

Let. 16/68

ESTUDIOS

ECONÓMICOS Y ADMINISTRATIVOS

SOBRE

PORTUGAL.

POR

DON JOSÉ GARCÍA BARZANALLANA.

Consejero de Estado y Diputado á Cortes.

11.564

dec 1847

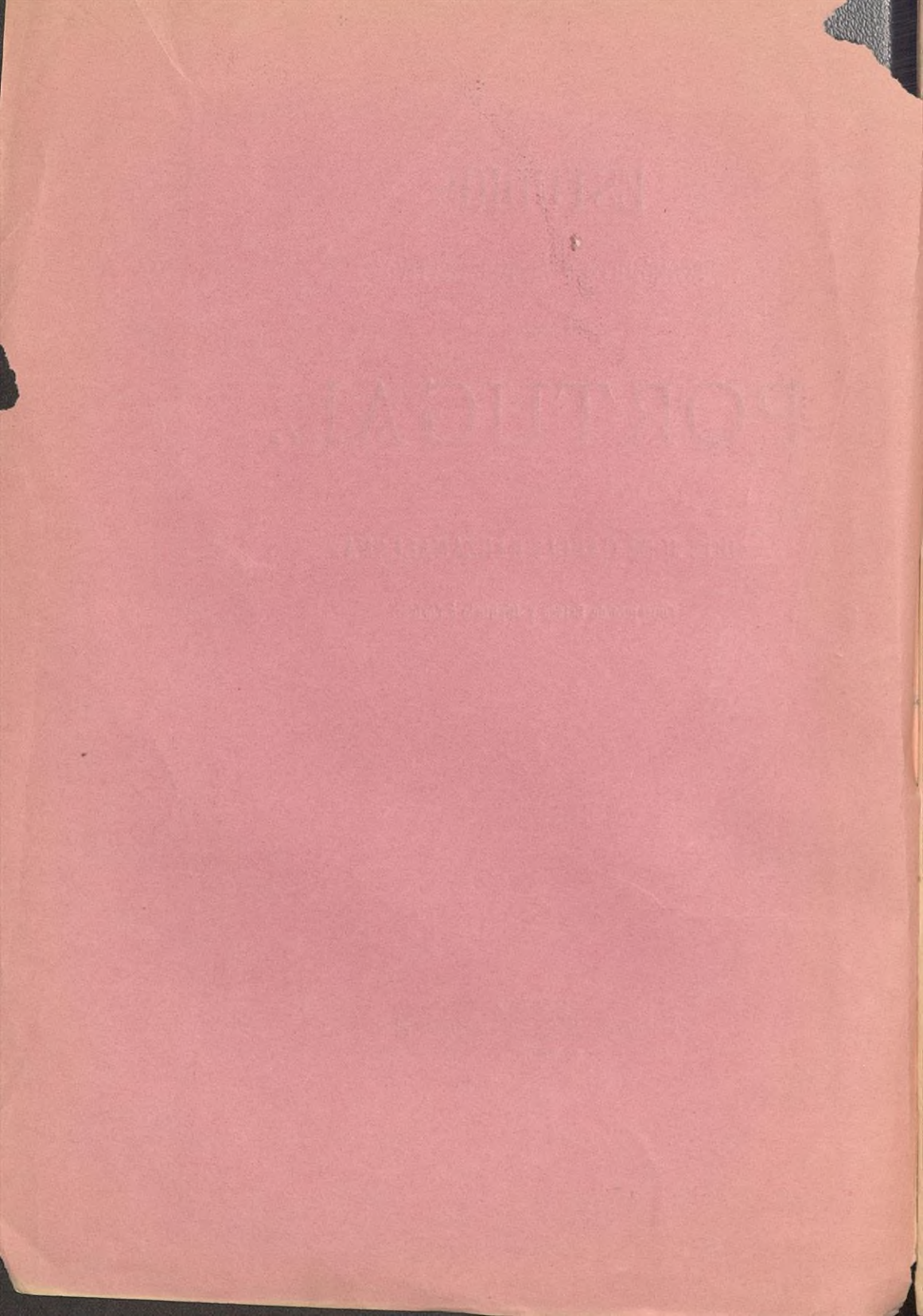
MADRID.

Imprenta de M. Tello, Isabel la Católica, 23.

1868.

4,226





204-47

26-4-64

ESTUDIOS ECONÓMICOS Y ADMINISTRATIVOS

SOBRE

PORTUGAL.

4226

ESTUDIOS

ECONÓMICOS Y ADMINISTRATIVOS

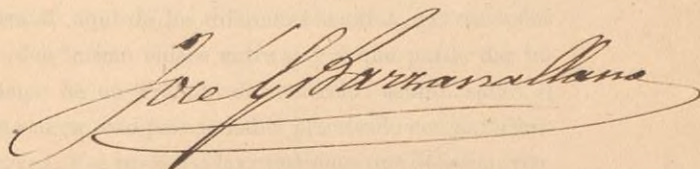
SOBRE

PORTUGAL.

POR

DON JOSÉ GARCÍA BARZANALLANA.

Consejero de Estado y Diputado á Córtes.



José García Barzanallana

MADRID.

Imprenta de Manuel Tello, Isabel la Católica, 23.

1868.

INTRODUCCION.

El autor de estos *Estudios económicos y administrativos sobre Portugal*, fué encargado por el Gobierno español, en el año próximo pasado, de desempeñar una mision en dicho reino, que tenia por objeto iniciar las bases de un Tratado de comercio entre ambas naciones peninsulares, en el caso de que, por resultado de sus investigaciones y trabajos, le creyera posible; de examinar la legislacion de sus Aduanas y depósitos; y de inspeccionar el estado de la produccion industrial y fabril portuguesa.

No voy á tratar aquí de los diferentes asuntos, graves todos ellos, que guardan íntimo enlace entre sí y á que puede dar lugar la celebracion de un Tratado de comercio; asunto sobre el cual, ni en uno ni en otro país se habia practicado con anterioridad gestion alguna, que precisase las cuestiones que deberian ventilarse. Estas, al tiempo de ser discutidas, ofrecen muchos inconvenientes, que ponen de manifiesto, por un lado, las circunstancias peculiares á cada pueblo en cuanto á sus producciones, así naturales como fabriles; y, por otro, las relativas á su legislacion comercial, que tiene naturalmente que estar basada en las condiciones que regulan sus compromisos anteriores adquiridos ya, ó próximos á adquirirse por Tratados comerciales; y en el estado de la riqueza de su suelo y de su industria.

Desde mi viaje ha ocurrido, además, en Portugal un cambio

de Gabinete, que afecta no solo á su personal; sino que altera, de un modo radical, el pensamiento económico-administrativo entonces existente. El Ministerio Aguiar-Fontes, que presentó á las Cámaras, y logró que éstas aprobasen un plan económico distinto, en gran parte, del que durante muchos años habia regido en Portugal, modificaba profundamente la índole de los impuestos y las cuotas exigibles. Tendia, además, á ir nivelando, en cuanto fuera dable, de un modo paulatino, pero de éxito seguro, y en un breve espacio de tiempo, los ingresos con los gastos que allí se hallan tan desnivelados. Aquel Ministerio fué sustituido por otro, cuyo primer paso ha sido la derogacion completa de todo el plan de sus antecesores. El del Conde de Avila, más que á administrar, tuvo que dirigir toda su atencion á que trascurriera, de la manera ménos sensible para el Tesoro, el plazo que mediaba hasta el 27 de Abril, en que debian reunirse las nuevas Córtes; donde era de creer que se presentasen, en reemplazo de los proyectos retirados, otros que tuvieran por objeto sacar al Tesoro portugués de la situacion nada favorable en que se encuentra. La época actual para nuestros vecinos, preocupados por completo, desde los miembros del Gobierno hasta los últimos individuos de la sociedad, en la lucha viva de los partidos, cual no se conocia allí mucho tiempo hace, no es, ciertamente, la más á propósito para entablar ni seguir negociaciones en el sentido de ligas ó Tratados comerciales.

Creo que las personas estudiosas verán con gusto los resultados de mis trabajos sobre la administracion portuguesa.

Me habia dedicado yo, desde mucho tiempo hace, al estudio de la organizacion de nuestros vecinos en cuanto á un ramo especial, ó sea el referente á su régimen aduanero y arancelario que, dicho sea de paso, era casi completamente desconocido en España, como lo es en general todo lo que atañe á las demás partes de la administracion y de las condiciones de aquel país; y como recíproca-

mente es desconocido en Portugal, por desgracia, todo lo que afecta y corresponde á la organizacion administrativa española, y á las condiciones y circunstancias que nuestra Hacienda reúne. Esto me imponía deberes tal vez muy superiores á los que tendría cualquiera otro de mis compatriotas, al investigar, de la manera que mis facultades me lo permitieran, todo cuanto concernía al cometido que me hallaba en la obligacion de cumplir. Aludo á la honrosísima distincion que la Real Academia de Ciencias morales y políticas me habia dispensado, concediéndome, en el concurso público de 1861, el premio por la Memoria que tuve la satisfaccion de presentar á tan ilustrado Cuerpo, sobre el tema relativo á «las ventajas ó inconvenientes de una liga aduanera peninsular; y su influencia en la agricultura, industria y comercio de España.»

Los objetos que podían entrar á formar parte de mis investigaciones y estudios eran demasiado graves, tal vez, para que, durante una corta permanencia en Portugal, fuesen examinados y discutidos con imparcial criterio, si habia de haber probabilidad de acierto, siquiera mediano, en la manera de realizarlo. El buen deseo, sin embargo, el celo y sana intencion que en mis estudios me ha guiado, reemplazarán, sin duda, otras circunstancias que en aquellos faltan. Y si bien confieso, desde luego, que mi trabajo no es completo, ni mucho ménos, sino estudios sueltos, como lo dice el nombre que les he dado, podrán servir de principio para que otras personas los prosigan y concluyan. Redactados han sido en los breves ratos que el desempeño de las varias y muy graves ocupaciones de los destinos públicos que ejercía me han permitido consagrarles. Con ello dejo, por una parte, satisfecho el deber que me habia impuesto; y, por otra, he adquirido la conviccion íntima que abrigo, de que no serán aquellos de todo punto estériles para mi país, dejando así recompensados mis desvelos.

Tengo por un acto de patriotismo hacer que nuestra nacion comprenda cuáles son las condiciones de otra que puede llamarse her-

mana suya, casi por su lengua, su religion, sus antecedentes históricos y muchas de sus costumbres. Ambas naciones debieran amarse y considerarse más de lo que se aman y consideran recíprocamente ahora; lo cual depende de que no se conocen: y no se conocen porque les ha faltado, durante años y aun siglos, por causas bien sabidas, el mútuo roce que consigo traen las relaciones comerciales y la facilidad de las comunicaciones; siendo un hecho deplorable, pero cierto, que hasta hace poco tiempo se carecia por completo de estas últimas, entre los dos reinos peninsulares,

CAPÍTULO I.

CONTRIBUCIONES DIRECTAS.

El presupuesto general del Estado portugués asciende en el ejercicio del año económico de 1867-68 á 15,840.018,699 reis; y puede dividirse en tres grandes grupos, á saber: contribuciones directas; contribuciones indirectas; y bienes nacionales é impuestos varios: ascendiendo respectivamente á 4,881.744,936; 8,853.505,000; y 2,104.768,699 reis.

Ocupan el segundo lugar, por lo tanto, en la importancia de los rendimientos, las contribuciones directas; de las cuales las de más cuantía, y las sumas de ingresos probables calculados, son las que siguen:

	REIS.
Impuesto territorial	1,871.989,729
Id. de registro.. . . .	908.600,000
Id. sobre viajeros.	701.208,741
Id. del sello.	424.500,000
Id. industrial.	403.000,000
Id. personal.	196.212,466
Id. de gracias ó mercedes.	120.600,000
Id. de la décima de intereses.. . . .	110.000,000
	<hr/>
	4,736.110,936
	<hr/>

ARTÍCULO 1.º

CONTRIBUCION TERRITORIAL.

Cuando en 1860, y como consecuencia de los trabajos hechos por el ilustrado y celosísimo Sr. D. Carlos José Caldeira, comisionado por el Gobierno portugués para estudiar el régimen económico de España, se extinguieron numerosas contribuciones en Portugal, y se estableció entre otras varias, todas calcadas sobre los reglamentos españoles de 1845 y posteriores, la contribucion llamada allí *predial* ó territorial, se fijó su cuota para el continente en 1,563.622,000 reis, que por otras leyes posteriores, modificando y suprimiendo algunos tributos, ha llegado á la cifra antes indicada. Pero es lo cierto que desde 1850, considerada con relacion á la masa general de contribuyentes, esta contribucion se mantiene estacionaria en sus rendimientos; sin que suceda así felizmente con la riqueza pública. De ello es prueba inconcusa el crecimiento de los impuestos indirectos, entre los cuales las Aduanas han aumentado 76 por 100 en treinta años, señal irrecusable del desarrollo del bienestar y mejora de todas las clases consumidoras, no solo de géneros de lujo y comodidad, sino de los que se consideran necesarios para la vida; y prescindiendo de lo que corresponde naturalmente, y no por incidencia, á la contribucion territorial, como es el mayor fomento de la riqueza urbana por los edificios que se construyen, y el mayor número de terrenos, que con motivo de las nuevas roturaciones aumentan el capital imponible.

Á este objeto tenderia la venta de los bienes baldíos pertenecientes al Estado, á los Ayuntamientos y á las parroquias que, además de representar valores casi improductivos, son fuente permanente de desórdenes entre los distintos copropietarios. Su apro-

vechamiento contribuiría á desarrollar el cultivo y la industria agrícola. Y como, para mejorar la situacion económica del Tesoro de un país, no basta aumentar los ingresos y disminuir los gastos, cosas ambas que tienen sus límites naturales, sino cuidar de acrecer las fuerzas productivas, se observará en Portugal un aumento en los rendimientos tan luego como lo tengan las facultades de los contribuyentes y la riqueza nacional prospere; siendo un argumento bien poco favorable al esmero con que tratan de fomentar los elementos de aquella nuestros vecinos, la existencia de dilatadas extensiones de su territorio incultas, que podrian y deberian ser explotados en interés de su agricultura y de su industria.

En la época de la restauracion constitucional, y bajo la ilustrada dictadura del Rey Don Pedro, se abolió en 30 de Julio de 1832 la contribucion del diezmo; quedando como única territorial, y distribuida por repartimiento, el 10 por 100 de toda la propiedad rústica y urbana, que desde 1762 se satisfacía ya en Portugal. No es posible calificar la cuota exigible hoy en virtud de la ley como verdaderamente la décima parte, ni mucho ménos, del valor de la riqueza territorial portuguesa; pues, si fuese así, no excedería dicho valor de 400 millones de reales, y esto no es verdad. Careciendo, como se carece allí, de un catastro, y debiendo invertirse en ello sumas cuantiosas que no es de creer puedan gastarse en mucho tiempo todavía, los Gobiernos procuran ir paulatinamente mejorando el impuesto, y corrigiendo las desigualdades que la experiencia demuestra que existen entre los contribuyentes.

Sin ánimos ni medios de comprobacion legal, para introducir reformas radicales en la Hacienda, el Ministro Sr. Fontes, tan innovador por otra parte, cuanto ilustrado, propuso en el año próximo pasado, entre sus medidas para aumentar los rendimientos, que se elevase á 40 por 100 el impuesto llamado *de viajeros*, que antes era de sólo 20 por 100 sobre los productos de las contribu-

ciones territorial, personal, industrial y de registro. De aquella se tratará en su lugar respectivo; debiendo, por ahora, consignar solamente que esta reforma, como todas las demás referentes al sistema tributario, han quedado derogadas por los sucesos políticos de 1.º de Enero del corriente año.

Sobre el total importe de la contribucion, se exige un 2 por 100 por anulaciones y faltas de pago ó partidas fallidas.

ARTÍCULO 2.º

CONTRIBUCION DE REGISTRO.

Llámase así la imposicion que se halla establecida para la trasmision de toda clase de propiedad, ya sea mueble, ya inmueble, situada ó existente en territorio portugués; bien se verifique entre nacionales ó extranjeros; por venta ó por muerte del causante; y que consiste en el 3 por 100 entre los parientes colaterales de segundo grado; de 6 por 100 entre los colaterales de tercero y de cuarto grado; de 10 por 100 entre cualesquiera otras personas; de 6 por 100 cuando se trata de propiedad inmueble transmitida por título oneroso; y de 3 por 100 en los contratos de permuta: para lo cual se toma en cuenta el valor de los bienes que las partes contratantes declaren ser el verdadero, en los documentos respectivos.

Las cuotas mencionadas son exigidas en todos los actos de trasmision, así perpétua como temporal, de cualquiera clase, á título oneroso; como igualmente sin distincion del nombre ó la forma del acto de la trasmision. En cuanto á los bienes muebles, el impuesto es exigible en todos los actos en que se transmitan estos, incluso los títulos de la Deuda pública, las acciones de los Bancos, Compañías ó Sociedades anónimas, y los Derechos y acciones

que exceden del valor de 100.000,000 reis (2,170 reales) adquiridos por sucesion directa ó testamentaria, por dote, por donacion *inter vivos*, ó *mortis causa*.

En las herencias pagan por completo el impuesto los que reciben los bienes: en las permutas se satisface por ambas partes; y en las adjudicaciones por el adjudicatario, ó por el ejecutado.

En el proyecto de reforma del sistema tributario del señor Ministro Fontes, no se tocaba para nada el impuesto sobre el registro de la propiedad. Su sucesor, el Sr. Dias Ferreira, cree posibles grandes aumentos en la cuota presupuesta, por la masa de bienes de corporaciones que, con motivo de su venta, pasarán á manos de particulares, y la adopcion de varias reglas administrativas para averiguar el valor de los bienes transmitidos, tomando por base la contribucion territorial al tipo de 5 por 100.

ARTÍCULO 3.º

CONTRIBUCION SOBRE VIAJEROS Ó EL TRÁNSITO.

Llámase así (*viação* en portugués) un impuesto establecido con destino á conservar y construir las vias de comunicacion, que en 1850 se fijó en un 15 por 100 adicional sobre varios impuestos; muchos de los cuales fueron suprimidos por el arreglo del sistema tributario aprobado en 1860. Desde entonces quedó establecido en las cuotas siguientes:

Treinta por ciento sobre la décima parte de intereses (*décima de juros*).

Veinte por ciento sobre las contribuciones territorial, personal, industrial y de registro.

Diez por ciento sobre los derechos de gracias, matrículas, etc.

Cinco por ciento sobre el pescado.

En el proyecto de reforma últimamente aprobada, y despues

anulada, las cuotas anteriores se elevaron respectivamente al 50, 40 y 30 por 100 de los tres primeros impuestos; sin tocar al del pescado, gravado ya con el 6 por 100 del valor ó de la especie, y el 5 por 100 sobre aquel. La reforma, ó más bien recargo, estaba calculado que produciria al Erario algo más de 15 millones de reales al año. Esto se justificaba manifestando que no seria pesada la nueva carga repartida entre todos los que habian de satisfacerla; en que, aún agregada á la que ya se satisfacía por el mismo concepto, y que es próximamente otra suma igual, la totalidad está muy lejos de representar todavía la suma correspondiente al interés de los capitales invertidos durante los años últimos en los caminos ordinarios y las vias férreas; y en que lo justo y natural es pedir á la propiedad, á la industria y al capital lo que el Estado necesita para atender á las mejoras materiales, sin las cuales no es posible desarrollar ni aumentar la riqueza nacional.

ARTICULO 4.º

CONTRIBUCION DEL SELLO.

Exigese en Portugal, como en la mayor parte de las naciones, un impuesto llamado *timbre*, á la expedicion de un gran número de documentos, que carecen de fuerza legal sin aquel requisito. Y no es, por cierto, en aquella nacion donde ménos gravoso es este tributo, que se halla establecido para actos que en España son libres, y hasta sobre los anuncios públicos.

Las bases adoptadas son bastante poco equitativas; y por eso se trató de modificarlas, en una gran parte, en la reforma tributaria de 1867. Para dar una breve idea de lo que es este impuesto, diremos que la tarifa por la que se rige, tiene cinco divisiones, en la forma siguiente:

La primera comprende los documentos que deben estar timbrados antes de escribirse en ellos, como los libros de comercio, así de particulares como de compañías ó asociaciones mercantiles; los registros de los escribanos en cualquier concepto, y de los registradores de la propiedad ó hipotecarios; los de contabilidad de los cabildos ó de cualesquiera cofradías religiosas; los testamentos, etc.

La segunda division trata de los documentos que pueden ser escritos antes de aplicarles el sello; que deberá, sin embargo, preceder á la firma del Rey. En este caso se hallan los diplomas de títulos de nobleza, de condecoraciones, de los funcionarios públicos dependientes del Presupuesto general del Estado, ó de la Casa Real, de los oficiales del ejército de tierra y de mar, y de los grados universitarios; las bulas y demás documentos eclesiásticos; las dispensas de anuncios de casamientos; los testamentos ó codicilos antes de ser registrados; los anuncios de diversiones públicas ó cualesquiera otros escritos estampados ó litografiados, que se coloquen en los sitios públicos, por cada uno de los cuales se paga la cuota de 20 reis (43 céntimos de real), que se elevaba á tres tantos más de ella, por la reciente reforma tributaria.

En esta division se cuenta, tambien, el impuesto de 10 por 100, que se queria aumentar hasta el 15 por 100, sobre el importe de todos los premios de las loterías ó rifas, y que se deduce en el acto de la entrega de los mencionados premios. Produce hoy sobre millon y medio de reales, desde que en Abril de 1861 se elevó hasta el 10 por 100 el impuesto, que era entonces de solo 5 por 100; hallándose sostenida la lotería en favor de los establecimientos benéficos, como la Casa de Misericordia y la Casa Pia de Lisboa, que obtienen igual suma que el Tesoro público. Razon es esta que obliga á permitir la continuacion de un juego condenado por los buenos principios de la moral; y que se sostiene por la costumbre inveterada y la aficion de las clases de la sociedad más necesitadas de hacer ahorros, y de mirar por su porvenir.

La tercera clase determina los documentos que pueden ser timbrados por medio de estampilla; como los recibos entre particulares, las facturas de liberacion de cualquiera naturaleza, las letras de cambio, los billetes de obligacion ó de cobro, los mandatos sobre banqueros; cuyos documentos adeudan segun la cuantía: tambien se comprenden las acciones de las compañías ó sociedades.

La cuarta clase se refiere á los pasaportes segun los plazos para que sirvan, los documentos necesarios para el despacho de entrada en las Aduanas marítimas, las guias para la exportacion de las mercancías por la Aduana municipal de Lisboa, las escrituras de fletamento, las licencias para ventas de géneros, casas de huéspedes, empresarios de teatros, etc.; cuyos documentos deben estar sellados antes de ser escritos.

Y, por último, la division quinta determina cuales son los documentos que no necesitan el requisito del timbre: entre ellos los recibos de correos y los libros de depósito; y los recibos de los Bancos aprobados por la ley.

ARTÍCULO 5.º

CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL.

La legislacion por la que en España se regía en 1860 el impuesto industrial y de comercio, y que es la misma que ahora existe con las modificaciones de escasa importancia que ha hecho necesarias la experiencia, es la que el Gobierno portugués tuvo entonces presente para establecer la contribucion de que tratamos; en reemplazo de las que pesaban sobre los diferentes ramos de produccion y profesiones, con el nombre de *décima* de las utilidades; y sobre la fabricacion de toda clase de manufacturas. Es, pues, muy análoga toda la parte reglamentaria en ambos reinos penin-

sulares; y de ella manifestaré, como bases fundamentales, las siguientes:

Están sujetas al pago del impuesto todas las personas que ejerzan alguna profesion, industria, arte ú oficio; é igualmente las sociedades ó compañías industriales: si bien, con el fin de favorecer el desarrollo industrial, sólo se exige á los fabricantes una tercera parte de sus respectivas cuotas, durante los dos primeros años desde que se constituyen los establecimientos, y dos terceras partes durante el tercero y cuarto año.

Las cuotas son de dos clases: una, de las determinadas previamente y no repartibles, teniendo en cuenta los beneficios probables calculados de antemano, como resultado del ejercicio de ciertas industrias; y otra, de las variables y sometidas á reparto entre los miembros que ejerzan las industrias ó profesiones respectivas, segun la importancia de las localidades en que residan los contribuyentes, y las utilidades que se les atribuyan por el desempeño de sus profesiones ú oficios.

La administracion superior tiene facultades bastante amplias en cuanto á comprender, segun las circunstancias de las localidades, en clase superior ó en inferior de las que les correspondan, á las poblaciones que en su concepto resultarian recargadas ó beneficiadas con exceso, de aplicar estrictamente la base de la poblacion, que es la que, por regla general, debe tenerse en cuenta; y para lo cual aquellas se dividen en seis clases, en esta forma: hasta 500 almas; de 500 á 2,000; de 2,000 á 4,000; de 4,000 á 50,000; de 50,000 á 100,000; y de más de 100,000; comprendiéndose en la primera clase todos los pueblos, cualquiera que sea el número de sus habitantes, excepto si tienen la categoría de ciudades ó villas.

El repartimiento de las cuotas, que es igual para todos los individuos que en una localidad dada ejercen la misma profesion, se verifica entre ellos, segun las circunstancias de cada uno; de manera que las sumas parciales mayores y menores formen dentro

de cada grupo industrial una suma igual á la señalada, reuniendo las uniformes de los miembros de cada profesion ó industria.

La imposicion y el reparto de las cuotas variables en cada distrito municipal tienen lugar, á la manera de lo que se halla establecido para la contribucion territorial, por una Junta compuesta del Administrador del distrito como Presidente, del Interventor, del Delegado del Procurador del Rey, y de dos propietarios ó industriales, respectivamente, que el Ayuntamiento nombra cada año; cuya Junta resuelve acerca de las reclamaciones en queja contra la decision del Interventor de la localidad, que es el representante de la administracion fiscal, en todo lo relativo al señalamiento y exaccion de las cuotas del impuesto industrial.

Entre este grupo de contribuciones debo mencionar, porque afecta á la *industria* minera, una que es, por cierto, de bien escasa entidad, en cuanto á los rendimientos para el Tesoro, pues no pasan de 22.000,000 reis, cuando más, al año (ménos de medio millon de reales); y que se exige á los concesionarios de minas. Consiste en una cantidad fija de 80,000 reis por cada 10,000 brazas cuadradas de extension en el terreno explotado; y en el 5 por 100 del producto neto del mineral beneficiado, cuya cuota puede el Gobernador rebajar, y aun convertirla en una cantidad fija, segun las circunstancias de cada caso.

La salida de Portugal de los minerales es libre de todo gravámen, excepto del $\frac{1}{2}$ por 100 que, por regla general, se halla establecido en el Arancel para la salida de las mercancías de produccion indígena, cualesquiera que sean sus circunstancias.

Y, por último, los concesionarios ó empresarios de la explotacion de minerales están libres del pago de los impuestos á que antes he aludido, durante los dos años primeros desde que se les conceda la facultad de explotar las minas respectivas.

La contribucion industrial produce ménos de la mitad que lo que debiera, en opinion del señor Ministro de Hacienda Dias Fer-

reira; y sin perjuicio de proponer ulteriores y graves reformas en su actual sistema, opina porque satisfagan el 10 por 100 todas las compañías, Bancos y sociedades anónimas portuguesas, lo mismo que las extranjeras, cesando en un privilegio injustificable; con sólo la excepcion de los establecimientos fabriles sujetos ahora al 6 por 100, cuyo tipo seguirán pagando. Á igual impuesto de 10 por 100 sujeta á los Administradores, Directores, Tesoreros, mandatarios y representantes de dichas compañías, sociedades ó Bancos, por los sueldos que disfruten.

ARTÍCULO 6.º

CONTRIBUCION PERSONAL.

Consiste este tributo en ciertas cuotas fijas, que se exigen á todos los individuos que tienen criados del sexo masculino, caballos, mulos y carruajes para el transporte de personas; y en un recargo de 2 por 100 para cubrir los *déficits* por partidas fallidas ó anuladas: en el concepto de que están libres del impuesto todos los que ejercen una profesion de reconocida utilidad, en cuanto á los criados, animales y carruajes dedicados al servicio exclusivo de la profesion respectiva.

La suma general por distritos es votada por las Córtes; y en aquellos se reparte por Ayuntamientos. La diferencia que exista entre la cantidad señalada á cada Municipalidad y la que resulte de las cuotas exigibles, segun las personas contribuyentes en la poblacion, se reparte entre ellas, tomando por base el importe de los alquileres de las habitaciones que ocupan. Esto constituye, además de las cuotas fijas personales, una cantidad como recargo proporcional, segun las circunstancias de los contribuyentes por razon

del impuesto personal; y hace formar idea de la gravosa índole del mismo, la sola indicacion de que basta, para estar sujeto á su pago cualquier individuo, que la suma satisfecha por alquileres exceda de 5,000, 10,000, 15,000 y 20,000 reis anuales, segun la clase de importancia de los pueblos en que se exija.

Abraza, por lo tanto, á un gran número de individuos; siendo como son contribuyentes en Lisboa, por este concepto, todos los que pagan por su habitacion al año desde 430 reales en adelante, y en las poblaciones más subalternas desde poco más de 100 reales.

Por último, debe advertirse que no están sujetos al pago de este recargo en el impuesto, los edificios destinados á palacios episcopales, presbiterios, conventos, casas consistoriales, juntas de parroquia, establecimientos de instruccion pública, de piedad y de beneficencia.

El Sr. Fontes no propuso modificacion alguna en cuanto á la contribucion personal; pero sí en la cuota llamada *adición*, y que constituye una parte del impuesto de viajeros, segun dejo anteriormente manifestado.

El Sr. Dias Ferreira, por lo contrario, eleva muchísimo las cuotas; hasta el punto de presuponer un aumento anual de 120.000,000 de reis en una contribucion que produce 196.000,000. Baste, como muestra, decir que por un coche de cuatro ruedas y dos caballos, se satisfarán 4,000 reis ó sea 870 reales en cualquier punto de Portugal; suma enorme comparada con la que se paga en España.

ARTÍCULO 7.º

CONTRIBUCION DE GRACIAS Ó MERCEDES.

La concesion de títulos de nobleza ó de condecoraciones, y el nombramiento para el desempeño de destinos públicos, están su-

jetos en Portugal al pago de ciertos derechos, determinados en tarifas especiales, en cuanto á los dos primeros conceptos; y consistentes en la mitad del sueldo anual de los destinos conferidos.

Los contribuyentes por estos impuestos pueden optar, para satisfacer sus cuotas, hacerlo en efectivo metálico, ó en títulos de la Deuda pública; en cuarenta y ocho mensualidades por el primer medio, y en dos meses si se acepta el de pagar con títulos por todo su valor nominal.

Ha sido y es impugnada esta contribucion por no pocas personas vivamente; más bien por consideraciones teóricas, en nuestro concepto, que con pleno conocimiento de la realidad de las cosas. Muy justo y loable parece que los títulos y condecoraciones se concedan exclusivamente al mérito de los ciudadanos, por los servicios que presten al Estado en las carreras civiles y militares: muy plausible es, también, que los empleos públicos sean desempeñados tan sólo por los funcionarios que hayan dado pruebas notorias de su talento y aptitud especial para el cargo que se les confiera: pero no es ménos equitativo, y nada tiene de censurable, que se haga contribuir para sostenimiento de las cargas públicas, á la vanidad y al deseo de singularizarse ó adquirir una posicion más elevada entre los demás, la mayor parte de las veces concedida á peticion de los interesados; y que una parte alícuota de las mayores comodidades y goces obtenidos por la mejora de los sueldos, redunde en utilidad general, siempre que las circunstancias que se establezcan para el pago no sean demasiado sensibles, y conviertan en verdadera carga lo que debiera ser un alivio y premio á los buenos servidores del Estado. Por fortuna la legislacion en Portugal es, en esta parte, muy liberal y favorable á los que tienen que satisfacer el impuesto; y parece indudable que todos lo pagarán con gusto, por los beneficios ulteriores que se les proporcionan.

El pago en metálico, atendiendo al interés de demora si se rea-

liza en mensualidades, y tomando en cuenta que el precio de los títulos no pasa de 45 por 100, al paso que es un beneficio por de pronto para los que le prefieren, produce, en último resultado, un recargo superior al doble de lo que por iguales gracias pagan las clases más acomodadas, y que pueden disponer desde luego de la cantidad necesaria para satisfacer en papel de la Deuda pública su respectivo contingente. En esta parte pudieran introducirse en la legislación algunas modificaciones que, haciendo la contribucion más favorable para las clases necesitadas, estableciesen una proporcionalidad tan equitativa como justa. Por lo demás, el cobro está regularizado en el día; y los resultados obtenidos por el Tesoro, en estos últimos años, desde el de 1860 en que se adoptaron nuevas reglas para el buen régimen del mismo, han triplicado los rendimientos que, despues de todo, no son de gran importancia, pues no exceden de 2.850,000 reales.

En el caso de haber continuado el Ministerio de los señores Aguiar y Fontes, se hubieran planteado las reformas que en este sentido tenia proyectadas.

ARTÍCULO 8.º

DÉCIMA DE INTERESES.

Sobre 110.000,000 de reis produce este impuesto, que data desde 1654, y es de todos los directos el peor organizado y de cobranza más difícil, por su índole especial, que permite que la mayor parte de los capitales prestados á interés, y que deberían estar sujetos al pago de dicho 10 por 100, se exima de satisfacerle. Si los préstamos se hacen por las cofradías religiosas ó cualquiera otra corporacion de mano muerta, el tipo se eleva al doble ó sea á la quinta parte del importe.

La declaracion ante la oficina fiscal debe hacerla el acreedor, dentro del plazo de treinta dias despues de constituido el documento en que se reconozca la deuda, bien por confesion, juicio de conciliacion, transaccion, ajuste de cuentas, etc.; pero se exigirá la cuota del deudor, quien tendrá derecho para descontarla al acreedor, cuando verifique el pago de los intereses. Ambos son solidariamente responsables á la satisfaccion del impuesto; y la cuantía del débito, invertida en papel del Estado, sirve de garantía al derecho de la Hacienda nacional.

La verdad es que si bien las circunstancias del Tesoro portugués no permiten prescindir de ninguna clase de los tributos establecidos de antiguo, cuando hay un déficit en el presupuesto que excede de la tercera parte de la totalidad de los ingresos, no es muy recomendable la continuacion de uno que se presta á grandes fraudes y ocultaciones por parte de los que debieran ser contribuyentes en este concepto; y que exige, por lo tanto, muchas pesquisas y trabajo para su cobro, empleados por los funcionarios públicos.

CAPÍTULO II.

RENTA DE ADUANAS.

Los impuestos indirectos constituyen en Portugal la parte más importante de su presupuesto de ingresos; tanto que en el que rige para el ejercicio de 1867-68 ascienden á 8,853.505,000 reis, de un total de 15,840.017,699. Entre los impuestos indirectos figura, en primero y muy preferente lugar, la renta de Aduanas, que en los distintos conceptos con que sus varias partidas forman parte de los rendimientos públicos, llega á 5,174.112,000 reis, equivalentes al 33 por 100 del presupuesto general de ingresos del Estado, ó sea el más pingüe de los recursos con que el vecino reino cuenta para atender á las obligaciones públicas, y que puede calcularse en 112.270,000 reales vellon al año.

Su detalle, por conceptos, es el siguiente; prescindiendo de los derechos exigibles sobre los tabacos, los arbitrios especiales para obras de algunos puertos, y otros conceptos eventuales.

	REIS.
1.º Derechos de importacion.	4,834.300,000
2.º Id. de exportacion.	73.700,000
3.º Id. de reexportacion.	35.400,000
4.º Id. de toneladas y de puerto.	77.909,000
5.º Id. de tránsito.	145,000
6.º Id. de navegacion por el Duero.	208,000
7.º Id. de cereales.	83.930,000
8.º Id. de abandonos, etc..	7.580,000
9.º Dos quintas partes de los emolumentos.	55.000,000
10.º Comisos.	5.940,000
TOTAL	5,174.112,000

Las Aduanas marítimas de primera clase, habilitadas para el despacho de toda clase de mercancías, son solo Lisboa y Oporto, en el continente; Funchal en la isla de la Madera; y Ponta delgada, Hangra do Heroismo y Horta en las islas Azores.

La Aduana única terrestre de primera clase es la de Elvas.

Hay, además, Aduanas marítimas y terrestres de segunda clase; y delegaciones de primera y segunda clase, así marítimas como terrestres; con habilitaciones especiales, y gradualmente de menor cuantía, atendiendo á las condiciones especiales de la localidad, y el movimiento mercantil de cada punto.

ARTÍCULO 1.º

DERECHOS ARANCELARIOS.

Suele ser opinion muy generalizada, aún entre las personas que no se toman la molestia de estudiar esta clase de asuntos, y que

pasan por entendidas, que el Arancel de Aduanas portugués está redactado en sentido mucho más liberal que el español; y que en esto, como en algunas otras cosas, debemos adquirir lecciones en el reino vecino. Sin embargo, hay un notabilísimo error en los que tales opiniones abrigan; ya que no pueda decirse que las defienden, pues esto sería imposible, á no cerrar los ojos á la razón.

Prescindamos de hablar de los tejidos, en especial los de lana, cuya fabricacion se quiere fomentar allí por algunos, y que cuenta con elementos de vida que podrian desarrollarse: prescindamos de los objetos de las primeras manipulaciones de la industria ferrera, que al paso que se hallan gravados con enormes derechos, como sucede con la libra de clavos que paga un real, ó sea doble que en España, la maquinaria de algunas clases paga la cincuentésima parte de aquel derecho, que es tambien el del hierro colado en bruto; y sin embargo, se intenta sostener la fabricacion de máquinas en Portugal.

Limitándonos á los objetos que constituyen la produccion agrícola, y que por lo tanto habria interés en que pudiésemos llevar desde España á Portugal, con condiciones arancelarias aceptables, nos encontramos, en primer lugar, con el aceite, que satisface allí 45 reis por kilogramo, derecho que bien puede calcularse de 25 por 100; aun cuando no son los aceites portugueses modelo de buena fabricacion. Vemos, asimismo, que los vinos satisfacen 1,000 reis por decálitro; cuota que con justicia debe calificarse de 50 por 100 sobre su valor. El más recargado de los artículos es, tal vez, el aguardiente; que, adeudando 1,100 reis, ó sea unos 24 rs. por decálitro, cuando no pasa de 33 grados, y 1,500 si excede de aquel tipo, viene á satisfacer un derecho de 80 por 100.

La industria de destilacion de aguardientes es, en algunos distritos de Portugal, especialmente en la parte de Entre Duero y Miño, una de las que pueden llamarse caseras: el *oidium tuckeri*,

que perjudicó en gran manera á la fabricacion de los vinos en los últimos años, si no ha desaparecido por completo, ha permitido al ménos obtener una produccion mayor de aquel caldo, y que una parte no pequeña de las clases inferiores de vinos sea destinada á convertirse en aguardiente. El resultado ha sido que, mientras los ingresos por derechos cobrados por los aguardientes en la Aduana de Oporto, durante el año económico de 1864 á 1865, se elevaron á 508 millones y medio de reis, solo llegaron en el inmediato posterior á 214 millones; produciendo un *déficit* efectivo de 6.250,000 reales para el Tesoro.

Con el fin de regularizar el impuesto, con mejora del servicio ciertamente, se ha proyectado poco tiempo há, fijar la cuota de 1,500 reis por cada decálitro de alcohol puro, cualquiera que sea la clase del aguardiente; lo cual no producirá, en realidad, aumento en la cuota hasta ahora exigible.

El Gobierno portugués no tiene mucho deseo de proteger esta industria, cuyas malas condiciones no ignora; que está ahora sujeta á las eventualidades de la vinícola; y que se sostiene solo por los actuales derechos prohibitivos impuestos á los aguardientes extranjeros. Como observa una disminucion considerable en los ingresos, que no compensa con el aumento que haya podido tener la riqueza nacional, pues las contribuciones directas son de cuota fija, cuenta con este recurso para contrariar el mal efecto que en la opinion pública produciria la destruccion de una industria nacional, pero establecida con muy malas circunstancias. Exige, para otorgar rebajas en los aguardientes de ciertos países determinados, la condicion de que se concedan á Portugal otras libertades y franquicias, tal vez excesivas é improcedentes; pero que siempre tendria para aquel reino la ventaja de legalizar el comercio, pasando por las Aduanas grandes cantidades que ahora se introducen de contrabando; y no disminuyendo, sino por lo contrario aumentando, los rendimientos de las arcas públicas,

Si pasamos á examinar la legislación sobre derechos establecidos para los frutos coloniales, hallamos motivos para fijarnos principalmente en el azúcar y el café. Estos privilegiados productos de la agricultura española ultramarina podrían adquirir un nuevo mercado en Portugal; donde es casi desconocido el consumo del azúcar de la isla de Cuba, y por completo el del café de nuestras Antillas.

El derecho que el dulce mencionado satisface allí ahora, cuando no se halla refinado, cualquiera que sea la materia de donde se haya extraído, ascendente á 75,4 reis el kilogramo, equivale á 164 reales el quintal métrico; al paso que en España se exigen solo 143 reales 15 céntimos por igual peso, cuando el azúcar procede de puntos extranjeros. Y, sin embargo: nosotros tenemos que proteger, por una parte, la producción sacarina en la costa del Mediodía; y asegurar, por otra, el consumo, y por lo tanto la fabricación, de los azúcares de la principal de las islas hispano-americanas.

Los derechos impuestos al azúcar refinado son 125,6 reis el kilogramo, ó sea dos terceras partes más que los señalados al sin rebajar; al paso que en España ascienden á solo 215 reales por quintal métrico, en lugar de los 240 que corresponderían según aquel tipo.

En vez de rebajas, el Ministerio del Conde de Ávila propuso en realidad aumentos, pues señaló en el proyecto de modificación de la tarifa 70 y 90 reis por kilogramo, dividiendo en dos clases el azúcar sin refinar; y 120 reis para el refinado. La melaza, que adeudaba 20 reis por kilogramo, satisfará 30 reis; sistema poco en armonía con el intento de fomentar las fábricas de refino, pues se recarga la entrada de la primera materia, al paso que se bonifica la del artículo manufacturado en su clase más superior, si bien en Portugal no existen grandes establecimientos de refino que proteger.

El kilogramo de café satisface en aquel reino la enorme cuota de 70 reis, lo cual equivale á 152 reales por quintal métrico; al paso que en España solo adeuda 100 reales, cuando procede del extranjero, sin embargo de contarse los cafés de Puerto-Rico entre los más ricos y de más excelentes cualidades entre todos los que existen.

¿Puede racionalmente comprenderse el motivo que haya originado una legislación semejante? En mi sentir, es el siguiente:

El azúcar es en Portugal uno de los artículos que constituyen principalmente los rendimientos de la renta de Aduanas; y el café ha empezado, en union del cacao, á producirse en cantidad de alguna importancia, y de calidades que califican de excelentes, en las islas de Santo Tomás y Príncipe, colonias portuguesas situadas en el golfo de Guinea.

Tengo á la vista los *Mappas geraes do commercio* relativos al año de 1865, último documento oficial de esta clase publicado pocos meses há: y resulta que, de los 7,547.519,915 reis que produjo la renta de Aduanas en aquel año, y por el comercio de importacion, correspondieron al azúcar 1,206.288,885 reis; y de ellos 962.960,545 al procedente del Brasil. Esta nacion no hace mucho tiempo era la principal colonia portuguesa, y continúa ligada todavía á su antigua metrópoli con lazos muy estrechos, así mercantiles como de las demás clases; hasta el punto de que en el Tratado de comercio que Portugal acaba de celebrar con Francia, ratificado en el año 1867, y en el que ambas naciones se garantizan mutuamente el derecho de considerarse como la más favorecida, se reserva Portugal la facultad de conceder al Brasil solamente ventajas particulares, que Francia no podria reclamar.

España, por lo tanto, debe desechar toda esperanza de lograr, para los productos de sus posesiones de Ultramar, franquicias y consideraciones fiscales que, cuando ménos, habrían de otorgarse en Portugal al Brasil; pues lo creible es que fueran de más cuantía

aún las que se concediesen á este último imperio. Y, como ni los lazos comerciales se improvisan, ni las relaciones entre los portugueses y sus semi-hermanos los brasileños, habrían de desaparecer, tengo la íntima convicción de que es forzoso renunciar á que los azúcares y cafés españoles lleguen, por mucho tiempo todavía, á encontrar en Portugal un mercado, ni aun de mediana importancia.

ARTÍCULO 2.º

DERECHOS DE ADUANAS, LLAMADOS EMOLUMENTOS.

Quien lea el Arancel portugués, y crea que los derechos allí establecidos, así á la entrada como á la salida de las mercancías, son los únicos exigibles, adquirirá una idea equivocada sobre este punto; y tanto es esto así, cuanto que hay no poca dificultad en formar un juicio exacto, aun después de no pocas investigaciones, según voy á demostrar.

Además de los derechos de entrada y salida, se cobra en todas las Aduanas del continente é islas adyacentes el 3 por 100 del importe de los mismos, con el título de *emolumentos*. Los jefes de las Aduanas remiten al Gobierno, en fines de cada año, una cuenta demostrativa, por detalles, del ingreso en la caja de emolumentos, y de los gastos realizados; para que, en su vista, el Gobierno pueda disponer las alteraciones ó nuevas aplicaciones que crea convenientes en cuanto á dichos fondos. Cada cual de los empleados de la renta de Aduanas percibe una parte arreglada al sueldo que tiene asignado en el presupuesto general del Estado; y como no suelen ser sus sueldos de los más reducidos, comparados con los de otros funcionarios, y en algunos casos se duplican, por efecto de los emolumentos, resulta que hay empleados de las Aduanas

dotados mucho mejor que no pocos de superior categoría en la localidad en que sirven: por lo cual son mirados con cierta prevención, nacida de celos contra la clase en general.

El Tesoro público percibe dos quintas partes del total ingreso obtenido por los emolumentos; y están calculadas en el presupuesto en 55.000,000 reis.

Dije antes que era muy difícil formarse cabal idea de la suma á que ascendían los gravámenes que los emolumentos originan á los adeudantes; y esto se comprenderá fácilmente con solo decir que en las Aduanas marítimas, además del derecho general como recargo de 3 por 100 en las importaciones y exportaciones, se exigen 600 reis por el expediente relativo al despacho de embarque de cabotaje; desde 250 á 6,000 por el de los buques de alta mar, según la cabida; 500 reis por buscar algun documento de más de un año de antigüedad; 300 por cada certificación hasta dos hojas; 200 por las guías de adeudo; además de 400 reis que se pagan diariamente á cada dependiente que esté de guardia á bordo del buque; otro recargo por llevar las mercancías á los puntos de adeudo, etc., etc. Forman también parte del fondo de emolumentos, los derechos exigibles por los documentos dados como fianzas de ulterior pago; los de licencias de pescar; los de las matrículas de pesca; los de nombramientos de despachantes, auxiliares y mozos de Aduanas; los sobresueldos á todos los empleados cuando asisten á los naufragios; los que se satisfacen por cualquier servicio que se presta fuera de las horas ordinarias, á petición de parte, ó fuera de las Aduanas ó de sus almacenes, etc.

En las Aduanas terrestres se satisfacen, como derechos adicionales, desde 20 á 80 reis por todo expediente relativo al despacho, así de entrada como de salida, y ya satisfagan ó no derechos de Arancel las mercancías, según el valor de ellas; y además diferentes cuotas por los manifiestos de ganados que van á pastar; por los documentos expedidos cuando se hace el adeudo por medio

de pagarés ó de fianzas de pagos ulteriores; por las guías de todas clases; por las certificaciones en general; por buscar documentos, etc.

No hablo, para evitar ser difuso, de los derechos exigibles en los procesos que se forman con motivo de las aprehensiones de mercancías, en los que se cobra alguna cuota por todos los pasos que en ellos se dan, hasta la sentencia.

Pero no es dable omitir el mencionar otro gravámen que pesa sobre el comercio, cuando tiene que despachar mercancías en las Aduanas. Aludo á las diferentes cantidades que se exigen para sostener las compañías de los mozos encargados del manejo de los bultos, desde que entran en aquellos establecimientos. Se componen estas compañías de seis jefes en las seis Aduanas de primera clase, 10 subjefes, 48 fieles de depósito y de peso, 40 operarios artífices y 152 trabajadores. Les están asignadas cuotas segun la clase de las mercancías, y variables con arreglo á su mayor ó menor delicadeza. Cada carruaje, por ejemplo, satisface 2,000 reis ó sea 42 rs.; un piano la mitad; una caja con cristalería 300 reis; y una con tejidos 160. Hasta el ganado adeuda 300 reis por cabeza; y las cuotas aumentan si hay que sacar muestras, pesar, medir ó contar las mercancías, ó si debe hacerse algun trabajo en días festivos. Los ingresos se distribuyen segun el número y la clase de personas que en cada Aduana forman parte de la compañía; figurando por tres el jefe y por dos el subjefe.

Excusado creo pararme mucho, insistiendo en censurar este sistema; que, además de complicado, me parece impropio de los deberes que el Gobierno tiene, de atender á todos los gastos que se originen para el buen servicio público, desde que los particulares se someten á los preceptos establecidos para el pago de los derechos que se cobran en las Aduanas. ¿Qué importa á un particular el que le digan que sólo satisface por un concepto, ó sea para el Tesoro público, tal cantidad, si luego tiene que abonar otras

muchas más? ¿No es, de todos modos, para él un desembolso, cualquiera que sea la aplicación que se dé después á las sumas que se le exigen? Y sobre todo, ¿cuánta sencillez y buen orden administrativo no se observa, de adoptar el sistema contrario al que en Portugal se practica!

El Gobierno de aquel país, sin embargo, insiste á todo trance en sostenerle; tanto, que en el Tratado de comercio, celebrado en Francia recientemente, consigna la facultad de continuar exigiendo los emolumentos; y la razón que tiene para sostener esta práctica se funda en dos consideraciones, que no parecen, en verdad, muy dignas de tomarse en cuenta. Es la primera la de que conviene interesar á los funcionarios en el cobro de los derechos, para asegurar su exacción; y la segunda la de que, si se suprimiesen los emolumentos, habria necesidad de aumentar los gastos del presupuesto, en lo relativo al personal de Aduanas.

No conceptúo atendibles estas razones.

La primera demostraria, si fuese verdad, que el personal de los funcionarios no estaba á la altura de sus deberes; y los que necesitan cierta clase de estímulos, para cumplirlos, no merecen que el Estado utilice sus servicios. Procédase con celo y exquisito tacto en la elección de los empleados: asegúreseles, cómo se ha logrado en España recientemente, con la clase pericial de Aduanas, un porvenir lisonjero si cumplen cual corresponde; y no habrá necesidad de interesarles en las cuotas que deben ser ingreso exclusivo para el Tesoro. Este sistema, radicalmente planteado, traeria de seguro consigo la supresion de la parte que ahora perciben en las multas, recargos, etc.; y á ello debe tender, en mi concepto, una administración bien organizada, para que el comercio solo vea en los empleados unos funcionarios imparciales, sin deseo de buscar delitos para lucrarse con su descubrimiento.

La segunda razón, ó sea la de evitar el aumento de gastos, es ménos admisible aún. Si el personal está mal retribuido, debe au-

mentarse el sueldo de los funcionarios, y decirse franca y lealmente; haciendo que la cuota de los gastos suba á la cifra que sea necesario: tanto más, cuanto que al aumento de gastos debería corresponder aumento en los rendimientos, sin gravámen del comercio, con solo hacer que figuren como ingresos públicos las sumas que ahora satisface el comercio; pero que, contra las buenas reglas de contabilidad, dejan de entrar en las arcas del Tesoro.

Estas reformas son de aquellas que se abren paso á poco que se insista en proclamarlas; y es de creer que la opinion de las personas ilustradas en Portugal, de las que no pocas las creen muy dignas de plantearse, conseguirá que así se verifique, á medida que tengan lugar otras aceptadas por la generalidad de las naciones.

ARTÍCULO 3.º

OTROS DERECHOS QUE FORMAN PARTE DE LA RENTA DE ADUANAS.

Entre los demás derechos que, gravitando sobre el comercio, constituyen los ingresos de la renta de Aduanas en Portugal, solo merecen tomarse en cuenta: 1.º, los que afectan á la introduccion de cereales; y sobre cuyo punto tratamos en particular y por separado: 2.º, los establecidos á la exportacion y reexportacion de las mercancías; y 3.º, los de toneladas y de puerto.

Toda mercancía portuguesa á su exportacion, excepto los cereales que son libres, y las que tienen establecidos derechos especiales pero más elevados, satisfacen el $\frac{1}{2}$ por 100 de su valor; y las extranjeras, aun cuando sean libres á la entrada, el 1 por 100: pero si salen de los depósitos, y los derechos de salida son superiores á los de entrada, solo pagan la décima parte. La consideracion

de extranjeras se conserva aún para cuando la salida de las mercancías sea solo para las islas adyacentes ó para las posesiones portuguesas ultramarinas; y no se eximen de pagar la cuota establecida las mercancías que, desde los depósitos, se destinan al consumo de las tripulaciones de los buques nacionales.

Son escasos en número, y no merecen mencionarse, los artículos tarifados especialmente á la salida: con excepcion del oro que satisface 5,000 reales por kilogramo; la plata 50 reales en igual peso; y el vino. Este debe distinguirse en dos clases: el de Oporto y todos los demás.

El vino de Oporto satisfacía por la legislacion de 1834, á su exportacion, la cuota de 12,000 reis (250 reales) por pipa; derecho que en 11 de Octubre de 1852 quedó reducido á 58 reis por decálitro para el vino de Oporto, y á solo 7 reis para las demás clases. Eran estos derechos de bastante entidad para el Tesoro, pues en los años económicos de 1863-64 y 1864-65 ascendieron á 104.619,995 y 104.193,665 reis respectivamente. Pero, publicada la ley de 7 de Diciembre de 1865, se fijó en 7 reis únicamente el derecho del decálitro del vino, de cualquiera clase, que se exportase. Esta medida hizo disminuir mucho los rendimientos; que no podian de ninguna manera compensarse con la imposicion entonces dispuesta de 1,000 reis por cada pipa de vino y aguardiente que entrase dentro del radio fiscal de Oporto, ó de Villanova de Gaia, poblacion situada enfrente de aquella, y á la orilla izquierda del rio Duero, que es el que las separa, y donde existen todos los grandes depósitos de vinos que se conocen en el comercio con el nombre de dicha ciudad.

Cuando el Ministerio Aguiar-Fontes-Casal quiso regularizar el impuesto de Consumos, propuso la supresion de este derecho de 1,000 reis, y así se consignó en la ley de 10 de Junio de 1867; ley que, como es sabido, fué derogada por el gabinete que produjo la revolucion que derribó á aquel Ministerio, tomando por principal

bandera y como pretexto, la contribucion de Consumos, que ya habia sido objeto de *meetings* y de grande agitacion en los ánimos, por espacio de un año.

El derecho excepcional sobre la exportacion del vino, como todos los demás de su clase, es independiente del 3 por 100 llamado *de emolumentos*, que siempre se exige, segun he dicho antes.

Los derechos de toneladas y de puerto desgraciadamente no tienen la aplicacion que el último nombre indica. Esta parte del servicio público no puede ser atendida en Portugal sino con un millon de reales cada año; lo cual no es de extrañar en un país que cuenta un *déficit* tan considerable en el presupuesto general del Estado.

CAPÍTULO III.

RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LAS ADUANAS.

ARTÍCULO 1.º

COMPARACION ENTRE LA LEGISLACION VIGENTE
EN PORTUGAL Y EN ESPAÑA, ACERCA DE LA MANERA DE REALIZAR
LOS DESPACHOS EN LAS ADUANAS.

LEGISLACION PORTUGUESA.

LEGISLACION ESPAÑOLA.

Documentacion de origen.

Los capitanes de los buques deben presentar dos manifiestos, en iguales términos, que expresen el nombre y la cabida del buque, su nacionalidad, puerto de salida, nombre de los cargadores y consignatarios y el detalle de la cantidad y calidad del contenido de los bultos.

Estos manifiestos estarán firmados por el capitán del buque, y certificados por el Cónsul portugués del punto de salida; y

Los cargadores deben presentar á los Cónsules españoles notas duplicadas de las mercancías que embarcan. Los Cónsules, en vista de estas notas, redactan dos facturas, ó extractos de todas ellas. Un ejemplar de cada una de las notas y otro de la factura del Cónsul, cerrados en un pliego, constituyen el registro consular, que se entrega al capitán; para que lo presente en la Aduana del punto á donde se di-

donde no haya Cónsul por la autoridad local.

Los Cónsules, al legalizar los manifiestos, exigen á los cargadores una declaracion de las mercancías, que acompaña á los conocimientos unidos á los manifiestos. En caso de negarse los cargadores á formular la declaracion, los Cónsules lo hacen constar en el manifiesto; para que se exija la multa correspondiente á los infractores, al presentar los conocimientos en la Aduana portuguesa.

rija el buque. El Cónsul remite, por su parte, á la Direccion general de Aduanas otro ejemplar de la factura; y archiva en el consulado el ejemplar que le queda de cada nota de cargador.

El capitán que, á su llegada á un puerto español, no presenta el registro, incurre en una multa de 8,000 reales; y si el Cónsul del punto de donde procede, expresa que no se ha formado el registro, paga además 2,000 reales por cada tonelada que falte para el completo de la carga.

Formalidades que preceden á la descarga.

El capitán debe entregar al funcionario de más categoría del resguardo, que entre en el buque, uno de los manifiestos, con todos los conocimientos y demás papeles referentes á la carga que traiga; y por separado una relacion jurada de la tripulacion y pasajeros, de los bultos de equipaje y del sobrante de provisiones.

En el acto de la entrega puede el capitán adicionar en el manifiesto cualquier objeto, no

El capitán debe presentar, en el acto de ser admitido á plática, el registro consular, y una nota de los equipajes y mercancías que traigan los pasajeros; estando, además, obligado á presentar, en el término de veinticuatro horas, un manifiesto de toda la carga que conduce el buque, expresivo del número de individuos de la tripulacion y de los sobrantes de provisiones.

Después de ser admitido el

siendo tejidos de seda ó bebidas fermentadas ó destiladas, que traiga á bordo y no se halle comprendido en aquel documento, por haberlo recibido «sobre vela»; y declarar si ha vendido ó alijado cualquiera mercancía de las expresadas en el manifiesto.

Fuera de estos casos no le será admitida observacion alguna.

En el término de veinticuatro horas, despues de haber anclado el buque, presenta el capitán el otro ejemplar del manifiesto en la Aduana; adicionando las observaciones que hubiese hecho al presentar el primero.

Si el capitán no exhibe los manifiestos en tiempo oportuno, ó si estas no confrontan entre sí, satisface dobles derechos de puerto.

Si aparecen mercancías no comprendidas en el manifiesto, ó si resultan diferencias entre las mercancías encontradas y las manifestadas, el capitán satisface una suma igual al valor de las mercancías omitidas, si son prohibidas; y dobles dere-

manifiesto, no puede ser rectificado.

Si en el manifiesto aparecen consignadas mercancías no expresadas en el registro, y están á bordo, se exigen dobles derechos de Arancel: si no están á bordo se impone la multa de 5,000 reales por cada bulto.

Si, por lo contrario, dejan de consignarse en el manifiesto mercancías expresadas en el registro, y que están á bordo, se exigen dobles derechos del Arancel; pero si no lo están, se cobran triples derechos de los correspondientes á los géneros contenidos en la respectiva nota de cargador.

Las mercancías no comprendidas en el registro ni en el manifiesto, y que se hallan á bordo, incurren en comiso y en la multa de 12 $\frac{1}{2}$ por 100, si son lícitas; y de 25 por 100 si son ilícitas.

La no presentacion del manifiesto dentro de las veinticuatro horas primeras, está penada con una multa de 2,000 reales.

chos de Arancel, imposiciones y emolumentos, si son lícitas.

Si el buque llega sin manifiesto, su capitán hace una declaración jurada de lo que conduce, con las demás observaciones como si existiese aquel documento; y las mercancías que trae son admitidas á descarga, satisfaciendo una multa de 2 por 100 sobre su valor.

Fondeos.

Si en las visitas de fondeo se encuentran á bordo del buque mercancías no manifestadas, incurren en comiso; y el capitán en una multa igual al valor de ellas.

Por las mercancías indocumentadas que se encuentran en los buques á la carga, ó las que son aprehendidas desembarcándose clandestinamente, el capitán satisface una suma doble del valor de las mercancías citadas.

Si en las visitas de fondeo se encuentran á bordo mercancías no manifestadas, incurren en comiso; y el capitán en la multa de 25 por 100 del valor de las prohibidas, y de $12\frac{1}{2}$ por 100 de las lícitas.

Si se verifican alijos sin permiso de la Aduana, se exige por las mercancías de lícito comercio el doble derecho del señalado á las de su clase en el Arancel; y el sencillo en el comercio de cabotaje.

Consignatarios y sus declaraciones.

El despacho en las Aduanas marítimas se hace en vista de los conocimientos respectivos, por los cuales se prueba el derecho que tiene á recibir las mercancías el que pretende despacharlas.

El despacho puede hacerse directamente por los que aparecen en los conocimientos como dueños ó consignatarios de las mercancías; ó indirectamente por los despachantes, ó por agentes y sus ayudantes, ó por los cajeros del comercio.

Para ser despachante ó agente es necesario tener diez y ocho años, saber leer, escribir y contar, probar buena conducta moral y civil, no haber sido condenados por contrabando, defraudacion, robo, hurto, estiliónato ó fabricacion de moneda falsa, prestar fianza idónea y no haber hecho quiebra sin ser rehabilitado despues.

Los despachantes y sus auxiliares son nombrados por los Je-

Las mercancías que, á juicio de la Administracion, sean destinadas á comerciar, deben venir consignadas, en los conocimientos y notas de cargadores, á alguna persona que pague la contribucion del subsidio industrial; á la cual se exige la justificacion de su personalidad.

Si las mercancías no son de las destinadas á comerciar, basta que vengan consignadas á una persona conocida de la poblacion.

Hay agentes de Aduanas que se dedican á verificar los despachos de mercancías, provistos de los poderes necesarios de los consignatarios de aquellas.

Para ser agente no se exige requisito especial de ninguna clase.

Su número es ilimitado; y sus operaciones no se hallan intervenidas por la administracion. Esto origina graves daños, en no pocos casos, para la buena

fes de las Aduanas, que fijan su número segun el movimiento comercial de cada una.

Los despachantes, sus auxiliares y los cajeros de comercio están obligados á llevar libros, donde anotan abreviadamente los despachos que hacen. Dichos libros tienen época señalada para su apertura y cierre; están rubricadas sus hojas por los empleados; y deben presentarse en las Aduanas, cuando lo soliciten ó exijan sus empleados.

Las declaraciones para el despacho deben presentarse en el término de doce dias, despues de admitido el manifiesto.

Dentro de las veinticuatro horas siguientes á la presentacion de las declaraciones, pueden rectificarse estas con motivo fundado.

Las mercancías respecto de las cuales no se presente declaracion, quedan depositadas du-

gestion administrativa, y hasta para el comercio de buena fé.

Las declaraciones para el despacho deben presentarse en el término de cuarenta y ocho horas, despues de admitido el manifiesto, bajo la multa de 500 reales al que no lo verifique.

Una vez admitidas las declaraciones, no se permite que se enmiende nada en ellas; pero si al redactarlas hubiesen padecido alguna equivocacion los interesados, pueden expresarlo por nota al final de las mismas, antes de solicitar el despacho de las mercancías.

Se venden como abandonadas las mercancías cuyo despacho no se ha solicitado en el término de

rante un año; y despues son vendidas como abandonadas. seis meses; ó de cien dias si hay depósito en el puerto donde se encuentran.

Reconocimientos.

Los adeudos se verifican por el resultado del reconocimiento: sin tener en cuenta, ni imponerse pena, por las diferencias que aparezcan entre las mercancías declaradas y las resultantes; excepto en el caso de encontrarse escondidas, con evidente indicio de fraude, y entre las declaradas, otras cuyos derechos sean mayores que los de aquellas: en este caso incurrer en comiso y en las demás penas señaladas á la defraudacion.

Si del reconocimiento aparecen diferencias de más de lo declarado, que pasen del 4, 5, 8, ó 10 por 100 segun los casos, se exigen los derechos por el resultado del despacho, y un recargo igual á la diferencia de los derechos entre lo declarado y lo que resulte. Si las diferencias son de ménos, y exceden de dichos tipos, se exigen los derechos de lo declarado, como si todo se hallase presente. Iguales penalidades se imponen por las diferencias que resultan entre la nota del cargador y la declaracion.

Si resultan mercancías prohibidas, declaradas en concepto de lícitas, se exigen derechos dobles de los señalados á sus similares de permitido comercio. Si no están declaradas, se comisan; exigiéndose, además, á los dueños una multa igual al va-

lor de las mercancías, cuando se encuentran ocultas maliciosamente. Si las mercancías ocultas en esta última forma son de permitida entrada, incurren solo en comiso.

Averías.

Cuando se presentan géneros cuya avería excede del 3 por 100, se concede una rebaja proporcional de derechos.

Los dueños de los géneros averiados pueden optar entre inutilizarlos, reexportarlos ó venderlos en pública subasta: en este último caso se adjudican al licitador que los toma con menor tanto por ciento de demérito; y los derechos se exigen con una rebaja proporcional al mismo tanto de la subasta.

Equipajes.

Los bultos de equipaje deben ser remitidos á la Aduana, antes de que empiece la descarga del buque. Cada bulto debe llevar un letrero que designe su dueño, bajo la pena de comiso y las demás correspondientes á la defraudación; á ménos que se

El capitán de un buque, al ser admitido á plática, presenta una nota de los viajeros que conduce y de los bultos de su equipaje; expresando si contienen mercancías.

Los viajeros pueden traer cualquier cantidad de mercan-

pruebe no haber existido dolo en tal falta.

cías dentro de su equipaje, sin necesidad de que vengan comprendidas en el registro. También pueden traer, fuera del registro y de sus equipajes, mercancías cuyo valor no exceda de 6,000 reales. Las que excedan de este valor satisfacen dobles derechos, si son lícitas; y triples, si son prohibidas.

El despacho de estos géneros se hace por medio de un talon-guía, sin más formalidad que una declaración verbal de los interesados; cuya falta no origina responsabilidad.

Cuando se encuentren en los bultos de equipaje mercancías ocultas en secretos, no declaradas, se exigen dobles derechos, si son lícitas; é incurrén en comiso, si son ilícitas.

Franquicia de derecho.

Están exentos de derechos de importación, además de las mercancías especificadas en el Arancel como tales, los objetos para los agentes diplomáticos extranjeros, mediante permisos espe-

Se permite la introducción, sin pago de derechos, de los objetos destinados á los agentes diplomáticos extranjeros, mediante concesión; los productos de comisos con reos; y los equi-

ciales; las salvadas de naufragios; los objetos procedentes de comisos; los fragmentos de embarcaciones naufragas; los equipajes; y los demás objetos de uso personal de los viajeros y de las tripulaciones de los buques.

pajes de los viajeros é individuos de la tripulacion de los buques.

En ciertos casos se permite la libre entrada del mobiliario y plata labrada de los individuos residentes en el extranjero, que deseen trasladar su domicilio á España, bien españoles ó extranjeros; pero con limitaciones en este último caso.

Pérdida de nacionalidad.

Las mercancías de la industria ó producción portuguesa, y las nacionalizadas, pierden su nacionalidad cuando se exportan; excepto las portuguesas siguientes: manufacturas de seda; tabacos; obras literarias; envases; mercancías exportadas para recibir algun perfeccionamiento, imposible de practicar en el reino; vino exportado para mejorar de calidad; mercancías que vayan á ser beneficiadas; ó de retorno por causas justificadas.

Pierden su nacionalidad los géneros nacionales y los nacionalizados que se exporten con destino al extranjero; excepto los españoles siguientes: los vinos que se devuelven por invendibles; la pipería vacía que se devuelve en bandera nacional; y además los envases que sirven para exportar azogues, vinos, minerales, lana y demás productos del país.

Restitucion de derechos.

En cuanto á los tabacos elaborados en el reino, y que se depositan en las Aduanas de Lisboa y Oporto, para ser reexportados al extranjero, se restituyen los derechos de importacion al respecto de 1,500 reis por cada 10 kilógramos.

Cuando el azúcar refinado en el reino es depositado en las mismas Aduanas, para ser reexportado, se abonan los derechos del azúcar sin refinar. Esta concesion, cesa pasados tres años, despues de hecho el despacho del azúcar en bruto; considerándose el refinado como extranjero, desde el momento en que se deposita en la Aduana para la exportacion.

Los dueños del arroz de produccion extranjera ó de las posesiones portuguesas, descascarado en el reino, y depositado en las mismas Aduanas para la reexportacion al extranjero, tienen tambien derecho á la restitucion; siempre que la limpia

En España no se hacen restituciones de derechos.

Se conceden, sin embargo, primas á los exportadores de azúcar de refino y medio refino elaborado en el reino; y á los propietarios de buques construidos, armados y equipados en los astilleros de la península é islas adyacentes, que midan más de 40 toneladas de á 20 quintales.

La prima concedida á los primeros es de 6 escudos 955 milésimas, por cada 100 kilógramos de azúcar refinado. La concedida á los segundos es de 13 escudos y 40 milésimas, por cada tonelada de las que mida el buque.

se verifique en el término de cuatro meses.

Depósitos y fianzas de derechos.

Es permitido el despacho, mediante depósito de derechos, de los carruajes de viajeros; de las joyas ó aderezos de algun valor pertenecientes á los mismos; y de las botellas que deban reexportarse con vinos nacionales. El plazo del depósito es de un año, prorogable á juicio del Gobierno.

Puede verificarse el despacho de importacion, con fianza idónea, de las pipas desarmadas que se introducen para ser reexportadas, llenas de harina nacional. El plazo de estas fianzas es tambien de un año.

En las Aduanas de la frontera es igualmente admitida á despacho, bajo fianza ó depósito, toda clase de ganado vacuno, caballar, mular y asnal. El regreso del ganado afianzado puede verificarse por distinta Aduana de la de entrada; cancelándose en esta la fianza ó depósito, mediante oficio del jefe de la de salida.

Se permite el despacho en las Aduanas terrestres y marítimas, mediante fianza, de los carruajes de los viajeros, que deben reexportarlos en el término de seis meses; y el de las caballerías de alquiler ó diligencias, con obligacion de reexportarlas en el término de cuarenta dias.

El regreso debe verificarse por la misma Aduana por donde hubiere tenido lugar la entrada.

Reexportacion.

Está prohibida la reexportacion de las mercancías presentadas para despacho de entrada, salvo cuando circunstancias imprevistas justifiquen la mudanza de destino; y la de las mercancías importadas *á la órden*, á ménos que se presente la declaracion en el término de doce dias, ó que con los conocimientos respectivos venga la declaracion, que los cargadores deben presentar al Cónsul.

Es completamente libre la reexportacion de las mercancías extranjeras que hayan adeudado los derechos de Arancel de importacion; y la de las que, sin haberlos adeudado, se encuentran en depósito, bien de los especiales de puerto, ó bien de la clase de generales, para géneros de lícito é ilícito comercio.

Exportacion.

Están exentas de los derechos de exportacion las mercancías nacionalizadas y las nacionales, que se destinen al consumo de los buques nacionales ó extranjeros anclados en los puertos ó al que se haga durante el viaje.

Por regla general, el derecho de exportacion es de $\frac{1}{2}$ por 100, en las mercancías nacionales; y de 1 por 100 en las extranjeras.

Por regla general, la exportacion de toda clase de mercancías es completamente libre.

Hay poquísimas que tienen señaladas cuotas reducidas, bien cuando son nacionales, ó bien nacionalizadas con el pago de derechos; pero solo á la exportacion para el extranjero, y no para las posesiones españolas ultramarinas.

Bonificaciones por razon de procedencias.

Las mercancías producto de las posesiones portuguesas, que no tengan, por este concepto, señalados derechos especiales en el Arancel, en cuyo último caso se hallan el azúcar, el cacao y el café, adeudan la quinta parte de los derechos de importacion señalados á sus similares, de produccion extranjera, en el Arancel general.

Si se adoptase el plan del Ministro de Hacienda, Sr. Dias Ferreira, la bonificacion mencionada quedaria reducida á la mitad de los derechos, en vez de solo la quinta parte, para las mercancías producidas en las posesiones portuguesas ultramarinas, trasportadas directamente en buques nacionales.

Las mercancías extranjeras, importadas en comercio indirecto, pagan un quinto más de los derechos de entrada; excepto los géneros de produccion ó de la industria de las colonias extranjeras, procedentes en buques de

Las mercancías producto de las posesiones españolas de América, que no tengan señalados, por este concepto, derechos especiales en el Arancel, pagan el 10 por 100 de su valor, viniendo en bandera nacional; siempre que, de este modo, no salgan perjudicadas con respecto á las que sean de origen extranjero.

Las que son producto de las posesiones españolas de Occidentalia solo pagan la quinta parte de los derechos de la bandera extranjera, viniendo directamente en pabellon nacional.

Las mercancías extranjeras llevadas á los depósitos de Cuba y Puerto Rico, en buques nacionales, y que luego se conducen, tambien en buques nacionales, á la Península, pagan el derecho señalado á la bandera es-

las respectivas naciones, y directamente de los puertos de las mismas.

pañola, en procedencia directa. Si han sido llevadas á los depósitos en bandera extranjera, pagan, además de los derechos indicados, la mitad del recargo de la bandera extranjera. Si las dos partes de la navegacion se hacen en bandera extranjera, pagan el derecho diferencial; y además una mitad de este.

Las mercancías de países extranjeros de Asia y Occiania, conducidas directamente en bandera nacional, pagan tres quintas partes de los derechos de Arancel. Las mismas llevadas á las islas Filipinas, y traídas á España en buques españoles, pagan la mitad de los derechos.

Las mercancías extranjeras conducidas directamente á España, en buques nacionales, desde los puertos situados al O. del Cabo de Hornos, y al E. del Cabo de Buena Esperanza, pagan también tres quintas partes solamente del derecho; siempre que no tengan señalado uno especial, en concepto de tales procedencias.

Cabotaje.

Para conducir por cabotaje mercancías nacionales, se debe presentar una declaracion, expresiva de las que sean aquellas; en vista de la cual expide la Administracion una guia para el embarque. Las guias con el *cumplido* se presentan en la Aduana, una vez completada la carga; para ser remitidas, por medio del patron del buque, al jefe de la del punto del destino. Este jefe, en caso de hallarlas conformes con los géneros, las devuelve á la Administracion que las expidió, para su cancelacion.

Iguales formalidades se observan para conducir, por cabotaje, las mercancías extranjeras que hubieren adeudado los derechos de Arancel; debiendo, en este caso, ir acompañadas de una certificacion, que acredite haber sido despachadas para el consumo; y exigiéndose fianza ú obligacion de justificar, con certificado de la Aduana del punto de destino, que no han

El comercio de cabotaje se efectúa con registros; excepto en determinados casos, en que las Aduanas expiden guias para la conduccion de las mercancías. El registro se forma con una de las facturas duplicadas que los cargadores presentan en la Aduana del punto de embarque, en las cuales expresan las mercancías que tratan de dirigir á otro punto: no debiendo mezclar en una misma factura las nacionales y extranjeras; y expresando, en las relativas á este último caso, los documentos de referencia con que se acredite haberse verificado el pago de los derechos de Arancel.

Además del registro que se entrega al capitán, cerrado, para que lo presente en la Aduana del punto de su destino, lleva aquel una nota abierta, que contiene un extracto del registro, autorizado por el Administrador de la Aduana de salida; quien da inmediatamente aviso

resultado diferencias: para, en caso contrario, exigir los derechos de exportacion correspondientes á las mismas.

En los cereales conducidos por cabotaje se abona un 3 por 100; y es decomisada la cantidad que exceda de este tipo, al ser reconocido el cargamento respectivo en el punto de destino.

En los despachos del aguariente nacional ó extranjero se saca en la Aduana de salida una muestra que, despues de graduada, se remite á la del puerto del destino del buque, para su confrontacion. Los excesos incurreren en comiso.

al de la del punto adonde se dirija el buque, expresando el número de facturas de que consta el registro, su contenido, y la fecha de la entrega.

Los capitanes pueden descargar en cualquier punto, anterior ó posterior al de su destino, con ciertas formalidades. El alijo se hace en virtud de licencias, que expide la Administracion, con presencia de las facturas contenidas en el registro.

Para conducir cereales y legumbres, los capitanes deben llevar, además del registro, muestras ó escandallos sacados por los vistas, y cerrados en pliego que debe lacrar el Administrador.

Naufragios.

Los casos de naufragio y sus incidentes son de la competencia privativa de las Aduanas.

La primera persona que participa á un puesto fiscal la existencia de un buque varado sobre la costa, tiene derecho á una gratificacion de 4,800 reis (104 reales.)

En los casos de naufragio las Aduanas intervienen solo en lo relativo al cargamento del buque náufrago ó de sus despojos.

Cuando naufraga un buque, los administradores deben contribuir con sus auxilios á salvar el cargamento.

Las mercancías salvadas de un naufragio pueden exportarse con libertad de derechos, ó destinarse al consumo, mediante el pago de los correspondientes, con arreglo á la avería; excepto si son de prohibido comercio, en cuyo caso se reexportan libremente.

Los fragmentos de embarcaciones náufragas, como velas, maderas, cables y anclas, son admitidas á consumo con libertad de derechos.

Las mercancías que el mar arroja á las playas, ignorándose el buque á que pertenecen, se venden. Una tercera parte del producto se entrega á las personas que han encontrado las mercancías: las otras dos terceras partes quedan en depósito, por espacio de un año; pasado el cual, si no se hubiese presentado reclamacion alguna, ingresan en el Tesoro, para formar definitivamente parte de los ingresos públicos.

Si los buques náufragos se habilitan, pueden los dueños recoger el cargamento sin gravámen alguno: y, en caso contrario, reembarcarlo libremente, en cualquier otro buque.

Tambien pueden despacharse para el consumo las mercancías lícitas salvadas, con arreglo á lo dispuesto sobre averías.

Las ilícitas deben reembarcarse inmediatamente; á ménos que, para atender á los gastos del naufragio, fuese preciso vender una parte de ellas: en este caso se exige el 30 por 100 del valor en plaza de las mercancías, ó del resultante de la subasta si están averiadas.

Las mercancías arrojadas al mar, para salvar los buques, son libres de toda imposicion de derechos.

De las que el mar arroja á las playas se dispone con arreglo á las Ordenanzas de marina.

Los despojos de buques náufragos se admiten á consumo, mediante el pago de 8 por 100 de su valor.

Depósitos.

Están autorizados en Lisboa, Oporto y Funchal.

Las mercancías sujetas al pago de derechos tienen opción á almacenaje gratuito por un año; excepto el algodón, cacao, café, azúcar y tabaco, que lo tienen por dos: como asimismo las mercancías que, despues de presentadas á despacho para el consumo, vuelven al depósito, pero por cuenta de sus dueños ó consignatarios y no gratuitamente.

Las mercancías inflamables deben depositarse en almacenes especiales, á costa de sus dueños.

Los géneros pueden permanecer en depósito como término máximo, hasta cinco años; pagando, al final de este tiempo, el derecho de almacenaje de los cuatro últimos á razon de 35 reis por 100 kilogramos de peso en los secos, y de 20 reis por litro en los líquidos, cada mes.

Esta disposicion se entiende con las mercancías que tengan derecho á almacenaje gratuito

Todas las mercancías procedentes del extranjero, con la necesaria documentacion, tienen derecho á almacenaje gratuito en las Aduanas, por espacio de seis meses, en los puntos donde no exista depósito; y de cien dias en aquellos en que lo haya debidamente establecido.

Los depósitos son de dos clases: especiales y generales.

Se distinguen aquellos de estos:

1.º En que en los especiales sólo se admiten géneros de lícito comercio; mientras que en los generales pueden entrar tambien mercancías prohibidas.

2.º En los especiales se paga, por derecho de depósito, 2 por 100 anualmente sobre el valor de las mercancías: y en los generales se satisface una suma módica por cada bulto; ó un tanto que no pase de 1 por 100 al año sobre el valor.

3.º En los depósitos especiales se requiere documenta-

por dos años. Las que sólo lo tengan por uno pueden permanecer tres en depósito como término máximo.

Las mercancías depositadas, que se destinen al consumo, pagan los derechos vigentes, cuando se verifica el despacho de salida; y no los que regian á su entrada en el depósito.

cion de origen; y en los generales no.

4.º Para que entren los géneros en depósito especial es necesario que el buque conductor mida 60 toneladas; y 80 para la entrada en los generales.

5.º Para la salida de las mercancías del depósito especial, con destino al extranjero, han de medir los buques conductores 40 ó 60 toneladas, según sean nacionales ó extranjeros; y para salir de los generales 60 ú 80, según sean las mercancías lícitas ó prohibidas.

6.º La direccion de los depósitos especiales es privativa de las Administraciones de Aduanas; mientras que los generales están, en cada punto, á cargo de una Comision de la Junta de Agricultura, Industria y comercio.

7.º En los depósitos especiales no se permite cambiar los envases de las mercancías; y en los generales sí.

Y 8.º En los depósitos especiales solo pueden permanecer las mercancías dos años y dos meses; y en los generales cua-

tro años y dos meses, siendo géneros lícitos; ó cinco años, si son ilícitos.

Dentro de estos plazos pueden salir las mercancías de los depósitos, para adeudar los derechos de Arancel en el mismo puerto; para satisfacerlos en otros del reino; para trasladarse á distinto depósito; ó para ser reexportadas al extranjero.

Si á la entrada en el depósito resultan diferencias, que pasan del 4 por 100, se les impone un recargo de 6 á 15 por 100, sobre el valor de las diferencias, según los casos.

Las mercancías depositadas, que se destinen al consumo, satisfacen el derecho de Arancel vigente en la época de su salida, si dicho derecho ha sufrido modificación en sentido ventajoso para el comercio: en el caso opuesto, se cobra el derecho correspondiente, con arreglo á la legislación de plazos, según las procedencias de los buques.

Contrabando y defraudacion.

El contrabando se castiga con la pérdida de las mercancías en que tiene lugar; y con una multa no superior al valor de las mismas, pero tampoco menor del 25 por 100. El defraudador queda sujeto á una multa igual al doble de los derechos establecidos para las mercancías, cuando ménos; y al quintuplo lo más, siempre que no exceda del doble valor de aquella.

Cuando se encuentran las mercancías dolosamente ocultas, ó se han conducido á tierra despues de despachadas para la re-exportacion, incurren en una multa igual á su valor; y en el quintuplo de los derechos, siempre que no excedan del valor de las mercancías, como máximo; ó del doble de los derechos, como mínimo.

Las trasgresiones de los reglamentos fiscales, que no arguyen defraudacion, se castigan con multas desde 2,000 á 200,000 reis, segun las circunstancias, y por regla general; ex-

Cuando los delitos de contrabando y defraudacion se cometen dentro de las Aduanas, ó de los puntos de reconocimiento, se castigan gubernativamente con penas, que varían desde una multa igual á la cantidad que se intenta defraudar, hasta el comiso de la mercancía y una multa igual á su valor. Las penas gubernativas son impuestas por los Administradores de las Aduanas; y contra ellas pueden apelar los interesados ante la Direccion general, en primer término; y, en segundo y último, ante el Ministerio de Hacienda.

Cuando dichos delitos se cometen fuera de los puntos de reconocimiento, el de defraudacion se castiga con el comiso, y una multa no inferior al duplo, ni mayor del cuádruplo del valor del género; y el de contrabando con el comiso, y una multa no inferior al triplo, ni superior al séxtuplo, del valor del género. Además, los defraudadores y contrabandistas son castigados,

cepto en casos excepcionales, y determinados expresamente.

Los expedientes de comiso, cuando no hay reo, se resuelven por el Jefe de la Aduana respectiva, sea cual fuere el valor de la aprehension. En el caso de declararse procedente el comiso, tienen lugar desde luego la venta de la mercancía y la distribución de su importe; pero, si se declara improcedente, los aprehensores pueden interponer recurso en contra, ante el Ministerio de Hacienda.

Si hay reo conocido, debe declarar, en el término de veinticuatro horas, si se opone ó no á la aprehension. En caso afirmativo, y si el valor excede de 60,000 reis, la autoridad fiscal, cuando crea justo el comiso, remite el expediente á la autoridad judicial; pero si el valor no excede de la cantidad indicada, la autoridad fiscal resuelve definitivamente: pudiendo las partes apelar en contra de su decision ante el Gobierno supremo.

Las multas, por infracciones de los reglamentos fiscales, son impuestas por el director de la

en no pocos casos, con penas que varían siete meses á tres años de presidio.

La resolucíon de si procede ó no el comiso corresponde á una Junta administrativa, compuesta del Administrador, Contador, un Vista, el Fiscal de Hacienda, y un comerciante en representacion del interesado.

Si la Junta absuelve, cesa el procedimiento, cuando no hay reclamacion del Fiscal; si condena, pasan inmediatamente los antecedentes, haya ó no reo, al Juzgado de Hacienda, que continúa el procedimiento, aplicando las demás penas, y fallando en definitiva.

En contra de los fallos de las Juntas pueden apelar sólo los interesados ó el Fiscal, y en el término de cinco dias, ante el Ministerio de Hacienda; y únicamente para los efectos de la declaracion del comiso.

La exaccion de los impuestos indirectos, y la imposicion de recargos ó multas en el concepto de medios coercitivos de accion, corresponden á la administracion activa; sin que las recla-

respectiva Aduana; pudiendo apelar en contra de ellas los interesados, en el plazo de diez días, ante el Ministerio de Hacienda, y depositar antes el importe de la multa sobre que se cuestione.

maciones de los particulares puedan llegar á tomar nunca el carácter de contenciosas.

Si mediaran delitos ó faltas previstos por el Código penal, el asunto corresponde á los tribunales civiles, prévia la autorización necesaria para encausar á los funcionarios públicos.

Expedientes.

Cuando se suscitan diferencias entre los interesados en los despachos y los funcionarios, respecto á la calificación y reconocimiento de mercancías, ó al señalamiento de derechos, se resuelven en Junta de Vistas, presidida por el Administrador; el cual da cuenta, con remisión de muestras, al Consejo general de Aduanas residente en Lisboa, y aunque el interesado no apele en contra del fallo.

Cuando tiene lugar la apelación mencionada, el jefe de la Aduana remite al Consejo general el expediente, con su informe; pudiendo el interesado retirar las mercancías, mediante el depósito de los derechos mayores que se ventilan.

Cuando se suscitan diferencias entre los despachantes y los empleados, sobre cualquier acto administrativo, las resuelve, en primer término, el Administrador, oyendo á los vistas que han verificado el despacho, al interesado y al Contador. Si el interesado no se conforma con la resolución del Administrador, éste remite el expediente informado á la Dirección general, que resuelve en vista de él; pudiendo el interesado apelar, en contra lo resuelto por la Dirección, al Ministerio de Hacienda. El interesado puede retirar las mercancías, mediante depósito de los derechos sobre que se cuestione.

Mercancías no tarifadas.

Cuando se presenta una mercancía no comprendida en el Arancel, se reúne la Junta de vistas; y de su acuerdo se da cuenta al Consejo general, informando extensamente sobre las circunstancias del caso.

El interesado tiene derecho para retirar el género, mediante fianza de estar á lo que la superioridad determine.

Cuando se presentan mercancías en cortas cantidades, y de pequeño valor, no comprendidas en el Arancel, se exige por ellas la primera vez el 15 ó el 18 por 100 sobre su valor, según bandera; dando cuenta la Aduana á la Dirección general, acompañando muestras.

Cuando se presentan grandes cantidades, se consulta desde luego; pudiendo, en este caso, retirar el interesado sus mercancías, mediante fianza de estar á lo que la superioridad resuelva.

ARTÍCULO 2.º

DISTRIBUCION INTERIOR DE LOS TRABAJOS EN LAS ADUANAS DE LISBOA Y DE OPORTO.

El régimen interior en las Aduanas de Lisboa y de Oporto está distribuido en cinco secciones.

Al frente de cada una de ellas hay un Jefe de servicio, que elije el Director de la Aduana, cuyas órdenes reciben los demás empleados por conducto de dicho Jefe.

Á la primera seccion, dedicada al servicio exterior de la Aduana, corresponde la inspeccion de los buques que practican carga ó descarga; el recibo de los manifiestos; la intervencion en los desembarques; la inspeccion de la salida de los viajantes y sus equipajes de los buques; la expedicion de las guias de tránsito y de reexportacion; y la fiscalizacion de las embarcaciones, desde que entran en el puerto hasta que salen.

Esta seccion da una guardia, compuesta de tres empleados, que interviene las descargas, confronta los manifiestos, y reconoce los equipajes de sol á sol.

La segunda seccion tiene á su cargo el recibo, confrontacion, distribucion y colocacion de las mercancías.

La tercera seccion se ocupa en todo lo relativo al despacho de las mercancías. En tal concepto nombra los Vistas y auxiliares; dispone el reconocimiento y aforo de las mercancías; la autorizacion para salir estas, una vez concluido el despacho; y las comprobaciones diarias de ellos.

Las delegaciones del camino de hierro, el despacho de equipajes, y todas las secciones de la Aduana que verifican reconocimientos, dependen de esta seccion.

Cada mesa de despacho se compone de dos Vistas, con un Presidente que dirige el servicio, y fiscaliza el reconocimiento.

Cada turno de Vistas tiene un solo libro, para sentar los aforos: estos y el asiento son firmados por ambos Vistas.

Á medida que se presentan las declaraciones al despacho, los Vistas les ponen la numeracion de órden con su rúbrica; empezando una nueva el primer dia de cada semana.

La mesa de las comprobaciones es presidida por el Jefe de la seccion: los Vistas son designados por el Director. En esta mesa, que es una innovacion de lo que sucede en España, hay una seccion volante, cuyos Vistas son nombrados tambien por el Director, y que recorre los puntos exteriores de reconocimiento. La sec-

cion volante y la fija dan cuenta diariamente al Jefe de servicio de las comprobaciones (reverificações) hechas y de su resultado.

Los funcionarios superiores de Aduanas portuguesas celebran mucho la creacion de este sistema de comprobaciones, que data de época reciente, y que es solo una fiscalizacion hecha sobre los actos de otros empleados. Creo que es digno de ser ensayado en España.

La cuarta seccion lleva la contabilidad en general, y de la estadística: le corresponden tambien el exámen y la fiscalizacion de todos los libros de la Aduana, y de cuantos documentos tengan relacion con los registros de depósitos, y de entrada y salida de las mercancías destinadas á adeudar los derechos.

La quinta seccion es propiamente la secretaría: instruye toda clase de expedientes generales; tiene á su cargo toda la correspondencia oficial de la Aduana; cuida de las tomas de posesion y ceses de los empleados, de los expedientes de multas y comisos, del archivo, del inventario de la Administracion, de los asuntos relativos á fianzas, y de cuanto es perteneciente al personal.

Como la distribucion de los empleados, en las distintas secciones, corresponde al Director, puede este alterarla cuando lo juzga conveniente al buen servicio.

ARTÍCULO 3.º

ORGANIZACION DEL RESGUARDO.

El cuerpo de guardas de la Renta de Aduanas se compone de Jefes-Fiscales, Sub-Jefes-Fiscales, Fiscales, guardas á caballo y guardas á pié, de primera y segunda clase.

Para el servicio de fiscalizacion la costa y frontera se divide en distritos; los cuales se componen de divisiones, y estas de seccio-

nes. Los primeros se hallan á cargo de los Jefes: las segundas de los Sub-Jefes; y las terceras de los Fiscales.

Los Jefes-Fiscales distribuyen el servicio de su distrito; proponen al Director de la respectiva Aduana la traslacion ó cesantía de sus subordinados; autorizan las listas de revista; practican los reconocimientos, en virtud de denuncias; reciben estas y expiden documentos talonarios á los denunciadores, para asegurarles la remuneracion que les está asignada; instruyen informaciones, cuando en su distrito tienen lugar introducciones de contrabando; se comunican directamente con todas las autoridades civiles, judiciales y militares de la localidad, en lo relativo al servicio; proponen, respecto al mismo, la adopcion de las medidas que no son de sus atribuciones; hacen conducir á la Aduana, para ser reconocidas nuevamente en su presencia, las mercancías que, despues de despachadas en aquella, les inspiran sospechas; recorren frecuentemente su distrito; y dan cuenta mensual al Director, por quien son intervenidos, y con quien sostienen correspondencia oficial.

Los Sub-Jefes sustituyen al Jefe en casos de ausencia y por indicacion del Director; son responsables, para con los Jefes, del servicio de su division; y ejercen en ella las mismas funciones que los Jefes en los distritos.

Los Fiscales distribuyen el servicio de los guardas en su seccion; rondan los puertos de fiscalizacion; reciben denuncias, dando parte de ellas á los Sub-Jefes, para que expidan los talones oportunos, y dispongan los reconocimientos necesarios; y ejercen, en lo demás, las mismas funciones que los Sub-Jefes en las secciones.

Cada guarda tiene, para anotar las ocurrencias del servicio diario, una libreta que debe presentar á cualquiera de sus superiores; los cuales estampan, en la columna de observaciones, las que juzgan procedentes, en relacion al servicio del respectivo guarda.

Los guardas ponen el *visto* en las guias de las mercancías que circulan por la zona fiscal, que es de 25 kilómetros en la frontera,

y de 5 kilómetros sólo en la costa; indicando en ellas los días para que valen todavía, despues de calcular la distancia á razon de 20 kilómetros diarios. En caso de duda, detienen y conducen á la Aduana las mercancías.

Los guardas cobran el impuesto de 6 por 100, exigible sobre el pescado, en los puntos en que el servicio así lo requiere; y en los demás coadyuvan á su cobro.

En los puestos fiscales, determinados por los Jefes de las Aduanas respectivas, pueden despacharse las mercancías importadas por aquellos, y con destino exclusivo al consumo de las poblaciones situadas entre dichos puntos y las Aduanas.

En todo lo demás el servicio del resguardo es, en general, el mismo determinado en los reglamentos de las naciones que necesitan asegurar, por medio de disposiciones fiscales, el cobro de los derechos establecidos, á la entrada de las mercancías.

En las aprehensiones de tabaco son detenidos los conductores. En las de otras mercancías el aprehensor se limita á intimar al delincuente que declare si se conforma con la detencion ó no, en el término de veinticuatro horas, ante la Aduana respectiva.

Si es fácil, en el acto de la aprehension se deben buscar dos testigos; en el concepto de que, si no fuese posible hallarlos, se da fé á la declaracion de los aprehensores, excepto si se prueba ser cierto lo contrario de lo que ellos afirman.

Los interesados pueden alzarse ante la superioridad en contra del fallo del comiso; y cuando se declara la improcedencia de este, reclamar contra los aprehensores.

Los Jefes Fiscales pueden conceder licencias, en casos excepcionales, á sus subordinados, de ocho dias en cada año.

Los Jefes-Fiscales tienen un libro talonario, para las denuncias; cuyas hojas constan de dos partes: en la primera, que conservan en su poder, se estampa el pormenor de la denuncia; en la segunda, que se entrega al denunciador, se consigna la obligacion

de abonar, sin recibo, al que la presente, la cuota debida con arreglo á la legislacion por el hecho denunciado.

El resguardo es en Portugal una institucion civil. Segun la opinion general, presta bastante bien el servicio, sin queja de sus Jefes superiores.

No trato ahora de examinar las ventajas é inconvenientes de este sistema, por más extendida que esté la opinion de los que en España creen que seria necesario modificar, en gran manera, la forma prescrita para practicar el servicio las diversas clases de resguardo, que para las diferentes rentas existen. Ya que, por las circunstancias de nuestro país, no convenga por ahora privar del carácter militar á los cuerpos encargados de ejercer la vigilancia en el mar y en las costas y fronteras; y sin entrar á discutir si podria modificarse en algo su organizacion, sobre todo en cuanto al número de Jefes de alta clase, es innegable la conveniencia de que el servicio especial de las Aduanas, bahías, puertos y de todos los puntos de reconocimiento y despacho, estuviera confiado á funcionarios civiles, que dependiesen exclusivamente de los Jefes de las Aduanas, que centralizaran la accion administrativa, como únicos responsables. La experiencia ha demostrado ya sus buenos resultados, en época nada remota; y es innecesario en este momento entrar en ámplios detalles acerca del asunto, que la administracion superior tendrá, sin duda, estudiado.

ARTÍCULO 4.º

INSPECTORES DE ADUANAS.

Son seis los Inspectores de Aduanas; y de ellos tres alternan en el desempeño de las plazas de Directores de las dos Aduanas de

Lisboa, la grande y la municipal, ó sea de derechos de consumos, y la de Oporto. Dicho servicio es considerado como temporal. Concluido este, vuelven al ejercicio del cargo de Inspectores, en remplazo de los otros tres, y de Vocales del Consejo general de la renta; alternando así todos en las funciones de estos empleos.

Á los Inspectores corresponde examinar si la documentacion de las Aduanas está en regla; confrontar los valores existentes en caja, por cualquier concepto, con los documentos respectivos; investigar si los diferentes ramos del servicio interno y externo se cumplen con exactitud, sobre todo los reconocimientos y sus comprobaciones; tomar nota de las quejas que se les dirijan, ya por los empleados, ya por los particulares, relativamente al servicio; dar noticia de ellas al Gobierno, emitiendo su opinion; indagar si hay vejámenes ó abusos; advertir á los Jefes de las Aduanas y á los del resguardo las irregularidades que noten; suspender, en caso urgente, á los funcionarios, de cualquiera clase, del servicio interno y externo, dando parte al Gobierno ó al Jefe de la respectiva oficina; proponer á aquel la traslacion de los empleados de un punto á otro, el establecimiento ó supresion de Aduanas, delegaciones y puestos fiscales, así como el aumento ó disminucion del personal; y anotar en el libro de visitas de cada Aduana las faltas que adviertan en ella, así como el modo y reglas para evitarlas. Deben, tambien, investigar las causas del contrabando y defraudacion; y proponer lo necesario para evitarlos; examinar si las propuestas de admision y ascenso de los empleados se hacen con imparcialidad y justicia; inspeccionar el servicio de fiscalizacion relativa al tabaco; conocer, en lo posible, la legislacion de Aduanas de las naciones extranjeras, y las mejoras introducidas en ellas; estudiar el movimiento comercial de Portugal con España; inspeccionar el servicio de la escuadrilla de fiscalizacion; pedir á los Jefes de Aduanas y del resguardo, así como á las autoridades civiles, administrativas, judiciales y militares, las noticias necesarias para el

buen desempeño de sus deberes; dirigir al Gobierno una relacion de su visita á cada distrito fiscal, expresando el estado en que encuentre el servicio; cómo lo deja organizado; el concepto que le merezcan los empleados; y las providencias que convenga adoptar para el mejoramiento de todos los ramos de esta parte de la administracion económica.

El servicio de inspeccion debe hacerse de modo que, además de las visitas extraordinarias, nunca deje de inspeccionarse, una vez anualmente cuando ménos, cada punto donde existan las Aduanas, delegaciones y puestos fiscales.

Para el servicio de inspeccion está dividido Portugal en tres divisiones: la primera comprende las Aduanas marítimas y terrestres, desde Lisboa inclusive, al Sur del reino; la segunda, toda la parte Norte del continente; y la tercera, las islas Azores y Madera.

El sueldo de los Inspectores es de 900,000 reis al año; y tienen asignados además 500,000 reis cada uno para gastos de visitas, fuera de las ciudades de Lisboa y Oporto; como asimismo una parte, arreglada al sueldo, del fondo general de emolumentos.

CAPÍTULO IV.

IMPUESTO DE CONSUMOS.

El presupuesto general de ingresos, aprobado para el ejercicio del año económico de 1867-68, comprende como impuestos sobre los consumos los siguientes, con las cantidades consignadas por recaudacion probable en cada uno de ellos.

	REIS.
Derechos exigibles en la Aduana municipal de Lisboa.	1,192.400,000
Impuestos sobre el vino, vinagre, etc., en Oporto.	124.000,000
Impuesto llamado <i>Real de agua</i> , sobre el vino y la carne.	159.800,000
Impuesto sobre el pescado.	85.000,000
	<hr/>
	1,561.200,000

Procederemos á examinar la índole de cada uno de estos tributos.

ARTÍCULO 1.º

ADUANA MUNICIPAL DE LISBOA.

En la capital de Portugal, como en la generalidad de las poblaciones importantes de todos los países, existe establecido, con el nombre de *consumos*, un impuesto de no leve cuantía, sobre la entrada de las mercancías nacionales de la índole de las que en todas partes constituyen esta contribucion.

De los documentos oficiales que tengo á la vista; pero que, para mayor sencillez, contraeré á los dos últimos años económicos, resulta que el pormenor de los ingresos obtenidos, y clasificados segun los grupos que comprende la tarifa, es el siguiente:

ESPECIES.	AÑO 1865-66.	AÑO 1866-67.
	REIS.	REIS.
Carnes.	408.655,713	421.966,114
Cereales.	303.685,632	257.793,483
Legumbres secas.	15.991,042	18.778,447
Líquidos.	349.106,486	383.924,474
Combustibles y artículos varios.	106.215,422	110.190,304
Pescados.	21.701,420	21.918,264
Ingresos diversos.	13.256,534	7.416,153
<i>Ingreso total.</i>	<u>1,218.612,249</u>	<u>1,221.987,239</u>

Las mercancías extranjeras gravadas á su importacion en el reino, segun el Arancel general, con derechos inferiores á los que establece la tarifa de la Aduana municipal para las mismas mercan-

cías, ó que segun aquel están exentos de derechos de entrada, pagan las cuotas mayores que consigna dicha tarifa cuando se destinan al consumo de Lisboa. Es, por lo tanto, el impuesto de consumos independiente, y un aumento del derecho de Aduanas, para aquellos objetos que están comprendidos entre los elegidos para satisfacer el citado impuesto.

La ciudad de Lisboa está, por lo mismo, recargada, en cuanto al consumo de los principales artículos de la alimentacion usual de todas las clases, con una imposicion para el Tesoro público, de que se ven libres las demás poblaciones de Portugal: pero de los gravámenes que afectan á otros puntos me ocuparé más adelante, al expresar lo que son realmente en Portugal los derechos de consumos, y el arreglo que en ellos quiso no ha mucho tiempo hacerse, y que para desgracia, tal vez, de aquella nacion no ha llegado á plantearse, como dejo antes indicado.

ARTÍCULO 2.º

DERECHOS DE CONSUMOS EXIGIBLES EN OPORTO, Y EL LLAMADO REAL DE AGUA.

Cada pipa de vino ó aguardiente, que pasa dentro del límite fiscal de Oporto y Villanova de Gaia, adeuda 1,000 reis segun la última legislacion, dictada cuando en Diciembre de 1865 se redujo á siete reis el derecho, á la salida del reino, de cada hectólitro de vino. Este impuesto debió quedar suprimido desde 1.º de Enero del corriente año: pero no solo continúa todavía, por no haberse planteado la reforma á que me he referido anteriormente; sino que el ministerio presidido por el Conde de Avila ha propuesto á las Cortes se eleve hasta 3,000 reis el derecho por cada pipa, ó sea tres veces el tipo actual.

El real de agua es uno de los más antiguos tributos conocidos en Portugal. Establecido por el reglamento de 23 de Enero de 1643, imponía el pago de un rei por cada canada (2,12 litros) de vino; é igual cuota por cada arratel de carne de ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerda; habiéndose aumentado el impuesto sobre la carne con tres reis más por la ley de 21 de Noviembre de 1844; y declarándose que comprendía á todas las carnes que se vendiesen, en fresco, secas, saladas, ahumadas ó de cualquiera manera preparadas, por la ley de 28 de Junio de 1854. En el distrito comunal de Lisboa no se cobran estos derechos; pues el vino y la carne los satisfacen muy superiores en la Aduana municipal. En cada una de las islas Azores y la de Madera, varían las cuotas, casi siempre en aumento sobre las del resto del reino.

El arrendamiento en subasta es la regla general para la cobranza; habiendo sido muy pocos los distritos en que, durante estos últimos años, tuvo lugar la recaudación directamente por cuenta de la Hacienda pública.

Pero no se crea que, por ser módico el impuesto llamado real de agua para el Tesoro, lo sean los que en Portugal constituyen los de consumo, teniendo en cuenta los que se hallan aprobados por casi todos los Ayuntamientos; y como si no fuesen cantidades que hay que desembolsar las que se pagan en beneficio de estos.

Las desigualdades que ofrecen en las cuotas; la circunstancia de afectar en algunos puntos á los objetos más necesarios para la vida, y en otros á los del casi exclusivo consumo de las clases más pobres; y, por último, los variados é imperfectos medios de cobranza, constituyen un sistema calificado oficialmente de injusto, incoherente, vejatorio é improductivo, por la desigualdad del tributo, el desequilibrio para el comercio, la difícil fiscalización y la corta cuantía del rendimiento. ¿No merecía esto una mejora? ¿Era ella motivo bastante para servir de pretexto á motines populares, que han producido, en último término, la caída del Gabinete reformador, en el sen-

tido de perfeccionar la imposición y facilitar su cobranza, con aumento de los ingresos, en un país que tanta necesidad tiene de arreglar su presupuesto de ingresos?

Examinemos lo que hay establecido, y que no es de creer, por desgracia, visto lo que hemos presenciado, que por ahora tenga correctivo. Así haremos la luz en un punto tan desconocido entre nosotros, pues se cree generalmente que en Portugal no existe la contribución á que me refiero.

El vino y la carne son los artículos que constituyen las principales bases de la imposición, en la mayoría de los pueblos; y aun cuando en algunos son completamente libres, en los demás las cuotas llegan desde la máxima á la mínima. Podemos citar el distrito de Leiria, en que el impuesto sobre la carne de vaca varía desde 6 á 14 reis por kilogramo (poco más de doble entre los extremos); al paso que en el de Aveiro fluctúa desde 2 á 26 reis, ó sea trece veces más. En el distrito de Lisboa varía desde 10 á 35 reis; mientras que en la capital satisface 60 reis. En algunos se exige *ad-valorem*; en otros solo está gravada la carne de vaca: en algunos las de todas las clases de ganados pagan igual cantidad; y en otros cada clase de carne satisface derechos diferentes. Los hay en que el ganado de cerda está más cargado que el vacuno; en otros viceversa; y en algunos la carne de vaca es libre, y varias ó todas las demás pagan derechos. Por último, de los 293 ayuntamientos de que, prescindiendo de Lisboa, consta Portugal, hay 90 en que la carne nada paga por el impuesto de consumos.

En el vino, las desigualdades son todavía mayores. Hay establecido el impuesto en 215 ayuntamientos; pero varía desde menos de 1 rei por litro hasta 57 reis; por avalúo se satisface alguna vez; ó se comprende solo el vino; ó bien este con el aguardiente; ó bien toda clase de bebidas espirituosas.

Siguen luego en importancia los derechos sobre el aceite, la sal, los cereales, la harina y hasta el pan.

El Gobierno ignora en cuántos Ayuntamientos está gravado el aceite; pero al ménos son 53; y las cuotas varían desde 1 rei hasta 14,5 por litro.

El impuesto sobre la sal existe en 52 municipalidades; y fluctúa entre 2,5 reis hasta 40 por alqueire, medida de capacidad para los frutos secos, equivalente á 17,35 litros.

El derecho establecido sobre los cereales y harinas afecta á 51 Ayuntamientos; y varía de 2,5 reis hasta 50 reis en alqueire de trigo. Sobre el maiz y otros cereales no pasa de 20 reis por alqueire; y de 2 á 4 reis en kilógramo de pan.

El vinagre está gravado en 35 Ayuntamientos, desde 1 á 30 reis por cuartillo; ó desde 6 á 26 por 100 *ad-valorem*.

Entre los objetos de consumo de las clases ménos acomodadas, figuran las sardinas, que en 26 municipalidades satisfacen desde 1 á 15 por 100; la leña, que paga en 8 Ayuntamientos; las patatas en 9; y el arroz en 14.

Hay puntos en que se exigen derechos á las legumbres, hortalizas, frutas verdes y secas, los pescados frescos y salados, los huevos, los quesos, la miel, la cal, las tejas, el carbon, el barro, las maderas de construccion, la paja, la brea, el sebo en rama, la lana y hasta los cohetes, etc. Y, por último, los hay en que la nomenclatura de las tarifas compite en extension con la del Arancel general; estando recargadas en favor de los Ayuntamientos casi todas las mercancías á su importacion del extranjero. Así sucede en el distrito del Algarbe y en Braganza.

Parecerá, tal vez, que hemos sido difusos en demasía al descender á expresar los anteriores detalles; pero la materia lo exige, para que la verdad quede consignada, y con ella desvanecidos tantos y tan extendidos errores.

Los esfuerzos de los Gobiernos, en lo relativo á impuestos indirectos, deben tender á armonizar cuanto sea dable los mayores productos, con las menores molestias para las clases contribuyen-

tes; y para ello á uniformar el gravámen, exceptuando los objetos cuya fiscalizacion sea más difícil, y los de primera necesidad para la vida, y en especial, de las clases poco acomodadas, máxime si no han de producir cuantiosos rendimientos, que compensen de alguna manera los vejámenes inherentes á su recaudacion.

¿Consiguiólo así el Ministerio portugués, que contaba en su seno á una persona tan entendida como el Sr. Fontes? Veámoslo; en el concepto de que nadie podrá negarle la rectitud de sus intentos, y el ánimo decidido que abrigaba para contrarestar añejas preocupaciones.

Declaró completamente libres el pan y la sal, procediendo en ello con acierto; pues en un país donde la sal es libre de todo impuesto para el Tesoro, no parecía lógico gravarla en favor solo de algunos Ayuntamientos, que habian creído cómodo este modo de proceder, tratándose de un artículo de general consumo. Otro tanto sucedió con el carbon y la leña, de general empleo. La sardina tambien fué exceptuada, como alimento propio del pobre; y teniendo sin duda en cuenta, además, que todas las clases de pescado satisfacen para el Tesoro el 6 por 100, en cualquier punto de Portugal en que se vendan.

Á cuatro artículos solamente se les declaraba sujetos al impuesto de consumos. Fué el primero, como sucede generalmente, la carne; y en verdad que, de existir el derecho de consumos, no se comprende su excepcion. Por su extenso empleo en los alimentos puede llegar á producir cuantiosos rendimientos, siempre que no se perjudique notoriamente la suerte de las clases necesitadas; y procurando, por otra parte, establecer cuotas que no inciten demasiado al contrabando. Esta última circunstancia, siempre atendida, lo es mucho más todavía en naciones como España, y especialmente Portugal, donde el consumo del pescado se halla tan extendido entre ciertas clases, que ha llegado á ser llamado el país *ictiofago*, y cuyo clima templado no incita preferentemente al con-

sumo de las carnes, que es casi necesario en los pueblos del Norte, de temperaturas fuertes, que exigen en sus habitantes alimentos que, al propio tiempo que más saludables, sean también más nutritivos.

La carne de puerco fué bonificada en la mitad de la cuota impuesta á la de vaca; fundándose en ser más general el consumo de aquella, como sazonomiento y preparacion de otros alimentos, entre las clases desvalidas. En España sucede todo lo contrario; y creo más defendible nuestra práctica, por el interés que existe en fomentar la crianza de los ganados, cuyas carnes son eminentemente nutritivas, y más sanas que la del de cerda.

El arroz, de uso muy extendido en Portugal, fué uno de los poquísimos artículos declarados imposables. Solo aquella circunstancia puede haber motivado la preferencia dada á este grano para ser incluido en las tarifas, como medio de conseguir ingresos; pues, por lo demás, parece que hay otras mercancías que hubieran debido ser gravadas, en vez del arroz.

Totalmente opuesta es mi opinion acerca del vino y de las bebidas espirituosas, de cualquiera clase. En todos los países donde se exige el impuesto de consumos, son estos los artículos que se elijen, entre otros muchos, para que constituyan aquel tributo, aún en climas en que pasa por ser de necesidad indeclinable para el alimento general el consumo del vino. Siendo en Portugal de cuantía muy considerable, me parece bastante módico el derecho de 100 reis por decálitro en todo el reino, exceptuando á Lisboa y Oporto, para cuyas ciudades se elevaba hasta 155 reis; y seis veces aquella cuota para el aguardiente, ginebra y demás licores, nada provechosos por cierto para el buen régimen ó higiene de la generalidad de las personas; y debiendo, por lo mismo, procurarse que contribuyan al Tesoro, las que, por vicio en la mayoría de los casos, y no por necesidad, quieren consumirlos.

El artículo cuarto, entre los elegidos para ser gravado con el

impuesto de consumos, fué el aceite, que en Portugal se emplea abundantemente, no solo como alimento, sino como necesario para el alumbrado por la generalidad; á pesar de que hay, y sobre todo desde que se vá extendiendo el uso de modernos descubrimientos, otros artículos más económicos para los dos empleos mencionados. Nada puede alegarse, por lo tanto, en contra de la eleccion hecha para que el aceite figure en la tarifa general de consumos que, por otra parte, está en los hábitos del pueblo portugués. Segun he dicho anteriormente, un gran número de sus Ayuntamientos le tienen recargado para el impuesto local de consumos; cuya legislacion quería el Gobierno uniformar, disminuyendo la tarifa de los artículos gravados, conciliando la manera de aumentar los rendimientos públicos, con el menor número de molestias para el comercio, ó para los particulares en su caso; y simplificando las reglas fiscales, que necesariamente hay que plantear, así por parte del Estado como por la de los Ayuntamientos.

Calculado nada ménos que en 1,273.000,000 reis (27.700,000 reales) el aumento que la contribucion de consumos produciria para el Tesoro público en cada año de resultas de la reforma cuyo planteamiento ha sido suspendido, puede fácilmente calcularse el gran vacío que en las arcas del Tesoro habrá dejado esta medida; y lo muy difícil que será para el Gobierno de un país que se halla acostumbrado á pagar muy poco, para cubrir las atenciones generales, discurrir los medios de obtener aquella suma. El paso dado por el Sr. Fontes, aun cuando no era definitivo, fué un gran adelanto; y, sobre todo, una prueba evidente de que así el Gobierno como el país se habian convencido de que era preciso arrostrar todas las consecuencias necesarias, inclusa la impopularidad, y hasta la oposicion de los partidos, que podrian tomar como arma el aumento de los tributos; y tener ánimo decidido de suprimir los anteriores abusos é irregularidades, y de mejorar paulatinamente las condiciones de impuestos imposibles de sostener, en la

forma en que se hallaban desde muy antiguo establecidos, y contrarios á todas las buenas reglas administrativas aceptadas en las naciones modernas.

ARTÍCULO 3.º

IMPUESTO SOBRE EL PESCADO.

Consiste esta contribucion, que puede considerarse como una parte de la industrial, descrita anteriormente, en el 6 por 100 exigible, sin perjuicio de los recargos establecidos, sobre las utilidades de los que se dedican á la pesca; cuya vigilancia y recaudacion corresponde á los funcionarios dependientes de las administraciones de Aduanas en Portugal. El pago tiene lugar, por regla general, en el mismo punto en que la pesca se pone á la venta; si bien en Lisboa, donde se obtiene la cuarta parte de la recaudacion total del reino por este concepto, hay establecido un fielato ú oficina expresa para su adeudo; y á la cual se conduce todo el pescado.

Los adeudantes tienen opcion para pagar en metálico ó en especie; y como regularmente lo verifican por el segundo medio, que es el más expedito, por tratarse de personas de escasos recursos, los empleados realizan despues la venta en pública licitacion, haciendo ingresar en el Tesoro el producto de la misma.

CAPÍTULO V.

IMPUESTO SOBRE EL TABACO.

Sin duda alguna merece especial estudio lo que acerca de este ramo de la Administracion pública se verifica en Portugal; tanto más, cuanto que los españoles podemos tomar en nuestros vecinos lecciones de la experiencia, visto el resultado del planteamiento de un sistema que es de todo punto distinto del que entre nosotros se practica, con relacion al monopolio de la industria de elaboracion del tabaco por cuenta del Estado.

Desde 1.º de Enero de 1865, se halla allí establecida la libertad en el comercio, fabricacion y venta de los tabacos, bajo ciertas reglas administrativas. De ellas consignaré, como las más principales, las siguientes:

1.ª El tabaco en rama ó en hojas ha de ser vendido solo para uso de las fábricas autorizadas legítimamente por el Gobierno, que no debe negar la autorizacion, una vez prestada la garantía bastante para que el dueño responda del pago de las multas en que pueda incurrir, por las infracciones de los reglamentos fiscales establecidos.

2.ª El establecimiento de las fábricas solo puede autorizarse en los concejos de Lisboa, Olivaes y Belen (adyacentes á Lisboa), Oporto y Villanova de Gaia (adyacente este último al de Oporto).

3.^a Es precisa una licencia especial para la venta de los tabacos; variable en su cuota desde 2,000 á 50,000 reis cada año; y que no se otorga á los vendedores ambulantes, ni exime á los que las obtienen de satisfacer las demás cuotas que se les hayan asignado por dedicarse al ejercicio de la industria respectiva á cada cual de ellos. El derecho por la licencia no se exige en las islas adyacentes á los que vendan tabacos de su produccion de que trata la regla siguiente.

4.^a El cultivo de la planta del tabaco y la conservacion de su produccion espontánea solo deben verificarse en las islas adyacentes de Madera y las Azores; y las fincas que se dedican á este cultivo están equiparadas á las de cualesquiera otros productos, en cuanto al pago de la contribucion directa. Esta deberá aumentarse en 70.000,000 reis por la diferencia entre el rendimiento líquido del impuesto del tabaco en dichos distritos antes de la reforma, y los obtenidos por la importacion de tabacos y por la concesion de licencias.

5.^a Los tabacos elaborados ó en rama solo pueden ser importados por las Aduanas de Lisboa y Oporto; y á su entrada adeudan, como derechos para el Tesoro, sin distincion de si son productos nacionales ó extranjeros, incluso el impuesto de fabricacion, que es de cien reis por libra, las siguientes cuotas:

	REIS.	
El tabaco en rama.	1,100	por kilogramo.
El en hojas.	1,300	id.
El elaborado en cigarros solamente.	2,000	id.
El elaborado de cualesquiera otras clases.	1,600	id.

Si se adoptase el pensamiento del Sr. Ministro de Hacienda Dias Ferreira, fundado en la consideracion de que puede sin inconvenientes aumentarse el derecho sobre una mercancía como el

tabaco, cuyo principal consumo se hace por las clases sociales más acomodadas; que no es, por otra parte, de primera necesidad; y si se tiene en cuenta que la desproporcion entre su valor y la cuota del impuesto es tal, que no producirá sustraccion de los derechos un aumento prudente en ellos, para no incitar al contrabando, la tarifa anterior se reemplazaria por la siguiente:

	REIS.	
El tabaco en rama.	1,200	por kilógramo.
El en hojas con tallo y nervios.	1,500	id.
El en hojas sin tallo ni nervios.	1,700	id.
El elaborado en cigarros.	2,200	id.
El elaborado en cualesquiera otras clases.	1,800	id.

Este aumento de los derechos de entrada en el reino coincidiria con la abolicion del impuesto, establecido para la venta pública del tabaco.

Debe, además, tenerse en cuenta que en la importacion de estos artículos se exige, como en la de cualesquier otros, el 3 por 100 con el título de *emolumentos*, de que traté al hablar de la renta de Aduanas; y que las cinco sextas partes del mencionado derecho, adicional al del Arancel, ingresan tambien en el Tesoro, como producto de la renta por el citado concepto.

6.^a En la exportacion del rapé fabricado en Portugal se devuelve la mitad del derecho correspondiente á la primera materia en peso igual; y, una vez exportados los tabacos de produccion nacional, no pueden reimportarse, aun á pretexto de ser beneficiados, sin que se paguen los derechos establecidos, como regla general, que antes he manifestado.

7.^a Toda persona que fabrique tabacos, sin la licencia expresada en la condicion 1.^a, está sujeta, además de la pérdida de la mercancía, á pagar el cuádruplo de los derechos en la primera vez, á doble pena en la segunda, y á triplicada en las sucesivas, ó sea has-

ta doce tantos de aquellos; sin perjuicio de la pena personal, que será respectivamente la prision hasta por uno, dos y tres años. Lo mismo sucede con los que compran, vendan ó fabriquen tabacos, sabiendo que no se han satisfecho los derechos establecidos. Si el culpable fuese funcionario público, pierde desde luego su destino.

8.^a Los locales donde se almacenen, fabriquen ó vendan tabacos, están sujetos á la inspeccion y vigilancia por parte de los agentes del fisco. Estos tienen facultad de averiguar, por los medios que consideren convenientes, y haciendo responsables á los infractores, por medio del pago de multas desde 2,000 hasta 100,000 reis y tres meses de prision, las cantidades y calidades existentes, las fabricadas, y las que salgan de aquellos; como tambien si en la fabricacion ó en la venta se mezclan materias extrañas al tabaco, ó nocivas á la salud pública: en la inteligencia de que á los culpables, por este último concepto, se les podrá exigir, como en caso de circunstancia agravante, una multa variable desde 100,000 á 1.000,000 reis.

9.^a Desde 2,000 á 200,000 reis puede ser la multa que se imponga, y hasta seis meses de prision la pena, duplicándose en caso de reincidencia, á los que se dediquen al cultivo de la planta del tabaco en Portugal; arrancándose y quemándose por su cuenta, además, las plantas.

10.^a Los que vendan tabaco sin la licència que lo autorice, podrán ser castigados con multas desde 10,000 hasta 500,000 reis.

11.^a Los denunciadores de fraude en este ramo tienen derecho, por regla general, á la tercera parte del producto de la venta de las mercancías aprehendidas; y el aprehensor á la mitad: aplicándose igual medida en cuanto al valor de los trasportes, ó de cualesquiera otros objetos que hayan podido contribuir al intento de defraudar los intereses públicos, por medio de la ocultacion de los tabacos, para librarlos del pago de los derechos establecidos.

12.^a Todo viajante tiene derecho á introducir, para su uso particular en Portugal, hasta 40 gramos de tabaco.

Y 13.^a El Gobierno está autorizado para adoptar las disposiciones que estime convenientes, en cuanto al número de toneladas que habrán de medir los buques en donde puedan importarse los tabacos extranjeros, y el peso también mínimo de los bultos en que hayan de contenerse; como igualmente las cuotas exigibles por las licencias necesarias para la venta, dentro de los límites que, como tipo máximo y mínimo, quedan consignados en la regla tercera, pero teniendo para ello en cuenta lo que se halla establecido respecto á la contribucion industrial.

Habiase arrendado este monopolio; y en virtud del contrato percibia el Gobierno la suma de 1,521.000,000 reis anuales (unos 38.000,000 reales); existiendo la fabricacion concentrada en un solo establecimiento, llamado de Xabrégas, en Olivaes, que es un arrabal de Lisboa.

Ya queda dicho que el nuevo sistema empezó en 1.º de Enero de 1865; de manera que el año económico de 1864-65 fué anormal, por todos conceptos. Prescindiendo de que durante él, y por mitad, rigieron sistemas tan distintos como el de arrendamiento y el de libre fabricacion y venta, los datos acerca de los rendimientos obtenidos en la segunda mitad no pueden servirnos de base alguna, para formar cálculos acerca de los que podrán considerarse en lo sucesivo como normales y constantes; pues en dicha época fué necesario proporcionar primeras materias á las fábricas nuevas, y objetos ya elaborados á los puntos de venta autorizados para realizarla.

Al redactar el Gobierno el presupuesto para 1866-67, y careciendo de otros datos que le sirvieran de antecedentes, hubo de fundarse en los relativos á los primeros meses del año económico anterior, y calculó los ingresos probables en 2,005.600,000 reis; pero en definitiva los rendimientos totales produjeron en 1865-66 un déficit de 57.100,000 reis, comparados con aquella suma. Ciertamente una de las causas, y tal vez la principal, fué la que de jo

antes indicada, acerca de la necesidad de abastecer los depósitos en los primeros momentos. El Gobierno, tomando por base los resultados conocidos del segundo semestre de 1866, hubiera podido fijar hasta 2,071.000,000 reis; pero ha calculado, como probable recaudacion para el año económico que va rigiendo, solo 1,948.000,000 reis, que son 4.500,000 reales líquidos más de lo que percibia por el antiguo contrato de arrendamiento.

Sin duda alguna que, si estos cálculos se realizaran y llegase á constituirse un ingreso constante de aquella cuantía, el Gobierno portugués tendria fundada razon para congratularse de la reforma introducida; pero es preciso no limitarse á conocer los resultados, y prescindir de las grandes vejaciones que origina la práctica de los múltiples medios de fiscalizacion que son necesarios para llevar á cabo este sistema, con esperanza de buen resultado.

Así es que el Ministerio presidido por el Conde de Avila, entre las varias disposiciones administrativas que ideó para mejorar el percibo de los impuestos públicos, creyó conveniente abolir el relativo á las licencias para la venta del tabaco, cuyos productos no cubrian los sueldos del numeroso personal empleado en su vigilancia y cobro. Débense, por lo tanto, investigar con detenimiento las causas que le motivan, si se quiere alegar el resultado obtenido en Portugal como precedente para plantear análogo sistema en España, con probabilidades siquiera medianas de un buen éxito.

Es un hecho innegable que los tabacos de todas las clases elaboradas en Portugal, ya por el antiguo, ya por el nuevo sistema, son en general muy inferiores, y más caras relativamente que las que se fabrican por cuenta del Estado entre nosotros; y es consideracion muy atendible la de que no se ve el medio de indemnizar al Erario de los rendimientos líquidos que obtiene aquí en el dia por el sistema establecido.

No parece muy difícil la prueba de este aserto.

En 366 millones de reales están calculados los ingresos totales:

y si se descuentan 136 para gastos de fabricacion, personal y material, adquisicion de primeras materias, y premios de expencion, quedan aún 230 millones. Estos pueden en todo caso reducirse á 200 líquidos, rebajando la parte alícuota en el coste del resguardo, que verdaderamente exige una reforma en sentido de economizar los grandes gastos que origina, y lo que corresponda por la parte administrativa que ahora se halla englobada en el presupuesto en la administracion central, con lo que pertenece á los demás ramos estancados; y en la provincial, con la de las restantes contribuciones y rentas públicas.

No han faltado en España reformadores que hayan pedido el desestanco, así del tabaco, como el de la sal: no han dejado de influir sus opiniones en el ánimo de los Gobiernos algunas veces: y ya en Noviembre de 1855, en época de grandes, si bien no muy acertados pensamientos, relativos á alteraciones en nuestro sistema tributario, hubo un Ministro de Hacienda muy celoso, por otra parte, en favor de los intereses públicos, que presentó á las Córtes un proyecto de ley estableciendo el desestanco del tabaco. ¿Fue esta una opinion decididamente resuelta, ó un medio de estudiar el asunto, cediendo aquel Gabinete á consideraciones en que la política tomaba mayor parte que la buena gestion administrativa, y el convencimiento de que no sufririan detrimento los ingresos públicos? Lícito es sospecharlo, si es que no haya motivo para creerlo decididamente. La verdad es que aquella medida proyectada no pasó á vias de ejecucion; y que las mismas personas que abrigaban la ilusion de que seria practicable, no pusieron de su parte grandes esfuerzos, para que se realizase en hechos lo que, en su concepto, habria de ser un gran beneficio para las clases consumidoras, ya que no para el Tesoro. En mi sentir, procedieron con acierto, previendo los resultados, nada favorables para el Erario público, que hubiese traído la aprobacion de proyectos poco meditados todavía por entonces.

CAPÍTULO VI.

PRODUCTOS DE BIENES NACIONALES Y RECURSOS DIVERSOS.

Bajo este nombre, y formando la tercera division del presupuesto general de ingresos, figura gran número de partidas, de origen múltiple y de índole muy distinta, ascendiendo en total á la suma de 2,104.768,763 reis; y de las cuales consignaré, como principales, las siguientes, para el ejercicio del año económico de 1867-68.

	REIS.
Intereses de los títulos de la deuda, pertenecientes al Estado por venta de bienes nacionales, redencion de censos y anulacion de capitales procedentes de conventos suprimidos.	981.155,258
Productos de los correos.	409.000,000
Producto de la venta de bienes nacionales; venta y redencion de censos, foros y pensiones; arrendamientos, censos, foros, pensiones y laudemios.	130.345,000
Productos de la imprenta nacional.	106.764,000
	<hr/>
	1,627.264,258

<i>Suma anterior.</i>	1,627.264,258
Producto de los pinares y montes del Estado, por las maderas suministradas á los establecimientos públicos, ó destinadas á la venta; combustibles, estiércoles, simientes, sustancias resinosas, etc.	79.332,000
Beneficios obtenidos del arsenal militar y de la fábrica de pólvora.	58.727,000
Rendimientos procedentes de Macau, para pago de los intereses y amortizacion del empréstito de 400.000,000 reis, que se destinó á construir un puente en el arsenal de marina y adquirir algunos buques de guerra. . .	32.000,000
Intereses y amortizacion de los capitales propios de los conventos suprimidos.	26.000,000
<i>Total.</i>	1,823.323,258

Todos los demás conceptos, que figuran en esta tercera seccion del presupuesto, son poco apreciables, por sus circunstancias y por los escasos rendimientos que producen al Tesoro. Tampoco ofrecen motivos para detenerse en su enumeracion, que, por otra parte, no haria formar, sin muy amplios pormenores, una idea exacta de su índole especial.

Como productos líquidos, son bien escasos los de la renta de correos en Portugal que, más bien que renta, es un servicio público; y cuyos gastos se sostienen con lo que rinden las cuotas establecidas para la circulacion de la correspondencia.

Para dentro del reino se emplea el sello de franqueo de 25 reis

(poco más de medio real): el mismo si se escribe para España, según el Convenio celebrado en el año de 1867; y el de 10 reis para lo interior de las poblaciones. Los gastos totales de correos ascienden, en un año, á 373.622,328 reis; y estando sus productos brutos calculados en 409.000,000 reis, por efecto de los Convenios que con Francia é Inglaterra se han hecho también últimamente, y que aún se ignora los resultados que tendrán, aparece, cuando más, un ingreso líquido para el Erario de 700,000 reales vellon al año.

La venta de los bienes nacionales se activa en el día mucho por el Gobierno. Siguiendo en este propósito; como igualmente en el de investigar cuidadosamente cuáles son los bienes pertenecientes al Estado, y de que hasta ahora se ha visto desposeido, por efecto de las ocultaciones que siempre tienen lugar en estos casos; y adelantando los trabajos de liquidacion de los foros existentes, para enajenarlos así mismo, es de presumir, con fundado motivo, que se realizarán, y aun tal vez con exceso, los cálculos establecidos en el presupuesto general de ingresos.

Por último, entre los distritos de mayores rendimientos por este concepto, y prescindiendo de Lisboa, figuran los de Braga (á la derecha de la desembocadura del Duero), Guarda (frente á Ciudad-Rodrigo), y Portalegre (frente á Extremadura, por la parte de Badajoz).

CAPÍTULO VII.

CEREALES.

Uno de los principales objetos que me propuse, al visitar los puntos más importantes de Portugal, fué el de investigar personalmente, en cuanto fuera dable, y de adquirir la mayor suma de noticias, acerca del verdadero estado de la producción natural y fabril de dicho reino, con la índole de las causas que le motivaban.

Difícilísimo, y poco ménos que imposible, juzgué desde luego que sería el llevar á cabo este intento; pues existe una casi absoluta falta de datos oficiales relativos al particular, en la administración superior de aquel país.

No debo prescindir de manifestar, con sentimiento, que, como consecuencia de ella, mis incesantes y casi diarias gestiones en este punto han encontrado en la Dirección general de Comercio é Industria una constante oposición, ó cuando ménos poca aquiescencia, para facilitarme las noticias que yo deseaba. No creo equivocarme, vista la benevolencia que noté acerca de otros puntos, creyendo que reconocían por causa única, y muy natural por lo mismo, el no tener el Gobierno medios de suministrar noticias, de cuya verdad absoluta, ó cuando ménos aproximada, pueda responder. El servicio de la estadística deja bastante que desear todavía en muchos países mucho más adelantados é importantes que Portugal.

Voy, pues, á exponer lo que he logrado averiguar, despues de mis largas y poco fructuosas investigaciones, así de oficio como particulares, respecto de los cereales.

Es este un ramo importantísimo en Portugal, como en España, de su agricultura; si bien allí está universalmente reconocido que, entre todos los productos correspondientes á la industria agrícola, los cereales son los que han experimentado menores ventajas en su cultivo, de mucho tiempo á esta parte.

ARTÍCULO 1.º

DATOS HISTÓRICOS DE LA LEGISLACION SOBRE CEREALES. NOTICIAS RELATIVAS Á SU PRODUCCION.

Por Real decreto de 11 de Abril de 1865 se permitió la entrada en Portugal, por los puertos llamados secos (tierra) y los navegables del reino, de los cereales, mediante la siguiente tarifa de derechos, por cada cien kilogramos de peso, y en reales vellon:

	Por puertos secos.	Por puertos navegables.
Trigo en grano.	12,50	4,18
Idem en harina.	16,70	8,35
Maíz y centeno en grano.	10,42	4,18
Idem en harina.	14,60	8,35
Cebada y avena en grano.	8,35	4,18
Idem en harina.	12,50	8,35
Pan cocido.	"	10,42

Estos derechos corresponden á 600 reis en el trigo; 800 en la harina del mismo grano; 500 en el maíz y centeno; 700 en la ha-

rina de ellos; y 400 en la cebada y avena: todos al respecto de cien kilógramos, equivalentes á nueve arrobas escasas de nuestro antiguo peso. Además de semejantes cuotas, habian de satisfacer los cereales extranjeros los derechos llamados de consumo, como los granos del país, cuando se destinasen á aquel objeto.

El resultado, hasta fin de dicho año de 1865, fué que se introdujeron las cantidades siguientes:

	CANTIDADES en KILÓGRAMOS.	VALORES. — REIS.	DERECHOS. — REIS.	TANTO por 100 de la im- portacion total.
Trigo. . . .	35.093,494,5	1,692.318,470	291.956,575	72,77
Maiz. . . .	8.420,565	305.635,625	41.424,799	17,41
Harina. . . .	2.114,619	152.548,915	21.844,929	4,30
Cebada. . . .	1.601,537,5	52.060,040	10.321,717	3,31
Centeno. . .	839,800	26.138,370	3.217,820	1,63
Avena. . . .	141,091,5	3.261,162	495,686	0,29
Pan cocido.	142,695	8.799,570	809,301	0,29
	48.353,802,5	2,240.762,152	370.070,927	

De dichas sumas solo se importó en Portugal, por la frontera terrestre desde España, una sexta parte; á pesar de la bonificacion que disfrutaba el comercio hecho por este medio.

La produccion media de los cereales, durante el decenio de 1853 á 1862, en el continente portugués, segun los datos facilitados por las autoridades locales, es de 9.270,699 hectólitos; habiendo excedido de 11.100,000 en 1857, y no llegado á 7.500,000 en el año inmediatamente anterior. Tomando por base la poblacion oficial de 3.986,577 habitantes, resultan para cada individuo, por término medio, 2,35 hectólitos, ó sea poco más de cuatro fanegas; can-

tidad que es de todo punto insuficiente para el consumo de personas, animales y sirvientes: habiéndose calculado, por lo mismo, que el déficit, entre la producción y las necesidades del consumo, es igual á la cantidad de cereales dedicables á la fabricacion de pan indispensable para las subsistencias de Lisboa.

Los datos históricos consignan que, durante el tiempo de la dominacion española en Portugal, al fin del siglo XVI y primera mitad del XVII, la falta de cereales era de tal cuantía, que ni aun con las remesas que iban desde los graneros de Castilla podian satisfacerse las exigencias del consumo; á pesar de que, en dicha época, y para facilitar los envíos, se llevaron á cabo grandes obras, que tendian á realizar el antiguo proyecto de hacer navegable el rio Tajo.

Consiguió su autor, el sábio ingeniero Juan Bautista de Antonelli, llamado el Vauban de aquel siglo, navegar desde Lisboa á Aranjuez; y, pasando al Jarama y Manzanares, llegó embarcado hasta Madrid. Así quedó habilitada la navegacion para conducir, como se condujeron, trigos en grandes barcas á Lisboa, el año de 1588.

Las Córtes reunidas en dicha capital, en 1641, poco despues de la evacuacion de Portugal por las tropas españolas, declararon libre la entrada de los trigos extranjeros; legislacion que durante muchísimos años pudo sostenerse, merced á las grandes cantidades metálicas que se obtenian de las colonias, pues á fuerza de oro y de plata compraban los portugueses los artículos más precisos para la vida.

Llegó el siglo XIX, y con él la guerra que la Península ibérica sostuvo con el imperio francés; durante la cual, fué de tal cuantía la importacion de trigos extranjeros en Portugal, para abastecer las tropas anglo-lusitanas, que está calculada en 467,000 hectólitros, de aquel cereal, la cantidad media anual que en los primeros veinte años del siglo entró por solo el puerto de Lisboa.

Estas considerables introducciones excitaron quejas de los agricultores portugueses, y motivaron las órdenes dictadas, bien re-

cargando los derechos de entrada de los cereales, bien prohibiéndola por la frontera española. La necesidad clamaba, sin embargo, más alto que ninguna otra clase de consideraciones. Sustituyendo la palabra *proteccion* á la de *prohibicion*, se modificaron los rigores fiscales poco á poco; tanto que, desde 1820 á 1837 se despacharon, por término medio anual, 150,000 hectólitros de trigo en la Aduana de Lisboa, ó sea la tercera parte de los cereales que habian entrado durante cada uno de los veinte años precedentes.

Las luchas entre los partidarios de doctrinas económicas opuestas tenian lugar en Portugal, como en todas las demás naciones; y cupo entonces la suerte del triunfo á los amigos de los derechos prohibitivos, á pesar de que las cosechas nada tuvieron de abundantes, ni la produccion adquirió más ventajoso desarrollo. El contrabando, como era natural, se encargó de abastecer, por medios ilícitos, los mercados que la legislacion queria, sin resultado satisfactorio, que se sostuvieran abundantemente provistos con los cereales procedentes solo de la escasa produccion portuguesa; y, á pesar de que de los documentos oficiales (cuya inexactitud por desgracia demuestra palmariamente este hecho) resulta que llegó á haber hasta exportaciones para España desde 1853 á 1854, y nada de importacion, *legal* se sobreentiende.

Desde 1855 hasta 1863 subieron, de una manera notable, las entradas, relativamente al período desde 1820 á 1837; prueba inconcusa de que era preciso atender, hasta con los granos extranjeros, á las necesidades del consumo.

ARTÍCULO 2.º

PRECIOS DE LOS GRANOS.

He dicho antes que la produccion de los cereales habia obtenido, durante los últimos tiempos, menores ventajas que las que otros ramos de la riqueza agrícola portuguesa han logrado.

Entre estos últimos puede contarse el arroz, á pesar de lo perjudicial que es en todas partes su cultivo para la salud, segun lo demuestran sucesos bien recientes en la provincia de Tarragona; las patatas; los árboles frutales; los ganados, cuyo fomento limita á su vez el número y extension de los terrenos destinados al cultivo de los cereales; y en especial el vino, despues sobre todo que se ha conseguido dominar ya que no destruir en algunas localidades la fatal influencia del *oidium-tuckeri*.

Es innegable, para cuantas personas estudian estas materias, que solo en años de una abundancia excepcional llegará Portugal á cosechar los cereales que demandan las necesidades del consumo.

Grandes fueron las fluctuaciones de los precios medios, que los cereales tuvieron por hectólitro, segun las épocas de mayor ó menor abundancia, y tambien segun que rigieron legislaciones distintas por completo, durante el siglo actual; conforme detalla la siguiente nota, refiriéndose á reales vellon, para mayor claridad:

GRANOS.	PERÍODOS.			
	1. ^o	2. ^o	3. ^o	4. ^o
	Desde 1800 á 1819.	Desde 1820 á 1857.	Desde 1858 á 1854.	Desde 1855 á 1865.
Trigo.	134,05	102,08	81,48	108,78
Maíz.	94,08	59,92	53,48	69,09
Centeno.	91,28	59,89	51,17	69,37
Cebada.	74,83	50,89	42,28	55,72

Estos datos prueban que, ni con el sistema protector que rigió

en el segundo período, ni con la prohibición que existió en el tercero, consiguieron los agricultores portugueses sostener los precios que llaman *remuneradores*; y que no evitan su extremada oscilación, con daño de las reglas normales del comercio.

Los precios fueron más elevados, respectivamente, en las épocas de franquicias comerciales; resultado que se observó también en varias localidades, y durante algunos meses del año 1865, en que se estableció la legislación ahora vigente, comparados los precios de los cereales con los del inmediato anterior.

Los de los mercados portugueses son, en general, muy superiores á los de las demás naciones de Europa y América; nueva prueba de que no se halla ahora perjudicada la producción agrícola del país, pues permite que aquellos se sostengan.

Tócame consignar, también, que el gravámen que sufren los consumidores de cereales, en la capital de la nación vecina, está calculado anualmente en ocho millones de reales, por derechos de Aduanas; y que á ellos hay que agregar seis millones, por los 38 millones de kilogramos de aquellos artículos que se han despachado, por término medio, en cada uno de los años anteriores, y satisficieron derechos de consumos, en la Aduana municipal de Lisboa. Sin embargo, en el año económico último de 1866-67, la cantidad introducida fué solo de 37.400,000 kilogramos; y la suma percibida por el Erario 5.460,000 rs., según los datos que acaban de publicarse. Estos gravámenes parecen muy crecidos á los partidarios del sistema liberal en materias mercantiles; é impiden proporcionar pan barato á las clases poco acomodadas, que no pueden, á su vez, producir á precios económicos los objetos de las diferentes industrias á que se dedican.

La facilidad de introducir cereales extranjeros ha sido, esto no obstante, eficaz para fabricar pan más nutritivo y saludable; ventaja muy digna de encomio, y de tomarse en cuenta por los Gobiernos. En efecto: aun cuando los precios no hayan tenido las

rebajas de cuantía tan apetecibles en objeto de tan extenso y necesario consumo, se ha quitado el aliciente para adular la fabricación de un artículo alimenticio de índole especial, que debe llamar, en todos tiempos y con preferencia, la acción tutelar de la autoridad pública.

El sistema establecido en Portugal, como legislación constante sobre cereales, tiene la ventaja, prescindiendo de que ha suprimido en gran manera el incentivo que antes tenía el contrabando, de evitar especulaciones aventureras, que son la consecuencia natural de permisos para admisiones temporales. Estas, como dependientes de circunstancias de eventualidad, suelen traer consigo encarecimientos en los precios, ya porque la incertidumbre del buen resultado exige aumento en el interés de los capitales dedicados á estas especulaciones, ya porque, teniendo precisión de acudir á los puntos de depósito ó mercados extranjeros más próximos, se pierde la ventaja, por falta de tiempo, de buscar los cereales en los más lejanos y mejor provistos, donde los granos estarán tal vez á precios más módicos.

El Gobierno portugués no solo se congratula, por lo tanto, de la medida adoptada en 11 de Abril de 1865, sino que se halla dispuesto á avanzar, si es preciso todavía más, en el camino que la misma inicia. La cree saludable y conveniente en alto grado, por haber proporcionado surtido abundante de cereales en los mercados del país; mejorado las condiciones del alimento público; acrecido, en una suma respetable, los ingresos del Tesoro nacional; proporcionado facilidad en las transacciones del comercio lícito; impedido el contrabando; y no irrogado, por otra parte, perjuicios á la agricultura indígena, pues no han disminuido notablemente, ni mucho ménos, los precios de los cereales portugueses, que se sostienen tan altos ó más que antes de la reforma, en los mercados principales de la antigua provincia de Alentejo, donde existen comarcas de las más abundantes en cereales, de nuestros vecinos.

Todo esto puede presentarse como la prueba más satisfactoria en favor de la medida adoptada.

ARTÍCULO 3.º

RESULTADOS DE LA NAVEGACION POR EL DUERO, EN CUANTO Á CEREALES.

Con más buenos deseos, que conocimientos en la manera de desarrollar las transacciones legales del comercio entre España y Portugal, ajustóse un Convenio por los Gobiernos de ambos pueblos, en 31 de Agosto de 1835, que tenia por objeto la navegacion por el rio Duero; y hasta el 23 de Febrero de 1841 no se aprobaron el reglamento de policía y la tarifa de derechos exigibles para su ejecucion.

Las consecuencias obtenidas han demostrado que en épocas de escasez, principalmente en Inglaterra y Francia, los cereales podian ser objeto de una exportacion de cuantía desde las provincias de Zamora y Salamanca, grandes productoras de granos, en los que no lograban anteriormente obtener los pingües valores de que los cereales españoles eran susceptibles.

Y no creo aquí impropcedente consignar que los resultados de esta navegacion por el Duero, escasos en beneficios para España, como han sido por desgracia, mucho más si se tienen en cuenta las halagüeñas esperanzas de algunos, consistieron en la exportacion de solo cortas cantidades de corcho, y algo mayores de lanas en años determinados. La de clase más fina se emplea casi toda, además de la de clases inferiores hasta la suma de 40,000 kilogramos, en la fábrica de tejidos de Lordellos, cerca de Oporto; establecimiento muy digno de ser visitado, y que está á la altura de los mejores de Cobilhao, principal centro fabril de las lanerías portuguesas.

Las lanas ordinarias españolas son muy parecidas á las que se obtienen en las antiguas provincias de Tras-os-montes y la Beira, en cantidades que no bastan para las necesidades del país; y, despues de labradas en Oporto, suelen ser embarcadas para Lóndres y Liverpool, donde son muy conocidas, y tienen aplicacion para fabricar productos en lo general de la clase comun.

Hay una especie de trigos, llamados *barbillas*, que se cosecha en los terrenos españoles fronterizos á Portugal, que siempre han atravesado la raya clandestinamente; y que, pasando como portugueses por el Duero, tienen su principal consumo en Oporto. Una vez favorecida, como dejamos ya manifestado que lo ha sido por disposiciones recientes, la admision de los cereales por nuestros vecinos, en toda la extension de la línea terrestre divisoria, ó sea en los puertos llamados secos, los productores de trigos en los partidos de Vitigudino y de Ciudad-Rodrigo, en la provincia de Salamanca, y de las harinas elaboradas en la misma, hallan lucrativa colocacion para sus mercancías en aquella parte de Portugal, cuyo consumo se ha desarrollado; contribuyendo á ello el que el terreno de los Distritos de Entre-Duero y Miño es más á propósito para producir maiz y pastos con que alimentar el ganado, que no deja de constituir allí una riqueza importante.

Muchas eran las trabas y dificultades que el comercio encontraba, en las prescripciones establecidas para llevar á efecto lo que malamente se llamaba la libre navegacion del Duero; y la legislacion arancelaria de España consignaba tambien una medida notoriamente gravosa y perjudicial, por ser contraria al progresivo aumento de las transacciones legales.

Aludo á los derechos que se hallaban establecidos á la reimportacion de los sacos, como asimismo de la pipería y cualesquiera otras clases de envases que se dirigian al extranjero, conteniendo productos de la agricultura española, cuya salida tanto nos conviene fomentar. Y era mucho más precisa la concesion de franquicias en

esta parte, cuanto que es notoria la índole especial, y llena de contingencias, de la navegacion por el Duero, que exige, por muy resguardados que se conduzcan los productos comerciales, que hayan de ser beneficiados en el momento de llegar al depósito de Oporto. No teniendo, como no tienen, cubierta los buques dedicados á este tráfico, y haciendo la navegacion durante los seis ú ocho meses de invierno y de lluvias, es imprescindible, por mucho cuidado que se emplee, que hayan de mojarse los bultos y sacos; los cuales, por lo tanto, deben de ser bien acondicionados y á propósito para resguardar su contenido. La renovacion de los envases sería costosa; y á aumentar dicho gasto contribuiría bastante el exigir derechos á su entrada en España, cada vez que viniesen para exportar cereales de nuestro suelo.

El Gobierno actual ha adoptado en esta parte medidas muy dignas de encomio, y que prueban el acierto y predileccion con que sabe atender á los verdaderos intereses materiales del país.

En 10 de Noviembre de 1866 se dispuso que no se exigiera que conservasen los sacos el sello puesto á la salida, y que era muy fácil se extraviase ó robase; derogándose para lo sucesivo la operacion pesadísima de poner las Aduanas un sello á cada saco, en sus multiplicadas expediciones para el extranjero. En su lugar se estableció el sistema de llevar en las Aduanas una cuenta de los sacos nacionales exportados y de los devueltos; prescindiéndose de que algunos de los que se importasen fueran mejores ó más nuevos, para no cobrar por ellos impuesto alguno.

La franquicia se extendió tambien á los sacos extranjeros, por otra Real órden de 9 de Abril de 1867; asimilando estos envases á la pipería extranjera que se trae para dar salida á los caldos, y en especial á los vinos, producto de la agricultura española.

Las expediciones de cereales son de las que requieren mayor prontitud; y suele suceder, muchas veces, que se llega á perder la oportunidad de presentar los de España en los mercados de Por-

tugal, á pesar de los cálculos y halagueñas esperanzas de lucro, que movieron á concebir y emprender la especulacion. A ello contribuyen, entre otras causas:

- 1.º Que el Duero solo tiene agua desde Noviembre á Junio;
 - 2.º Que en los meses de invierno y lluvias hay infinitos incidentes naturales, que retrasan las expediciones;
 - 3.º Que los buques españoles, antes de entrar en Oporto para tomar frutos en el depósito y de vender la barra, van dos y tres veces de arribada á las rias de Galicia,
- Y 4.º Que los buques suelen llegar allí en lastre, y cobran fletes crecidos por las malas condiciones de la barra, etc. etc.

Razones son estas que hacen desear se planteen cuantas medidas puedan contribuir al desarrollo del tráfico entre los dos reinos peninsulares, mientras que llega á ser una verdad el tratado de comercio de tránsito adoptado hace dos años; pero para cuya ejecucion se encuentran no pocas y nada sencillas dificultades: y prescindiendo del pensamiento de un Tratado de comercio sobre ámplias bases, para el que siempre serán obstáculos, poco ménos que insuperables, la índole de la produccion agrícola de ambos pueblos, idéntica ó similar en muchos casos; y las distintas consideraciones á que ha debido subordinarse la actual legislacion mercantil, muy varia y hasta contraria en ambos pueblos, como que reconoce por fundamento las condiciones tambien muy diferentes de la industrial manufacturera en uno y otro reino.

CAPÍTULO VIII.

DIVERSAS PRODUCCIONES AGRÍCOLAS.

Obligacion es de los Gobernadores de los Distritos formar anualmente una Memoria (relatorio) acerca de todos los puntos que dependen de su autoridad; y entre ellos se cuenta, como uno de los que deben merecer su atencion preferente, la estadística de la produccion natural y fabril de sus circunscripciones respectivas. Por desgracia esta parte del servicio no se halla tan atendida cuanto fuera dable; y la manera con que dichas estadísticas se forman, por el estado de atraso en que se encuentran los que deben concurrir á realizarlas, impide confiar en la exactitud, ni aun aproximada, de los datos que arrojan semejantes trabajos, que, además, raras veces se publican con oportunidad.

Y la razon es sencilla: como una gran parte de las noticias, necesarias para hacer la estadística, tienen que suministrarla los productores mismos, que siempre recelan en Portugal, como en los demás países, que los datos que la Administracion les pide sobre estas materias, han de serles perjudiciales si dicen la verdad, porque han de traer consigo el aumento de la cuota de las contribuciones, pueden calificarse, por regla general, de diminutas las cifras que se obtengan y asegurarse que no representan la cuantía exacta de la produccion.

Pero, á falta de documentos más verídicos, y recopilando lo que resulta de otras publicaciones, creo poder considerar como ménos erróneas las noticias que voy á estampar, acerca de algunos ramos de la produccion agrícola portuguesa.

ARTÍCULO 1.º

ARROZ Y ACEITE; AFECTOS PRINCIPALMENTE AL IMPUESTO DE CONSUMOS.—SEDAS.—LANAS.

Arroz. En 1854 produjo la agricultura portuguesa 145.850,84 hectólitros con cáscara; y suponiendo á cada uno 75 kilogramos de peso, resultan 10.938,813 kilogramos, ó sea la mitad despues de descascarado. Dicha cantidad, igual con cortísima diferencia, á la cosecha en 1853, es muy exígua para el consumo. Este se elevó en el año de 1861 hasta 11.300,000 kilogramos; y en 1856 lo habia sido de más de 14.000,000, incluyendo así el arroz nacional, (cuyo cultivo se ha desarrollado muy paulatinamente desde hace un siglo, á causa de la repugnancia que excita, por consecuencia de la idea de que es perjudicial á la salud), como el arroz importado del extranjero.

Accite. En 1854 la produccion ascendió á 122,916 hectólitros; y el consumo á 124,986, segun los datos que pasan por oficiales.

En 1855 fueron respectivamente 583,669 y 570,785 hectólitros los producidos y consumidos, de resultas de las cantidades exportadas.

En 1856 bajaron á 343,820 y 255,735 hectólitros.

En 1861 se redujeron á 152,682 y 118,988 hectólitros.

¡No demuestra la simple lectura de estas cifras la poca confianza que merecen los documentos, aun cuando sean oficiales, de

donde se obtienen? ¿Puede creerse que el consumo se halle tan expuesto á oscilaciones, no justificadas por causa alguna extraordinaria, que desde 1855 á 1861 haya quedado reducido á una quinta parte; fijándome en él más que en la producción, porque nadie desconoce que la de un fruto como el aceite se halla expuesta á múltiples causas, que contribuyan de un año para otro á la pérdida total, ó poco ménos, de una cosecha?

La verdad es que desde España se introduce en Portugal y viceversa, por la frontera que divide ambos reinos, y segun los años, una considerable cantidad de aceite de contrabando que, sustraída de la acción fiscal, deja de aparecer en los documentos relativos al consumo de nuestros vecinos; y como la exportación no es tan vigilada como la entrada, se llegan á formar cálculos equivocados sobre las verdaderas condiciones de la producción de aquel reino relativamente al aceite. Contribuye todo esto á que el Gobierno desconozca cual sea la base exacta para el señalamiento de un derecho de consumos, el día que desee plantearle con probabilidad de no incurrir en errores siempre lamentables.

Seda. Esta industria se ha desarrollado poquísimo en Portugal; y solo puede considerarse de cuantía apreciable en los distritos del Norte y del Centro, desde algunos años á esta parte. Créese allí que la calidad de la semilla de los gusanos es hasta superior á la de Italia, y que á ello se debe que en el año de 1865 se haya exportado el capullo de seda por las cantidades, y para las naciones siguientes:

A Francia.	51,520	kilógramos.
A España.	10,471,5	id.
A Italia.	8,942	id.
A la Gran Bretaña.	588	id.

71,521,5

Esta suma representa un valor de 149.108,000 reis, ó sea 3.240,000 rs. vn.

El Gobierno, deseoso de fomentar el cultivo de las moreras, ha mandado distribuir recientemente á todas las provincias grandes cantidades de semilla de aquel árbol; y recomendado á las autoridades que hagan cuantos esfuerzos les sean dables para que el pueblo se convenza de la grande riqueza é importancia que puede producirles este ramo de industria.

Lana. Los datos que, relativamente á su produccion total, hemos visto, no adelantan del año 1857; y puede calcularse que es, por término medio, de cuatro á cinco millones de kilógramos anuales. Los Distritos que ocupan el primer lugar de las noticias parciales referentes á años posteriores, son los siguientes:

Guarda.	795,000	kilógramos.
Portalegre.	455,000	id.
Beja.	430,000	id.
Vizeu.	330,000	id.

Estas cantidades son muy escasas para el consumo, que en 1865 tuvo necesidad de importar 956,000 kilógramos del extranjero, con un valor de seis millones de reales; y de ellos 261,000 kilógramos fueron de España, que encuentra un mercado considerable para la venta de sus lanas en los establecimientos fabriles de Lisboa, Oporto y Cobilhao.

ARTÍCULO 2.º

VINOS.

Es el vino, entre los productos de la agricultura de Portugal, el de más importancia, por los capitales empleados en su fabricacion,

y el que figura por más cuantiosas sumas en la estadística de exportacion. Y, en efecto: tengo á la vista los *Mappas geraes do commercio*, correspondientes al año civil de 1865, que es el último documento de esta clase publicado poco tiempo há; y de él resulta que, habiendo ascendido en dicho período á 20,108.646,300 reis los valores totales de las mercancías nacionales y nacionalizadas exportadas, corresponden 7,665.366,100 á las bebidas espirituosas. En dicha cuota figuran solamente por cantidades apreciables los siguientes artículos; correspondiendo las demás, por sumas insignificantes, á la cerveza, ginebra, horchata y licores.

	REIS.
Aguardiente.	2.176,100
Vinagre.	121.771,000
Vino de Madera.	141.787,800
Idem de Oporto.	470.653,500
Idem de otras clases.	911.945,800
	} 7,524.387,100
	<hr/> 7,648.334,200 <hr/>

El Gobierno portugués se ha dedicado recientemente á investigar cuáles son los medios adoptados para la fabricacion de los vinos en las diversas regiones del país; los motivos por los cuales son rechazados en algunos mercados extranjeros, en concurrencia con los de otras naciones; y los medios convenientes para la mejora de una industria que debería desarrollarse más, de día en día, en la proporcion del aumento indudable que tiene, por regla general, el consumo de los vinos, sobre todo de las clases ligeras, claras y poco alcohólicas.

A este fin nombró tres comisionados especiales que visitasen los distritos vinateros, durante la época de la vendimia y de la elaboracion del vino.

De dichos trabajos se esperan resultados fructuosos en favor de este riquísimo artículo de la producción; que, como antes hemos visto, se exporta por valor de 163.500,000 reales, correspondientes á 3.650,489 decálitros: al paso que la exportación del vino de España en 1864, que es el último dato oficial publicado, llegó á 13.567,065 decálitros, con solo un valor de 381.787,263 reales.

Las cifras anteriores demuestran que en España es, relativamente á Portugal, mayor la cantidad de vinos comunes que se exporta, comparada con la del de las clases superiores; lo cual se justifica con solo decir que los vinos de Jerez y del Puerto de Santa María solo figuran por 3.248,966 decálitros, con un valor de 201.435,000 reales: al paso que los de Madera y Oporto, que son sus más similares, ascienden á 2.173,163 decálitros, valuados en 167.200,000 reales, á su exportación de Portugal.

Háse dicho que las leyes fiscales de Inglaterra, fundadas en la escala alcohólica, contribuyen á perjudicar el consumo de los vinos portugueses en aquella nación; y, como este es un asunto gravísimo, y que afecta también á España, en gran manera, tratándose de un ramo muy pingüe de nuestra agricultura, habrá de decir algo sobre él, mucho más redundando en favor de la producción nacional.

En 1862 se estableció que los vinos, hasta 26 grados de fuerza, pagasen en el Reino Unido un chelin por galon; desde 26 á 42 grados, 2 chelines y 6 peniques, que es también el derecho que adeuda el vino de cualquiera clase que esté embotellado; y desde 42 á 45 grados, 3 chelines: considerándose como aguardientes desde ahí en adelante, para satisfacer 10 chelines y 5 peniques. El resultado fué excluir virtualmente á los vinos españoles y portugueses del pago del derecho reducido; pues exigiendo ellos una considerable cantidad de alcohol, que excede del tipo de 26 grados, á fin de que no puedan torcerse en la segunda fermentación, satisfacen un derecho de 150 por 100 más que los vinos, en especial

los del Norte de la Francia, á su importacion en Inglaterra. Estos derechos sustituyeron al de 5 chelines 9 peniques, por galon de todas clases, excepto del vino colonial, que era de una mitad.

Fúndase la actual legislacion en la necesidad de mantener los ingresos que se obtienen de la cerveza, aguardientes y licores; razon que no es tan clara desde que se manifiesta que el incentivo para el fraude era antes la diferencia entre 5 chelines 9 dineros y 22 chelines 10 dineros; y ahora lo es relativamente entre un chelin y 10 chelines 5 dineros que paga el aguardiente. Sin duda alguna que la disminucion de los derechos, sin afectar al consumo, y por consiguiente á los ingresos que se obtienen de la cerveza y aguardientes, aumentaria, en general, el de los vinos de todas clases, baratos, fuertes, ligeros, tintos y blancos; porque á nadie puede ocultarse que muchas familias, que gastan en Inglaterra poca cerveza y nada de aguardiente, consumirian el vino, hasta mezclado con agua, que costaria ménos que la cerveza.

Como prueba de la influencia que la legislacion actual ha ejercido en el consumo de los vinos en Inglaterra, conviene manifestar que, al paso que la cantidad de los franceses, que satisfacen un chelin por galon, importada en aquella nacion en 1858, fué solo de 571,993 galones, subió en 1866 á 3.365,802 ó sea cerca de seis tantos: pero los españoles, que pagan $2\frac{1}{2}$ chelines solamente, duplicaron en igual período, desde 2.657,131 galones á 5.511,032; habiendo sido todavía ménos afortunados los de Oporto y Madera, que desde 1.921,677 galones, introducidos en Inglaterra en 1858, llegaron solo á 3.008,655 en el año 1866. Resultado es este altamente beneficioso para los vinos de España; porque, despues de una legislacion que tan perjudicial es para ellos, vemos, con grande satisfaccion, que ocupan el primer lugar, y con notabilísima ventaja, entre los que constituyen el notable consumo de la Gran Bretaña.

Los portugueses han tratado de entablar recientemente negocia-

ciones, para que, rebajándose la tarifa de los derechos que en Portugal pagan ahora algunas mercancías de fabricación inglesa, se otorgue, en recíproca, la bonificación de las cuotas escepcionales que satisfacen en Inglaterra los vinos de aquella procedencia. El resultado ha sido un desengaño más, para los que habian llegado á abrigar ilusiones en este sentido: y la decision estampada en los periódicos de Lóndres, el 31 de Diciembre de 1867, á nombre de M. Disraeli, Ministro de Hacienda, ha sido tan lacónica como terminante; al declarar que el Gobierno inglés ha creído oportuno desechar la propuesta de reduccion de derechos sobre los vinos portugueses importados en la Gran Bretaña, sometida por el Gobierno de Portugal, como base de la negociacion de un Tratado de comercio entre ambas naciones.

Los vinos portugueses llegaron en estos últimos tiempos á perder gran parte de la salida que tenian para el mercado del Brasil; y solo á fuerza de cuidado, para remesarlos puros y de calidades buenas, irán recuperando su buen nombre que van consiguiendo yá ver, por los pedidos hechos recientemente.

Exenta, desde no hace mucho tiempo todavía, la produccion de los vinos del Duero de las trabas anti-económicas é injustificadas, que la restringian y perjudicaban considerablemente, á pesar de que con ellas se queria sostener su antiguo merecido fenombre, se ve libre la exportacion de un ramo de la riqueza pública tan considerable; y triunfantes, al mismo tiempo, las buenas doctrinas económicas, á despecho de los que temian y pronosticaban fatales resultados para aquella.

La exportacion realizada en 1866, y que llegó á 40,500 pipas de 32 arrobas, fué superior á la del año precedente; y la libertad no ha perjudicado al buen nombre de los vinos, que es debido á su mérito intrínseco, en vez de á malas combinaciones y artificios. Y no ha influido, tampoco, la mayor concurrencia de los productores, que ansiaban dar salida á sus cosechas, en que se

rebajasen notablemente los precios, y en que por lo tanto la mercancía tuviera ménos estima; pues han tenido la misma demanda de siempre los vinos antiguos puros, y los de novedad, finos.

La escasez de la última cosecha en las comarcas cercanas al Miño, y de las del Norte en general, permitió á los cultivadores del Duero aprovechar la facultad de disponer desde luego de sus productos, sin tener que esperar á la suerte, y á las pruebas que establecía el antiguo complicado sistema; segun el cual podia responderles, por casualidad, un permiso con que habilitar la venta, por efecto de la trasmision, de una cantidad igual de vino de cualquiera procedencia, con la marca y el rótulo que le autorizase para pasar como producto legítimo de aquellos sitios privilegiados.

De este modo pudieron ahora enajenar grandes cantidades de vino para el consumo, ó para ser dedicadas á convertirse en aguardientes; y, como favorable resultado de la libertad actual, aguardar á época cómoda y oportuna para su completa venta, teniendo en cuenta, cual sucede en estos casos, la calidad de la mercancía y las existencias que tienen los depósitos.

La creacion de una grande sociedad vinícola, como se proyectaba plantear, cuando en el año próximo pasado tuve el gusto de visitar la ciudad de Oporto, y los numerosos y bien surtidos almacenes de depósito de vinos en Villanova de Gaia, podrá, sin duda, contribuir á favorecer su produccion y extraccion. Si en su establecimiento dominan los buenos principios de libertad, con exclusion de toda idea egoista y de monopolio, serán de esperar los beneficiosos resultados que se propusieron los iniciadores del proyecto. Muy loable seria que así sucediera.

La resolucion definitiva del Gobierno de la Gran Bretaña ha sido fatal para la produccion de los vinos llamados del Duero; y los trabajos de la Asociacion comercial de Oporto, corporacion muy digna y laboriosa, hechos en el sentido de suprimir la escala

alcohólica, y de establecer un derecho uniforme sobre todas las clases de vinos; trabajos que hallaron favorable acogida en el Gobierno de Portugal, han fracasado de un modo que solo puede irrogar daños á la riqueza agrícola de aquel país, y de rechazo á la de España, por más que no sean de igual cuantía.

Aprovechen, pues, los portugueses la influencia saludable que la legislación moderna no podrá ménos de ejercer sobre el cultivo y la producción vinícola: y, una vez derogado el sistema restrictivo, que tendría su razón de ser en 1756, cuando se estableció, pero que era ahora un verdadero anacronismo, é irritante privilegio que, en último resultado, se falseaba, podrán sus vinos abrirse paso en todos los principales mercados extranjeros; y adquirir su primitivo renombre, que llegó á perderse en algunos puntos por intereses egoístas, y perjudiciales á las mismas personas que creyeron lucrarse por ello.

CAPÍTULO IX.

SALINAS.

ARTÍCULO 1.º

SUS CIRCUNSTANCIAS Y MODO DE EVITAR SUS DEFECTOS.

Las salinas de Portugal tienen dos clases de defectos: unos relativos á la naturaleza del terreno, su situacion, y la manera con que están contruidas; y otros referentes á su gobierno, y á los trabajos previos á la cristalización de la sal.

El terreno formado de tierra suelta, y con poca coherencia entre sus partículas, no es á propósito para las salinas. Este permite la filtracion del agua, y da lugar á que la de los *esteiros* (brazos de mar) pase á los receptáculos donde se cristaliza la sal; y que, mezclada con esta, retarde la cristalización: además, cuando se verifica la recoleccion, parte de dicha tierra se mezcla con la sal, contribuyendo á que sea mucho ménos blanca. De esta naturaleza es el terreno de las salinas de Figueira, Aveiro y de algunas de la ribera del Tajo; cuya sal tiende á ennegrecer por efecto del ocre de hierro que existe allí en abundancia.

Otro defecto, de gran trascendencia en las salinas, es el hallarse lejos del mar, ó inmediatas á los rios; pues, mezclada el agua salada con la dulce, resultan ménos productivas. Su situacion próxima á los rios, donde el aire está muy cargado de vapores, hace

que no haya la fuerza necesaria para adelantar la evaporacion del agua salada contenida en los receptáculos.

Los muros de tierra que dividen los receptáculos, y que son muy anchos y altos en algunas salinas, disminuyen la superficie evaporable; debilitando, al propio tiempo, la accion de los vientos, principales agentes de la evaporacion.

El corto y el excesivo número de los receptáculos, es otro defecto en la construccion de las salinas; faltando en las de Tavira y Castro Marin muchos de los necesarios, al paso que en las de Aveiro y Figueira su número es excesivo.

Es un defecto general en el régimen de las salinas el no recibir, por una ó dos veces en las mareas de Agosto y Setiembre, toda el agua salada que deba producir la sal durante el año siguiente: y es un abuso recoger el agua salada para los viveros, ó primeros receptáculos, de ocho en ocho dias, como sucede en Tavira, ó de quince en quince, segun se practica en Castro Marin.

El sistema de mudar con frecuencia el agua de unos á otros receptáculos es perjudicial, cuando estas frecuentes mudanzas no tienden á que el agua salada ocupe una superficie evaporable cada vez mayor.

Los obreros de las salinas no tienen ninguna regla fija para determinar el estado de concentracion en que debe entrar el agua en los receptáculos, donde la cristalizacion se verifica. En algunos puntos, como Setubal, el agua entra en ellos tan poco concentrada, que lleva todavia en disolucion el sulfato calcáreo que, precipitándose, se mezcla con la sal.

En las salinas del Sud entra el agua en los receptáculos de cristalizacion dos ó tres veces á la semana; y en las de Aveiro y Figueira todos los dias. Este último sistema tiene algunas ventajas, cuando la evaporacion se halla prudentemente calculada; pero tambien el inconveniente de aumentar el trabajo de los operarios, y de dificultar la cristalizacion de la sal.

La costumbre de dejar expuesto al sol, durante algunos dias, el fondo de los segundos receptáculos, influye poco ó nada en el adelanto de la evaporacion; pues el fondo refracta, ordinariamente, los rayos del sol, y no se consigue el objeto de aumentar el calor del agua, al paso que se retarda la evaporacion.

No influye, para obtener mayor cantidad de sal, la pequeña altura de agua que queda en algunas salinas de Aveiro y Figueira; y, por lo contrario, el calor de un solo dia puede cristalizar el muriato de sosa que constituye la sal ordinaria, como tambien en mayor cantidad las sales muriáticas térreas, que se mezclan con él: prescindiendo de que este método obliga á introducir agua todos los dias en los receptáculos de cristalización, con aumento de trabajo de los operarios.

Como en ninguna de las salinas de Portugal se tira el agua madre que queda en los receptáculos de cristalización, despues de hechas las primeras recolecciones, resulta en las posteriores el muriato de sosa, mezclado con gran cantidad de sales muriáticas térreas.

La recoleccion en las salinas de Setubal, que es muy lenta, acorta el trabajo de los operarios, y contribuye á que la cristalización sea más regular y de mayor tamaño; pero ocasiona que se mezclen con la sal comun las sales muriáticas térreas, que son las más tardías en cristalizarse.

El anegamiento de las salinas es el último trabajo que se practica. No careciendo de utilidad dicha operacion, está, por otra parte, expuesta á abusos; pues deja cubiertos de agua salada los receptáculos de cristalización, y vacíos los demás, como sucede en la mayoría de las salinas del Algarbe.

ARTÍCULO 2.º**MODO DE MEJORAR LAS SALINAS.**

El aire y el sol son los principales agentes de la evaporacion; lo cual hace que las salinas mejor situadas sean las más expuestas á la accion de los vientos, y donde el calor del sol dura el mayor tiempo posible. Convendria, por lo tanto, rebajar los altos muros de tierra, que rodean muchas salinas de las provincias del Sud.

Para que el aire ejerza sus funciones evaporantes, es preciso que esté agitado y no cargado de humedad; siendo, por lo mismo, las situadas más ventajosamente las salinas desviadas de las orillas de los rios.

Otra circunstancia recomendable es que las salinas se hallen situadas cerca de la desembocadura de los rios, donde el agua salada está mezclada con ménos cantidad de agua dulce; obteniéndose así mayor cantidad de sal.

En la bondad de las salinas influye mucho la naturaleza del terreno; que, siendo apretado, se endurece fácilmente en el fondo de los receptáculos, contribuyendo á que sea cómoda la recoleccion, y produciendo una sal mucho más blanca. Cuando el terreno es suelto, debe colocarse en los receptáculos bastante cantidad de barro, para que se endurezca en el fondo de ellos, como se hace en Aveiro y Figueira. Lo mejor es formar el fondo de ladrillos; operacion que irroga mayor gasto, pero que, una vez hecho, queda pronto compensado con el ahorro en el acarreo del barro, la disminucion del trabajo, y la mejor calidad de la sal.

La produccion de sal es mayor promoviendo la evaporacion; y como esta crece en la misma medida de la superficie evaporable, conviene aumentar esta cuanto sea dable. Procede, pues, disminuir ó quitar los numerosos y altos muros de tierra, que dividen los re-

ceptáculos de la mayor parte de las salinas del Sud; para aumentar así la superficie evaporable, y adelantar la evaporacion, segun anteriormente he indicado.

Para que el agua salada adquiriera el estado de concentracion necesario, si ha de entrar en los receptáculos de cristalización, debe quedar reducida á la duodécima parte del volúmen que tenia cuando entró en los viveros: y, para conseguir este fin en ménos tiempo, es necesario adelantar la evaporacion, aumentando las superficies; cuyas dimensiones pueden ir creciendo en la progresion de 1, 2, 4, 8, etc.

Tambien en la construccion de las salinas debe atenderse al número de los receptáculos. No debe ser tan excesivo como en las salinas de Aveiro y Figueira; ni tan pequeño como en las de Taviera y Castro-Marin, segun queda dicho en el *Artículo* anterior.

El propietario que desee sacar más cantidad de sal de sus salinas, debe recoger en los viveros, y en algunos otros receptáculos, si es necesario, el agua salada suficiente para producir la sal en el año inmediato. Aumentanse para ello sus dimensiones ó al ménos su profundidad; cosa que puede hacerse en todas las salinas de Portugal. Este método tiene dos ventajas: la primera que el agua de mar, recogida en los meses de Agosto y Setiembre, está mezclada con menor cantidad de agua dulce, por ser muy escasa la que corre por los rios en este tiempo: y la segunda que, permaneciendo el agua en los viveros todo el otoño, el invierno y la mayor parte de la primavera, cuando se muda á los receptáculos de cristalización está más concentrada, á pesar del agua de lluvia, cuya cantidad es siempre menor que la que se evapora.

Para coger el agua necesaria en los receptáculos es preciso proporcionar sus dimensiones á la cantidad de sal que se quiere conseguir, teniendo en cuenta la de agua que es indispensable para producirla. Diez pies cúbicos de agua salada recogida en Agosto, á la desembocadura del rio Mondego, producen un alqueire

de sal de la medida de Coimbra; pero, para producir el mismo alqueire, se necesitan once y medio piés cúbicos de agua salada del rio Aveiro, por la mayor cantidad de agua dulce que contiene.

Estando bien dirigida la evaporacion y recogida toda el agua en el tiempo prescrito, cualquiera salina puede producir mucho más de lo que generalmente se supone, por el tiempo que se gana adelantando la evaporacion. Difícil es consignar reglas fijas sobre este punto: y algunas veces se observarán diferencias en la práctica, por las más ó ménos abundantes lluvias, por la diversidad en el calor y los vientos, y por la construccion y situacion de las salinas, que no pueden ser las mismas en todas partes.

Cuando, por cualquier causa, no sea posible recoger, dentro de los viveros en tiempo oportuno, el agua precisa, debe hacerse todos los meses, ó más de tarde en tarde, en vez de hacerlo cada ocho ó quince dias como es costumbre; y mudar de los viveros á los receptáculos inmediatos el agua que se hubiere de distribuir por la salina en el espacio de un mes, volviendo á recoger en los viveros una cantidad equivalente para repetir el acto en la misma forma. Esta práctica es consecuencia forzosa de los principios de la evaporacion; pues el agua que ha permanecido en los viveros un mes, ha disminuido á lo ménos cinco pulgadas, adquiriendo un grado de salazon mayor que el del agua que se recoge de nuevo. Si se mezclase con esta, se disminuiria la salazon y se retardaria la concentracion del agua, como tambien la formacion de la sal.

Recogida el agua en los viveros, y conservada en ellos un mes cuando ménos, segun las circunstancias, se traslada á los receptáculos siguientes; para que vaya ocupando una superficie evaporante cada vez mayor.

El tiempo que el agua debe permanecer en cada receptáculo no es indiferente. La mudanza hecha todos los dias, como se practica en Aveiro, es más ventajosa; pero aumenta el trabajo de los obreros: en otras salinas, donde el agua salada está mezclada con

ménos agua dulce, puede retardarse, si bien no debe exceder de dos días. Llegada el agua á los receptáculos inmediatos á los de cristalización, permanecerá en ellos hasta que esté próxima á cristalizarse; y solo entonces pasará á los últimos. De anticiparse esta operacion, se mezclaria con la sal comun el selenites, que podia cristalizarse en los receptáculos anteriores; y, si se retardara, se cristalizaria una parte de la sal (que ordinariamente no se aprovecha) antes de entrar el agua en los receptáculos de cristalización.

El estado de concentracion se conoce por el peso específico del agua; aumentando aquel á medida que esta disminuye en volúmen, por efecto de la evaporacion. El peso específico del agua próxima á cristalizarse es de $1,122 \frac{150}{533}$. Otro medio hay, más apropiado al uso de los operarios, para conocer el grado oportuno de concentracion del agua; y es el de valerse de un paralelepípedo de pino de 16 líneas de ancho, 16 de grueso y $3 \frac{1}{2}$ pulgadas de altura, guarnecido con una chapa de plomo. Colocado este paralelepípedo en el fondo de un vaso, solo subirá cuando el agua tenga el grado debido de concentracion. El mismo efecto se observa haciendo la experiencia con un huevo.

Estando el agua en disposicion de distribuirse por los receptáculos de cristalización, cuanto mayor sea la superficie evaporable más sal formará al mismo tiempo. La mayor ó menor altura del líquido no influye en el adelantamiento de la evaporacion, y en la cantidad de sal producida segun antes he dicho; pero, dejándola á la altura de una pulgada, se facilita la recoleccion, que, hecha en tiempo competente, produce ménos mezcla de sales muriáticas térreas con la sal marina, y resulta ser esta más blanca.

Distribuida el agua en los receptáculos de cristalización, y siendo favorables las condiciones de evaporacion, obsérvase al poco tiempo en la superficie una tenacísima lámina salina, formada de pequeños cubos, que, aumentando en peso, y adquiriendo una gravedad específica mayor que la del líquido, caen en el fondo de los

receptáculos. Fórmanse sucesivamente nuevas láminas, que se acumulan en el fondo, unas sobre otras.

Como al tiempo de acumularse las láminas salinas, disminuye el agua de los receptáculos de cristalización, es necesario introducir en ellos otra cantidad, que supla la que falta por la cristalización de la sal. Es preciso para ello que la altura del agua no exceda de tres ó cuatro líneas; pues la evaporación de un día puede cristalizar toda la sal marina disuelta en el agua: y si la altura de esta es de una pulgada ó más, basta introducir el agua de dos en dos días, como se hace en algunas salinas de las provincias del Sud.

Cuando las láminas salinas están acumuladas en el fondo de los receptáculos, se procede á la recolección; acerca de la cual es muy vária la costumbre:

En las salinas de Setubal y algunas de la ribera del Tajo se hace de treinta á cuarenta días, con las ventajas de ser más blanca la sal, sus cristales mayores, y más estimada en el comercio, con ahorro de trabajos y de gastos; pero tiene el inconveniente de que, si llueve en Setiembre, se pierde á veces una capa de sal que se mezcla con mayor cantidad de sales muriáticas térreas.

En las recolecciones hechas de tres en tres días, como se practica en Aveiro y Figueira, hay las desventajas de ser la sal poco blanca, por mezclarse con alguna tierra; de que se requiere mayor número de trabajadores; y de que las multiplicadas recolecciones hacen perder muchos días de cristalización. En cambio, este sistema tiene, según algunos compradores, la circunstancia recomendable de producirse la sal muy menuda, y de que sala más por entrar mayor cantidad, en una medida dada, de la que entraria si tuviera grandes cristales. La práctica más digna de seguirse es la de hacer las recolecciones cada ocho ó diez días, como se verifica en algunas salinas.

Del modo de hacer la recolección depende la mayor ó menor blancura de la sal; debiendo emplearse obreros prácticos, para evi-

tar la mezcla de la tierra del fondo de los receptáculos. En las salinas de Aveiro y Figueira es necesario mayor cuidado, por ser su fondo de tierra suelta, que se mezcla fácilmente con la sal; dándole un color negruzco, ó rojizo si la tierra contiene alguna parte de ocre.

Después de las primeras recolecciones, la sal marina aparece mezclada con mayor cantidad de sales muriáticas térreas, muy solubles, que se cristalizan mucho después que aquella; inconveniente que se evita tirando fuera de los receptáculos el agua madre, después de sacar las primeras capas de sal.

Concluidas las recolecciones y las esperanzas de obtener más sal durante el año, se verifica la inundación de las salinas. Esta debe hacerse de modo que, recogida oportunamente en los viveros la mayor cantidad de agua posible, haya en los siguientes receptáculos la necesaria para que, después de la evaporación desde Octubre hasta Junio, con los primeros calores de este último mes, se ponga en estado de entrar en los receptáculos de cristalización.

CAPÍTULO X.

PESQUERÍAS.

ARTÍCULO 1.º

SU HISTORIA EN LOS TIEMPOS ANTIGUOS.

Las pesquerías portuguesas llegaron á estar antiguamente tan adelantadas como se hallan ahora las de otros países.

En el reinado de D. Alfonso IV, llamado el Bravo, y conocido tambien por sus amores con la dama española Doña Inés de Castro, tuvo grande importancia la pesca de la ballena, que se hacía desde 1325 á 1367 en las costas del Algarbe; y que duraba todavía en el reinado de D. Fernando, su hijo, no solo en aquellas costas, sino tambien en las del Alentejo y de la Estremadura transtagana. En la misma época se promovieron todas las demás clases de pesca; y los portugueses, no limitándose á ejercer esta industria en las costas de su país, se dedicaban á ella hasta en las de Bretaña y de Inglaterra.

En tiempo de D. Juan I, el maestre de Avis, protector decidido de las pesquerías, y cuyo reinado duró desde 1385 á 1433, era tal la abundancia de pescado, que, además del que consumía Portugal, exportaba en grandes cantidades para Levante y el reino de Aragon; continuando esta abundancia y la misma exportacion durante los reinados de D. Duarte y D. Alfonso V, sus sucesores.

La pesca del coral, empezada en tiempos antiguos, continuaba en la época de D. Alfonso V, que falleció en 1485. Ella, y en general las de todas clases, constituían en dicho reinado el ramo más importante de las subsistencias, del comercio, y de la navegación en Portugal; ventajas que tuvo muy presentes su sucesor D. Juan II, al promover su progreso por medio de exenciones y de privilegios.

El adelanto de las pesquerías llegó á tal punto que, cuando á principios del siglo XVI se descubrió la isla de Terranova, reinando D. Manuel, los marineros portugueses fueron los primeros que hicieron allí la pesca del bacalao; continuando despues siendo los aumentos de esta industria más trascendentales, pues hubo años en que de solo el puerto de Aveiro salieron sesenta buques para dicha pesquería.

La pesca del bacalao y las otras que se hacían en las costas de Portugal, además de proporcionar abundante aliciente para su comercio, fueron la escuela donde se formaron aquellos hábiles marineros que tan importantes descubrimientos practicaron en Africa, Asia y América. Ellos colocaron el nombre de la marina portuguesa á grande altura, cuando su país era independiente de España, y antes de que las miras políticas de los Felipes II, III y IV establecieran sus planes de dominacion de toda la Península ibérica, que afectó á las pesquerías de aquel territorio, fueron, durante sesenta años, de la corona de los monarcas españoles.

ARTÍCULO 2.º

ESTADO ACTUAL DE LAS PESQUERÍAS PORTUGUESAS.

Despues que la corona de Portugal pasó á las sienes de Don Juan IV en 1640, de resultas del triunfo de la revolucion contra

los españoles, las pesquerías de todas clases fueron disminuyendo progresivamente; á pesar de la proteccion que, así dicho monarca como sus sucesores les dispensaron, hasta llegar al estado de decadencia en que hoy se encuentran.

En la costa de la antigua provincia de Entre-Duero y Miño han sustituido ahora á las considerables exportaciones que en otros tiempos se hacian, por los puertos de Villa de Conde y Vianna, introducciones en gran cuantía, procedentes del puerto de Faro, al Sud en Portugal, y de los de Galicia en España, para atender al consumo local.

Las pesquerías de los puntos citados y las de San Juan de Fóz, Faro, Esposende y Caminha, han decaido considerablemente, por preferir los hijos de los pescadores dedicarse á la navegacion, ó á otras industrias de ménos trabajo y riesgo.

La pesquería más considerable de toda aquella parte es la de Pova de Varzin; donde, además de ser mayor la destreza de los pescadores, lo es tambien el número de estos, el de las embarcaciones, y el de los aparejos; pero, si bien obtienen mayor cantidad de pescado, no es bastante, sin embargo, para abastecer al consumo de la provincia, y mucho ménos el de la de Tras-os-Montes.

El estado en que se encuentran las pesquerías de la provincia de la Beira no es ménos lastimoso. En vez de los sesenta buques que algunos años salian de Aveiro, para la pesca del bacalao, solo se conservan desde principios del siglo actual dos barcos, y dos compañías de pescadores de á ochenta hombres cada una, que acostumbra á pescar durante varios meses del año.

Lo mismo sucede en la playa de San Jacinto, cuyos pescadores solo tienen redes para la sardina; á cuya pesca se dedican durante parte tambien del año.

A igual aniquilamiento ha venido á quedar reducida la pesca de sardina en los rios Sado y Tajo. En la Extremadura transtagana, y en la costa de Setubal, abundantísimas en sardina y cavalla, el pes-

cado que se coje no guarda proporcion con esta abundancia, por efecto de las emigraciones de los pescadores, obligados á ello con motivo de las numerosas vejaciones que ha sufrido esta clase.

En la costa de la provincia de Alentejo, en Sines y Villanova de Milfontes, existen todavía algunas pesquerías, reducidas á la mayor decadencia; pues en Sines solo se cuentan dos barquillos desde 1790, y en Villanova de Milfontes cuatro bateles pequeños y una docena de pescadores.

La pesca del Algarbe, protegida siempre por los monarcas, se halla ahora en muy considerable decadencia. En Monte Gordo, donde antes habia cien barcos llamados *chavegas*, quedaron desde 1790 reducidos á nueve; y á trescientos sesenta los dos mil quinientos pescadores antiguos.

En Tavira y Faro, donde la pesca tuvo adelantos considerables en tiempos remotos, ha decaido hasta el grado de quedar reducida en el primer punto á ocho *chavegas* de pescar sardina, y en el segundo á cinco.

Lo mismo sucede con la pesquería de Olhão, la superior quizás de todos los puntos del Algarbe, por la cantidad de pescado, el número de embarcaciones, y la experiencia y destreza de los tripulantes; pero que necesariamente hubo de decaer por la sucesiva emigracion de los pescadores á las costas de España. Villanova de Portimão, á pesar de su ventajosa situacion para la pesca, quedó reducida á la mayor decadencia; y en la costa de la ciudad de Lagos no es menor su postracion y abatimiento.

Para demostrar, en resúmen, esta decadencia en el antiguo reino del Algarbe, basta comparar los resultados de su pesca con la de las costas de Andalucía; pues, segun los datos recogidos á fines del último siglo, andaban por el mar setenta y cinco *chavegas* ó barcos de pescar, de solo Ayamonte, Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Santa María; al paso que de toda la costa del Algarbe apenas llegaria su número á cuarenta y seis. Despues no

ha mejorado ciertamente esta industria: pero faltan datos oficiales para expresar su importancia,

ARTÍCULO 3.º

CAUSAS DE LA DECADENCIA DE LAS PESQUERÍAS PORTUGUESAS.

Entre las causas que retardan el progreso de las pesquerías, deben consignarse, como las más notables, las siguientes:

Constituyen la primera los grandes gastos, incompatibles con la pobreza y hasta miseria muchas veces en que los pescadores portugueses viven; gastos indispensables, que el ejercicio de esta industria exige, para la compra de redes, embarcaciones y aparejos. De ello resulta que son muy pocos los que tienen los útiles necesarios; viéndose los demás obligados á dar por su alquiler una parte del pescado, cuyo valor, despues de satisfechos los derechos y recargos, apenas basta para el sustento de los pescadores y el de sus familias.

El segundo de los impedimentos que más se oponen al adelanto de las pesquerías, es la falta de educacion en este arte. El buen pescador debe tener un exacto conocimiento de la costa y de los peces que se encuentran con más abundancia en sus inmediaciones; así como de la época y forma en que algunas especies verifican sus emigraciones, para saber el género de pesca á que necesita dedicarse, segun las circunstancias del lugar y del tiempo. Estos conocimientos se adquieren sólo con la práctica de muchos años; y si bien, por esta razon, conviene que los hijos de los pescadores se eduquen desde sus primeros años en el arte de la pesca, es casi imposible. En efecto: al ver continuamente aquellos los trabajos y miseria en que viven sus padres, prefieren dedicarse á cualquiera otra industria que, requiriendo aprendizaje ménos

largo, y gastos tambien menores, les ofrezca más pronta y segura subsistencia.

Mucho han contribuido, en tercer lugar, al decaimiento de la pesca, las vejaciones que en otros tiempos los dependientes de la Justicia hicieron sufrir á los pescadores, si se ha de dar crédito á las quejas elevadas por estos en distintas épocas; vejaciones que no pudieron desterrarse con las medidas adoptadas por varios Monarcas, pues eran consecuencia del proceder de algunos agentes de la Administracion pública.

Nadie ignora que los arrendadores del derecho exigible sobre el pescado han sido, por regla general y en todos tiempos, crueles para con los pescadores; y á estos arrendadores, más bien que á los funcionarios del ramo judicial, deben atribuirse las vejaciones de que se ha hecho mérito.

Constituyen el cuarto inconveniente las penas pecuniarias, que imponian algunos párrocos á los pescadores, cuando iban al mar en los domingos ó dias festivos.

Y no fueron las violencias referidas las solas causas poderosas de que los pescadores portugueses emigrasen, en número considerable, á España, Inglaterra y Brasil, ó de que abandonaran su arte para dedicarse á otras industrias; pues en la provincia de Entre-Duero y Miño existía la de no estar allí libres los pescadores del servicio de las armas, como en el Algarbe.

Si se tiene en cuenta, además, la limitacion que se impone á la libertad de la pesca, por medio de privilegios concedidos á algunos industriales ó á personas poderosas, se comprenderá cuán brevemente podria realizarse la total ruina de las pesquerías.

No son las causas morales indicadas las que se oponen solo al progreso de la pesca.

Tambien las causas físicas contribuyen á este resultado; y, entre ellas, merece especial atencion la que consiste en la carencia, mal estado y defectos de los aparejos que se usan ahora en las cos-

tas de Portugal. Siendo, como son, sus mallas muy pequeñas, se destruyen los huevos y las crias de los peces: por cuyo motivo fueron prohibidas en distintas ocasiones.

No ménos daño causan á la pesca las aceñas, perjudiciales, no solamente á la navegacion de los rios, sino por que la experiencia ha demostrado en el Duero, Tajo, Mondego y Zerere, que impiden la multiplicacion, y, por lo tanto, la abundancia del pescado. En el Tajo disminuyó considerablemente la pesca de sábalos, desde que se hizo la aceña de Abrantes; lo cual motivó reiteradas reclamaciones, elevadas por los pueblos á los reyes D. Alfonso V y D. Juan II.

Mayor es el detrimento que experimenta la pesca, por el mal estado de los puertos de Portugal, que dificulta, y aun imposibilita la entrada y salida de las embarcaciones mayores.

Algunas barras de los rios dejaban ya cerrada su entrada en el reinado de D. Alfonso V: en el dia, la de Lave, que desemboca entre Villa de Conde y Azurara; y la de Lima, que entra en el mar por Vianna, aun cuando nace en Asturias, se encuentran tan obstruidas, que solo fuera de ella pueden cargarse las embarcaciones: igual ó peor es la situacion de las de Esposende y Odemira.

La barra de Aveiro, en el rio de su nombre, hace siglos que no admite naves grandes; y la de Setubal, en el Sado, se ha ido empeorando desde 1617.

En la costa del Alentejo hay dos lagunas, la de Melides y la de Brescos, muy próximas al mar; y que, por no comunicar entre sí, carecen del excelente pescado que podrian tener, al paso que son un obstáculo para la agricultura y el comercio de la provincia.

La ensenada de Sines tiene la ventaja de que pueden entrar en ella los barcos, cualquiera que sea el estado del mar; pero es tan pequeña, que apenas caben doce embarcaciones.

En el reino del Algarbe, y muy cerca del cabo de San Vicente, el célebre infante D. Enrique, hijo de D. Juan I, fundó el puerto de Sagres, uno de los más célebres en aquellos tiempos; y de donde

salieron notables navegantes, y los descubridores de las islas Madeira y las Azores. Desgraciadamente se halla reducido hoy á un ruinoso recuerdo de sus pasadas glorias.

Igual abandono se observa en las barras de Faro y de Tavira, que desde el año 1622 se halla cerrada casi por completo, segun las noticias más acreditadas.

No debe dejar de contarse tampoco, entre los impedimentos físicos que embarazan el progreso de la pesca, la falta de estanques de agua dulce, que obliga á los pescadores á andar, no pocas veces, cinco y más kilómetros de distancia en busca de fuentes ó regatos, donde lavar sus redes, como sucede en Fam y Povia de Varzin.

ARTÍCULO 4.º

PUNTOS DONDE SE VERIFICAN LAS PESQUERÍAS.

La mayor parte de los pescadores de la antigua provincia de Entre-Duero y Miño hace sus pesquerías en los lugares donde estos viven, y á corta distancia de tierra; pero los más prácticos é inteligentes, no satisfechos con esto, buscan el pescado en sitios lejanos y desviados.

Cuéntase entre ellos el *Mar da Pedra*, llamado así porque, á cinco leguas de distancia de la costa, y á una profundidad de diez y ocho brazas, se observa una gran roca que en varias partes tiene dos leguas de ancho; y que, empezando en las costas de Galicia, llega hasta más allá de la barra de Lisboa: el *Mar Novo*, cuyo nombre le dan los pescadores de la Povia de Varzin, y que está á diez leguas al O. de dicha villa; y el *Mar das gatas*, situado á diez leguas al S. O. de la costa de Povia. También los pescadores de este punto acostumbran á pescar en un sitio llamado *Simpo*, que está al O. de dicha costa, una legua antes del *Mar da Pedra*; y los de la Povia y Villa de Conde van, muchas veces, hácia el S. de

la barra de Oporto, y al N. E. de dicha costa, á la altura de Viana y Caminha; de allí sacan gran cantidad de pescados, en los meses de Febrero, Marzo, Abril y Mayo.

ARTÍCULO 5.º

NÚMERO DE PESCADORES Y CANTIDADES DE PESCADO EN PORTUGAL.

Imposible ha sido adquirir datos de actualidad sobre estos puntos. Los reunidos se refieren á principios del presente siglo; y como no hay motivo para creer que hayan variado notablemente, en más ó en ménos, los estampamos tales cuales los hemos visto citados en documentos dignos de crédito.

San Juan de Foz. El número de pescadores en este puerto, situado á cuatro kilómetros al O. de Oporto, asciende á ciento cuarenta, incluyendo los muchachos que les ayudan. La cantidad de pescado que extraen anualmente no excederá de 1,750 arrobas, que se consume todo en fresco.

Mathozinhos. Ciento veinte pescadores, la mayor parte marineros viejos, que no son útiles ya para los buques, y cojen anualmente unas 2,500 arrobas, que se consumen tambien en fresco, constituyen la poblacion dedicada á la pesca en este punto, situado á un kilómetro de San Juan de Foz, en la costa que se dirige al Norte.

Villa de Conde. Existen allí trescientos cincuenta pescadores, que extraen anualmente 60,000 arrobas, poco más ó ménos, de pescado; de las cuales se podrá secar ó salar una tercera parte.

Povoa de Varzin. Cuenta mil trescientos cuarenta pescadores, de los más industriosos y experimentados, que pescan sobre 180,000 arrobas de pescado; del cual vendrá tambien á secarse ó salarse una tercera parte.

Esposende y Fum. Esposende tiene ciento veinte pescadores; y

Fam ciento sesenta y dos. Entre unos y otros no extraen más de 20,000 arrobas de pescado, cuya mayor parte se consume en fresco; salándose mucha cantidad de la pescada y de la sardina en invierno.

Vianna del Castillo. Los pescadores de este punto, situado á sesenta kilómetros de Oporto, y que en el siglo XVI llegó á contar sesenta buques de alto bordo, no excederán mucho de ciento veinte, que apenas extraerán 4,200 arrobas; las cuales no bastan para el consumo de aquella poblacion.

Caminha. Tiene cien pescadores, que pescan anualmente 4,000 arrobas poco más ó ménos; y cuya casi totalidad se consume en fresco.

Los mencionados puertos de Vianna del Castillo y Caminha, situados en la parte más septentrional de Portugal, son los depósitos donde se reúne la mayor parte de la sal de aquel Reino, que se importa luego de contrabando en la provincia de Pontevedra, de la cual son limítrofes; y desde ella se extiende su consumo á las demás que constituyen el antiguo Reino de Galicia.

Y no son las salinas del Norte de Portugal las únicas que producen la sal que se introduce en España.

De Setubal, puerto situado á la desembocadura del rio Sado ó Salado, cuyo nombre lleva por efecto de las salinas existentes en sus orillas desde la ciudad de Alcázar de la Sal, salió durante el año de 1866 la cantidad de 2.441,204 litros de aquel producto, en veinte buques, con destino á Vianna; y la de 3.189,232 litros en veinte y cinco buques, para Caminha. Estos 5.630,436 litros, que forman 7,109 moyos, al respecto de 792 litros por moyo, valen, puestos al costado del buque, si son para el extranjero, 241,000 reales; y si para Portugal 207,000 reales: pero en su mayor parte vienen á los citados puntos, vecinos al territorio español, para burlar la vigilancia de los agentes del Resguardo, en lugar de emplearse en salazon del pescado portugués.

Se comprende fácilmente que así suceda, por ser la sal un artículo cuya fabricacion y venta, al paso que en España se hallan monopolizadas por el Gobierno, en Portugal pertenecen á la industria privada. Su precio, por término medio, incluso todo gasto al costado de los buques, y segun el cálculo que acaba de mencionarse, es de dos reales 16 céntimos, y de un real 68 céntimos respectivamente por quintal, segun que se vende para extranjeros ó para portugueses; coste reducido que llega á duplicarse, cuando más, por los gastos de embarque, el derecho de exportacion de uno por mil, el derecho de sanidad, etc.

ARTÍCULO 6.º

PREPARACION QUE SE DA AL PESCADO.

El pescado sobrante del consumo ordinario, en fresco, suele salarse en grandes cantidades, y tambien se seca en una buena parte; dedicándose á estas operaciones las especies que más abundan.

En Povia de Varzin, para salar las pescadas se les quitan las entrañas que, lavadas y rociadas con sal en cantidad arbitraria, se conservan dos dias; despues de los cuales se lavan por segunda vez, y se ponen á secar al sol. El mismo procedimiento se emplea en Villa de Conde, con la diferencia de que se echa un alqueire, de 13 á 14 litros de sal, á cada docena de pescadas; y solamente se conservan así veinticuatro horas.

Para secar el pescado llamado *raya*, se le quitan los intestinos y se lava; luego se recorta, quitándole algunas tiras, para que no toquen unos pedazos á otros, y se pone á secar: despues de seca, queda en disposicion de conservarse por más tiempo que la pescada, sin absorber la humedad de la atmósfera; cuya preparacion es más cómoda, pues no se emplea sal.

Para secar el *caçao*, despues de abierto por los costados y extraídos los intestinos, lo lavan y lo ponen al sol, sin necesidad de sal alguna. Este pescado, que se conserva mucho tiempo sin adquirir humedad, es sabroso, de mucha salida, y suele secarse como las pescadas.

Tambien, aunque en pequeñas cantidades, se secan el ruibarbo, cóngrío, pez-sapo y rodavallo.

Los pescados que se acostumbra salar principalmente son las pescadas y las sardinas.

Abiertas las primeras, y despues de quitarles las entrañas, se lavan: metidas en una tina, despues de preparadas con la sal conveniente, de la cual se introduce alguna en la cavidad donde estaban colocadas las entrañas, quedan colocadas por capas alternadas de pescadas y de sal. En esta salmuera se conservan ocho dias, al cabo de los cuales están en disposicion de ser trasportadas á los puntos de consumo.

A las sardinas se les quitan las entrañas, y muchas veces la cabeza, y se lavan; échanse despues en tinas, alternando las capas de sardina con las de sal, en cantidad arbitraria: en esta salmuera se conservan algun tiempo. Dicha práctica es la que se observa en la antigua provincia de Estremadura portuguesa; y tambien la de formar pilas del mismo modo.

Se aprovechan las entrañas de ciertos pescados, y en particular los hígados de la pescada y de la raya, y los intestinos de la sardina, para extraer el aceite llamado vulgarmente *sain*. Este se obtiene colocando las entrañas en vasos de barro, y exponiéndolas á la accion del fuego, para separar el aceite, que adquiere así un color negro y un olor empireumático, ó á quemado; ó bien exponiéndolas al sol, que hace salir el aceite sin olor desagradable ni mal gusto, y con el color natural.

En la costa del Algarbe se mezcla tambien la sal con el pescado, sin guardar proporcion fija. Para conservar el atun, se le corta la cabeza; se le quitan las entrañas; y, despues de destripado ó abier-

to, se hace cuatro tiras, y se echa en una tina, donde se sala, alternando una capa de atun con otra de sal. Con la humedad del pescado y de la atmósfera la sal se disuelve; y el atun queda cubierto con una salmuera que lo conserva poco más de un año. En algunos puntos de dicha provincia se meten las sardinas en barriles, mezclando con cada millar un alqueire de sal; y, conservadas así ocho dias, se lavan y colocan dentro de barricas, en capas circulares, sin quitarles la cabeza ni las entrañas, esprimiéndolas despues para separarles alguna grasa: en otros puntos les quitan las entrañas y las colocan dentro de barriles, en capas alternadas con las de sal, esprimiéndolas luego.

En Lagos se seca tambien algun pescado, despues de abierto y salpresado lo más necesariamente posible; pero esta operacion solo se hace en otoño y en invierno, pues en verano se pudre casi siempre el pescado.

En la costa del Miño las pescadas son las que se salan en mayores cantidades: unas veces despues de destripadas, calculando un alqueire de sal para cada docena de pescadas, y poniéndolas á secar despues de tenerlas así dos dias; y otras veces echándolas en tinas, alternando con capas de sal, que las cubren de salmuera.

Á la sardina se le quitan las entrañas, y algunas veces hasta la cabeza, en cuanto sale del mar, y se lava en la misma agua de éste: metida despues en tinas, y alternándola con capas de sal, forma salmuera. Tambien se secan algunas pescadas despues de destripadas, lavadas y saladas; y las llamadas rayas cortadas en tiras, despues de quitarles las entrañas y los ojos.

En la costa de la Beira se prepara la pescada y la sardina; ya colocándolas por capas alternadas de sal; ya metiéndolas en salmuera preparada de antemano, y en la que se conservan algun tiempo.

En la costa de Ovar se sala la sardina cortando la cabeza y las entrañas en verano; y sin quitárselas en invierno.

ARTÍCULO 7.º

DEFECTOS DE LA PREPARACION DEL PESCADO SALADO Y SECO.

Todo pescado, antes de salado, absorbe la humedad de la atmósfera, como sucede con la pescada seca y el bacalao. Esta humedad facilita el pudrimiento del pescado, é impide que pueda conservarse más de un año. El pescado seco, que absorbe la humedad de la atmósfera, tiene un principio intrínseco de poca duracion, aparte del mal gusto que adquiere á los pocos meses.

La humedad que el pescado absorbe es relativa á la cantidad y á la calidad de la sal: y siendo arbitraria la salazon que precede al acto de secarse, resulta que, si el pescado tiene mucha sal, adquiere mal gusto; y si tiene poca, se conserva ménos tiempo.

Tambien de la calidad de la sal depende el buen gusto y la conservacion de aquel.

Otro defecto de la preparacion de la pescada seca dimana de conservarle la cabeza, pues en ella empieza la pudricion.

Igualmente resultan perjuicios al pescado por su mala colocacion; por haberse humedecido con las lluvias; ó por haber estado expuesto á un sol demasiado fuerte.

Los mismos defectos indicados, acerca del pescado seco, se observan en el salado; que, además de absorber la humedad de la atmósfera, pierde mucho de su gusto, pasados algunos meses. El pescado salado adquiere un color amarillo por lo exterior y uno rojizo por lo interior, que es tanto más sensible, cuanto mayor la cantidad de sal con que ha sido preparado.

El poco aseo con que se verifica casi siempre la salazon, sin lavar primero el pescado, y algunas veces cuando está escurriendo sangre, es perjudicialísimo; así como el no separar de la sal la tier-

ra que accidentalmente se mezcla con ella, lo cual se corregiria con una simple filtracion.

No es defecto tampoco de pequeña cuantía la costumbre de lavar el pescado con agua del mar; la cual, teniendo en disolucion muriatos de sosa calcáreos y de magnesia, le comunica facilidades para absorber la humedad atmosférica, y durar poco tiempo.

Puede ser de malas consecuencias el descuido de los saladores, dejando que el pescado en las tinas no esté cubierto de salmuera, pues tiende á amarillear cuando se halla expuesto al aire; ó retardando la salazon, principalmente en tiempo de calor.

El defecto más considerable de la sardina salada consiste en su corta duracion, pues hay puntos donde se conserva ménos de dos meses; no llegando jamás á un año.

Por último, una falta que se observa, en la preparacion de todo el pescado salado, es la de emplear sal sin disolver.

El fin principal de la preparacion del pescado debe ser su buen gusto y conservacion: pero no será posible segun queda indicado, conservar mucho tiempo el que absorba la humedad de la atmósfera, uno de los principales agentes de la pudricion.

La sal purificada puede hacer durar el pescado mucho tiempo; al paso que la putrefaccion se acelera, cuando se emplea la sal comun, que es un compuesto de muriato de sosa, de muriato calcáreo, y de magnesia. Como las dos últimas materias absorben mucho la humedad, y la primera no, resulta que la duracion del pescado está en proporcion inversa de la cantidad de muriatos térreos que entran en la composicion de la sal; siendo ellos, además, los que comunican al pescado el malgusto que muchas veces se observa en él. Los holandeses, que se distinguen en la preparacion del arenque, buscan siempre para su salazon sal vieja; pues la experiencia ha demostrado que el pescado preparado con ella es más sabroso, á causa de contener menor cantidad de muriatos térreos.

La salazon hecha con sal comun tiene otros inconvenientes, que

privan al pescado de mucha estimacion. El color rojizo que adquiere, su demasiada sequedad, y la circunstancia de despedazarse cuando es asado, frito ó cocido, se atribuyen por los saladores á la demasiada cantidad de sal comun que se emplea. No son, por otra parte, pocas las personas que opinan, y tal vez con fundamento, que la causa de los efectos primeros sea la descomposicion de los muriatos térreos, por la sustancia fibrosa del pescado, de manera que el ácido muriático altere y destruya la constitucion animal; y la del último la pequeña coherencia que quedará á dicha sustancia, despues de la disolucion del mucilago, con motivo de la humedad atmosférica absorbida por los muriatos térreos.

Más que por la demasiada seguridad, desmerece en el comercio el pescado, cuando adquiere un color amarillento. Este defecto, que se observa en la caballa, en la pescada seca, y en casi toda la sardina salada, depende de la grasitud y del contacto inmediato con el flúido atmosférico de una temperatura capaz de producir descomposicion de la gordura. Algunos preparadores indican, además, la pequeña cantidad de sal, como una de las causas de dicho defecto. Cuando se echa al pescado la cantidad necesaria, se cubre de una capa salina que, haciendo más difícil la salida de la gordura á la superficie, disminuye el contacto inmediato del flúido atmosférico; pero cuanto más escasa es la sal, encuentran tantos ménos obstáculos las causas que producen el color amarillo.

ARTÍCULO 8.º

MODO CON QUE DEBE PREPARARSE EL PESCADO.

Los defectos, cuyas causas quedan expuestas, pueden evitarse preparando convenientemente el pescado en la forma de salarle, y por la cantidad y la calidad de la sal de que se haga uso.

La sal purificada satisface al fin principal, de impedir ó retardar la pudricion, segun he manifestado; pero sus partículas deben penetrar, y unirse con las partes componentes del pescado. Para ello es necesario aplicar la sal disuelta en agua; disponer, si se quiere hacerlo con más limpieza, que la disolucion de la sal esté filtrada; y separar toda la tierra que se mezcló con ella en las salinas.

No debe ser arbitraria la cantidad de sal empleada, sino en la medida conveniente; valiéndose de la disuelta en agua con preferencia, á la que se halle en estado sólido, pues así el pescado nunca recibirá mayor cantidad de la que el agua pueda disolver, que es ordinariamente la necesaria.

Para hacer la salazon del pescado, debe tomarse como medida el que la sal se halle disuelta, en punto de saturacion; lo cual se conocerá cuando, echando un huevo fresco en la salmuera, no se vaya al fondo. Pero no basta esto para conseguir la bondad de la preparacion: es preciso, además, que las calidades de la sal empleada le impidan absorber la humedad de la atmósfera, separándose para ello los muriatos térreos; cuya operacion puede hacerse de varios modos.

Es el primero, conservar durante algunos años la sal, despues que se recoge de las salinas, en montones debajo de cobertizos donde se halle expuesta al aire libre, pero no á la lluvia; y colocados sobre un plano que tenga algun declive. De esta manera los muriatos térreos, absorbiendo la humedad atmosférica, se disuelven, y separan de la sal.

El segundo modo se funda en la propiedad de las sales ménos solubles para cristalizarse; produciendo la cristalizacion del muriato de sosa, antes que la del calcáreo y de la magnesia. Se obtiene la separacion en las mismas salinas, sin mayor trabajo ni pérdida de tiempo; bastando que, á medida que se introduzca agua salada en los receptáculos destinados á la cristalizacion, se vayan quitando

las primeras capas, que, ó carecen de muriatos térreos, ó los tienen en pequeña cantidad.

El tercer modo, empleando la sosa, es más exacto; pero tambien de mayor trabajo y gasto. Redúcese á disolver la sal comun en agua hasta la saturacion; y, despues de filtrar el resultado, echar la disolucion de sosa que precipita las bases térreas, uniéndose con el ácido muriático, y concluyendo por filtrar de nuevo esta combinacion.

Separados de la sal comun los muriatos térreos, queda puro el de sosa, ó sea la sal que únicamente conviene emplear en la salazon.

El pescado metido en una disolucion de sal, hecha hasta la saturacion, y conservado así el tiempo conveniente segun su tamaño, y para que la sal penetre toda su sustancia, puede mantenerse en la tina, ó destinarse desde luego á la exportacion, ó dedicarse para secarlo.

La operacion de secar el pescado, fundada en los principios de evaporacion, no exige los grandes cuidados que tienen los preparadores del Banco de Terranova, cuando se sala con muriato de sosa.

Para secarlo, solo se necesita separar de él la humedad; lo cual se consigue por la accion disolvente del aire, ó combinando una temperatura mayor de atmósfera. Debe tenerse en cuenta que el tiempo frio, ó el caliente y seco, son los más á propósito para secar el pescado. El frio y seco es, generalmente, preferido; pero, si bien tiene la ventaja de que la temperatura no promueve la pudricion, y la influencia del aire basta para disipar la humedad, el excesivo calor acelera la evaporacion. Esta adelanta tambien en razon de las superficies que se presentan á los agentes que la promueven: de modo, que el pescado, puesto sobre piedras, ó sobre arena, como sucede en Terranova é Islandia, tarda más en secarse, que cuando se pone colgado de cuerdas ó varas.

Si no hay proporcion para prensar la sardina, puede durar mucho tiempo sin adquirir un color amarillo; conservándola en sitios frescos, libre del contacto inmediato del aire.

Como resumen de todo lo expuesto, consignaré cuáles deban ser las reglas más preferibles en cuanto á la preparacion del pescado, y á fin de que este ramo de produccion sea de verdadera importancia para Portugal:

1.^a El pescado que ha de consumirse en fresco en el mismo sitio de la pesca, ó conducirse á solo pequeñas distancias, no necesita más preparacion que la de ser salpresado en la forma de costumbre.

2.^a El pescado que ha de dedicarse al consumo ordinario, en fresco, debe salarse de manera que se conserve sabroso, sin absorber la humedad atmosférica.

3.^a Para evitar estos defectos, debe escogerse una sal que carezca de muriatos térreos, ó que los tenga en muy corta cantidad.

4.^a La sal debe disolverse en agua hasta la saturacion, y luego ha de filtrarse la salmuera.

5.^a En esta salmuera debe meterse el pescado, despues de lavado en agua dulce, y de quitarle la cabeza y las tripas.

6.^a No es necesario salar preventivamente el pescado que haya de ser metido en salmuera.

7.^a El pescado ha de conservarse en salmuera durante el tiempo que la experiencia demuestre ser conveniente; pero nunca ménos del preciso para que la disolucion salina penetre en toda la carne del pescado.

8.^a El tiempo debe estar tambien en relacion con el tamaño del pescado, y con la temperatura atmosférica; siendo ménor en verano que en invierno.

9.^a Cuando la salmuera haya penetrado en el pescado, puede exportarse á los puntos más remotos.

10. El pescado que se conserve en tinas debe estar siempre sumergido, para evitar su pudrimiento.

11. Con sal comun puede conservarse mucho tiempo el pesca-

do, colocado en barricas, bien tapadas y muy llenas, sin contacto con el aire.

12. La preparacion de la sardina, hecha por los catalanes (en Portugal), es preferible hace mucho tiempo á la hecha por los naturales del país: aquella debe, por lo tanto, servirles de modelo que imitar.

13. Para que el pescado salado no absorba la humedad atmosférica y se seque, necesita ser colgado en sitios aireados, y á cubierto de las lluvias.

CAPÍTULO XI.

INDUSTRIA MANUFACTURERA.

Es y será, por mucho tiempo, en mi concepto, Portugal una nación esencialmente agrícola, á la manera de España y de los demás pueblos meridionales; cuya fertilidad natural del territorio hace que sus habitantes no sean á propósito para dedicarse á la fabricacion. No sucede otro tanto en los países del Norte, que se ven obligados á trabajar para conseguir el bienestar y la riqueza que el clima y la naturaleza en general les niegan; y cuya necesidad es el poderoso móvil que contribuye al perfeccionamiento de las industrias.

Sin duda alguna, en épocas anteriores, llegaron los portugueses á adquirir, relativamente á la actual, una importancia fabril considerable; pero, prescindiendo de que han ocurrido allí causas extraordinarias que detuvieron, y casi anularon su desarrollo, lícito ha de sernos creer que otras causas especiales han producido este resultado.

La escasez de poblacion, que no es proporcionalmente la que debiera, con arreglo á la extension de su territorio; la carencia casi absoluta de caminos, sobre todo en ciertas comarcas; la de los demás medios de comunicacion, que son los que desarrollan la riqueza; y la falta de capitales abundantes que se dediquen á la creacion de grandes establecimientos fabriles, único medio de pro-

ducir con las apetecibles condiciones de baratura y bondad, en las calidades de las mercancías, serán siempre obstáculos, poco menos que insuperables, para que los portugueses consigan que su nacion figure en el número de las manufactureras.

Ventaja y no pequeña seria que sus hombres importantes estuvieran convencidos de esta verdad.

Laudables son, sin duda, los esfuerzos aislados que, con un buen propósito, se hacen por algunos: patriótico celo se vé en estos proyectos: pero es lamentable que no tomen otro giro los capitales en ellos invertidos; y que no sea preferida la agricultura; la más noble, la más útil, y la principal de todas las industrias; tanto más cuanto su desarrollo permitiría producir no solo lo necesario para el consumo del país, sino los sobrantes necesarios para que, cambiándolos con los objetos manufacturados de otros pueblos, se estableciese entre ellos y nuestros vecinos el comercio indispensable y conveniente para los intereses de todos. Esta es una verdad universalmente reconocida: y por ello las personas que cuentan con capitales en Portugal repugnan dedicarlos, por la desconfianza de conseguir un interés apropiado á la cuantía de ellos, á empresas industriales. El resultado es que los establecimientos de esta clase se hallan, en su gran mayoría, montados en pequeña escala; que es precisamente, como dejo indicado, todo lo contrario de lo que se necesita para que el desarrollo fabril pueda ser apreciado y digno de tomarse en cuenta.

La facilidad de introducir los primeros elementos de trabajo que las fábricas necesitan, y que tienen que venir forzosamente del extranjero; en cuyo caso se encuentran casi toda la maquinaria, el hierro en lingotes, el algodón en rama, las telas en blanco, y gran parte de la lana, podrá contribuir á que los establecimientos actuales consigan llegar á tener más importancia de la bien escasa que en el dia tienen.

Es forzoso, ante todo, procurar que se difunda la instruccion

entre la clase obrera; y que se acuda, como atencion preferente, á plantear un sistema completo y acertado de vias de comunicacion, que no solo pongan en contacto á Portugal con las demás naciones por tierra y por mar; sino los distritos y los pueblos entre sí, ya que desgraciadamente no sucede así en el día.

Y, por último, Portugal debe convencerse de una gran verdad; cual es la de que no será fabricante propiamente dicha, la nacion que aspire á producir de todo, y cualesquiera que sean los precios á que salgan los artefactos: la industria necesita, para que pueda considerarse tal, dar los objetos elaborados con abundancia y baratura. Cualquiera, á fuerza de tiempo y de capital, puede llegar á fabricar la obra más esmerada y costosa; pero esto no es apreciable, industrialmente considerado. Las fabricaciones populares son las que dan renombre y utilidad á un país: y el empeñarse en producirlo todo, trae desgraciadamente por resultado no conseguir sino pérdidas inevitables; y desengaños para los que, en lo sucesivo, aspiren á invertir sus capitales en esta clase de empresas. El escarmiento de lo que ha pasado con no pocas personas, guiadas solo de un celo laudable, pero falto de prudencia, hará sin duda más precavidos, para lo sucesivo, á los que quieran aventurar sus intereses en proyectos industriales maduramente estudiados.

ARTÍCULO 1.º

LANERÍAS.

Careciendo, como se carece en Portugal, de toda clase de estadística, sobre la industria manufacturera, es poco ménos que imposible exponer datos, ni aun medianamente aproximados, acerca de su importancia. El Gobierno se vé privado, por lo mismo, de noticias que tengan alguna probabilidad de certeza.

Se han comisionado en distintas épocas á varias personas, para hacer informaciones parciales sobre diversos ramos de industria: pero ni sus trabajos se hallan coordinados, ni suministran idea completa de aquella fabricacion.

Los datos pedidos y facilitados por los mismos interesados, que ignoran muchas veces lo que se les pregunta, no merecen casi fé alguna.

Es preciso, por lo tanto, marchar á ciegas; pero, por otra parte, no es muy de lamentar semejante estado, pues no es, vuelvo á repetir, apreciable por su cuantía, la industria manufacturera de Portugal, en ninguna de sus diferentes clases.

Creo, no obstante, deber decir algo acerca de la fabricacion de tejidos de lana, de antigüedad bastante remota; pues se sabe que en 1573 el rey D. Sebastian publicó un Reglamento para la fabricacion de telas, reformado y completado en 1690 por el rey D. Pedro II. En él se alude á las fábricas de Cobilhao, Portalegre y Extremoz; señal evidente de que eran entonces las principales, ya que no las únicas de Portugal.

El tratado de Methuen, celebrado en 1703, causó gravísimo daño á la fabricacion de que tratamos; y los establecimientos que no cesaron por completo, experimentaron pérdidas muy notables, desde que se permitió la entrada de los tejidos ingleses, hasta entonces prohibidos.

Vuelta á reanimar casi oficialmente la industria lanera, á mediados del siglo XVIII, durante el reinado de D. José II, como resultado de las medidas adoptadas por el marqués de Pombal, de memoria imperecedera en Portugal, se vió de nuevo poco ménos que anulada, en tiempo de la invasion napoleónica. En 1814, y como complemento del Tratado celebrado por el regente D. Juan con Jorge III, Rey de Inglaterra, en 1810, en que se habia sostenido el derecho de 30 por 100, fué reducido á 15 por 100 el tipo fiscal con que se recargaba la entrada de las mercancías de lana extranjera.

En 1821 se volvió á restablecer el anterior derecho de 30 por 100; y si bien con posterioridad no se han hecho innovaciones generales en las tarifas arancelarias, la verdad es que la marcha progresiva de la industria es muy lenta; y sus resultados, considerados fabrilmente, no merecen gran detenimiento en sus detalles, que á nada conducirían, por otra parte, como vamos á probar, manifestando solo los puntos de más importancia, para adquirir una ligera idea de lo que esta industria significa en Portugal.

Me fijaré, como principal centro fabril, en Cobilhao, cuyos establecimientos contienen muchas máquinas construidas ó compuestas dentro de Portugal, por la Compañía titulada *La Perseverancia* en Lisboa, ó la de Bicalho en Oporto. Allí hay departamentos para separar la lana, lavaderos, enjugadores, escuelas, etc.; pero en ninguna fábrica, aun de las principales, se vé planteado un sistema completo y único de maquinaria. A la par de las cardas y de los bancos de hilar franceses, existen los ingleses, belgas y portugueses, más ó menos perfeccionados, segun la época en que se construyeron, y el cuidado que hubo en introducir posteriormente los accesorios y las reformas de inventos modernos: las cardas continuas han sustituido á los antiguos aparatos de separar y limpiar la lana.

Pero lo notable es que ni en los establecimientos fabriles de Cobilhao, ni de Oporto, ni de los demás puntos que he visitado, existe telar alguno mecánico en ejercicio, sino los de madera del sistema de Jacquard y Sisos, entregados al cuidado y á la fuerza de los tejedores respectivos. Y no es porque en algunas fábricas carezcan de ellos, como sucede en la de Lordellos, junto á Oporto; sino porque exigen mayores capitales para ponerlos y sostenerlos en movimiento; y porque habria que dejar sin ocupacion á no pocos operarios, de los que hallan ahora trabajo.

El hilo de lana tiene una numeracion diferente, segun el grado de su finura y torcido, correspondiendo el número más bajo al hilo

más grueso, y el más alto al hilo más fino; pues se observa el sistema inglés que, como es sabido, consiste en que en un peso de lana dado varíe la longitud del hilo, señalando el número del hilado la cantidad de yardas que entren en el citado peso.

Se emplean allí, y lo mismo he visto en algunas fábricas de Lisboa, hilos hasta el número 39.

Los colores de las telas dejan bastante que desear; y no son tan permanentes como podrian: lo cual dimana, ya de la manera de verificarse el lavado de las lanas, ya de la falta de maestros tintoreros, que adquieran los conocimientos necesarios en una escuela de química aplicada á la tintorería. El establecimiento de ella, así como el de otras de mecánica aplicada á motores hidráulicos, y de dibujo de máquinas, seria de gran provecho para el adelanto de la industria en general.

He hablado del modo de lavar las lanas; y conviene manifestar que está reducido á sumergirlas en súcio dentro de tinas de madera ó de pilas de piedra, con agua hirviendo, y con una disolucion de potasa ó algunos otros cuerpos alcalinos, susceptibles de descomponer la parte oleosa, dejando la lana libre de todas las impurezas. Para ello se la remueve con un palo por el operario, y se la coloca luego dentro de cestos en agua corriente, de modo que se infiltre bastante; y, bien aclarada, se procura escurrirla del agua, y colocarla en sacas, para llevarla á los enjugadores, donde por medio de la accion del aire y del sol se seca convenientemente.

El tinte de las lanas se practica en tinas ó calderas especiales, y despues de hilada, ó bien cuando se encuentran concluidas las telas tejidas en blanco.

El lavado, por medio de cilindros, es mucho más perfeccionado; pero da á las lanas una grande aspereza, segun la opinion de los directores de los establecimientos.

La limpia y blanqueo de las lanas suele hacer disminuir su peso en un 50 por 100 del en bruto ó súcio.

Los salarios varían bastante: suelen ser de 8 rs. diarios, cuando más, los de los hombres; 120 reis ($2 \frac{1}{2}$ rs.) los de las mujeres; y la mitad de esta última cantidad los de las niñas.

El precio de las lanas portuguesas, sin limpiar, es en Cobilhao de 460 reis por kilogramo, como término medio ($4 \frac{1}{2}$ rs. la libra); y más alto todavía en otros puntos, que emplean lanas españolas casi exclusivamente.

ARTÍCULO 2.º

MANUFACTURAS DE ALGODON.

Si, por lo que dejo manifestado, no es la fabricacion de tejidos de lana de cuantía apreciable en Portugal, todavía lo es relativamente menor la de manufacturas de algodón.

La importacion de esta primera materia en rama que, durante algunos años anteriores, habia subido hasta 3 y 4 millones de libras, fué solo de 2.038,000 en 1865; y la entrada del algodón hilado disminuyó tambien, desde 500,000 libras á 280,000. Y no se diga que esto último depende del desarrollo, cada vez mayor, de las filaturas portuguesas, pues para ello seria precisa más crecida importacion de algodón en rama; y desgraciadamente dejó antes dicho que ha disminuido, de una manera notable, que lo es tanto más, cuanto recae sobre una cantidad que ya era bastante exigua.

En Portugal, aún más que en España, la industria algodонера puede llamarse exótica; y tiene precisamente que encontrar gravísimos obstáculos, para su prosperidad y acrecentamiento. No solo hay allí la necesidad de importar el algodón, que casi exclusivamente se recibe del Brasil y de Inglaterra, pero en mucho mayores cantidades de aquel Imperio, sino tambien el carbon de piedra, por la suma de 2.400,000 quintales, ó sea 110.650,000 kilógra-

mos, procedentes de Inglaterra. Y, por cierto, puede muy bien calificarse de diminuta semejante cantidad, que viene á ser la tercera parte de la que España importa, si se tiene en cuenta por una parte, que el carbón mineral, del que no existen en explotación criaderos de alguna cuantía, no adeuda en Portugal derecho alguno á su entrada; por otra, que está allí mucho más extendido que entre nosotros su empleo, para los usos domésticos; y finalmente que, como en España las minas van aumentando cada dia su explotación, gran parte de nuestro consumo consiste en combustible nacional, no limitado como antes al de Asturias, sino tambien al de los criaderos de San Juan de las Abadesas en Cataluña, y de Belmez y Espiel en la provincia de Córdoba. De esperar es que estos podrán encontrar un mercado en Lisboa, por medio de su traccion en el ferro carril, que desde Ciudad-Real se dirige á Portugal por Badajoz; y al que se une el ramal que, desde las minas, conduce á Almorchon, cerca de Almaden.

Hay en Portugal algunos establecimientos industriales de algodon dignos de ser visitados; pero ninguno completo, y que satisfaga, ni con mucho, las esperanzas de los que son algo exigentes en el particular.

En Lisboa, Olivaes y Belen, arrabales de dicha capital, Oporto y algun punto más, se hallan las principales fábricas.

La de hilados y tejidos de la *Compañía lisbonense* es un establecimiento muy bien dirigido y administrado, que se visita con gusto. Tiene dos máquinas de á 200 caballos; ha llegado á emplear hasta 1.000,000 de libras de algodon; y produce 6,000 piezas de indianas de 20 hilos. Allí se hacen los hilados que necesita, en 22,000 husos con telares mecánicos; de los cuales vi más de la mitad en movimiento. Emplea 470 operarios, mujeres en su gran mayoría, que ganan desde 120 á 240 reis de salario al dia. Tambien se elaboran allí cordones, mantas, telas de colchones, tohallas, servilletas y mantelería, en telares á mano.

La inmensa mayoría de las telas de algodón que en Portugal se tiñen, vienen de Inglaterra. El teñido se hace á mano; excepto en una, con cilindros para dos colores, que se halla en Villanova de Gaia, pero que trabaja poco; y en la de los Sres. Cunha Miranda, situada en el barrio de San Pedro Alcántara de Lisboa. Es un establecimiento que merece ser visitado por las personas que se dedican á estudios de la clase á que nos referimos; y una verdadera excepcion de lo que en Portugal existe acerca de este punto. Cuatro máquinas de estampar, con cilindros de hasta tres colores, dan, con las demás operaciones de la fábrica, ocupacion á 240 operarios, empleados tambien en estampar á mano en los pañuelos de más de tres cuartas, que es la circunferencia mayor que los cilindros tienen. El tejido que se emplea es todo inglés, pues en Portugal no se fabrica de las clases de los que se necesitan. Allí supe que, si bien la generalidad de los objetos que salen elaborados se consume dentro del reino, algunos percales y las demás clases de tejidos negros, destinados para vestidos de luto y medio luto en las mujeres, se introducen de contrabando en España, pero felizmente no ya en aquellas grandes cantidades que anteriormente tenian lugar, sobre todo antes de la reforma arancelaria de 1849. La fábrica posee una verdadera riqueza en el gran depósito de cilindros, que cuestan de 10 á 12 libras esterlinas cada uno; y en aquella se gravan por completo algunos que vienen lisos, y se componen todos los que lo necesitan. Véase, pues, que el establecimiento puede considerarse como de importancia, máxime en un país donde tan escasos son sus análogos, en los demás ramos que la industria general abraza.

El Ministerio portugués, del que formaba parte el Sr. Fontes, en el Departamento de Hacienda, declaró oficialmente que renunciaba á hacer una reforma general en las tarifas de la renta de Aduanas; y que preferia el sistema de tarifas especiales para cada una de las naciones extranjeras, aprobadas en los Tratados de comer-

cio que con ellas celebrase. Semejante proyecto, que dudo sea aceptado por los gobiernos posteriores, fué vivamente impugnado por el Consejo directivo de la *Asociacion promovedora de la industria fabril*, que se lamenta mucho de que no se forme por la Administracion pública una estadística verdadera, de lo que es la industria de Portugal en todos sus ramos, hecha, no á la ventura, y tomando como indubitables los datos que en la mayoría de los casos los interesados quieren proporcionar, en vez de ser el resultado de interesantes trabajos, de gastos, y de investigaciones.

Las reformas parciales de las tarifas establecidas en Tratados de comercio son, sin duda, perjudiciales para la industria; pues fijan relaciones desiguales entre las diversas clases, y dañan no pocas veces á las condiciones legítimas de la produccion. Así sucede cuando establecen rebajas de cuantía en los derechos de las mercancías elaboradas, y dejan sin modificar los de las materias primeras que entren para la composicion de aquellas.

La cuestion merece ser estudiada muy detenidamente.

No basta la conviccion, más ó ménos arraigada, de que una nacion carece de los elementos que son indispensables, cuando se aspira á adquirir un gran desarrollo fabril, para que se la abandone á su suerte, y se desatiendan los capitales cuyos poseedores, al amparo de la legislacion, creyeron encontrar un seguro y crecido interés, y sin cuya esperanza no se hubieran arriesgado en aquella especulacion. Los Gobiernos necesitan, para administrar justicia, sobreponerse á las preocupaciones, y hasta á las verdades de las escuelas económicas; pues aquí es más cierta que en otros casos la máxima de que no debe aspirarse á lo mejor, sino á lo ménos malo; si de esta forma se consigue ver establecida la equidad por una parte, y la conveniencia de los administrados por otra.

CAPÍTULO XII.

FERRO-CARRILES.

Atendiendo á las circunstancias ocurridas en la concesion de estos caminos, á las de su construccion, y aun á los intereses que están destinados á servir, pueden dividirse en tres grupos.

Comprende el primero las dos líneas desde Lisboa á Badajoz y á Oporto; el segundo, las líneas desde Lisboa á Evora, á Beja y á los Algarbes; y el tercero, los llamados caminos del Miño, y que deberán unir con Oporto los ricos distritos situados al Norte del Duero.

Trataré de cada uno de ellos por su orden.

ARTÍCULO 1.º

LÍNEAS DESDE LISBOA Á BADAJOZ Y Á OPORTO.

Sacado á pública licitacion, en 6 de Mayo de 1852, el camino de hierro de Lisboa por Santaren á la frontera de España, en las inmediaciones de Badajoz, se aceptó en 10 de Agosto la propuesta que formuló la Compañía Central Peninsular de los caminos de hierro de Portugal; y, otorgada la concesion provisional de aque-

lla línea, se firmó en 1.º de Diciembre el convenio y pliego de condiciones. En 7 de Mayo de 1853 se inauguraron solemnemente las obras; para cuya concesion definitiva se sancionó en 11 del mismo la ley correspondiente.

Despues de mil irregularidades, y de haber transcurrido dos años sin hacer la Compañía casi ninguna obra, el Gobierno se vió obligado, en Setiembre de 1855, á intervenir, continuando por su cuenta los trabajos: pero los cedió de nuevo á la Compañía, otorgándola una próroga, á fin de que los dejase terminados hasta Santaren en fin de Setiembre de 1857; con tan mal éxito, que á pesar de auxiliarla el Gobierno con el adelanto de fuertes sumas, solo habia construido en 28 de Octubre los 30 kilómetros desde Lisboa á Carregado.

Convencido ya el Gobierno de que la Compañía no llenaría sus compromisos, presentó á las Cámaras en Abril de 1857, y estas aprobaron en Julio siguiente, un proyecto de ley, para contratar con sir Marton Petto, la construccion de un camino desde Lisboa á Oporto; debiendo rescindir el convenio con la Compañía Central Peninsular, para la primera sección comun á dicha línea y á la desde Lisboa á Badajoz; indemnizarse á sus accionistas; y satisfacerse los débitos resultantes de las obras practicadas.

El Gobierno continuó la construccion de las obras, y prolongó el camino hasta el puente de Asseca, que está á 67 kilómetros de Lisboa; pero resultando que sir Petto, despues de infinitos pretextos y exigencias para modificar su contrato, no podia formar compañía, fué forzoso rescindir tambien aquel, en Junio de 1859. En tal estado, en 30 de Julio del mismo año se celebró un contrato provisional con D. José de Salamanca, para la construccion y explotacion de las dos líneas desde Lisboa á Badajoz, y desde Lisboa á Oporto; sujetándose su otorgamiento definitivo á licitacion pública por el plazo de 40 dias, el cual terminó sin presentarse ninguna otra propuesta. En su vista, se le hizo la concesion de las dos

líneas, por medio de los contratos de 14 de Setiembre de 1859, y de 20 de Diciembre de 1860.

La Compañía formada para la construcción y explotación de estas vías férreas se llamó *Compañía Real de los Caminos de hierro portugueses*, cuyos estatutos fueron aprobados por el Gobierno en 22 de Diciembre de 1859.

Nada importante, en realidad, se había hecho hasta que se concedieron al Sr. Salamanca las dos líneas; pues en los ocho años transcurridos desde el primer decreto de 1852 solo se habían construido los 67 kilómetros desde Lisboa á Santaren, que son de los más fáciles de ellas, y ni aun se había levantado la estación de Lisboa.

La ley de concesion y los contratos consiguientes tienen bastante analogía con las disposiciones de la misma índole, relativas á la construcción de los ferro-carriles españoles.

La Compañía debía constituirse con un capital de 35 millones de francos, producto de 70,000 acciones de á 500 francos; y podía, previa autorizacion del Gobierno, suplir el capital restante creando obligaciones al portador, con interés fijo y amortizacion limitada al término de la concesion; con privilegio sobre esta y los rendimientos del camino, pero sin perjuicio de los derechos del Estado. Aquella contrataba con el Sr. Salamanca la construcción de ambas líneas; quedando encargado este de representarla completamente, y de ser su mandatario en todo lo relativo á la construcción y al cobro de la subvencion otorgada por el Gobierno: por cuyos servicios recibiria una cantidad fija de 132,350 francos por kilómetro.

Las dos líneas eran: la del Este desde Lisboa á Badajoz que, segun los proyectos aprobados, resultó con una longitud de 275 kilómetros; y la del Norte que, bifurcándose de la anterior á 107 kilómetros de Lisboa, se dirige á Oporto, y cuya longitud segun los mismos proyectos es de 236 kilómetros, desde el punto de empalme hasta la ciudad del último nombre.

El Gobierno concedía para la primera una subvención de 112,500 francos por kilómetro, y para la segunda una de 135,000 francos. Se otorgó, además, la exención de derechos de Aduanas á todo el material extranjero, con destino á la construcción.

El ancho de la vía debía ser el de 1^m,67, igual á los caminos de hierro españoles; reduciéndose á ese ancho el de la parte construida hasta Asseca, que lo habia sido con el de la vía francesa: el menor rádio de las curvas debía ser de 500 metros, admitiéndose el de 400 en algunos casos excepcionales; y el de 300 en las vías de resguardo: el límite máximo de las pendientes, fijado por el primer contrato en 10 milímetros por metro, fué ampliado despues en la construcción hasta 15: finalmente, las expropiaciones y obras de arte debían ejecutarse para dos vías, pero la explanación para una, hasta que el ingreso bruto kilométrico llegara á 25,000 francos en la línea del Este, y á 30,000 francos en la del Norte; debiendo entonces construirse una segunda vía. Por último, se fijaba en dos años y medio el plazo para presentar terminada la línea del Este, hasta la frontera española; en tres la del Norte, hasta la orilla izquierda del Duero; y en cuatro el de las obras del paso de dicho rio, y del establecimiento de la estación de Oporto.

El Gobierno entregaba desde luego á la Compañía los 67 kilómetros construidos desde Lisboa al puente de Asseca; fijándoles un valor de 250,000 francos por kilómetro, que se descontarian del importe de las subvenciones abonables.

Encontró el Sr. Salamanca dificultades de todo género para cumplir sus compromisos: siendo la primera la falta de una legislación á propósito, especialmente en lo relativo á expropiaciones, por las que pagó, no pocas veces, el duplo ó triple valor de los terrenos. No acostumbrado, además, el país á obras públicas de aquella importancia, faltaron cuantos recursos se encuentran en otras partes; y fué preciso traer del extranjero todos los útiles y

herramientas, y hasta gran número de operarios, con sacrificios que pueden calificarse de enormes para el constructor.

La configuración, y sobre todo la naturaleza del terreno, ofrecieron también grandísimas dificultades; de las que daremos una ligerísima idea indicando las obras más notables de las líneas. Entre ellas se cuentan: la estación de Lisboa, construida casi toda sobre terrenos robados al Tajo, á costa de obras difíciles de fundación, y que no creo equivocarme diciendo que es la mejor de la Península: su puente de desembarque, al que pueden atracar, aun en las mareas bajas, buques de cualquier calado: el magnífico puente sobre el río Tajo, de 500 metros de longitud y 14 de altura: gran número de puentes en la línea del Norte, de fundación no menos difícil, y contruidos sobre terrenos excesivamente compresibles; en algunos de los cuales los tubos de las pilas y los estribos han tenido que bajarse hasta 23 metros de profundidad: grandes desmontes y terraplenes ejecutados en terrenos movedizos y compresibles, que han exigido obras especiales de consolidación: por último, los tres túneles de Cháo de Masans, Alvergaria y Sierra del Pilar, de 600, 640, y 400 metros; el segundo de los cuales, abierto al través de un banco de arena, con grandísimas filtraciones, ha presentado tales dificultades para su construcción, que el metro lineal costó cerca de 6,000 francos.

Á pesar de tales dificultades, que arredraran á las dos Compañías anteriores, los poderosos recursos, la energía y la decidida voluntad del Sr. Salamanca consiguieron que la línea del Este hasta Badajoz se abriese á la explotación en Setiembre de 1863; y la del Norte hasta Villanova de Gaia, en la orilla izquierda del Duero, en Junio de 1864: entregándose así á la explotación 501^k,50, antes de los plazos establecidos en los contratos, si se toma en cuenta el tiempo empleado en la aprobación de los proyectos.

Siendo imposible fijar verdaderamente el costo de los 67 kilómetros comprendidos entre Lisboa y Asseca, por las alternativas

de su construcción, ya por las Compañías, ya por el Gobierno; y asignándose el precio en que fueron vendidos por este á la Compañía actual, resulta que el costo de las líneas que examinamos ha sido el siguiente:

Abonado al Gobierno por los 66 ^k ,7789 desde Lisboa á Asseca, á 225,000 francos por kilómetro.	15.025,252,50	
<i>Subvención pagada por el Gobierno.</i>		
208 ^k ,8201 de la línea del Este, á 112,500 francos por kilómetro.	23.492,261,25	} 53.993,661,75
225 ^k ,9363 de la línea del Norte, á 135,000 francos por kilómetro.	30.501,400,50	
<i>Pagado por la Compañía.</i>		
434 ^k ,7564 en ambas líneas, á 132,350 francos por kilómetro.	57.540,009,54	} 83.434,130,72
Por obras exigidas fuera del contrato.	5.091,593,62	
Interés del capital durante la construcción.	16.607,230,00	
Gastos de constitucion de la Compañía, y generales de personal y material.	4.195,297,56	
TOTAL	152.453,044,97	

El costo total de estas líneas ha sido de 303,994 francos por kilómetro; pero si de ellos se separan, por una parte, el importe de

los 67 kilómetros vendidos por el Gobierno; y, por otra, los gastos de constitucion de la Compañía, los generales, y los de abono de intereses, quedan para los de la parte construida por el Sr. Salamanca 116.625,264^{ts.},91 ó sea un gasto kilométrico de 268,227 francos. Este, en verdad, nada tiene de exagerado, atendidas las múltiples dificultades de la ejecucion de las obras.

Las tarifas para la explotacion, segun el contrato, eran las siguientes, que han sido recargadas despues con un 5 por 100 para el impuesto del Gobierno, sobre el transporte así de pasajeros como de mercancías, desde 1.º de Mayo de 1865.

	CÉNTIMOS de FRANCO.
Viajeros: por cada kilómetro recorrido en	1. ^a clase. 10,00
	2. ^a " 7,77
	3. ^a " 5,55
Mercancías: por tonelada y kilómetro re-	1. ^a clase. 16,00
corrido en	2. ^a " 14,00
	3. ^a " 10,00

La Compañía percibe, además, 2,22 francos, por la carga y descarga de cada tonelada transportada.

Los productos de la explotacion, en los tres ejercicios transcurridos desde la terminacion de la via, aparecen del cuadro siguiente:

EJERCICIOS.	PRODUCTO BRUTO TOTAL.	IMPORTE del impuesto.	PERCIBIDO por la Compañía.	PRODUCTO kilométrico para la Compañía.
1864 á 65.....	5.377,193	92,218	5.284,975	10,403
1865 á 66.....	5.859,831	258,938	5.600,893	11,033
1866 á 67.....	6.038,131	262,590	5.775,541	11,369

La Compañía, mediante un convenio con la de Ciudad-Real á Badajoz, explota los seis kilómetros desde la frontera portuguesa á Badajoz, cuyos productos están incluidos en los datos anteriores.

Los gastos de explotación pueden calcularse aproximadamente en 8,000 francos, por kilómetro.

Como la Compañía al crearse contaba, según la opinión de personas autorizadas del país, y de distinguidos ingenieros franceses, con un ingreso kilométrico superior á 25,000 francos, ó sea dos veces y media próximamente el que obtiene ahora, se explica muy bien la situación en extremo difícil en que se encuentra, y que puede decirse es la siguiente:

Para realizar el capital invertido en las obras y en los intereses, durante la construcción, existen emitidas á la par las 70,000 acciones de 500 francos, y 266,764 obligaciones de 500 francos nominales también, y con un interés anual de 3 por 100, cuyo precio medio de emisión fué de 222^{fs},64. En Portugal ningún capitalista ha adquirido estos valores que, á excepcion de algunas sumas importantes, tomadas por españoles, fueron colocados en Francia.

Los ingresos necesarios, para que la Compañía cubra sus compromisos, son:

Interés al 6 por 100, de 70,000 acciones: 30 francos por accion.	2.100,000
Intereses al 3 por 100, de 266,764 obligaciones: 15 francos por obligacion.	4.001,460
Amortizacion de acciones y obligaciones.	344,616
Gastos generales: 500 francos por kilómetro.	254,000
Gastos de explotación: 8,000 francos por kilómetro.	4.064,000
<i>Total</i>	<u>10.764,076</u>

Esta suma es casi el doble de la obtenida en la explotación durante el último ejercicio.

Este semejante estado ha impedido á la Compañía pagar el cupon de las acciones desde Diciembre de 1865, y el de las obligaciones desde Junio de 1866; como asimismo ejecutar las dificultísimas y costosas obras del paso sobre el Duero, que debían estar ya casi terminadas, segun el contrato celebrado entre el Gobierno y el Sr. Salamanca, como mandatario de la Compañía, en 27 de Noviembre de 1865, aprobado por la ley de 1866. Con arreglo á él, y transigiendo varias diferencias ocurridas, se señaló el sitio para la estacion de Oporto en la parte más principal dentro de la ciudad; y se resolvió la construccion de un ramal de ocho kilómetros que, bajando hasta la orilla del Duero, muy cerca de su desembocadura en el mar, facilitara mucho la comunicacion entre este y la línea ferrea.

ARTÍCULO 2.º

LÍNEAS DESDE LISBOA Á EVORA, Á BEJA Y Á LOS ALGARBES.

En 24 de Junio de 1854 celebró un contrato provisional el Gobierno con varios capitalistas portugueses, para la construccion de un ferro-carril, desde Aldea Gallega, en la orilla izquierda del Tajo, frente á Lisboa, á Vendas Novas; y en 7 de Agosto siguiente se sancionó la ley para hacer la concesion del camino, previa licitacion. En 24 del mismo mes se fijó el principio del camino en Barreiro; y en 6 de Diciembre se adjudicó definitivamente la concesion á varios capitalistas portugueses, representados por el señor Costa Ramos. Construyóse con bastante lentitud este camino; y en 1.º de Febrero de 1861 se abrieron al público los 70 kilómetros de la línea hasta Vendas Novas, y del ramal de Setubal.

La ley de 8 de Julio de 1859 habia autorizado al Gobierno para contratar las dos líneas que, partiendo de Vendas-Novas, se di-

rigieran á Evora y á Beja, en la antigua provincia del Alentejo; pero, aun cuando se abrió licitacion para la adjudicacion de ellas, no se presentó proposicion alguna. En 3 de Enero de 1860 el Gobierno contrató con varios capitalistas ingleses, representados por sir Jhon Sutherland Valentine, la ejecucion de esas líneas; y la ley de 27 de Mayo sancionó este contrato, que concedía una subvencion de 88,888^{rs.},88 (16.000,000 reis) por kilómetro, y autorizaba al Gobierno para reemplazarla por la garantía de un interés de 7 por 100, sobre el precio de 133,333^{rs.},33 (24.000,000 reis) señalado para cada kilómetro. Se estableció que el ancho de la vía fuera 1^m,67 como el de la española; que los límites de las pendientes fuesen de 7 milésimas en general, y 10 en los casos excepcionales; los de los rádios en las curvas, de 500 metros en las vías generales, y de 300 en las de resguardo; y que ambas líneas, cuya longitud total ha resultado en la construccion ser de 123 kilómetros, deberian estar concluidas en tres años.

Terminada la línea desde Barreiro á Vendas Novas, los concesionarios quisieron vendérsela al Gobierno; pero, desechada por este la proposicion, la ofrecieron al Sr. Salamanca, quien contrató su adquisicion. El Gobierno, por consideraciones políticas, se decidió entonces á comprarla; y habiendo el Sr. Salamanca desistido por completo de su derecho, sin reclamar daños y perjuicios de ninguna clase, tomó aquel posesion de la línea, y la explotó por su cuenta. En 4 de Setiembre de 1863 se inauguró solemnemente la línea desde Vendas Novas á Evora; y en 14 de Febrero de 1864 la de Beja.

El Gobierno, en virtud de la ley de 23 de Mayo de 1864, celebró un nuevo contrato con la Compañía inglesa, para la venta á ésta del camino desde Barreiro á Vendas Novas y del ramal de Setubal, y para la construccion de tres nuevas líneas, en prolongacion de las anteriores, á saber: la de Evora, por Estremoz, á empalmar en Crato con la línea de Lisboa á Badajoz; la de Beja al Guadiana,

en direccion á Sevilla; y la de Beja á los Algarbes. Estipulábase en su contrato que la Compañía satisfaría al Gobierno 5.600,000 francos por la línea desde Barreiro á Vendas Novas, y el ramal de Setubal; que el Gobierno abonaria una subvencion kilométrica de 100,000 francos en las tres líneas; que el ancho de la vía sería el de 1^m,67 de la mayoría de las líneas portuguesas, reformándose el de la de Barreiro á Vendas Novas, que era del sistema francés; que en las líneas de Crato y Andalucía el límite superior de las pendientes sería de 15 milésimas; que el menor rádio de las curvas fuera de 300 metros en la via general, y de 250 en las de resguardo; que en la de los Algarbes esos límites serian 25 milésimas para las pendientes, y 200 y 180 metros, respectivamente, para los rádios de las curvas; y, por último, que el plazo de construccion fuese de cuatro años para las dos primeras líneas, y de cinco para la última.

El número total de kilómetros que, por este contrato, tenían todas las concesiones de la Compañía, era de 520; y la explotacion se concedia por noventa y nueve años.

En 14 de Octubre de 1865, y por las gestiones de la Compañía, hizo el Gobierno un nuevo contrato, que mereció despues la aprobacion de las Cámaras: en virtud del cual se modificaba por completo la parte económica del anterior, y se conservaban las condiciones técnicas. Se garantizaba á la Compañía desde 1.º de Julio de 1869, si para ese dia las líneas todas estaban terminadas completamente, y recibidas por el Gobierno, un producto bruto de 20,000 francos, por cada uno de los 520 kilómetros que habian de componer las líneas, durante cincuenta años contados desde esa fecha; y la Compañía se comprometia, por su parte, á devolver al Gobierno:

1.º Los 10.948,266^{rs},66 á que ascendia el importe de la subvencion, cobrada en virtud del contrato de 29 de Mayo de 1860;

Y 2.º Los 5.600,000 francos de la compra de la línea desde Barreiro á Vendas Novas y del ramal de Setubal; debiendo pagar

los 16.548,266^{fs.},66 importe de esas dos sumas, en letras á tres, seis y nueve meses; como tambien, si durante los cincuenta años de garantía el producto bruto de las líneas excedia de los 20,000 francos, garantizados por el Gobierno, á entregar á este el 20 por 100 del exceso, hasta el completo reembolso de las sumas recibidas, en virtud de esa garantía.

La Compañía, comprendiendo cuán beneficioso era para ella el nuevo contrato, dió grande impulso á los trabajos: teniendo á los pocos meses adelantadísimos los de la prolongacion de la línea desde Evora hasta Estremoz; casi concluidos los de la línea de Andalucía hasta el Guadiana; y explanados bastantes kilómetros de las primeras secciones fáciles, en la línea de los Algarbes.

Las grandes sumas invertidas en esos trabajos absorbieron casi todos sus recursos, en una época en que no era posible acudir en busca de fondos para negocios extranjeros, y sobre todo de ferrocarriles, al mercado de Lóndres, donde la Compañía los levantaba; pues en Portugal no existe ni un solo accionista. Se vió, pues, sin medios de hacer al Gobierno los pagos convenidos, dentro de los plazos establecidos; y, no habiendo conseguido la próruga que solicitaba, fué rescindido el contrato. El Gobierno sacó á nueva licitacion las líneas; pero como, por una parte, las enérgicas protestas de los tenedores de obligaciones de la Compañía, y por otra la grave crisis general que se experimentaba en Setiembre del año último, hicieron que no se presentara proposicion alguna, se vió amenazado por los tenedores de acciones y obligaciones, que todos eran capitalistas ingleses, de cerrarle el mercado de Lóndres; precisamente cuando necesitaba levantar allí un empréstito, para cubrir el enorme déficit del presupuesto, por la falta de pago de la Compañía.

Tuvo, pues, que transigir; y transigió.

En su consecuencia, en Octubre de 1867 celebró un convenio con Samuel Laing, miembro del Parlamento británico, y representante de la Compañía, cuyas bases eran las siguientes:

1.^a El Gobierno garantizaba 7 por 100 de interés, y $\frac{1}{2}$ por 100 de amortizacion, al capital íntegro levantado por la Compañía, por medio de la emision de obligaciones, aumentado con el importe de los cupones de esas obligaciones en los dos semestres de 1867, y en el primero de 1868; ascendiendo la suma total, sobre que debia recaer esa garantía, á 11.878,750 francos.

2.^a Garantizaba igualmente 7 por 100 de interés, y $\frac{1}{2}$ por 100 de amortizacion, al capital de los accionistas, invertido en todas las obras, y disminuido en un 20 por 100; cuyo capital así garantizado, despues de hechas las competentes evaluaciones, ascendia á 15.646,396^{rs.},51.

3.^a La garantía empezaría á contarse desde 1.^o de Julio de 1868.

La Compañía, por su parte, entregaba al Gobierno las líneas en explotacion, todas las obras ejecutadas, y los materiales acopiados.

Este contrato, muy beneficioso tambien á la Compañía, y que pende de la aprobacion de las Cámaras, á las que debia presentarse en la primera legislatura, obtendrá probablemente su aprobacion; pues uno de los primeros hechos del Ministerio presidido por el Conde de Avila, despues del cambio político de Enero del año corriente, fué declarar que hacia suyo el convenio.

Aunque no con entera exactitud, podemos evaluar muy aproximadamente el coste kilométrico de las líneas del Sudoeste, en la forma siguiente:

	FRANCOS.
Valor señalado á la línea desde Barreiro á Vendas Novas, y al ramal de Setubal, en la venta á la Compañía.	5.600,000,00
Ensanche de la via de ese camino, y de su material, pagado por la Compañía.	1.538,888,88
	7.138,888,88

<i>Suma anterior.</i>	7.138,888,88
Línea desde Vendas Novas á Evora y á Beja: pa- gado por la Compañía.	15.300,000,00
Subvencion de estas líneas, pagada por el Go- bierno.	10.950,000,00
<i>Total.</i>	<u>33.388,888,88</u>

Y siendo los kilómetros construidos 193, resulta un coste de 173,155 francos por kilómetro, que hubiera sido bastante menor sin la série de vicisitudes por las que, como acaba de verse, ha pasado la construcción de estas líneas; pues no ha ofrecido dificultad, no habiendo en ellas ningun túnel; siendo de muy poca importancia las obras de fábrica y los movimientos de tierras; y no habiéndose encontrado terrenos de mala calidad, para el establecimiento de aquellas, y de estos. El edificio de la estación de Barreiro es la obra más notable; y la parte destinada á los viajeros muchísimo mayor de lo que las necesidades del servicio reclaman.

Las tarifas de las líneas del Sudoeste, segun las leyes de concesion, son las siguientes:

		CÉNTIMOS de FRANCO.
Viajeros: por cada kilómetro recorrido en	1. ^a clase.	13,33
	2. ^a "	10,00
	3. ^a "	6,67
Mercancías: por tonelada y kilómetro re- corrido en	1. ^a clase.	26,67
	2. ^a "	17,78
	3. ^a "	13,33
	4. ^a "	8,89

La cuarta clase comprende únicamente los abonos agrícolas y los materiales de construcción.

Además de estos precios, se cobra, como en las líneas del Norte y del Este, el derecho de carga y descarga: y las tarifas han sido recargadas, también posteriormente, con el impuesto de un 5 por 100 para el Gobierno, así por el transporte de viajeros, como por el de mercancías.

Los productos de la explotación de dichas líneas, en los dos últimos ejercicios, pueden verse en el cuadro siguiente, con expresión del impuesto cobrado por el Gobierno.

EJERCICIOS.	PRODUCTO BRUTO. TOTAL.	IMPORTE del impuesto.	PERCIBIDO por la Compañía.	PRODUCTO kilométrico para la Compañía.
1865 á 1866..	1.079,557	48,490	1.031,067	5,342
1866 á 1867..	1.071,413	48,134	1.023,279	5,302

Aunque ignoro los gastos exactos de la explotación por kilómetro, creo aproximarme bastante á la verdad fijándolos en unos 6,400 francos: en el último año que explotó el Gobierno la línea desde Barreiro á Vendas Novas y el ramal de Setubal, dichos gastos ascendieron á 7,072 francos. Estas líneas no cubren, pues, los gastos de explotación; y más adelante manifestaré la impremeditación que ha habido, en preferir su construcción á la de otras líneas, de mucha mayor importancia para Portugal.

ARTÍCULO 3.º

FERRO-CARRILES DEL MIÑO.

El Gobierno portugués ha recibido diferentes proposiciones, entre otros capitalistas, del Sr. Salamanca, para construir las líneas del Miño; pero nunca ha querido hacer la concesion de ellas.

En virtud de repetidas gestiones de los diputados, se sancionó, en 2 de Julio del año de 1867, una ley autorizando al Gobierno para construir y explotar, por cuenta del Estado, dos caminos de hierro: uno que, partiendo desde Oporto, siguiera por Braga y Vianna do Castello á la frontera de Galicia; y otro que, separándose de este, á pocos kilómetros de Oporto, se dirigiera por Peñafiel y Regoa al Pinhao.

El ancho para la via es de 1^m,67 como en los demás caminos portugueses; el límite de las pendientes de 20 milésimas; el de los rádios de las curvas de 250 metros; y no solo lá explanacion y los carriles como en todos los otros caminos, sino hasta las expropiaciones y las obras de arte, han de ser para una sola via.

El Gobierno queda autorizado para gastar en la construccion una suma de 166,666,66 francos por kilómetro, y á levantar las necesarias para la emision de obligaciones de 500 francos nominales, con el interés y amortizacion que crea deber fijar, pero no excediendo el interés total por todos conceptos de 9 por 100, sobre el capital realmente obtenido.

A pesar de haber trascurrido ocho meses, el Gobierno no ha empezado á trabajar en ninguna de las dos líneas, ni emitido obligacion alguna.

Creo que esta ley es completamente inútil: pues ni aquellas líneas pueden construirse por administracion; ni un precio doble del

señalado bastará para realizarlo; ni, por último, el Gobierno conseguirá colocar las obligaciones, en las condiciones que la ley exige.

ARTÍCULO 4.º

OTROS FERRO-CARRILES PORTUGUESES.

Además de los tres grupos ya descritos, debe hacerse mérito del camino de hierro de Cintra, y del de la Beira.

Para el primero se han hecho diversos contratos provisionales, uniendo su construcción á la del ensanche de Lisboa por la orilla del Tajo, y aun llegaron á empezarse sus obras en las inmediaciones de Belem: pero jamás han sido aprobados los contratos en las Cámaras; y parece muy difícil que llegue á realizarse la construcción de semejante camino, que ofrece poquísimas esperanzas de ser ventajoso para los capitales que en él se inviertan.

El de la Beira es indudablemente de bastante importancia para Portugal, en todos conceptos; constituyendo la verdadera vía directa para unirse con Europa. Se han formulado para él algunas proposiciones, que siempre ha desechado el Gobierno; y las repetidas gestiones de los diputados por aquel país solo han logrado, hasta ahora, que se practiquen estudios, y que se hayan dado solemnes promesas de construir el camino, que jamás se han realizado.

Finalmente, existen en Portugal tres pequeños caminos de hierro servidos por fuerza animal, y destinados para usos industriales; el de las minas de San Domingos, en el Alentejo; el de Braçal, en el Norte (está aún en construcción); y el del pinar de Leiria, en la Marina grande.

ARTÍCULO 5.º

CONSIDERACIONES GENERALES.

La descripción del estado actual de los ferro-carriles portugueses que he hecho, demuestra los malos resultados económicos obtenidos. Se ha visto que los 502 kilómetros, explotados en las líneas de Badajoz y Oporto, dan, descontando el impuesto, un producto bruto kilométrico de 11,369 francos; y que los 193 de las líneas de Evora y Beja, dan, con igual descuento, uno de 5,302, inferior en mucho al que se obtiene en todos los demás países. Como es comparable solo con el de las comarcas más pobres de Europa, y no correspondiente á la situación general de la riqueza de Portugal, que está muy lejos de poderse clasificar en la categoría de esas comarcas, es preciso reconocer que dicho rendimiento debe ser el resultado de causas accidentales, pero difíciles ya de corregir sin muchos y costosos esfuerzos.

Hay, en verdad, dos razones muy poderosas, que motivan desgraciadamente ese poco satisfactorio resultado: la falta de carreteras que, dando vida al tráfico de los ferro-carriles, hagan afluir á ellos las ricas producciones de distritos hoy completamente aislados; y la mala distribución de estos mismos ferro-carriles, así como la escasa inteligencia con que se ha preferido la construcción de algunos.

En España, donde es preciso hacer mucho todavía para completar la red de vías ordinarias, hay construidos 17,000 kilómetros, ó sea 1^k,06 por cada mil habitantes; pero en Portugal se han construido solo 2,200, ó sea 0^k,55 por cada mil habitantes: y si entre nosotros el tráfico de los caminos de hierro se resiente del escaso número de los ordinarios, puede calcularse lo que sucederá en Portugal, donde la longitud de las carreteras es, proporcionalmente á sus habitantes, la mitad que en España.

La red de caminos ordinarios, reconocida en documentos oficiales como necesaria en Portugal, es de 8,000 kilómetros, de los cuales solo hay construidos 2,400, que han costado 12,500.000,000 reis; pero con poquísima ventaja para el tráfico de los ferro-carriles, por ser aquellos casi exclusivamente carreteras paralelas suyas, ó construidas en los distritos que ninguna comunicacion tienen con los mismos. Los estudios para nuevas carreteras tenian ya de costo, en fin de Junio de 1866, la suma de 250.000,000 reis; siendo muy difícil calcular cuándo se construirán semejantes caminos.

Es innecesario demostrar la grande influencia, ejercida en el movimiento de un ferro-carril, por la falta de comunicaciones ordinarias; pero, como corroboracion de esta verdad, citaré dos ejemplos:

Primero: el de las mismas líneas portuguesas, donde se observan cuantiosos rendimientos en las estaciones á que afluye alguna carretera; y falta casi absoluta de productos en las estaciones que se encuentran aisladas sin contacto con las vias de comunicacion.

Segundo: el de la línea del Mediodía de Francia, cuyos productos triplicaron desde que se construyó una extensa red de carreteras, en el terreno á cuyo tráfico servia.

Pero si bien es desastrosa la influencia que la falta de carreteras debe ejercer en los productos de las líneas portuguesas, lo es todavía mayor la mala distribucion de estas últimas, tomada en cuenta la riqueza del país.

Portugal se halla dividido, por los rios Duero y Tajo, en tres grandes zonas, cuya poblacion y riqueza son muy diferentes. En la primera zona, al Norte del Duero, hay una poblacion de 1.337,666 habitantes, en 17,857 kilómetros cuadrados, ó sean 75 individuos por kilómetro cuadrado; en la segunda 2.122,517 habitantes, en 41,887 kilómetros cuadrados, ó sea una poblacion específica de 51 individuos; y en la tercera solo 527,678 habitantes, en una extension de 29,795 kilómetros cuadrados, ó sea 18 individuos en cada uno de ellos. El movimiento comercial en esas zonas guarda una

proporcion análoga: y el impuesto de las Aduanas, separando el de la municipal de Lisboa, que ya he manifestado que es relativo á solo los derechos de consumo, asciende en la primera zona á 10^{fs}.57 por habitante; en la segunda á 6^{fs}.93; y en la tercera solo á 0^{fs}.88.

La poblacion y la riqueza del país exigian, por lo tanto, que las primeras líneas de ferro-carriles se hubieran establecido con preferencia en la zona del Norte del Duero; despues en la comprendida entre dicho rio y el Tajo; y que al Sur de este último se hubiese construido solo alguna línea, exigida por poderosas consideraciones políticas ó estratégicas.

Por desgracia ya he dicho que se ha seguido el sistema totalmente diverso.

Añadiendo á los kilómetros que tiene en la tercera zona, al Sur del Tajo, la línea desde Lisboa á Badajoz, los de las líneas del Sudeste, aparece que en esa tercera zona, la más despoblada y la más pobre de todas, se han concedido 663 kilómetros, de los que se explotan 349; correspondiendo á cada mil habitantes 1^k.26, cantidad más que doble de la que corresponderá en Francia á igual número de habitantes, cuando esté terminada toda su red y que no pasa de 0^k.55: mientras que en la zona central, entre los ríos Duero y Tajo, hay concedidos solo 355 kilómetros, de los que se explotan ya 345, ó sea 0^k.17 por mil habitantes; y que en la pobladísima y rica zona del Norte no se ha construido ni un solo metro de ferro-carriil todavía.

Esta mala distribucion de los caminos de hierro, que han costado ya cerca de 17,000.000,000 reis, trae consecuencias funestas inevitables. Demostrado se halla por los hechos que una red de ferro-carriles es tanto más productiva, en general, cuanto más poblada, más rica y más comercial es la localidad cuyos intereses sirve; no siendo preciso acudir en su justificacion á lo que sucede en otras naciones, pues la misma actual red portuguesa nos lo patentiza.

En la zona del Sud del Tajo los caminos portugueses dan solo

un producto bruto de 6,000 francos, que en la central se aproxima mucho á 14,000; no siendo aventurado asegurar, segun el testimonio de personas que merecen completo crédito, que aun en las actuales circunstancias del país, y sin completar su red de carreteras, el producto kilométrico de las líneas de la zona del Norte habria excedido de 20,000 francos.

Si á la ejecucion de estas líneas hubiera acompañado la de las carreteras necesarias para hacerlas accesibles á los mercados portugueses principales, sus productos serian muy comparables á los obtenidos en otras naciones importantes; la suerte de las compañías concesionarias muy diferente; y el crédito de sus valores habria hecho afluir á Portugal los recursos extranjeros, tan necesarios para promover sus intereses materiales, desatendidos hoy casi completamente por la angustiosa situacion de los capitales comprometidos en estos ferro-carriles.

El error cometido tiene una explicacion muy sencilla para mí. Portugal ha sacrificado todo al deseo de unirse, cuanto ántes, á Europa: prescindió de líneas de porvenir lisonjero; y se acometieron las dos de Santarem y de Vendas Novas en direccion á España. Viendo que la línea de Badajoz tenia probabilidades de terminarse antes que la que dirigiese á Salamanca, fué preferida la que, por Santarem, se dirigia á Extremadura, á la de la Beira; á pesar de ser esta mucho más importante para Portugal, y más directa para unirle con Europa.

Lo ocurrido puede servir de escarmiento y de provechosa leccion para lo porvenir.

Portugal necesita cambiar radicalmente de sistema, para terminar su red de comunicaciones ordinarias y de gran velocidad.

Para construir las carreteras que faltan, y sin las cuales los ferro-carriles nunca darán un resultado satisfactorio, deberia variarse el sistema actual de gastar en ellas sumas relativamente mezquinas; puesto que en el presupuesto del ejercicio de 1867-68 se fijaron en

1,000.000,000 reis (21.500,000 rs.) para obras de nueva construcción. Por este sistema serán necesarios cerca de cuarenta años para concluir los 8,000 kilómetros que se calculan precisos; en lugar de hacer una grande operación de crédito, por la que, destinándose aquella suma á intereses y amortización, se consiguiera terminar en ocho ó diez años todas las carreteras. Seria tambien preciso dar preferencia á que partan de las estaciones de los ferrocarriles; para que redundaran desde luego en provecho de estos, á medida que se construyesen.

Creo que debería renunciarse á que las líneas férreas á Braga y á Regoa se hagan por administración, según la ley de 2 de Julio de 1867; que, conservando de ésta sólo las condiciones técnicas de curvas y pendientes, muy aceptables hoy por los grandes adelantos obtenidos en el material de explotación, se concedieran, así aquellas dos líneas, como la de Vigo, á una compañía que ofreciera seguridad á los capitales empleados en ellas; y que, adoptando trazados interiores, se cuidase de acercar las líneas al mayor número de puntos importantes, en vez de acortar la distancia entre los extremos.

En la zona central el Gobierno debería hacer un arreglo equitativo con la compañía del Norte y del Este, incluyendo la concesión de la línea de la Beira. Esa compañía podría dominar así sus actuales difíciles circunstancias; y aguardar á que, con la construcción de la red de carreteras y de las nuevas líneas que, afluyendo á las suyas, naturalmente han de aumentar mucho su tráfico, éste se desarrollase en términos de poder cubrir todas sus atenciones, estipulándose en el arreglo que los auxilios que el Gobierno prestase se reintegrarian por la compañía cuando llegara á ese ventajoso estado.

En la zona del Sud convendría renunciar, por ahora, á la línea de los Algarbes, y á las prolongaciones de las de Beja y Evora; continuar ésta únicamente hasta Estremoz, centro importante por-

su riqueza agrícola y mineral, y cuyas obras están adelantadísimas; y conceder la explotación de los kilómetros ya terminados á una Sociedad que pudiera hacerlo con la economía consiguiente al reducidísimo tráfico de aquellas líneas.

Si se plantease este pensamiento, creo con fundado motivo que los ferro-carriles portugueses podrian ser un elemento de prosperidad y de gran mejora, en todos conceptos, para nuestros vecinos: en otro caso, concluirán siendo una carga insoportable para el país, y un desengaño lastimoso para los que, en lo sucesivo, pretendan invertir sus capitales en esta clase de obras, que han desilusionado por completo las esperanzas de muchas personas en todas las naciones á cuyos Gobiernos piden que las saquen del estado lamentable en que se encuentran.

ÍNDICE.

	Páginas.
INTRODUCCION.	5
CAPÍTULO I.	
<i>Contribuciones directas.</i>	9
ARTÍCULO 1.º Contribucion territorial.	10
2.º Id. de registro.	12
3.º Id. sobre viajeros ó el tránsito.	13
4.º Id. del sello.	14
5.º Id. industrial.	16
6.º Id. personal.	19
7.º Id. de gracias ó mercedes.	20
8.º Décima de intereses.	22
CAPÍTULO II.	
<i>Renta de Aduanas.</i>	24
ARTÍCULO 1.º Derechos arancelarios.	25
ARTÍCULO 2.º Id. de Aduanas llamados <i>emolumentos</i>	30
3.º Otros derechos que forman parte de la renta de Aduanas.	34

CAPÍTULO III.

Régimen administrativo de las Aduanas. 37

ARTÍCULO 1.º Comparacion entre la legislacion vigente en Portugal y en España, acerca de la manera de realizar los despachos en las Aduanas.	id.
Documentacion de origen.	id.
Formalidades que preceden á la descarga.	38
Fondeos.	40
Consignatarios y sus declaraciones.	41
Reconocimientos.	43
Averias.	44
Equipajes.	id.
Franquicia de derechos.	45
Pérdida de nacionalidad.	46
Restitucion de derechos.	47
Depósitos y fianza de derechos.	48
Reexportacion.	49
Exportacion.	id.
Bonificacion por razon de procedencia.	50
Cabotaje.	52
Nafragios.	53
Depósitos.	55
Contrabando y defraudacion.	58
Expedientes.	60
Mercancías no tarifadas.	61
ARTÍCULO 2.º Distribucion interior de los trabajos en las Aduanas de Lisboa y de Oporto.	id.
3.º Organizacion del Resguardo.	63
4.º Inspectores de Aduanas.	66

CAPÍTULO IV.

Impuesto de Consumos. 69

ARTÍCULO 1.º Aduana municipal de Lisboa.	70
2.º Derechos de consumos exigibles en Oporto y el llamado <i>Real de Agua</i>	71
3.º Impuesto sobre el pescado.	78

ÍNDICE.

III
Páginas.

CAPÍTULO V.

Impuesto sobre el tabaco. 79

CAPÍTULO VI.

Productos de Bienes Nacionales, y recursos diversos. 86

CAPÍTULO VII.

Cereales. 89

- ARTÍCULO 1.º Datos históricos de la legislación sobre cereales.
Noticias relativas á su produccion 90
- 2.º Precio de los granos. 93
- 3.º Resultado de la navegacion por el Duero, en
cuanto á cereales. 97

CAPÍTULO VIII.

Diversas producciones agrícolas. 101

- ARTÍCULO 1.º Arroz y aceite; afectos principalmente al im-
puesto de consumos.—Sedas.—Lanas. 102
- 2.º Vinos. 104

CAPÍTULO IX.

Salinas. 111

- ARTÍCULO 1.º Sus circunstancias, y modo de evitar sus defec-
tos. id.
- 2.º Modo de mejorar las salinas. 114

CAPÍTULO X.

Pesquerías. 120

- ARTÍCULO 1.º Su historia en los tiempos antiguos. id.
- 2.º Estado actual de las pesquerías portuguesas. 121
- 3.º Causas de la decadencia de las pesquerías por-
tuguesas. 124
- 4.º Puntos donde se verifican las pesquerías. 127

ARTÍCULO 5.º	Número de pescadores, y cantidades de pescado en Portugal.	128
6.º	Preparacion que se da al pescado.	130
7.º	Defectos de la preparacion del pescado salado y seco.	133
8.º	Modo con que debe prepararse el pescado.	135

CAPÍTULO XI.

Industria manufacturera. 140

ARTÍCULO 1.º	Lanerias.	142
2.º	Manufacturas de algodon.	146

CAPÍTULO XII.

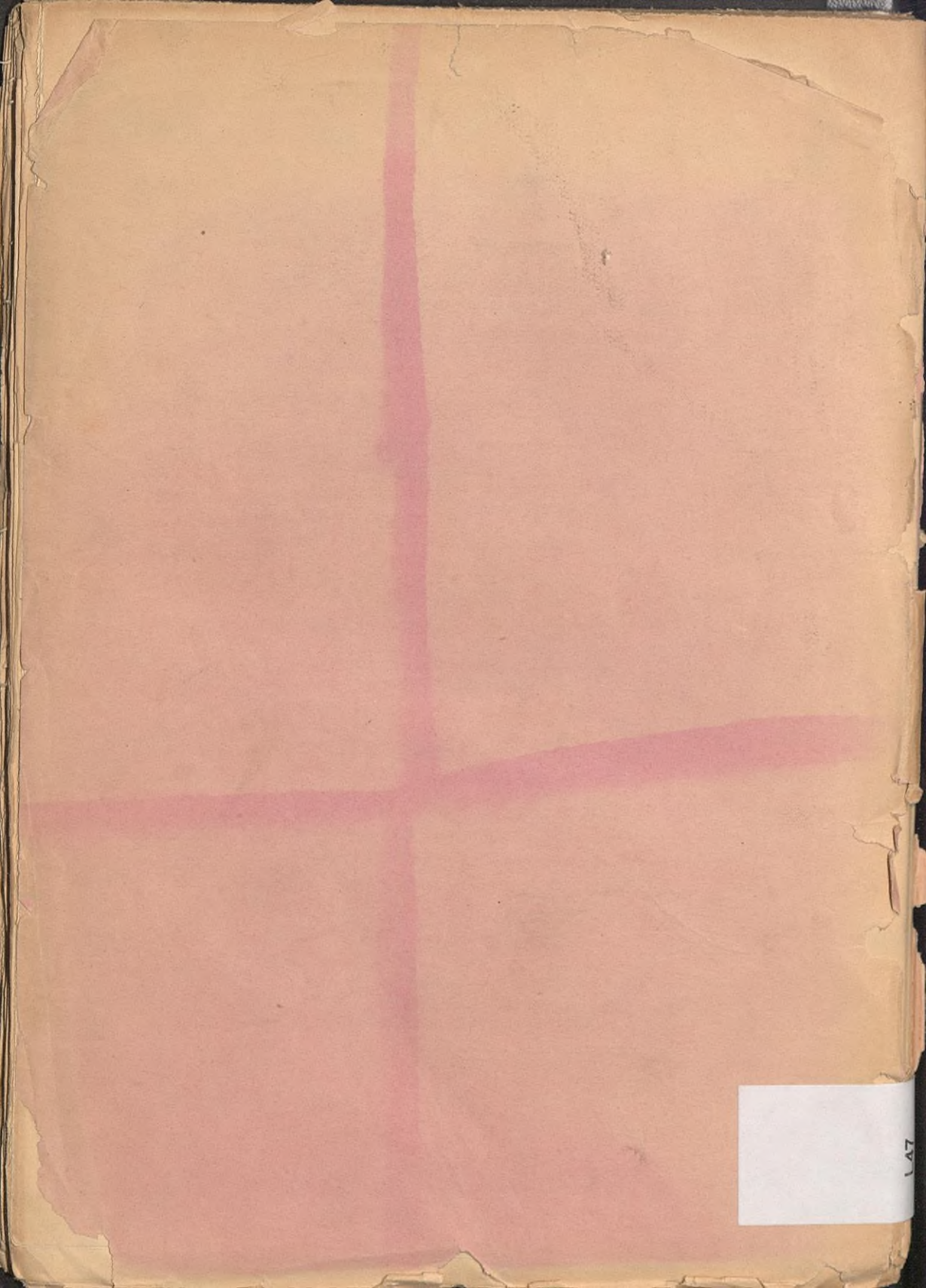
Ferro-carriles. 150

ARTÍCULO 1.º	Lineas desde Lisboa á Badajoz y á Oporto.	id.
2.º	Lineas desde Lisboa á Evora, á Beja y á los Algarbes.	158
3.º	Ferro-carriles del Miño.	165
4.º	Otros ferro-carriles portugueses.	166
5.º	Consideraciones generales.	167

ERRATAS.

Página.	Línea.	Dice.	Debe leerse.
92	2	servientes	simientes
144	25	Sisos	lisos
148	3	una	una fábrica





147