

El derecho cuya supresion consideramos de rigorosa justicia, y que hace tiempo debió haber cesado, es el de 1 por ciento de fortificacion que se paga, sobre avaluo, del valor de todos los géneros y efectos que se esportan é importan del estrangero y América, y los que se importan de la Península. Para demostrarlo bastará hacer una breve reseña del origen y naturaleza de este impuesto.

En el cabildo de esta isla celebrado el 26 de Mayo de 1659, se presentó una real carta del Sr. D. Felipe IV. esponiendo la necesidad de que estas islas contribuyesen con algun subsidio á la defensa de la corona, en vista de la cual se acordó en 1.° de Julio ofrecer á S. M. el donativo voluntario de 80 mil ducados, que se sacarian del producto que rindiese el derecho, que se estableceria por el término de 10 años, de 1 por ciento sobre todos los artículos que entrasen y saliesen de estos puertos, bajo las

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

súplicas y condiciones que se espresaron, y fueron aprobadas por cédula de 19 de Octubre de 1664, que debe obrar en el libro décimo de cédulas del espresado cabildo. Entre las indicadas condiciones, era la tercera que pasados los diez años quedaria enteramente estinguido el impuesto.

Sin embargo, ofrecidos sucesivamente nuevos donativos sobre el mismo impuesto se fué prorogando en los años de 1669, 1680, 1687, 1706, y 1719; y en la segunda de estas prórogas, es decir en la de 1680, confirmada en Real cédula de 9 de Febrero de 1682, se ordenó por primera vez, conforme lo pidió el cabildo al ofrecer el donativo, que del producto del 1 por ciento se separase en cada un año la cantidad de dos mil pesos para fortificaciones del puerto de Santa Cruz y su marina; gastos que como todos los que requeria la defensa del pais, inclusos los sueldos de los castellanos y vigia, costeaba el pais de sus fondos de propios, en virtud del sistema peculiar de su administracion.

Fenecido el término del último donativo en 1736; apurado el Cabildo de esta isla, no teniendo recursos para costear los funerales del Rey Felipe V, y las fiestas de proclamacion del nuevo monarca Fernando VI, ofreció la continuacion del derecho del 1 por 100, con tal que se le permitiese sacar de su producto los gastos para ambas fiestas. Esta solicitud fué denegada por el Consejo, mandándose cesar desde luego la recaudacion del arbitrio. Sin embargo de esta órden, el Comandante general suspendió su cumplimiento, representando que *estinguido el arbitrio del 1 por 100 no era posible encontrar fondo para los gastos de fortificaciones de este puerto (de Santa Cruz) ni los otros accidentales é indispensables.*

Tal fué el origen de este impuesto y el de su aplicacion á las fortificaciones del pais, que ha continuado despues, pero siempre en el concepto de un arbitrio provincial consignado á cubrir unos gastos que, por el sistema particular de la administracion de estas islas, se hallaban á cargo de sus pueblos.

De esta sencilla esposicion, cuyos datos hemos tomado en parte de las Noticias históricas de Viera, y los demas de unos apuntes que poseemos sobre el origen de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

las rentas de estas islas, se deduce de un modo evidente la justicia de que el impuesto del 1 por 100 se suprima desde luego; porque habiendo cesado el modo especial con que estas islas contribuian á los gastos del estado; incluidas en el sistema general tributario de la nacion; sufriendo y pagando las mismas cargas y contribuciones que pagan las demas provincias del reino; fuera sobremanera injusto que continuáran satisfaciendo ademas el antiguo 1 por 100; tributo impuesto para costear obligaciones que corrian á cargo del pais, por la esencion que disfrutaba en virtud de reales privilegios, de pagar otras contribuciones; y que hoy, estinguidos dichos privilejios, deben ser de cargo del presupuesto general del estado.

La justicia de esta medida se halla tan patente, tan fuera de toda discusion, que no puede dudarse sea acordada por el Gobierno de S. M. tan luego como se le reclame.

No menos justa que la supresion del 1 por 100, es la de otros arbitrios que se impusieron temporalmente para objetos determinados, con posterioridad á la formacion de nuestro Arancel, tales como los decretados para la construccion de la Aduana de Bonanza y el Teatro de Oriente, supresion no solo debida, porque hace tiempo cesaron los objetos á que fueron consagrados, estos arbitrios, mas tambien porque han sido suprimidos en el Arancel de la Península.

Justo tambien contemplamos que cuando acaba de ser revisado el referido Arancel de la Península, mejorando sus disposiciones, con la útil tendencia de dar mas ensanche al comercio, se revise igualmente el nuestro especial, ya para purgarlo de las muchas irregularidades que han ocasionado en él las grandes variaciones que ha sufrido en sus formas la produccion, y aun la nomenclatura de los productos, en el largo trascurso de 21 años que cuenta de redactado, sin que se haya hecho modificacion alguna; ya, principalmente, para reformar muchos de los derechos impuestos á gran número de artículos, que hoy los pagan mas altos que en la Península; anomalia chocante pero consecuencia natural de haberse mejorado sucesiva y constantemente aquel Arancel, mientras el nuestro ha permanecido estacionario.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Esta revision y reforma de derechos es de tan grande importancia para los intereses particulares del comercio y la produccion de nuestras islas, como para los intereses generales del Estado; pues aquellos ganarán con el aumento de transacionas mercantiles, y estos con el acrecimiento de la renta, consecuencia de este aumento.

Hemos dicho ser muchos los artículos, cuyos derechos de importacion son mas crecidos por nuestro Arancel que por el de la Península; y en efecto, de los que ha sido posible comparar, hasta la letra D, hemos hallado 41 mas ó menos importantes que están en aquel caso. Véanse algunos de ellos.

	Derechos del Arancel de *la Península.*	*estas Islas.*
Cacao de Caracas.....	190 rs. qq.	270
Guayaquil.....	106	204
Albayalde.....	17 y 80 cent.	60
Aceite de linaza, arr.....	9 y 50 cent.	54
Agua rás.....	id.....	id.
Arroz, qq.....	42 y 40 cent.	54
Brochas, docena.....	2 y 30	5 y 10
Cera, arr.....	25 y 45	26 y 25
Cobre, qq.....	64	75
Crisoles, docena.....	80 cent.	1 y 50

y á este tenor otros varios que omitimos por no ser prolijos, y á cuyos derechos hay todavia que aumentar el ya citado 1 por 100 de Fortificacion, 1[2 de Consulado, 1[2 de muelle, el haber de peso y el 1 por 100 de balanza sobre el adeudo, cuyos derechos recargan este adeudo, en la mayor parte de los artículos, un 20 por ciento.

Vese, pues, con cuanta justicia debe ser reformado nuestro Arancel, para que hoy pueda corresponder á las sabias miras que se propuso el Gobierno de S. M. al decretarlo, y que se hallan bien determinadas en el considerando del real decreto. «Deseando S. M., dice, que sus islas Canarias gocen de todos los beneficios que les ofrece su posicion geográfica, la naturaleza y estension de su suelo, y de los de un comercio útil con las diversas naciones de la tierra, &c. y en la regla 14 se ordena que «Si la

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

esperiencia acreditase que, aun con la observancia de este Arancel de entrada, la agricultura y la industria decaen, se consultará á S. M. oportunamente todo cuanto ella hubiese enseñado indicándole los males y los remedios."

Con iguales miras, de justa proteccion á nuestro comercio, se halla mandado crear una comision que proponga las reformas convenientes; de esperar es que el celo de sus individuos, se apresuren á llenar su cometido; y que sus conocimientos en tan grave é importante materia señalen al Gobierno de S. M aquellas reformas tan necesarias hoy, para que participen nuestras islas de los beneficios que están reportando las provincias peninsulares de la reforma de su Arancel, en el sentido de los adelantos modernos.

El libre comercio y cultivo del tabaco se ha creido siempre una medida útil para fomentar la riqueza de estas islas.

Si la uniformidad de opiniones en una cuestion cualquiera es una prueba incontrastable de la esactitud del juicio formado; la conveniencia del libre comercio y cultivo del tabaco en estas islas, puede considerarse como un axioma; tal ha sido y es hoy la unanimidad de pareceres con que se ha juzgado esta importante cuestion; pues si alguna individualidad ha creido que el cultivo pudiera ser poco adaptable á nuestro suelo y clima, no se ha dicho que fuese perjudicial á la produccion, ni se ha podido negar que la libertad concedida al labrador de cultivar su tierra del modo que mejor le acomode, es siempre útil al fomento de la produccion, y es ademas la sancion del sagrado derecho de propiedad.

No nos proponemos, pues, discutir sobre la utilidad del desestanco y libre cultivo; no puede haber discusion

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

donde no hay contrariedad; nuestro objeto es solo reproducir las razones con que hace veinte años se está reclamando una concesion que, uniformemente, se cree provechosa al fomento de la riqueza del pais; esponer los proyectos formulados para que tuviese efecto, de modo que se conciliasen los intereses del Erario con el desestanco y permision del libre cultivo, y concluir manifestando nuestra opinion en esta parte, apoyada en los datos estadísticos que poseemos, cumpliendo asi el deber que nos hemos impuesto al crear nuestro periódico.

Dejamos dicho que la opinion sobre conveniencia del libre cultivo del tabaco ha sido uniforme hace mas de veinte años; y en efecto, lo fué tanto, que hasta el Gobierno Supremo reconoció aquella conveniencia. He aqui como se espresa en la Real órden de 23 de setiembre de 1830, por la que se creó la Junta de Fomento de estas islas: «La Junta examinará, dice el artículo 4.°, la posibilidad del proyecto de plantar en las islas el tabaco, designando los sitios mas á propósito, y teniendo presente el ensayo del cultivo mandado hacer por Real órden de 26 de enero último; é indicará las medidas ó estímulos que podrán concederse á los naturales para inclinarlos á tan útil cultivo.»

Consultado sobre este particular y otros, el dictámen de varios ilustrados patricios, todos estubieron conformes en la conveniencia del libre cultivo del tabaco; el señor don Juan Antonio Cólogan, dijo en su informe «su cultivo debe ser útil, y para las esperiencias propuestas es necesario se deje una completa libertad.» El señor don Miguel Monteverde se espresaba en el suyo en estos términos. «El tabaco es indígeno en las islas, y solo necesita ser regado al tiempo de su trasplante, y esto puede evitarse haciéndolo al principio de la primavera cuyas lluvias suplirán el riego. Lo producen las islas con abundancia, y son muchos los terrenos incultos, especialmente en Fuerteventura, que podrian dedicarse á este cultivo, si se permitiese su propagacion con libertad. Las Canarias necesitan de este nuevo recurso por que sus vinos, barrilla y orchilla han caido en desestimacion.» Ultimamente, el señor don Lorenzo Pastor despues de manifestar la utilidad del cultivo, concluia diciendo «que su propagacion se-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

ría provovida suficientemente con solo dejarlo libre de trabas, como á la exportacion.»

Ignoramos que desgraciadas causas pudieron influir en que quedara sin resultado alguno este pensamiento, cuya conveniencia había ya reconocido el Gobierno, y tan uniformemente declaraba, la opinion de las personas consultadas; pero el hecho es que no aparece haberse contradicho, ni aun puesto en duda aquella conveniencia. Es muy probable quedase este asunto olvidado, como otros muchos que promovió en aquella época el comisionado regio don Manuel Genaro Villota, por efecto de los grandes acontecimientos que sobrevinieron á la muerte del Rey, y que absorvieron toda la atencion de los nuevos hombres que llegaron al poder.

El pensamiento, sin embargo, no se olvidaba en el pais, que veia en su realizacion una nueva senda abierta al progreso de su riqueza; y en 1837 la diputacion provincial impulsada por su celoso patriotismo, y á propuesta del digno diputado don Antonio Roig, elevó á las Cortes una peticion para que se concediese á estas islas el desestanco y libre cultivo del tabaco; nadie puso en duda en aquella ilustrada corporacion la conveniencia de la medida propuesta, y votaron en su favor las autoridades que hacian parte del cuerpo. He aqui algunos de los párrafos del informe que presentó la comision. «Entre los diversos negocios, decia, que se agitan por V. E. para promover el bien y felicidad de la provincia, pocos se presentarán de un interes tan real, como el que se dirije á estender en ellas el libre cultivo del tabaco.» Mas adelante, continuaba, «Por repetidas ocasiones se ha manifestado el deseo de que se permita en estas islas el libre cultivo del tabaco, como único arbitrio para reanimar su abatida agricultura, habiendo sido este mas esplícito despues que por Real órden de 7 de octubre de 1830 se creó la Junta de fomento de esta provincia, cuyos dignos miembros escribieron memorias llenas de erudicion, dirijidas á inclinar el Real ánimo de S. M. á la concesion de esta gracia.» Seguia despues, «Nadie ignora que esta planta se produce muy bien en el pais, se la vé crecer espontáneamente con la mayor frondosidad: tampoco se duda de su buena calidad, cuando está bien preparado: los ensayos hasta aqui

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

han acreditado que se dá tan esquisito como el mas superior de la Habana. Y si los hacendados llegasen à cosecharlo ¿no remediarían con él parte de sus necesidades? ¿no sería este un medio seguro de dar mejor estimacion á los demas frutos?» A estas razones, añadía la comision otras muchas que juzgamos inútil reproducir; y concluia proponiendo los medios de indemnizar al Erario de la pérdida del producto del estanco.

Calculaba la comision, por los datos que tuvo á la vista, que la hacienda nacional dejaria de ingresar 312,813 rs. vn. líquidos, y proponia que la provincia cubriese esta cantidad, aumentandola á las demas contribuciones, pero de una manera gradual; es decir en el primer año de disfrutar del libre cultivo, nada deberia pagarse, en el 2.° se pagaria una tercera parte, en el 3.° dos terceras partes y en el 4.° la cantidad total.

Este proyecto no fué mas feliz que el anterior, quedando sin curso en el Congreso.

En 1842, el que escribe estos renglones, en union de su digno compañero de diputacion á cortes, el Sr. D. Gregorio Suarez, convencidos ambos por nuestro propio juicio del bien que debian reportar estas islas con el desestanco y libre cultivo del tabaco, y fortalecidos en nuestra opinion por la que otras muchas personas, mas competentes sin duda, habian emitido sobre tan importante materia, formulamos un proyecto de ley, cuyos artículos contenian las siguientes disposiciones: en el 1.° se declaraba libre el comercio del tabaco en estas islas, en el 2.° se declaraba igualmente libre el cultivo y beneficio de aquella planta; en el 3.° se fijaba en 350 mil reales, la cantidad que las islas debian satisfacer al erario, como equivalente del producto líquido del estanco, calculado por los datos oficiales que tuvimos á la vista; en el 4.° se autorizaba á la Diputacion provincial para que impusiese y recaudara un derecho á la introduccion del tabaco, entre los límites de 2 y 8 rs. vn. libra, segun sus clases, con cuyo producto se satisfaciesen los espresados 350 mil reales; el 5.° disponia que en el caso de no alcanzar el rendimiento del derecho de introduccion á la indicada cantidad, la Diputacion cubriese el déficit por los medios que estimara convenientes, con tal que siempre gravitasen los nuevos impuestos sobre los

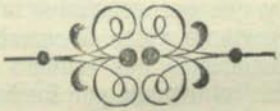
© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

espendedores y consumidores del tabaco, directa ó indirectamente, y no sobre el cosechero. Si resultaba algun sobrante, debia aplicarse al presupuesto provincial; por último en el 6.° se ordenaba suprimir los empleos y parte del Resguardo, que por el nuevo órden de cosas resultáran innecesarios.

Proponiéndonos obviar todas las dificultades en el curso de este proyecto quisimos, antes de presentarlo al congreso, ponernos de acuerdo con el Gobierno, y á este fin tuvimos varias conferencias con el Sr. Ministro y Subsecretario de hacienda; se aproximaba ya al completo acuerdo, cuando sobrevino la crisis política producida por la sesion de 28 de Mayo; el ministerio se retiró, y los acontecimientos que sucedieron á aquella crisis, no permitieron ya que se volviera á tratar del proyecto.

Tal es el curso que viene trayendo esta importante cuestion hace veinte años, hasta haberse reproducido hoy, haciendo parte del proyecto de franquicias de puertos, que todos nuestros lectores conocen.

Con esta reseña histórica hemos demostrado que su conveniencia es una verdad que fué uniformemente reconocida siempre; en otro artículo nos ocuparemos de los medios para realizarlo, que hoy creemos serian aceptables en el interes del Erario, y en el del pais.



Es posible realizar en estas islas la permision del libre cultivo y comercio del tabaco, sin pérdida de los intereses del estado, ni gravámen del pais.

La utilidad de declarar el tabaco artículo comerciable, en estas islas, y la de su libre cultivo, consecuencia de aquella declaracion, se halla hace muchos años tan unánimemente reconocida, segun hizimos ver en nuestro artí-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

culo, publicado en el núm. 17, (1) que es innecesario añadir cosa alguna, sobre este estremo, á lo que allí dejamos sentado; nos limitaremos, pues, á demostrar que la referida concesion puede ser otorgada por el Gobierno de S. M. sin perjudicar al Estado, en los ingresos que hoy le rinde el estanco del tabaco; y por consiguiente sin necesidad de recargar la produccion del pais con un nuevo impuesto, cuyo gravámen haría inútiles las ventajas que por otra parte pudieran obtenerse.

Establecido un módico derecho á la introduccion del tabaco, en términos que no dejase interés en hacer el fraude, y otro impuesto sobre su elaboracion y venta, proporcionado al que señala las tarifas á las demas industrias y comercios, ambos impuestos rendirían al Estado, el equivalente á lo que hoy reporta del estanco. He aqui los cálculos en que apoyamos nuestro aserto.

El producto que dió la venta de tabacos en el año comun del quinquenio de 846 á 50, segun demostramos en nuestro artículo tercero, sin deducir el gasto de los resguardos, fué de 1.340,228 rs. vn.

Hemos patentizado de una manera incontrastable, en el artículo cuarto, que todas las medidas represivas adoptadas desde el año de 1844, no han producido mas que vejaciones al comercio, sin que la renta de Aduanas haya tenido el mas pequeño aumento por aquellas medidas; prueba evidente que no se hacia el comercio fraudulento antes de dictarlas, y que por consecuencia son innecesarias; y este hecho importante viene á corroborar una verdad que todos los economistas han sentado en teoria y que constantemente fué confirmada por los hechos siempre que la teoria se hizo práctica; es decir, que el medio mas eficaz, mas seguro, de evitar el fraude, es no escitarlo con el aliciente de una gruesa ganancia, estableciendo derechos módicos, proporcionados al valor de los artículos comerciables. *Quítese el aliciente de la ganancia*, dice nuestro sábio y conocido hacendista D. José Canga-Argüelles, *y se quitará el fraude.*

Conforme á este principio, y admitido el tabaco á libre comercio, con un módico derecho de introduccion, queda innecesario el costoso resguardo que hoy el estanco ha-

(1) Es el anterior.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

ce indispensable.

Los gastos del terrestre y marítimo llegan actualmente á 600,000 rs. anuales. En 1840, segun datos oficiales que hemos recogido de los Boletines, solo costaba este servicio 190,000 rs.; estinguido el aliciente del contrabando, bien podrá desempeñarse con un gasto de 150.000, y resultará un ahorro de 450,000 que deducidos de 1.340,228, producto del estanco, queda este producto en una cantidad líquida de 890,228 rs. vn. Pasemos á calcular la recaudacion que podrá esperar el Estado, por derechos de introduccion del tabaco, y subsidio industrial y comercial de este artículo.

El consumo del tabaco, en el año comun del quinquenio de 46 á 50, calculado por los datos que, con respecto á este último año, ofrece la cuenta general del Estado, debió ser de 157,809 libras. Sabido es, hasta del vulgo, como aumentan los consumos de todo artículo en razon á la baja que esperimenta su precio; escusado fuera, pues, citar para corroborar esta verdad vulgar, autoridad alguna; pero como, aun muchos de los que la reconozcan, podrian no concebir hasta que punto es posible que llegue aquel aumento, citaremos dos hechos que lo demuestran.

«Estancado el tabaco en Dinamarca creció el contrabando al estremo de no producir la renta mas que un millon de rs. en 8 años; se bajó el precio del tabaco de 1000 rs. qq. á 320; el consumo creció repentinamente, y el producto de la renta se elevó á 10.600,000 rs. *(Young, Arit. polit.)*

»Hallándome de intendente en Valencia, (dice el Sr. Canga-Argüelles, en su Diccionario de hacienda) en 1809 y viendo que el consumo de los estancos, apenas escedia de 3,000 rs. mensuales, bajé el precio del tabaco de 48 rs. libra, á 16: el resultado fué tan pronto como admirable, y aun inesperado, pues la venta se elevó á 600,000 rs. líquidos mensuales.»

Estos hechos se pudieran juzgar fabulosos, á no ser citados por autoridades tan respetables.

Ahora bien, con presencia de ellos, no creemos exagerar nuestros cálculos suponiendo que el consumo de tabacos en islas, por consecuencia de la gran baja que ten-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

drán sus precios, estinguido el estanco, se aumente un 50 p$\frac{o}{o}$; apreciacion que mas bien debe parecer diminuta si se atiende al aumento que habrá de ocasionar tambien la mayor concurrencia de buques de tránsito, que traerán á nuestros puertos las franquicias que se conceda á estos buques, y que en nuestro concepto deben ser como hemos dicho, y nos proponemos demostrar, absolutas. Este aumento se hace conocer por el que tienen los ingresos en tesoreria, procedentes de los estancos, en las semanas en que surgen en nuestra rada buques de tránsito, pues siendo por lo comun como son estos buques de guerra ó trasportes, sus numerosas tripulaciones hacen sus repuestos de tabacos, en los dias que permanecen en el puerto.

Sin riesgo, pues, de equivocarnos podemos establecer que el consumo de tabaco, admitido á libre comercio, no bajará de 236,713 libras; que, segun las diferentes clases espendidas en 1850, podemos regular se distribuyan en esta forma.

Polvo.....	7,800
Cigarros habanos....	12,000
Hoja id.....	50,000
Virginia.....	166,913

Calculando que las personas que en las siete islas se ocupen del comercio y elaboracion del tabaco sean 300, y que la tarifa de la contribucion que se les imponga tenga por término medio la cantidad de 400 rs. vn., el producto de esta contribucion será de 120,000 rs.; y fijando el derecho de introduccion de modo que su rendimiento unido á aquel, cubra el de 890,228 rs. líquido del estanco, habrá de ser el espresado derecho como sigue:

	Libras.	Derechos.	Producto.
Polvo.....	7,800	5	39,000
Cigarros habanos.	12,000	8	96,000
Hoja id.....	50,000	6	300,000
Virginia..	166,913	2	333,826
Subsidio.....	*	»	120,000
			888,826

Vease, pues, demostrado que con un derecho muy módico de introduccion, puede cubrirse el producto del estan-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

co; derecho que permitirá al comerciante vender el tabaco un 50 por ⁰⁄₀ menos de los precios del estanco, reportando la utilidad de un 25.

Aunque dejamos dicho lo bastante para evidenciar el aumento que deberá tener el consumo del tabaco, segun bajen sus precios; como en esta base se apoyan principalmente nuestros cálculos, volvemos á este punto para citar un hecho, en nuestro propio pais, que corrobora la exactitud de aquella apreciacion.

De un estado de ventas de tabacos que tenemos á la vista, y abraza los años de 1831 á 1837, resulta que la de polvo de todas las clases fué en el año comun de 2426 libras. El señor Imbrechts, en el año 837, dispuso se rebajasen los precios de venta, y aunque esta baja no fué, ni con mucho, la que se obtendrá por el desestanco, en poco mas de 6 meses se espendieron 8,000 libras. El mismo señor Imbrechts, hizo traer 90 millares de cigarros de la Habana, y dispuso tambien se vendieran á precios moderados; á los cinco meses se habian consumido.

A vista de estos hechos, ¿podrase considerar exagerado el aumento de consumos de un 50 por ⁰⁄₀, en que fundamos nuestro cálculo?

Pero diráse, acaso, que permitido el cultivo del tabaco, produciéndose en el pais, disminuirá la introduccion al paso que aumente la produccion, hasta estinguirse aquella enteramente, y con ella la renta; y ¿que mas pudiera desear el pais y el Estado de que asi sucediese?

El pais en este caso, logrando un aumento tal, en su produccion y riqueza agrícola, indemnizaría con placer y usura al Estado, de la pérdida de su renta de aduana por tabacos; y el Estado, cuya riqueza y poder no es ni puede ser otra que la suma de la riqueza de todos sus territorios, aumentaria aquella riqueza en cuanto acreciera la de nuestro pais, sin que perdiese cosa alguna, cualquiera que fuese el resultado del desestanco y libre cultivo, en el producto de las rentas destinadas á cubrir las obligaciones de los servicios públicos; asi como el pais ganaria de todos modos, ya tuviese ó no éxito el ensayo del cultivo; porque si no lo tenia, ganaba en el libre comercio del tabaco, que ningun gravámen le ocasionaba por otra parte; y si el tabaco se lograba hacer una produccion de nues-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

tra agricultura, ganaba siempre, aunque esta produccion pagase el impuesto proporcionado como cualquiera otra.

Creemos dejar demostrada la conveniencia del libre comercio y cultivo del tabaco, y la posibilidad de que se realize sin pérdida de los intereses del Estado, ni gravámen al pais. En nuestro siguiente artículo trataremos de demostrar igualmente, la conveniencia general de que se libre de toda clase de impuestos y trabas á los buques que lleguen de tránsito á nuestros puertos.

Los buques de tránsito, en los puertos de estas islas, deben hallarse exentos de toda clase de gabelas, en el interés del pais y en el del Estado.

La conveniencia de que se libre de toda clase de impuestos y trabas á los buques que lleguen de tránsito á nuestros puertos, ha sido comprendida siempre por todas las administraciones locales, y por todos los gobiernos; pero á pesar de haberse reconocido el principio, su aplicacion fué meticulosa, y por consiguiente incompleta, por lo cual no llegaron nunca á obtenerse los ventajosos resultados que debian esperarse.

El infundado temor de que, las franquicias que se concedieran á los buques de tránsito, pudieran abrir la puerta á un comercio fraudulento, con perjuicio de las rentas de aduanas, ha sido la causa de que se conservara para estos buques, la obligacion de presentar manifiesto en el improrrogable término de 24 horas, formalidad que si bien absolutamente necesaria, esencialísima, para un arancel prohibicionista, y de altos derechos protectores como el de la Península, es de todo punto inútil en un sistema de aduanas de libre comercio, y de módicos derechos, como el especial de estas islas; y que, inútil para evitar el frau-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

de, como demostramos en nuestro artículo cuarto, es bastante vejatoria, para alejar de nuestros puertos muchos buques que arribarían á ellos á refrescar sus víveres y aguada, si no se hallasen sugetos sus capitanes á llenar una formalidad, sobre molesta, capaz de ocasionarles compromisos que, la mejor buena fé no puede á veces evitar, y á los cuales no hay interés alguno que les obligue á esponerse. Así, hallan lo mas conveniente pasar de largo á la vista de nuestros puertos, y privarse del pequeño placer de llegar á tierra, en un dilatado viage, á trueque de no esponerse, sin malicia ni propósito de hacer fraude alguno, á vejámenes, y tal vez quebrantos de consideracion.

Si no pasaran de aquí las consecuencias de la medida fiscal de que venimos hablando, poca importancia tendria, ciertamente; el Estado no gana con ella cosa alguna; esto es una verdad demostrada; pero nada se perdiera en cambio. Mas no quedan en este punto aquellas consecuencias. Los buques de tránsito que arriban á nuestros puertos, hacen durante los dos ó tres dias que se hallan fondeados en ellos un gran consumo de víveres, que aumenta su valor y por consiguiente la riqueza del pais; ocupan tambien muchos brazos en los servicios de que necesitan, cuyo trabajo es igualmente otro aumento de riqueza; y alejar aquellos buques de nuestros puertos, es privar al pais de esta riqueza que dejan en él, sin que de ello se reporte por el Estado ventaja alguna. Al contrario, el Estado pierde tambien, porque pierde el despacho de cantidades no pequeñas de tabacos, de cuyo artículo reponen su provision las tripulaciones y pasageros.

Y no se crea que estas pérdidas son tan insignificantes; pueden muy bien apreciarse por el número de personas que, aun en el estado actual de cosas, llegan á este puerto, en los buques que recalan en él de arribada, y que segun una estadística que poseemos del movimiento marítimo, y cuyo estracto insertamos al fin de este artículo, fué aquel número de personas en el año comun del periodo de 1838 á 1851 de 6116, en buques de guerra, y transportes, y 756 en buques mercantes.

Lo dicho basta para demostrar la inutilidad por una parte, y lo perjudicial por otra, de obligar á los buques de tránsito á la presentacion del manifiesto en el preciso tér-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

mino de 24 horas; pasaremos á examinar si es conveniente ó perjudicial, se sugete á estos buques al pago de los impuestos de puerto y navegacion, ó á los de consumos.

Juzgando, con respecto á los dos primeros, por el derecho constituido, la inconveniencia de estos impuestos se halla declarada reiteradamente.

En el año 1821 se decretó por las córtes la supresion de los derechos de puerto y navegacion á los buques que llegasen de tránsito á nuestros puertos; cuyos decretos fueron restablecidos en 1837.

La base 13 del arancel especial de estas islas dice: «Todo buque que llegase de arribada á los puertos habilitados de las islas, ó hiciese escala en ellos, con el objeto de refrescar sus víveres, será libre del derecho de navegacion, aun cuando tuviese necesidad de presentar el manifiesto de su carga.»

Cuyas disposiciones de la legislacion vigente, sancionan el principio de la conveniencia de esta esencion de impuestos á los buques que lleguen de tránsito; pero no nos contentaremos con apoyarnos en esta sancion legal; demostraremos la justicia con que fué estatuida.

No teniendo los capitanes de los buques que arriban á estos puertos otro interés en llegar á ellos, que el de refrescar sus víveres, y disfrutar un corto descanso en tierra, para continuar una larga navegacion, es evidente que si este pequeño goce se sugeta á un impuesto que, por muy corto que se fije, ha de ser siempre desproporcionado á la utilidad obtenida, se renunciará á esta utilidad; y el resultado vendrá á ser el mismo, para los intereses del Estado, que si se hubiera promulgado una ley prohibiendo la entrada en nuestros puertos á los buques que llegasen de arribada: tan absurda como fuera, pues, esta medida, lo seria, en el fondo, la de imponer derechos á la entrada de dichos buques; puesto que no teniendo, como hemos dicho, un interés comercial en hacer estas arribadas, dejarian de verificarlas; el Estado nada sacaría del impuesto, y el pais y el Estado perderian mucho, impidiéndolas por este medio indirecto. Y en esta consideracion, tan justa, se han apoyado, sin duda, las escepciones de impuestos á los buques de tránsito, decretadas en todas épocas;

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

razon de conveniencia del pais y de interés del Estado, que no puede dudarse sea bastante poderosa para que el Gobierno de S. M. establezca conforme á ella la legislacion sobre impuestos á los espresados buques, dejandolos libres de toda clase de gabelas, inclusa la del derecho de consumos, por los efectos de que se provean para la continuacion de sus viages.

De no hacerse asi, el resultado seguro fuera alejarse aquellos buques completamente de nuestros puertos, pues aun los pocos que se hallasen forzados á una arribada, la verificarían, con preferencia, á la isla de la Madera.

Y aunque fuera dado dudar de este resultado, harto cierto; ¿tienen tal importancia los derechos que pudieran imponerse á los buques de tránsito, que deba aventurarse por ellos á que sufra el pais los graves perjuicios del alejamiento de estos buques?

El estado que insertamos á continuacion de este artículo, demuestra que el término medio de los buques que llegaron de tránsito á este puerto en el largo período de 1835 á 1851 fué de 31 buques mercantes, y 47 de guerra, trasportes y correos; calculese por este dato, á cuanto podrian ascender los derechos, ya de fondeadero, ya de consumos, y verase cuan mezquina cantidad reportaria de ellos el erario aun en el caso increible, de que con esta gabela continuáran llegando los mismos buques; y juzguese si, por tan pequeño y dudoso aumento en las rentas, es prudente aventurarse á ocasionar un perjuicio cierto é indudable, á los intereses del pais, y á los del Estado.

Fundadamente debe, pues, esperarse que el Gobierno de S. M., haciéndose cargo de las consideraciones especiales con que, por la situacion geográfica de estas islas, deben ser resueltas las cuestiones sobre impuestos á los buques que lleguen de tránsito á ellas, los declarará exentos de toda clase de gabelas y derechos; porque estos buques de tránsito, son un elemento de riqueza para el pais, y asi toda medida que tienda á atraerlos, aumenta aquella riqueza, y la que los aleja la destruye.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Buques de tránsito que han entrado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde 1835 á 1851.

	DE GUERRA, TRANSPORTES Y CORREOS.						MERCANTES.					
	Españoles.		*Estrangeros.*		*Total.*		*Españoles.*		*Estrangeros.*		*Total.*	
Años.	Vapores.	De vela.	Vapores.	De vela.	Vapores.	De vela.	Vapores.	De vela.	Vapores.	De vela.	Vapores.	De vela.
1835	»	11	1	22	1	33	,,	2	,,	11	,,	13
1836	»	12	»	31	»	43	,,	10	,,	6	,,	16
1837	»	12	4	47	4	59	,,	12	,,	9	,,	21
1838	»	12	3	45	3	57	,,	10	,,	13	,,	23
1839	»	10	3	41	3	51	,,	10	,,	13	,,	23
1840	»	12	4	33	4	45	,,	26	,,	19	,,	45
1841	»	13	4	44	4	57	,,	20	,,	26	,,	46
1842	»	13	5	39	5	52	,,	30	,,	22	,,	52
1843	»	11	3	47	3	58	,,	20	,,	14	,,	34
1844	»	11	8	47	8	58	,,	18	,,	22	,,	40
1845	»	13	7	48	7	61	,,	16	,,	12	,,	28
1846	»	12	4	60	4	72	,,	16	,,	19	,,	35
1847	»	14	14	23	14	37	,,	21	,,	9	,,	30
1848	»	16	8	21	8	37	,,	11	,,	17	,,	28
1849	»	16	8	32	8	48	,,	13	,,	25	,,	28
1850	5	21	8	22	13	27	,,	16	1	26	1	42
1851	9	5	29	10	38	15	,,	8	,,	14	,,	22
Año comun de 1838 á 44.	»	11	4	42	4	52	,,	19	,,	18	,,	37
Id. de 1845 á 51.	2	14	11	31	13	45	,,	14	,,	17	,,	31

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

Las ventajas de los puertos francos, en la forma que se proponen, no compensáran el gravámen que habria de sufrir el pais para obtenerlas; y de todas ellas puede disfrutar sin este gravámen.

Aunque dejamos ya cumplido el compromiso de emitir nuestro parecer en la grave y complicada cuestion de puertos francos, habiendo demostrado en la serie de artículos que llevamos publicados, porqué consideramos inconveniente á los intereses del pais esta concesion en los términos propuestos; y cuales son las reformas que aquellos intereses, en armonia con los del Estado, reclaman, y de las que pueden unos y otros prometerse conocidas y seguras ventajas; sin embargo, nos contemplamos obligados tambien á hacernos cargo de algunas de las principales razones que se han espuesto en apoyo del enunciado proyecto. Vamos á verificarlo, pues, en este articulo; pero para evitar el hastio con que quizá muchos de nuestros suscritores leerán ya los escritos sobre una materia que en breves dias ha hecho sudar tanto las prensas, y que por mas interés que ofrezca por su importancia para la prosperidad del pais, la cuestion debatida es de una aridez insoportable, bajo cualquier otro aspecto que se la considere; nos limitaremos en nuestras observaciones solo á los puntos que pueden contemplarse enlazados con la cuestion; con la cuestion práctica, tal como la hemos planteado y examinado, y como juzgamos debe únicamente ser discutida, haciendo completa abstraccion, asi de los hechos históricos, sobre la administracion de nuestras islas, que se han citado, padeciendo gráves equivocaciones, como de todos los demas, aglomerados para probar la exactitud de ciertos principios económicos que nadie ha puesto en duda, pero que aun reconocidos como axiómas, nada probarán en nuestra cuestion, sino son aplicables á ella. Nadie podrá dudar, por ejemplo, que el aumento de consumos trae el aumento de produccion; pero nadie creerá que los consumos de todos los mercados reunidos, puedan hacer que un pais produzca mas trigo que el que es capaz de dar su territorio.

Contrayendonos, pues, á nuestro propósito, segun lo

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

dejamos enunciado, nuestras breves observaciones recaerán sobre los dos puntos capitales de la cuestion: utilidades que puedan esperarse de los puertos francos: gravámen que se ha de imponer al pais para obtenerlas.

Se ha repetido y repite sin cesar la importancia de las ventajas de la situacion geográfica de nuestras islas con relacion á los continentes de Europa, Africa, América y Asia, es decir, de las cuatro partes del mundo, y puede añadirse tambien la quinta moderna, la Occeania. Estas ventajas podrán ser, y lo son en efecto, muy ciertas para formar de nuestros puertos una fonda marítima, como se dice, pero de manera alguna para constituirlos en un mercado central entre aquellos continentes.

Tales mercados, ó grandes depósitos comerciales, requieren para hallarse ventajosamente situados, ademas de otras condiciones de localidad, la de ser el centro de una gran comarca consumidora y productora; los puntos que no se hallan en esta situacion, no pueden sostener la competencia comercial con los que la disfrutan; y en vano se concederán cuantas franquicias, cuantas libertades sean imaginables; todas ellas no serán bastantes á crear una preponderancia insostenible ventajosamente por el comercio de tránsito, aun así favorecido, en competencia con el comercio de los puntos situados á la inmediacion de los territorios consumidores y productores.

Las ventajas con que estos puntos pueden sostener la competencia son demasiado obvias para detenernos á esplayarlas.

Los puertos que, declarados francos, han acrecido en poblacion y riqueza, y cuyos ejemplos se han citado, poseen una de aquellos dos esenciales condiciones, ó se hallan á la inmediacion de un gran consumo ó de una gran produccion; y solo así pudieron prosperar rápidamente. Sin embargo, se comparan con ellos los nuestros, y aun se les supone en mejor situacion, y ¿porqué? porque están mas en el centro, entre el productor y el consumidor; es decir, mas distantes de uno y de otro; llamar á esta situacion privilegiada para un comercio de tránsito, es en nuestro concepto el mayor contrasentido.

Se dirá, que nuestros puertos poseen una de esas condiciones, por su proximidad á la costa de Afri-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

ca, territorio de cuya produccion se ha elevado la importancia á una altura tal, que no alcanza á ella la de los primeros mercados del mundo; mas tambien hemos visto á la vez reducirla á mas justos límites, apreciando con menos ilusiones aquella importancia, harto limitada por los efectos de un clima mortífero, que no permite á los europeos hacer que prosperen aquellas factorías, tanto como parecia indicarlo su situacion ventajosa, y la buena administracion de las inglesas y francesas.

Pero sea de esto lo que quiera; tenga la produccion, y tengan los consumos de ese territorio todo el valor que se quiera darles, por la imaginacion mas exaltada; ¿podrán nuestras islas utilizar aquella riqueza? ¿Podrá nuestro comercio favorecido por esa proximidad, llevar á sus mercados *los vinos, aguardientes, quincalla, abalorios, sederías, comestibles y los acreditados tejidos azules de algodon conocidos con el nombre de guineas,* que importan los franceses? *¿las barras de hierro, fusiles, pólvora, y manufacturas de algodon* inglesas? *¿el tabaco en rollo y aguardiente de caña del* Brasil? *¿las harinas de la* América del norte? ¿puede concebirse siquiera la posibilidad de una competencia de nuestro pobre comercio con el que hacen aquellas naciones, en los mercados de la costa, llevando á ellos sus propios productos, para retornar en cambio los muy ricos en buen hora, de ese pais pero que ellos únicamente se hallan en condiciones de poder explotar?

Aun cuando se obtuviera no ya un puerto franco, con derechos de importacion como se propone, cuyos derechos por muy bajos que se fijen son siempre una gabela que destruye la principal base en que se apoya el fin de los Puertos francos, pero si un verdadero puerto libre, con todas sus condiciones ¿que ventajas ofrecería á los ingleses y franceses, y no queremos hablar de los norte Americanos y Brasileños, cambiar el lucrativo comercio directo que hoy hacen á la costa de Africa, por el comercio intermedio y de tránsito de nuestros puertos francos? Se dirá que al hablar de este lucrativo comercio que hacen esas naciones, no se pretende anunciar que pudieramos atraerlo á nuestro pais; y solo si se cita este ejemplo para demostrar que pudieramos aspirar á entrar en parte en

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

aquella esplotacion; mas, siendo asi, se ignora ó no se toma en cuenta que fueron muy repetidas las espediciones que nuestros armadores han hecho al Senegal, Gorée, Sierra Leona y á otros puntos de la costa, y todas con resultados mas ó menos perjudiciales; y la razon de esto se halla en los mismos pasajes que se citan de Mr. Berthaud, donde dice que *los artículos especiales con que acuden todas las naciones á los mercados de la costa no pueden temer la concurrencia.* Y en efecto, ¿con cúales de nuestras producciones ha podido ni podria concurrir nuestro comercio á aquellos mercados? ¿con nuestros vinos y aguardientes? ¿pueden competir acaso con los franceses? los hemos visto salir para el Senegal, y volver á nuestros puertos por no haberse podido colocar. ¿Con nuestra cochinilla? ¿Con nuestra barrilla? ¿Con nuestros cereales? pues estos son los únicos artículos de esportacion de nuestro pais, sobre cuya importancia pueda establecerse un nuevo sistema comercial; porque no nos es dado creer, que se imagine un trastorno radical en nuestro comercio, y en el giro de sus capitales, sobrecargando al pais con nuevos impuestos directos, y esponiéndolo á las gravísimas crisis que suelen ser con frecuencia efecto de aquellos trastornos que amenazan destruir los cimientos en que descansan las fortunas; y todo esto para espedir á la costa de Africa algunos centenares de quintales de patatas, y unas cuantas docenas de cestas de frutas; y eso concediendo que para ello fuese necesario aquel trastorno; porque en verdad, no concebimos que para la esportacion de nuestros productos, ya á la costa de Africa, ya á cualquiera otro mercado, sea indispensable el establecimiento de Puertos francos.

Las dimensiones que va tomando este artículo no nos permite entrar en mas estensas consideraciones; asi terminamos las que se refieren á la utilidad que debe esperarse de los Puertos francos; las cuales hemos contraido á los mercados de Africa, porque son los únicos que se han citado como rica mina de esplotacion para nuestro comercio.

Por lo demas ¿que se ofrece en resúmen al pais con un sistema de Puertos francos, sugetos á derechos de introduccion, y á la vez á un recargo sobre la contribucion de inmuebles, que empieza suavemente por el 1 por 100

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

y que á los 8 años puede llegar al 7? Veámoslo.

Mayor arribo de buques. Si se trata del que haya de ocasionar, el desarrollo del comercio en el nuevo mercado franco, creemos haber demostrado, que aquel desarrollo se encerrará en los estrechos límites de los consumos del pais, que muy pocas toneladas mas exigirá. Si se refiere á los buques de tránsito, hemos patentizado que para multiplicar este movimiento, acerca de cuya importancia tenemos publicados datos para que pueda valuarse, no son necesarios los puertos francos; el pais puede reportar aquellas positivas utilidades sin gravámen por otra parte.

Mayor ensanche á las transaciones mercantiles. Todo el que pueden necesitar, para dar la estimacion posible á nuestras producciones, es realizable completando y perfeccionando nuestro actual sistema de libre comercio como hemos manifestado, sin intentar el ensayo de otro nuevo que, cuando menos, tiene en su contra, con respecto á la produccion agrícola, nuestra principal riqueza, que el gravámen que habría de sufrir era positivo, y sus ventajas problemáticas.

Libre comercio y cultivo del tabaco. Hemos demostrado tambien hasta la evidencia, que esta concesion, que reconocemos de la mas trascendental importancia, es absolutamente independiente de la cuestion de Puertos francos; y que puede obtenerse del gobierno de S. M., en el interes del pais y del Estado, con todas las seguridades de buen éxito para estos intereses, sin y ninguna de las eventualidades contrarias á que se hallaria espuesta, corriendo los trances del éxito de los Puertos francos.

Espuestas las razones en que se apoya nuestro juicio sobre la utilidad que puede esperarse de los Puertos francos; manifestaremos con breves palabras el que formamos acerca del gravámen que se propone imponer á la produccion para obtener aquella franquicia. Este nuevo sistema tributario para nuestras islas nada tiene en nuestro concepto de ventajoso, y mucho menos se recomienda por su sencillez.

Partiendo de la base de que el Gobierno de S. M. acceda á que el Estado perciba solo la 4.ª parte del déficit en los dos primeros años, y la mitad, las tres cuartas partes y el todo por fin, en periodos de dos en dos años; se propone que la provincia se haga cargo, por medio de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

un encabezamiento, de pagar aquella cantidad, con mas la que resulte producir por un trienio las contribuciones de consumos, subsidio industrial y comercial y derecho de toneladas; quedando autorizada una comision, que deberán nombrar los 200 mayores contribuyentes, para recaudar estas contribuciones, y los siguientes arbítrios; un 2 p % con el nombre de Balanza, sobre avalúo de todos los efectos estrangeros que se importen; el derecho sobre cereales que se conserva; el subsidio que se imponga á la industria y comercio del tabaco; un 1 p % sobre la riqueza inmueble imponible; y por último, una derrama de 5 rs. vn. por vecino.

La inconveniencia, ó mas bien el contrasentido de un Puerto franco con un derecho de introduccion, ha sido reconocida por los mismos defensores de los Puertos francos; asi es que, segun tenemos entendido, se ha rechazado en el informe elevado al Gobierno de S. M.; del gravámen que se propone sobre la riqueza inmueble, hemos dicho hasta que punto podrá ser recargado; y en cuanto á la derrama de 5 rs. por vecino, si ha de ser una capitacion, nada es menester añadir para que se juzgue de su justicia y equidad.

En este proyecto se parte del supuesto de que los arbitrios que se proponen puedan, hasta con esceso, cubrir el déficit, lo dudamos mucho; podrá suceder así, y que los referidos gravámenes sean los únicos que haya de sufrir el pais; pero ¿no deberá quedar prevista la eventualidad de que así no suceda, y dispuesto para este caso, por muy remoto que se suponga, el modo como habrá de pagar el pais lo que falte? Este es un vacío que desde luego se nota en el proyecto, y que el interés público exigiría se llenase; porque en materia tan grave nada debe quedar imprevisto.

Hemos manifestado nuestras opiniones, en esta gravísima cuestion, tratándola en el terreno práctico en que creemos debe ser exammada; y tomando por consiguiente en cuenta los datos que arroja la copia de hechos estadísticos que hemos consultado. Podremos haberla juzgado con error, pero en manera alguna por un impulso apasionado, ni con otra mira que la de contribuir por nuestra parte á que la decision en tan delicada y tan trascenden-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

tal materia, cualquiera que venga á ser, se tome en vista de una discusion razonada, principal garantía del acierto.

Santa Cruz de Tenerife. 1852.

IMPRENTA, LITOGRAFIA Y LIBRERÍA ISLEÑA.

Regente, Miguel Miranda.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2010