Legajo ~~311~~ 33 18-9 2

Proyecto de acta de navegación.

q.e. debe modificarse mucho, p.a ver lo q.e puede
adoptar en beneficio de nuestro comercio.

UNIVERSIDAD DE GRANADA

La indiferencia con q todas las Potencias Marítimas han mirado por mas de un siglo el formidable incremento de la Marina Británica es uno de los fenomenos mas extraordinarios q nos presentan los anales políticos.

Nadie ignora que la principal causa de la preponderancia de la Gran Bretaña consiste en los articulos prohibitivos de la famosa Acta de Navegacion que Cromwell hizo decretar por el Parlamento en 1651.

Antes de aquella epoca existia una cierta proporcion en el trafico Marítimo de las diftes Naciones, q mas ó menos gozaban de libertad en los mares; pero desde entonces los Ingleses han ido progresivamte aumentando su propia navegacion al paso que la de las otras Naciones ha ido decaiendo en la misma proporcion.

Vease los resultados del acta de Navegacion. Por ella la Inglaterra cerrando sus Puertos á todo Navio Extrangero que no traiga á ellos cargado con mercancias ó productos de su respectivo pais, limitó considerablemte á la Navegacion de las demas. Estendió la esfera de su actividad, al paso que estas no sabiendo oponer al trafico Ingles á la misma restriccion, q permi-

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

tiendo á los Ingleses toda puerta de Comercio indefinido é indirecto, les dejaron un vago campo abierto á sus especulaciones. De esta desigual situacion se siguió que el tráfico marítimo que hasta entonces habia estado repartido, vino á ser el patrimonio exclusivo de unos aficionados codiciosos, y que el Pavellon Ingles dominando en todos los mares, esperce hoy en ello la mas odiosa tiranía.

Facil hubiera sido evitar estos funestos resultados, si las demas Potencias marítimas hubieran tenido la buena política de declarar al instante otra Acta de Navegacion semejante y recíproca para con la Inglaterra. Que era el medio justo y eficaz de anular en quanto á los efectos los artículos prohibitivos de 1651, y de frustrar las intenciones ambiciosas del Gabinete Británico. Por este acto de sabia precaucion cada Nacion hubiera conservado su correspondiente + parte en el comercio marítimo, y se hubieran evitado muchas de las guerras ocasionadas por las vejaciones que la insolencia de los Ingleses no ha cesado de cometer contra el Pavellon de todas, á beneficio de su preponderancia naval.

Pero sea ignorancia, sea criminalidad ninguna de las

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

2º

Poderio y muy interesada en la ~~libertad~~ independencia marítima, supo prevenir ó evitar los males que hoy experimentan. En Francia ha sido menester todo el impulso de la Revolucion, y el furor de innovar para que se conociese la necesidad de adoptar, con respecto á la Inglaterra á lo menos, los mismos arbitrios prohibitivos que Cromwell discurrió para el fomento de la marina inglesa. La Asamblea Constituante conoció bien esta necesidad, y en 21 de Septiembre de 1791 el Diputado Delattre en un discurso elocuente y lleno de grandes ideas de economía política propuso á nombre de las Comisiones reunidas de Marina, Agricultura, y Comercio un plan de acta de navegacion fundado en los principios mismos de la Acta de Cromwell. Pero como esta Asamblea terminó sus dias antes que su sesion, en los artículos propuestos por Delattre no fueron sancionados. La Asamblea Legislativa que la sucedió, demasiado ocupada en sus propias disensiones, los olvidó enteramente; de suerte que aquella idea no obstante su importancia no se reprodujo hasta que en la Convencion Nacional el 3 de Julio de 1793 el Diputado Marec, á consequencia de una proposicion hecha el 20 de Mayo antecedente, presentó un nuevo proyecto de acta de navegacion, y por último despues de oido el dictamen de

Nota.

(1) Este decreto no se ha puesto en execucion todavia
á causa de la presente guerra.
La inglaterra las disposiciones de su acta de Navegacion
tambien se suspenden en tiempo de hostilidades: entonces se permite el trafico indirecto á los Navios
neutrales.

FACULTAD de TEOLOGIA
Litis
GRANADA

la Comision de Salud Publica en un Discurso pronunciado por Barrere la convencion decretó ~~otro~~ en la sesion de 11 de Septiembre de 1793 el acta de Navegacion Francesa (1)

En España nada se ha hecho hasta ahora sobre este importantisimo ajunto. La incapacidad de una sucesion de Ministros Empiricos, las intrigas de los Embajadores de Inglaterra, las especulaciones ficales y de mezquino economia del deden con que hasta poco hace hemos mirado la Agricultura, el Comercio, y la Industria, el espiritu de frivolidad que a general ha prevalecido en la administracion publica y otras varias concausas de esta naturaleza, explican suficientemente la indiferencia con que hasta ahora hemos mirado las causas de la decadencia de nuestra Navegacion, y el formidable incremento de la de nuestro rival.

Por fortuna nuestro Gobierno se halla en el Dia en las mas favorables circunstancias para llenar los deseos de todos los buenos Españoles. La administracion se halla en manos de sujetos que reunen á un Patriotismo puro, todos los conocimientos necesarios para sabor substituir á las causas de nuestra ruina las reformas indispensables para nuestra regeneracion politica. Por otra parte ahora

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

3º

dor de la Repub. Francesa, y ganandor con ella una Guerra justa y necesaria, la qual ha roto y disuelto todos los tratados y convenios ruinosos con que la mala fe y la ignorancia habian sacrificado nuestros intereses al Machiavelismo Britanico, ya nada nos impide de vindicar nuestros derechos, adoptando durante las hostilidades actuales aquellos principios favorables á la Navegacion Española, los quales en ningun otro tiempo no pudieramos decretar sin conjurarnos una nueva rompimiento con la Gran Bretaña.

Aprovechemos pues este momento favorable, salgamos ya de nuestra fatal ruina, y guiados por el impulso de una noble emulacion elevemos la Nacion Española á sus altos destinos.

Todos los Economistas Ingleses reconocen q.e la Inglaterra debe su actual riqueza y preponderancia al sistema prohibitivo de su Acta de Navegacion.

En 1651 epoca en la que Cromwell la dictó al Parlam.to el extrangero hacia una mitad del trafico maritimo de Inglaterra; pero desde entonces disminuyó rapidam.te su intervencion. En 1700 ya no participó en el sino en una quinta parte; en 1725 solo en una novena par-

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

te, ~~y~~ en 1750 un joco mas de la duodecima, y por
ultimo en 1791 apenas participó de una decimaquarta
parte.

Asimismo si examinamos el comercio exterior de to-
das las Naciones Marítimas, veremos que el Pavellon
Inglés desde aquella epoca fue progresivamte participando
mas y mas en el tráfico con cada una de ellas. Asi
sabemos que en 1791 los Ingleses hacian las quatro decimas par-
tes del Comercio marítimo de la Francia, mientras que el
Pavellon Frances no participaba en el sino en dos deci-
mas partes. Si la concurrencia de los Ingleses es tan gran
de con respecto á la Francia Nacion cuya navegacion
es sin disputa una de las mas florecientes, qual sera
con relacion á la España en la que se halla sin compa
racion mas decadente? Por desgracia carecemos de
datos para determinar en que proporcion el ~~Pavellon~~
Pavellon Ingles intervene en nuestro Comercio Marí-
timo, y esta ignorancia es la causa de nuestra estolida
resignacion.

Pero importa para nuestra felicidad el conocimiento de
nuestra verdadera situacion: es menester que conozcamos
nuestra actitud el estado de todas nuestras relaciones con
las demas de las demas Potencias, y consecuentemte en

(1) El Estado general del Comercio puede presentarse en una tabla como la siguiente, llenando los blancos con los datos correspondientes.

Noticia de los Navios que entraron y salieron de los puertos de España durante un año contado desde 1º de Enero de 1789, hasta 1º de Enero 1790.

Navios que entraron	Numero de Navios	Numero de toneladas.	Navios que salieron	Numero de Navios	Numero de toneladas
Españoles.			Españoles ———		
Franceses.			De		
Portugueses			De		
Ingleses.			De.		
Genoveses.					
Toscanos.					
Imperiales.					
Venecianos.					
Olandeses.					
De las Ciudades Anseaticas.					
Napolitanos.					
Prusianos.					
Suecos.					
Dinamarqueses					
Rusos.					
Americanos.					
Turcos.					
Barbarescos	De				
Total					

Resulta pues que de ..... toneladas de extraccion el Pavellon Español solo ha participado de.....
y que ante ——— toneladas de importacion el Pavellon Español solo ha entrado por ———

4º que proporcion intervienen los Ingleses en nuestro comercio.
Para esto es preciso sacar de los registros de nuestra Aduana, y de las Secretarías de Marina y de Hacienda los datos correspondientes para formar el cuadro del comercio marítimo de la Monarquía Española (1). El resultado general y comparativo de nuestro comercio y navegacion con las demas Potencias para el mejor argumento de la urgente necesidad de adoptar disposiciones favorables al pabellon Español. Este trabajo será tanto mas satisfactorio y completo si se hace separadamte el estado comparativo de la nave gacion española con la Potencia Marítima en el resultado de esta examen será que nuestro pabellon apenas entra en competencia con el de los Ingleses, y Holandeses; que aquellos hacen por nosotros principalmte el trafico con los Estados Unidos de America, y son en el Mar del Baltico, de donde se saca que la Nacion para no obstante su ventajosa posicion topographica, no obtiene la abundancia y variedad de sus producciones, la multiplicidad de sus colonias, y la extension de sus costas en el Mediterraneo y en el Oceano depende principalmente para su propio comercio Marítimo de la Marina de su Rival, alimentando y guardan

(1) El cuadro general del Comercio que debe preceder en una tabla como la siguiente

Voray.

(1) Como conviene sobre manera conocer con exactitud la proporcion en que el Pavellon Ingles participa al comercio Maritimo de España ademas de la tabla general que hemos propuesto en la Pagina anterior, sera util hacer las siguientes Maniobras los blancos.

Navios Ingleses que entraron en los Puertos de los Dominios de España.

Procedentes de Inglaterra	Numero de Navios	Numero de Toneladas
de Francia.		
de Portugal.		
&c.		
&c.		
&c.		
Total		

Resulta que de ... Navios Ingleses que entraron en los Puertos de los Dominios de España ... se emplearon en el trafico directo y ... en el trafico indirecto.

Razon de los Navios que salieron de los Dominios de España para los de Inglaterra.

	Numero de Navios	Numero de Toneladas
Españoles		
Ingleses		
De otras varias Naciones		
Total		

do ajr à su propria expanza los brazos que mas-
pro odioso enemigo amplea hostilmte contra nosotros mis
mos. (1)

El desengaño y convencimiento que necesariamte nos
produsca del Sumo Bene quadro de nuestro Comercio mari
timo comparandole con el estado florecente de la Na
vegacion Britanica nos induzira por fin à imitar con la
correspondientes modificaciones el sistema que la experien
cia de mas de un siglo ha acreditado en Inglaterra.

Es verdad que hay algunos economistas que intentan perua-
dir que los articulos prohibitivos del acta de Navegacion
solo pueden convenir à una Nacion industriosa ù manufac
tora como la Inglesa, y de ningun modo à las Naciones es-
pecialmte Agricolas como la Espanola y la Francesa.
Este error propagado recientemte por Mourgue se funda
en suponer que todos los frutos de la Agricultura son mas
voluminosos que los de las Fabricas, y que por consiguiente
la Nacion agricola necesita para su propia extraccion
mas buques que la Nacion manufactora, de donde infie
ren que aquella lejos de poner obstaculos à la concurren
cia de la navegacion extrangera debe excitarla por to-
dos los medios posibles.

Porque asi arguyen suponen lo mismo que debieran pro
bar, y lo que es contradictorio con los hechos. Cuan-

FACULTAD DE TEOLOGIA GRANADA
SIL

5º mer lugar le respondaremos que hay mil circunstancias
en la que los frutos de la Agricultura ocupan menor
espacio que los productos de las artes: pr. ej. la made
ra en bruto respecto de la obra que se construyan
con ella: en segundo lugar diremos que la distincion en-
tre industria ỹ agricultura es ridicula ỹ abrumda; pues
es esta es un ramo de aquella; ỹ por ultimo le objeta
remos que aun admitiendo esta distincion ỹ aun suponien
do (lo que dista de ser cierto) q̃ la Inglaterra ỹ me-
xon.ª Manufactora, esta tiene esceso para cargar
cada año 25,000 Navios, mientras q̃ la España apenas ne-
ce para cargar 50,000; ella emplea anualm.te segun
propria extraccion 38,000 Buques ỹ ademas algunos miles
de Navios extrangeros que van á sus puertos a buscar los
productos de su industria; nuestra extraccion jamas
puede dar cargam.to á la mitad de mun.º de Navios; ỹ la In
glaterra vende un año con otro por el valor de dos millo
nes ỹ quinientos millones de libras anuales (sin incluir el Co-
mercio de Irlanda); ỹ la España quando muy solo vende por
un millar de reales al año.

La simple exposicion de estos hechos basta para probar q̃
el acta de Navegacion utilisima para la Inglaterra

~~para aun mucho mas~~

seria aun mucho mas practicable en España, pues no tiene productos para cargar tantos Navios como aquellos. Pero á esto replican aquellos economistas diciendo, que los Ingleses tienen bastante numero de Navios propios para hacer por si mismos su comercio, y el de otras Naciones, y que la España y la Francia por carecer de suficiente numº de Buques suyos, y de capitales, se hallan en la necesidad de valerse de los extranjeros para su comercio Marítimo. Esta segunda objecion no es menos ridicula que la primera: para desvanecerla bastara considerar 1º- que la misma escasez de Buques propios habian en Inglaterra en 1651, y que para remediar este mal dicto Cromwell el Acta de Navegacion, 2º- que ninguno de los articulos de esta Acta excluye al extrangero de ir á los Puertos Ingleses á cargar los productos del pays, ó descargar los frutos del mismo, 3º- que aunque nosotros adoptasemos absolutamte el acta de Navegacion Inglesa, lejos de alejar por esso de nuestros Puertos á los demas Naciones los atraeriamos todos á ellos indistinctamte.

Pero no por esso es mucho mi animo proponer la adopcion ilimitada de todos los articulos prohibitivos de

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

6º la acta de Navegacion inglesa; porque ellos son en rigor un crimen de egoismo nacional propio de un Gobierno que tiene la funesta ambicion de dominar á las demas naciones. Animados del deseo de contribuir á la prosperidad de todas, y sin otro objeto que el vindicar nuestros derechos sacrificados por tanto tiempo á la intriga del Gabinete de Londres, solo invocaremos ~~la~~ la severidad del sistema prohibitivo de todo trafico indirecto contra este Gobierno inmoral. Indignados de ver que casi todo lo compramos de segunda mano á los Ingleses, que ellos hacen la mayor parte de nuestro trafico, que ellos por casi por nosotros, y naveçan por nosotros, y que de este sistema vergonzoso é impolitico resulta que fomentamos su industria y su Marina al paso que nuestros Marineros perecen en la inaccion, y que nuestra escuadra se debilita á falta de ~~los~~ Brazos ejercitados, exclamamos severamente á los Ingleses de todo trafico maritimo intermedio, no permitiendoles traer á los ~~Dominios~~ Puertos de España sino sus propios mercancias. Asi haramos en esto muy que un acto justificado no solo por la imperiosa ley del interes nacional, sino por los principios de una exacta reciprocidad. De

FACULTAD DE FILOSOFIA
GRANADA

ese modo circunvalaremos la esfera de actividad de
la navegacion inglesa, llevaremos al trafico de
sus productos, fomentaremos nuestra propia navegacion
en fin la de los demas Portes mas marinos, y forzaremos
á la Inglaterra á descender de su usurpado preponde-
rancia á la situacion subalterna que la corresponde.

Con respecto á aquellas naciones, que no hubieran adopta
do el acta de Navegacion Inglesa á la qual por ese
mero hecho deberemos tratar del mismo modo que á la
Inglaterra) propondremos otro sistema mas liberal, mas
conforme con los derechos é interes del Comercio, mas favo
rable á la industria de todos los Pueblos, y ajustado mas
propio para restablecer la igualdad en los mares.

Asi pues permitiremos á sus Navegantes venir á los domi
nios de España directa, é indirectamente; ya sea trayendo
sus los productos de su propio clima é industria, ya sea
con los de otro pais qualesquiera.

Sin embargo como quiera que conviene igualmente á la in
dustria de todos los Pueblos el fomentar con preferencia
el trafico directo, nos parece, que para fijar este, y afian
zar el establecer ciertos descuentos á favor de este, los que
les, sin llegar á la libertad del trafico indirecto, ó

FACULTAD DE TEOLOGIA · GRANADA ·

7º/ intermedio promueva con predilección las relaciones de
recta, las mas favorables y estrechan los vínculos de
amistad entre las Naciones.

Esta distinción política y ventajosa que proponemos
á beneficio del tráfico directo debera hacerse mediante
un nuevo arreglo de tarifas de derechos disposi-
tivo de modo que por ella la Navegación Española sea
favorecida con particularidad ÿ que los Extrangeros que
vengan con sus Navios á nuestros puertos hallen mas ven-
tajoso el Comercio directo, que el indirecto.

Conforme á este sistema la misma Mercancía que
viene hoy á nuestros puertos con Navios Españoles, solo
pagaran por ejemplo 5 por 100 de derechos de entrada,
estaran sujetos á pagar 10 por 100 si vinieran en Buques
pertenecientes á la misma Nacion de la qual trae mer-
cancías ó producto, ÿ 15 por 100 si viniesen á
bordo de Navios de Nacion diferente.

Esta disposicion, regresante, sera mirada de todas las Po-
tencias Marítimas como muy favorable á su industria ÿ
á su Navegacion. Y en efecto, el exceso de derechos con
que segun el sistema propuesto se debera cargar al
comercio indirecto equivale á un premio á favor de

Noray.

(1) La Suecia tiene una tarifa de derechos por la
qual la navegacion directa es favorecida
con respecto á la de toda la costa Occidental
como consta de la tabla siguiente.

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

la industria Nacional de cada una de ellas: es lo mismo que si les dijeramos queramos tener trato Familiar, e' in timidad con todas para aumentar la harmonía, y' multiplicar con cada una nuestras relaciones mercantiles. Ojala que todas las Naciones adoptasen el mismo sistema de predileccion ogia el trafico directo! entonces desaparecerian esos traficantes de segunda mano, que tienen la oficiosidad de privar á muchos pueblos del fruto de su trabajo, y que poco á poco pretenden al dominio exclusivo del mar; entonces bien pronto veriamos á cada una recobrar sus respectivos derechos, y el comercio su perdida libertad.

Ademas de estas consideraciones, cuya franca exposicion por medio de nuestros Embajadores, y Ministros, disipara a las cortes amigas bien pronto qualesquiera duda que tal vez pudiera originarse por la mala inteligencia del sistema equitativo que proponemos, no esperamos hallara oposicion alguna, el que las regulaciones de Aduanas variam todos los dias en todos los parages sin que estas inovaciones se miren jamas como derogantes de los tratados contraidos entre Naciones independientes

(1)

Notas:

(1) Parece que existen en la Secretª de Hacienda algunos papeles relativos á reforma de tarifas de derechos, por cuales se pagaron, ó no me equivoco, á Dha Secretª de la de Estado en 1797, creo en 26 de Agosto.

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

4º.- Otro supuesto, debe hacerse quanto antes la correspon
diente reforma en la tarifa de derechos, con arreglo
á los principios, ó á la graduada proporcion que acabamos
de indicar. Otro debe ser el fundamento de la ver
gonzosa de nuestra Marina Mercante: sin el
quanto reglamentos se hagan quedarán sin fuerza,
ó sin producir los beneficios que nos proponemos.
Otro trabajo tan importante como urgente debe confiar
se á personas que reunan á los conocimientos profundos
de economía política, la observacion practica del Co=
mercio con especialidad en nuestra tierra donde no hay un
de tarifas ~~muy bien~~ mejor bien calculado para fomentar
la industria Nacional, ó para alimentar el tesoro
público á costa del extrangero (1)

El fomento de la Marina Mercante dará á la Marina
militar los elementos que constituyen su fuerza. Es una
verdad sencilla, pero por desgracia poco atendida entre nosotros,
ó la qual por lo mismo conviene repetir sin cesar que el co=
mercio marítimo es el alma de la marina militar. Por el
se perfecciona el arte de la construccion naval, ó se adies=
tran las varias clases de obreros sin los quales no hay activi=

Notas.

(1) Uno de estos Reglamentos es el siguiente extracto del Bill de 1 de Agosto de 1786.

Ningun Navio de construccion extrangera, excepto aquellos, que hayan sido apresados al enemigo y declarados de buena presa, ni por que hubiesen sido reconstruidos sobre quilla ó fondo extrangero (cosa hasta ahora permitida) gozara de hoy en adelante de las ventajas concedidas á los Buques de construccion inglesa, aunque fuesen propiedad de Ingleses, y estubiesen tripulados con arreglo á la ley. De hoy en adelante todos aquellos privilegios y ventajas se limitan á favor de los navios enteramte construidos en la Gran Bretaña, en Irlanda, en Jersey, Guernesey, Isla de Man ó en las Colonias, Islas de Asia, de Africa, y de America que se hallan actualmte, ó que se hallasen en lo sucesivo bajo el dominio de S. M. B. //

// Todo Navio Ingles renovado, ó reparado en pais extrangero, y cuyas reparaciones excediesen el valor de 15 shellings por tonelada de cargamento, perdera los derechos concedidos á favor de los Buques Nacionales, y no se reputara por Buque Ingles, á menos que no se hubiese hallado en la absoluta necesidad de hacer reparaciones tan considerables, lo que en tal caso debera hacer constar el Capitan con certificados de peritos, y mediante una declaracion ó testimonio del Consul Ingles residente en el puerto donde se hizó la reparacion, ó en su ausencia con la de alguna otra persona empleada en el servicio de S. M. B. //

dad en los arsenales: el es el plantel de la marinería en el qual se multiplican y ~~adiestran~~ ejercitan los brazos q han de tripular las esquadras: su interes agregua de esta suerte abundancia y economía los materiales indispensables para su existencia. De este modo la Inglaterra ha llegado á proveer ~~a~~ su formidable armada, mediante el impulso que el acta de Navegacion dió á su Marina mercantil.

Uno de los objetos que mas ha fixado la atencion de los Legisladores Ingleses ha sido la construccion naval, de suerte que por decirlo agrizla han forzado mediante reglamentos re-

veros (1)

~~Nuestra~~ El estado actual de la Navegacion Española no nos permite adoptar desde luego la severidad de la legislacion inglesa en este punto. Asi, pues, no propondremos al exemplo de ellos la naturalizacion de Buques extrangeros, como lo hizo en Francia la Asamblea Nacional por decreto de 21 de Marzo de 1791. Persuadidos que la decadencia en que se halla nuestra propria construccion no permite semejante prohibicion propondremos un reglamento que acelere la epoca en que podremos decretarla sin exponer nuestro Comercio á inconvenientes algunos. A este fin deberan señalarse premios á la construccion, y ciertas gra-

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

9º
quicia y de derecho y de puerto por un tiempo limitado á los Buques construidos en los dominios de España, y se separa el termino de seis años para la naturalizacion de Buques extrangeros, Despues del qual sera absolutamte prohibida, no permitiendose comprarlos bajo precepto alguno.

No hay trafico que mas promueva la construccion y la navegacion nacional que el de los costeros, esto es, el que se hace de un Puerto de España á otro de la Peninsula. El es el plantel mas fecundo en Marineros, y el que en caso de urgencia pone en un instante en actividad la esquadra destinada á la defensa de la Patria. Este precioso ramo de nuestra navegacion debe ser enteramte nacional, ó lo que es lo mismo debe ser reservado al Pavellon Español: ningun extrangero debe intervenir en el: la industria nacional, y el interes del Pueblo español exijen imperiosamte esta restriccion general.

En quanto al trafico desde un Puerto de España á otro puerto de las Colonias Españolas, ni ~~nuestra~~ el estado actual de nuestra navegacion, ni el interes de nuestros Colonos, ni el del Fisco, nos permiten igual prohibicion absoluta. Proponemos, pues, por lo respectivo á este trafico una sistema mas liberal que el que se ha regido hasta ahora, por el qual se permitira á las Naciones que no hubieran adoptado el acta

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

de Cromwell / la navegacion directa à ella, ỹ la introduc
cion de ciertos articulos que no dañen à la industria
nacional sujetandolos à una tarifa de derechos quede
una decidida ventaja al Pavellon Español. Los ingleses
serán excluidos enteramte de toda concurrencia directa,
ò indirecta en el Comercio de las Colonias, ỹ asimismo qual
lesquiera otra Nacion que hubiera adoptado un acta de
Navegacion.

Otro objeto exige un reglamento particular de tarifa de
derechos para el Comercio marítimo con las Colonias. Asimi-
mo deben removerse todos los obstaculos que en el dia ha
cen aquella navegacion dispendiosa ỹ dificil, todas las for=
malidades que solo sirven para ocasionar dilaciones ỹ gastos,
todos los abusos en la Administracion de Justicia que oca=
sionan al ~~Navegante~~ Navegante vendedor en las Americas
demoras interminables en el cobro de sus creditos, la deten
cion de sus Navios en los puertos, ỹ la interrupcion del Comer=
cio. Persuadidos de que el trafico entre la Metropoli, ỹ sus
Colonias es el mas lucrativo para la Nacion, ỹ para el Rey
no favorecemos este ramo de nuestra Navegacion mediante
algunas franquicias de derechos, ỹ al principio con algu=
nos puertos. Sobre todo anhelamos de ver essos pri=

(1) Por el Bill de 1. de Enero de 1787 el Parlam.to + de Inglaterra + concede
Durante el espacio de Diez años á los Navios que seran
ffecen en la pesca en los Bancos de terranova, siendo de
Construccion Inglesa, y equipados con arreglo á la Ley los pre
mios siguientes.

A todos los que hubieren pescado y desembarcado en los
puertos al N.E. ó al Sud de la Isla de terranova entre el
Cabo S.n Juan, y el Cabo Raye diez millares de Abadejo,
antes del 15 de Julio, é hicieren uno ó mas Viajes al mismo
puerto, en ral cargo, á los 100 primeros Navios que llegaren á
los referidos parages, teniendo á lo menos 12 hombres de tripu
lacion, se les dara un premio de 40 libras esterlinas, y si tuvieren
de tripulacion mas de 12 hombres pero mas de 7, ó 7 á lo menos,
recibiran 25 tib.s esterlinas.

Los Navios cuya tripulacion consistiere en menos de 12
hombres, los quales hacen el trafico partiendo antes de dichos
dias, en vez de recibir salario ó jornal, recibiran el pre
mio de 50 libras esterlinas: si fueren menos de 12 pero mas
de 7, ó 7 á lo menos, recibiran el premio de 35 libras esterli=
nas, y los que se empleen en la pesca estaran exemptos
+ marineros
de leva."

(2) En Francia en el año de 1791 el valor del pescado salado
introducido por extrangeros ascendia annalm.te á la su
ma de 12 millones de Reales.
Averiguese por los Registros de nuestras aduanas qual

10.º

vilegios impolitico, y otros favores indignos concedidos en detrimento del bien publico á ciertos individuos, y á algunos puertos, y permitage e indistinctamte á todos los Españoles el comercio con las Colonias, si queremos que sea un pacto verdaderamte Nacional, y tan productivo como puede ser.

Otras consideraciones semejantes acerca de cada uno de los diversos ramos en que se subdivide la legislacion marítima, y con especialidad por lo relativo al fomento de la Pesca (de este plantel esencial á la Marina, tan decaida de q.e decadente entre nosotros, no obstante todas las ventajas que nos ofrecen para el la naturaleza y situacion de nuestras proyectones,) nos conducirian á proponer otros tantos reglamentos particulares relativos á la navegacion (1), (2). Pero como el principal objeto de este informe no es el proponer estos reglamentos particulares, sino el establecer los principios fundamentales que deberan en adelante servir de baza á nuestro Sistema de legislacion Maritima, y á nuestros tratados de Comercio, nos ha parecido que debiamos limitarnos á proponer los articulos que podemos llamar constitucionales de nuestra acta de Navegacion,

Nota.

qual es la cantidad de pescado traido á España por el Extrangero un año con otro? quantos navios extrangeros se emplean en ~~el~~ este trafico? á quanto asciende la suma con que anualmte tributamos al extrangero por la prohibicion de pescado?

La respuesta á estas questiones demostrara la necesidad de una legislacion favorable al fomento de la Pesca nacional.

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

(1)

dejando por ahora como objeto de un trabajo á parte el proponer las leyes reglamentarias relativas á cada uno de los ramos de la legislacion marítima y mercantil, las quales no deben ser otra cosa que deducciones ó corolarios derivados de los principios fundamentales, y dirigidos á asegurar el cumplimiento de ellos.

Entretanto nos ceñiremos á enumerar los artículos sobre los quales deberan hacerse leyes reglamentarias:

1º Construccion naval.

2º Conmensuracion, ó modo de determinar, y de hacer constar la capacidad, dimensiones y tonelada de los Buques.

3º Naturalizacion, ó modo de distinguir los Buques de construccion nacional, de los de construccion estrangera, de la naturalizacion de estos mientras se permita, de reconocer la legitimidad de los Pavellones, de descubrir é impedir el Pavellon fraudulento &c.

4º Pesqueria.

5º Trafico marítimo de la costa ó de un puerto á otro de España.

6º Navegacion de España á sus Colonias.

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

11º

7º Tarifa de Derechos de Aduana, 6 de Derechos de Navegacion, á saber, de fanal de ancora, de fanal &c. &c.

8º Concesion de Patentes, Pasaportes &c.

La coleccion de todas las Leyes Reglamentarias relativas á cada uno de estos articulos formaran el Codigo Maritimo y Mercantil.

---

entonces la España vera floreciente su Agricultura, su Industria, su Navegacion, su Comercio, su Marina Militar; entonces volveremos á ocupar la misma actual independencia y grandeza, la actividad y la riqueza nacional.

Aceleremos, pues, el momento de esta gloriosa epoca Decretando los articulos fundamentales de un buen Sistema de Navegacion y comercio, que vamos á exponer en el siguiente proyecto de Decreto.

Plan de Decreto.

El Rey deseando promover eficazmte la prosperidad de la Agricultura, del Comercio y de la Industria de la Nacion Española

Considerando que nada ha contribuido

FACULTAD DE TEOLOGIA
GRANADA

tanto á su atraso como la decadencia de su Navega
cion ocasionada por la falta de reglamento favo-
rable y al trafico nacional, y por la tolerancia impo-
litica con que hasta ahora se ha permitido en los puer-
tos de España indistinctamte el comercio indirecto, é
intermedio, á las Naciones mismas que no lo permiten
á los Españoles en sus respectivos puertos.

Considerando que ninguna otra providen
cia puede fomentar ~~el Comercio~~ la Navegacion Española,
y los intereses del Comercio en general, sino el favorecer
con predileccion el trafico nacional, y las relaciones di-
rectas con las Potencias Amigas.

Considerando que los articulos prohibitivos
de todo Comercio indirecto, conocidos comunmte bajo el ti-
tulo de Acta de Navegacion decretada por el Parlamto
Ingles en 1651, y extendidos por el en 1660, — tendo per-
judiciales á los intereses de todas las Potencias marittimas
justifican iguales disposiciones de parte de ellas conforme á
una exacta y justa reciprocidad.

Considerando que es uno de los mas sagrados
derechos de la Soberania, inherente á la independen-

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

Extracto del

12º.

* cia Nacional, ~~é~~ sí comun á todas las Naciones, de hacer
* cada una de ellas
todas las Leyes y Reglamentos que crea conducentes al bien
del Estado, egerciendo los mismos derechos que reconoce
en las demas, decreta los articulos siguientes:

Artº 1º

Ningun Navio sera reputado Español, ni gozara de los pri-
vilegios concedidos á los Buques Españoles si no ha sido cons-
truido en los Dominios de España, ó naturalizado conforme á
la Ley ó si no hubiese sido apresado al enemigo, y declarado de
buena presa, ó confiscado por contravencion á las leyes
del Reyno, y si no perteneciese enteramte á Españoles, y
si el Capitan, Oficiales, y dos tercios de la tripulacion no
fuesen tambien Españoles.

Artº II

Hasta el dia 1º de Enero de 1804 se permitira la natu-
ralizacion de Navios construidos en paiz estrangero; pero
pasado dicho termino la naturalizacion les sera absoluta
mte prohibida, y desde el no seran reputados Espa-
ñoles, ni gozaran de los derechos y privilegios á ellos con-
cedidos, sino los Navios enteramte construidos en España,
ó en las Colonias Españolas que tuvieran las demas cir-

FACULTAD DE FILOLOGIA · GRANADA

cunstancias reguerdas por el artº Iº.

Artº III

El trafico Maritimo de las costas, ó de un puerto de Espa
ña á otro puerto de la Peninsula, solo podra hacerse
con Navios Españoles: los Estrangeros no podran transpor
tar desde un puerto Español, á otro puerto Español, gene
ro, producto, ó mercancia alguna producto delos frutos ó de
la industria de España, so pena de confiscacion del Na
vio, y cargamento, y de mil Ducados de multa, individual
mte, contra los propietarios, consignatarios, y agentes delos
Buques, y cargamentos, y ajustimo sus capitanes.

Art. IV.

Se permite á todas las Potencias Amigas el comercio directo
to é indirecto á todos los Puertos de España, admitiendo
les á todos ellos ya sea que traigan generos y productos
de su propio pais, ya vengan cargados con mercancias
de la cosecha, ó de la industria de otra Nacion diferen
te de aquella á la qual pertenecen los Navios

Art. V.

Se hara inmediatamte una nueva tarifa de derechos de
Aduanas bajo un sistema favorable primero al Pavellon es=

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

13.

pañol, y en segundo lugar al comercio directo de todas las Potencias amigas; de suerte que los ~~Ingleses~~ generos ó mercancias extrangeras (cuya introduccion sea permitida) viniendo á España á bordo de Navios Españoles pagaran los ~~mismos~~ Derechos mas moderados de la tarifa; que las mismas mercancias viniendo con Navios ~~de~~ propios de la nacion de cuyo ~~Reyno~~ Reino, ó industria son producto pagaran Derechos algo mas crecidos; y por ultimo, que estaran sujetas á Derechos todavia mayores ~~si~~ siendo traidas á ~~los~~ Dominios de España por Navios pertenecientes á otra Nacion distinta de aquella ~~á~~ cuyo producto son los generos, ó mercancias. El mismo sistema se adoptara con respecto á la extraccion de mercancias de España para paises extrangeros.

Art. VI.

Los Ingleses, y qualesquiera otra nacion que hubiese adoptado, ó adoptara en adelante las articulos prohibitivos de su Acta de Navegacion de 1651, y de 1660, seran excluidos de todo Comercio indirecto ó intermedio; y no se les recivira en los puertos de España, de las Islas de Mallorca, y Menorca, de las Islas ~~de~~ Canarias, y de la costa de Africa llevando ~~vinieren cargados con los~~ generos

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

y mercancia y producto del suelo e industria de los dominios de S.M.B; cuya introduccion no estaran prohibida, aduana estaran excluidos de todo comercio directo, e indirecto, con las colonia y posesiones Españolas de America, y Asia. Los contraventores serán castigados con la confiscacion de los navios y cargamento, y de una multa de $500 ducados, la que pagaran individualmente los consignatarios á quienes las tales mercancia y viveres dirigidas, los que tuviesen parte en su introduccion fraudulenta, y los capitanes de dichos navios.

Art. VII

La presente Real Cedula sera publicada en toda las Plaza mercantiles, y en todos los Puertos de los Dominios de la Monarquia Española.

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

Extracto del

Acta de Navegacion de Inglaterra

Decretada por el Parlamto en el primer año de Carlos II.º

dia 23 de Septiembre de ~~1651~~ 1660.

Articulos principales.

1º Que no se importaran ni exportaran en las Colonias Inglesas de Asia, Africa, y America generos ni Mercancias sino à bordo de Navios construidos en los Dominios de Inglaterra, ò pertenecientes à Ingleses, + cuyo Capitan sea Ingles, y cuya tripulacion este compuesta à lo menos de las tres quartas partes de Marineros de la misma Nacion, bajo la pena de detencion y confiscacion de las mercancias y del Buque.

2º Que no podran exercer el Comercio ni por si, ni por otros en las referidas Colonias las personas nacidas fuera de los Estados del Rey de Inglaterra, sino se hubiesen Naturalizado en ellos.

3º Que las mercancias ò productos del Asia ò de America, no podran ser conducidas à otra parte alguna del Dominio de S. M. B. sino à bordo de embarcaciones Inglesas

4º Que las Mercaderias y generos de Europa no podran

ser conducidos à Inglaterra sino por embarcaciones pertenecientes à los mismos puertos, parages, ó estados de donde son producto los generos, ó donde se fabrican las mercaderias.

5º — Que toda especie de Pescado, los aceytes, ó barbas ~~de~~ producto de Ballena que no hubiesen sido ~~pescados~~ pescadas, hechas con Navios Ingleses no podran ser introducidos en Inglaterra, sino pagando derechos duplos de los de la Aduana estrangera.

6º Que el trafico de un puerto à otro puerto de Inglaterra ó de Irlanda no podra hacerse sino por Comerciantes Ingleses, ó con Navios Ingleses.

7º Que solo disfrutaran de todas las diminuciones hechas ó que en adelante se hicieren en los derechos de Aduana los Navios construidos en Inglaterra ó aquellos que siendo de construccion estrangera pertenecieren á propietarios Ingleses, contando mas ó otros esten mandados por un Capitan Ingles, y tengan à lo menos las tres quartas partes de la tripulacion compuesta de Marineros Ingleses.

8º — Se prohibe à todo Buque q no este comprendido en los dos clases mencionados de llevar à Inglaterra

Irlanda, ỹ demas Dominios de S.M.B. las mer-
canc.as y generos frutos ó producto de Moscovia,
Suecia, ỹ madera, sal, Pez, Rejinas, Cañamo, Lino,
Frutas, Aceyte de Oliva, toda suerte de Trigo ỹ Grano,
Azucar, Cenizas, Jabon, Vino, Vinagre, Aguar-
diente, Uba de Corintho ỹ otros generos, ỹ mercan-
cias de los estados del Grand-Señor, á menos que
fueran á bordo de Navios construidos en los payses
donde ~~se hallaren~~ se produjeron ó se fabricaron los generos ó mer-
cadurias, ó bien en aquellos lugares donde se suelen
embarcar, siempre bajo la prueva condicion, que
el capitan ~~sea~~ ỹ, ó ajimismo las tres quartas par-
tes de la tripulacion sean Naturales de los payses
donde se hiciere el embarque ỹ cargamento.
9º- Que para precaver las faltas y declaraciones que
podrian hacer los mismos Ingleses, ápin de facilitar
la entrada de generos ỹ mercancias estrangeras, to-
das aquellas especificadas en el artº 18º- que no vinie-
ren á bordo de Navios de la calidad q̃ lleva dicho,
serán declarados pertenecer á Estrangeros, ỹ como
tales pagaran los derechos de Rey, de Villa, ỹ de Sisa
que suelen pagar toda suerte de mercancias.

10º Que à fin de impedir los fraudes de que pudieran servirse comprando y disfrazando Navios Aprovechen sus propietarios harán constar, y declararán bajo de juramto que los tales Navios les pertenecen de buena fe, y de los Aprovechen no tienen parte alguna en ello: y esto lo harán ante los Directores de la Aduana de sus domicilios, quienes les darán el correspondte certificado, en virtud del qual sola mente sus Navios se reputarán de Construccion Inglesa, y gozarán como tales de los privilegios de Aprovechen dados.

11º Que los Navios Ingleses reputados por tales, podrán conducir á los Dominios de S. M. B. los generos y frutos de comercio del Levante, aunque no los hubiesen tomado en los mismos Lugares de donde son propio Puerto, ó donde se trabajan, con tal que hubiesen hecho su cargamento en un puerto del Mediterra neo mas allá del estrecho de Gibraltar. Lo mismo se entenderá de los generos y Mercancías de las Indias Orientales que fueren embarcados en puertos situados mas allá del Cabo de Buena Esperanza, y asimismo de los generos y mercancías de las Islas Canarias, y demas Colonias Españolas,

y de las Islas Azores, y demas Colonias Portuguesas, ordenando permitido cargar los frutos, y mercancias de las provincias exclusivamente, y los de la segunda en los puertos Portugueses.

12º Se declara las prohibiciones, penas, y confiscaciones esperadas en esta Acta, no pretendiendo con respecto á los generos y mercancias tomadas de buena fe, y sin intelijencia á los Enemigos de Inglaterra.

13º Se impone un derecho de 5 shelling por tonelada sobre los Navios Franceses que viniesen á los puertos de Inglaterra, el qual se percibira mientras duren en Francia (y hoy mas) el ingreso de cincuenta reales por tonelada que se percibe de todos los Navios Ingleses.

14º Por ultimo se ordena que los Azucares, Tabacos, y demas frutos de las Colonias Inglesas, no se podran traer á Europa sino á los parages pertenecientes á S. M. B. y que los Navios al partir de los puertos Britanicos situados en Europa con destino á las Colonias Inglesas de Asia, de Africa, y de America, deban fianza en el puerto de donde salgan, por mil libras esterlinas, si el Navio fuere de menos de cien

toneladas, ỹ por dos mil libras esterlinas los Buques que pasaren de cien toneladas, ỹ generalmente hem go deberan declarar que volveran con el cargamen to de retorno á un puerto de los dominios de S. M.

3. ỹ que al partir de la referida Colonia de la van ajustando que generos ó mercancias constituyen su cargamento, el qual tendran la obligacion de des= car[gar]te enteramente en Inglaterra.

Nota.

Estos articulos son los mas principales ỹ caracteristi= cos del sistema prohibitivo consagrado en el acta de Navegacion dictada por Cromwell ỹ extendida bajo el Reynado de Carlos II. ỹ los quales debemos haber decretado nosotros al mismo tiempo, aplicando los á los ingleses conforme á una justa reciprocidad.

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGÍA
GRANADA

Legajo 350 N. 12 3

18-10

Sobre vna Acta de Nauegacion Española.

Facultad de TEOLOGIA GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

La indiferencia con que
todas las Potencias mari-
=timas han mirado p.r mas
de un siglo el formidable
incremento de la marina
Britanica es vno de los
fenomenos mas extraordi-
=narios q.e nos presentan
los anales politicos.

Nadie ignora que la
principal causa de la
preponderancia de la
Gran Bretaña consiste
en los articulos prohibiti-
=vos de la famosa Acta
de Navegacion que

Cromwell hizó decretar
p.r el Parlam.to en 1651.

Antes de aquella epoca
existia vna cierta propor-
=cion entre el trafico mari-
=timo de las diferentes na-
=ciones, y vna especie de
libertad en los mares; q.e
desde entonzes los Ingle-
=ses han ido progresivam.te
aumentando su propria
navegacion al paso que
la de las otras naciones
ha ido decayendo en la
misma proporcion.

Ni podian ser otros
los resultados de el
Acta de navegacion.
Por ella la Inglaterra
cerrando sus puertos
á todo nabío extrangero

q.e no fuese à ellos cargado
con mercancias, ó productos
de su respectivo país, limitó
te- on
considerablem. ñ la navey.
de las demas Potencias, y
la esfera de su actividad,
al paso que estas no sabí-
s
:endo sujetar el trafico Ingl.
à la misma restriccion,
y permitiendo à los Ingleses
toda suerte de comercio
indefinido, é indirecto, les
dejaron vn vasto campo
abierto à sus especulacio-
l on
:nes. De esta desig. situac.
se siguió que el trafico
marítimo, q. hasta entonz.
había estado repartido,
vinó à ser el patrimonio
exclusibo de vnos Isleños
codiciosos, y q. el Pabellon

Ingles dominando en
todos los mares exerze
hoy en ellos la mas dura
Tiranía.

Facil hubiera sido ebi-
=tar estos funestos resul-
=tados, si las demas Po-
=tencias marítimas hubie-
=sen tenido la sana politi-
=ca de decretar al instante
otra Acta de navegacion
semejante, y reciproca p.
con la Inglaterra. Este
era el medio justo, y
eficaz de anular en g.to
á los efectos los articulos
prohibitibos de 1651., y de
frustrar las intenciones
ambiciosas de el Gabinete
Britanico. Por este
acto de sabia precaucion
cada dacion hubiera

conserbado su parte corres-
=pondiente en el comercio
marítimo, y se hubieran
evitado muchas de las guer-
=ras ocasionadas por las
vexaciones, q.e la insolencia
de los Inglesas no ha cesado
de cometer contra el pabel-
=lon de todas, à beneficio de
su preponderancia naval.

Pero sea ignorancia,
sea ~~carnalidad~~ facilidad ó malicia,
de las Potencias mas inte-
=resadas en la independencia
marítima supo preveer, ó
evitar los males que hoy
experimentan. En Francia
ha sido menester todo el
impulso de la Revolucion,
y el furor de innovar p.a q.e
se conociese la necesidad

de adoptar con respecto
à la Inglaterra, à lo me-
=nos, los mismos articulos
prohivitibos q. Cromwell
discurrio p.a el fomento
de la marina Inglesa.
La Asamblea constituen-
=te conoció bien esta nece-
=sidad, y en „22„ de Sept.re
de „1793„ el diputado De-
=lattre en vn discurso
elogiente, y lleno de
grandes ideas de econo-
=mia politica propuso
à nombre de las comisio-
=nes reunidas de Marina
Agricultura, y Comercio
vn plan de Acta de
Navegacion fundado
en los principios mis-
=mos de la acta de
Cromwell. Pero como

esta Asamblea terminó
pocos dias despues su sesion,
los articulos propuestos por
Delattre no fueron sanccio:
=nados. La Asamblea Legis-
=latiba, que la succedio, dema
=siado ocupada en sus pro=
=prias disenciones, los olbidó
enteramente; de suerte q.
aquella idea, no obstante
su importancia, no se re-
=produxo hasta q. en la
Convencion Nacional el
„3„ de Julio de „1793„ el
Diputado Marec à conse-
=quencia de una proposicion
hecha el „20„ de Mayo an-
=terior presentó un nuebo
proyecto de acta de nave-
=gacion, y por ultimo desp.
de oido el dictamen de

la comision de Salud
Publica en vn discurso, pro-
=nunciado por Barrere
la Convencion decretó
en la sesion de „21„ de
Septiembre de „1793„ el
acta de navegacion fran-
=cesa. („1„)

En España nada se
ha hecho hasta ahora
sobre este importantisimo
asunto. La incapacidad
de vna succesion de
Ministros Empiricos, las
intrigas de los Embaxadores
de Inglaterra, las especu-
=laciones fiscales de
nuestros economistas,
el desden con q. hasta
poco hace hemos mirado
la Agricultura, el comercio,

Nota.

(„1„) Este decreto no se ha
puesto en execucion
todabia à causa de
la presente guerra.
En Inglaterra
las disposiciones de su
acta de navegacion
se suspenden en tpo.
de hostilidades: entonz.
se permite el trafico
indirecto à los nabios
neutrales.

y la Industria, el espiritu
de frivolidad que en general
ha prevalecido en la adminis=
tracion publica, y otras
varias concausas de esta
naturaleza, explican sufi=
cientemente la indiferencia
con que hasta ahora hem.s
mirado las causas de la
decadencia de nuestra nave=
gacion, y el formidable
incremento de la de nuestro
rival. Por fortuna nuestro
Gobierno se halla en el dia
en las mas favorables
circunstancias p.a llenar
los deseos de todos los
buenos Españoles. La
administracion se halla
en manos de sugetos q.e

reunen à vn patriotismo
puro todos los conocim.tos
necesarios p.a saber substi
=tuir à las causas de
nuestra ruina las refor.
=mas indispensable S
p.a nuestra regeneracion
politica. Por otra parte
aliada con la Republica
Francesa, y empeñados
con ella en una guerra
justa, y necesaria, la
gual ha roto, y disuelto
todos los tratados, y
convenios ruinosos con
g.e la mala fée, y la
ignorancia habian
sacrificado nuestros
intereses al Machia,
=velismo Britanico,

FACULTAD de TEOLOGIA · GRANADA ·

ya nada nos impide de
vindicar nuestros derechos,
adoptando durante las
hostilidades actuales
aquellos principios favo-
=rables à la navegacion
Española, los quales
en ninguno otro tiempo
no pudieramos decretar
sin conjurarnos vn nuebo
rompimiento con la
Gran Bretaña.

Aprovechemos, pues,
este momento favorable,
salgamos yà de nuestra
fatal rutina, y guiados
pr. el impulso de vna
noble emulacion elebe-
=mos la nacion Española
à sus altos destinos.

Todos los economistas

Ingleses reconocen q. la
Inglaterra debe su actual
riqueza, y preponderancia
al sistema prohibitibo de
su acta de navegacion.

En „1651„ epoca en
la que Cromwell la
dictó al Parlamento,
el Extrangero hacia
vna mitad del trafico
maritimo de Inglaterra;
pero desde entonze S
disminuyó rapidamente
su intervencion. En
„1700„ yà no participó
en el, sino en vna „5ª
parte: en „1725„ solo en
una „9ª„ parte. En „1750„
vn poco mas de la „12ª„
y Q. vltimo en „1793„ ápe-
=nas participo en vna „15ª„
parte.

Asi mismo si examinamos el comercio exterior de todas las naciones marítimas, veremos q. el pabellon Ingles desde aquella epoca fué progresivamente participando mas, y mas en el trafico con cada una de ellas. Asi sabemos q. en 1793, los Ingls. hacian las quatro decimas partes de el comercio de la Francia, mientras q. el pabellon frances no participaba en el sino en dos decimas partes.

Si la concurrencia de los Ingleses es tan grande con respecto à la Francia, nacion, cuia navegacion es sin disputa una de las mas floreciente, igual sera con relacion

à la España, en la que
se halla sin comparacion
mas decadente. Por desgra
=cia carecemos de datos p.ª
determinar en q.e proporcion
el pabellon Ingles inter-
=biene en nuestro comercio
maritimo, y esta ignoran
=cia es la causa de nuestra
estolida resignacion.

Pero importa para
nuestra felicidad el
convencim.to de nuestra
verdadera situacion: es
menester q.e conozcamos
con exactitud el estado
de todas nuestras rela-
=ciones con cada una de
las demas Potencias,
y con especialidad en q.e
proporcion intervienen
los Ingleses en nuestro
Comercio. Para esto es

El
puede
tabla
al fr
proy
blan
corre

(2.) Nota.

El Estado g.l del comercio puede presentarse en una tabla como la g.l se hallará al fin de este discurso, ó proyecto llenando los blancos con los datos correspondientes.»

presiso sacar de los rexistros de nuestras Aduanas y de las Secretarias de Marina, y de Hacienda los datos correspondientes p.a formar el quadro de el comercio marítimo de la Monarquia Española. (Z)

El resultado g.l y comparatibo de nuestro comercio, y navegacion con las demas potencias sera el mejor argumento de la vrjente necesidad de adoptar disposiciones favorables al pabellon Español. Este trabajo sera tanto mas satisfactorio, y completo si se hace separadamente el estado comparatibo de la navegacion Española con cada Potencia marítima. El resultado de este examen sera

q. nuestro pabellon apenas entra en competencia con el de los Ingleses, y Olandeses; q. aquellos hacen por nosotros principalmente el trafico con los Estados vnidos de America, y estos en el mar del Baltico, de donde se sigue q. la España no obstante su ventajosa posicion topographica, no obstante la abundancia, y variedad de sus producciones, la multiplicidad de sus Colonias, y la extension de sus costas en el Mediterraneo, y en el Occeano depende principalmente p.a su propio comercio maritimo de la marina de su rival, alimentando, y ejerzitando asi a sus propias expensas los

("3") Nota.

Como combiene sobrema-
:nera conocer con exacti-
:tud la proporcion en q.
el pabellon Ingles par-
:ticipa al comercio mari-
:timo de España, ademas
de la tabla general q.
hemos propuesto en la
nota anterior, será
util hacer las siguientes
llenando los blancos.

Vease el modelo al
fin de este discurso ó
proyecto, despⁿ del expre-
=sado en la nota à q.
se refiere la que precede.

brazos q. nuestro odioso
enemigo emplea hostilm^te
contra nosotros mismos.

("3") El desengaño, y con-
:venzim^to que necesariam^te
nos resultaria del humil-
:lante quadro de nuestro
comercio maritimo com-
:parandole con el estado
floreciente de la navegon
Britanica nos induciria
por fin à imitar con las
correspond^tes modificaz.
el sistema q. la experi-
:encia de mas de un
siglo ha acreditado en
Inglaterra.

Es verdad que hay
algunos economistas
q. intentan persuadir
q. los articulos prohi:
=bitivos del acta de
navegacion, solo pueden

Convenir à vna nacion
industriosa, ò manufac-
=tora, como la Inglesa,
y de ningun modo à las
naciones esencialmente
agricolas, como la
España, y la Francia.
Este error propagado
recientem.te p.r Mourgue
se funda en suponer q.
todos los frutos de la
Agricultura son mas vo-
=luminosos q.e los de las
Fabricas, y q.r consig.te
la Nacion agricola ne-
=cesita p.a su propria ex=
=traccion mas bultos q.e
la Nacion manufactora
de donde infieren que
aquella lejos de poner
obstaculos à la concurren
=cia de la nave.n extranj.a

debe excitarla por todos
los medios posibles.

Los que asi arguyen
suponen lo mismo q.e debieran
probar, y lo q.e es contradic-
=torio con los hechos. En
primer lugar les respon de-
=remos que hay mil circuns-
=tancias en las q.e los frutos
de la agricultura ocupan
menos espacio q.e los produc-
=tos de las artes: por ejem-
=plo: la madera en bruto,
respecto de las obras q.e de
construyen con ella: en
segundo lugar diremos q.e
la distincion entre indus-
=tria, y agricultura es
ridicula, y absurda, p.s
esta es un ramo de aquella.
por ultimo les objetarem.s
q.e aun admitiendo esa
distincion, y aun suponiendo

(lo q.e dista de ser cierto
q.e la Inglaterra e
meramente manufact
=ra, esta tiene efectos
p.a cargar cada año vei
=te y cinco mil nabios,
mientras q.e la España
apenas tiene q.e cargar
diez mil: ella emplea
anualmente en su pro
=pria extraccion diez y
ocho mil Ingleses, y
ademas algunos miles
de nabios extrangeros
q.e van á sus puertos a
buscar los productos
de su industria: nues.
=tra extraccion jamas
puede dar cargamento
á la mitad de nume.
=ro de nabios: La Ingla
=terra vende vn año con

otro p.r el valor de dos mil.
=lares, y quinientos millones
de reales annales (sin in.
=cluir el comercio de Irlanda.)
La España quando mas
solo vende por un millar
de Reales al año.

La simple exposicion
de estos hechos basta p.a
probar q.e el acta de nave.
=gacion utilisima p.a la
Inglaterra seria aun
mucho mas practicable
en España, pues no tiene
productos para cargar
tantos nabios como
aquella. Pero à esto
replican aquellos econo.
=mistas diciendo q.e los
Ingleses tienen bastante
numero de nabios propios
p.a hacer por si mismos

su comercio, y el de otr
naciones; y g.e la Esp.ª
y la Francia g.e carecen
de sufic.te numero de
buques sinos, y de equi
tales, se hallan en la
necesidad de valerse de
los extrangeros p.ª su
comercio maritimo:
Esta segunda objecion
no es menos ridicula
q.e la primera: para
desbanecerla bastará
considerar: primero:
q.e la misma escasez
de buques propios
habia en Inglaterra
en „1651„ y que p.ª
remediar este mal
dictó Cromwell el
acta de navegacion.
segundo: que ninguno

de los articulos de esta
acta excluye al Extrañº
de ir ãa los puertos Ingle-
ses à cargar de productos
del pais, ò descargar los
frutos del suio: Ferzero:
q. aun quando nosotros
adoptasemos absolutam.
el acta de navegacion
Inglesa, lejos de alejar
p.r esto de nuestros puer.
tos à las demas Naciones
las atraheriamos todas
ã ellos indistinctamente.

Pero no por esto es
nuestro animo proponer
la adopcion ilimitada
de todos los articulos
prohibitibos de la acta
de navegacion Inglesa;
por que ellos son en

rigor vn crimen de
egoísmo nacional
propios de vn Gob.
g. tiene la funesta
ambicion de dominar
à las demas nacione
animados del deseo d
contribuir à la prosp
=ridad de todas, y sin
otro objeto g.l el vindi
=car nuestros derecho
sacrificados por tanto
tiempo à las intrigas
del Gabinete de Londr
solo invocaremos la
severidad de el sistema
prohibitibo de todo
trafico indirecto con-
=tra este Gobierno
inmoral. Indignad
de ver g. en el dia

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

casi todo lo compramos
de segunda mano á los
Ingleses, q.e ellos hacen
la maior parte de nuestro
trafico, que ellos pescan
p.r nosotros, y nabegan
p.r nosotros, que de este
sistema verguonzoso, é
impolitico resulta, que
fomentamos su indus-
=tria, y su marina, al
paso que nuestros ma-
=rineros perecen en la
inaccion, y que nuestras
esquadras se debilitan
á falta de brazos ejer-
=zitados, excluyamos
severamente á los Ingl.s
de todo trafico maríti-
=mo intermedio, no
permitiendoles traher

á los puertos de España
sino sus propias mercan=
=cías. Si haremos en
esto mas que vn acto
justificado, no solo p.r
la imperiosa ley de el
interes nacional, sino
p.r los principios de una
exacta reciprocidad.
De este modo circuns=
=cribiremos la esfera de
actividad de la naveg.on
Inglesa, la reduciremos
al trafico de sus pro=
=ductos, fomentaremos
nuestra propria naveg.on
y la de las demas Po=
=tencias marítimas,
y forzaremos á la
Inglaterra á descender
de su usurpada propon=
=derancia

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

à la situacion subalter-
=nar que la corresponde.
Con respecto à aquellas
naciones, q.e no hubiesen
adoptado el acto de navey.
Inglesa (à las quales por
este mero echo deberemos
tratar del mismo modo
que à la Inglaterra)
propondremos otro sis-
=tema mas liberal, mas
conforme con los derechos,
é intereses del comercio,
mas favorable a la in-
=dustria de todos los pue-
=blos, y asi mismo mas
propio para restablecer
la igualdad en los mares.
Asi, pues, permitiremos
à sus navegantes venir
à los dominios de España

directa, é indirectam;
yā sea trayendonos lo
productos de su propio
clima, é industria, yā
sea con los de otro pais
qualesquiera.

Sin embargo, como
quiera que combiene
igualmente à la indus
=tria de todos los pueblos
el fomentar con prefe.
=rencia el trafico direc.
=to, nos parece q. sera
justo, y politico el
establecer ciertas dife.
=rencias à fabor de
este, las quales, sin
derogar à la libertad
del trafico indirecto,
ò intermedio promue-
=ban con predileccion

las relaciones directas,
las mas favorables a
estrechar los vinculos de
amistad entre las Na-
=ciones.

Esta distincion poli-
=tica, y ventajosa g.e propo-
=nemos a beneficio de el
trafico directo deberá
hacerse mediante vn
nuebo arreglo de tarifas
de derechos dispuesto de
modo que por ella la
navegacion Española
sea favorecida con parti-
=cularidad, y g.e los Ex-
=trangeros, que vengan
con sus nabios a nues-
=tros puertos hallen mas
ventajoso el comercio
directo, g.e el indirecto.

Conforme a

este sistema las mis-
=mas mercancías que
siendo traidas á nuestr
puertos con nabios Es-
=pañoles, solo pagaran
p.r ejemplo cinco por
ciento de derechos de
entrada, estaran suje-
=tos á pagar diez por
ciento si vinieren en
buques pertenecientes
á la misma nacion
de la qual dichas mer-
=cancias son frutos, ó
productos, y quinze
p.r ciento si viniesen
a bordo de nabios de
nacion diferente.

Esta disposicion
seguramente sera mi
=rada de todas las Poten-
=cias

marítimas como mú
favorable á su industria
y á su navegacion. Y
en efecto, el exceso de dere-
=chos con que, segun el
sistema propuesto se deberia
cargar al comercio indi-
=recto equivale á un pre-
=mio á favor de la indus-
=tria nacional de cada
una de ellas: es lo mismo
q. si las dijesemos quere-
=mos tener trato familiar,
é íntimidad con todas
p.a cimentar la armonia
y multiplicar con cada
una nuestras relaciones
mercantiles. ¡Ojala que
todas las naciones adop
=tasen el mismo sistema
de predileccion acia el

trafico directo! Enton
=zes desaparecerian esos
traficantes de segunda
mano q. tienen la ofi
=cíosidad de privar á
muchos pueblos de el
fruto de su trabajo, y
que poco á poco pre=
=tenden al domino ex=
=clusibo del mar; entoñ
bien presto veriamos
á cada una recobrar
sus respectivos derechos,
y el comercio su perdida
libertad.

Ademas de estas
consideraciones, cuia
franca exposicion p.
medio de nuestros Em.
=bajadores, y Ministros,
disiparia en las Cortes

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

amiga, bien presto gua-
=lesquiera duda, q. talvez
pudiera originarse por la
mala inteligencia del
sistema equitatibo que
proponemos, nos asegura
que no hallará oposicion
alguna el que las regu-
=laciones de Aduanas
varian todos los dias
en todos los paises, sin
que estas innobaciones
se miren jamas como
derogantes de los tratados
contrahidos entre Nacio-
=nes independiente. *4.

Esto supuesto, debe
hacerse quanto antes
la correspond.te reforma
en la tarifa de derechos,
con arreglo á los principios

Notas.

*4

Parece q. existen en la
Secret.a de Haz.da alg.s papeles
relativos á reforma de
Tarifas de derechos, los
quales se pasaron, si no
me equiboco, á dha. Secre-
=taria de la de Estado en
„1797, creo en 26 de Ag.to

La Suecia tiene una
tarifa de derechos por

la qual la navegacion y à la graduada pro-
sueca es favorecida con = porcion g.e acabamos
respecto à la de todas de indicar. Este debe
las otras Naciones ser el fundam.to de la
como consta de la regeneracion de nuestr
tabla siguiente.. marina mercantil;
sin el, quantos regla-
=mentos se hagan que
=daran sin fuerza, y sin
producir los beneficios
que nos proponemos.

Este trabajo tan
importante como urgen
=te debe confiarse à
personas q.e reunan á
los conocimientos pro-
=fundos de economia
politica, la observacion
practica de el comercio,
con especialidad en
Inglaterra, donde hay
un sistema de tarifas

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

mui bien calculado pª.
fomentar la industria
Nacional, y pª. alimentar
el tesoro publico à costa
del Extrangero. (*)

El fomento de la
Marina mercantil daria
à la Marina militar los
elementos ẽ. constituyen
su fuerza. Es vna verdad
sencilla, pero por desgra-
=cia poco atendida entre
nosotros, y la qual por
lo mismo conviene repetir
sin cesar que el comercio
maritimo es el alma
de la Marina militar.
Por el se perfecciona el
arte de la construccion
naval, y se adiestran
las varias clases
de obreros, sin los quales

no hay actividad en
los arsenales: ellos el
plantel de la marinería
en el qual se multi-
=plican, y ejercitan los
brazos que han de tri-
=pular las esquadras:
su interes asegura à
estas con abundancia
y economia los mate-
=riales indispensables
p.a su existencia. De
este modo la Inglat.a
ha llegado à poseer
sus formidables arma-
=das, mediante el im-
=pulso que el acta de
Navegacion dió à su
marina mercantil.

Vno de los objetos
que mas ha fixado

Notas.

(„5„)

Uno de estos reglam.tos es el siguiente extrahido de el Bill de 5.o „ de Agosto de „1786.

„ „Ningun nabio de
„ construccion extrangera
„ excepto aquellos que
„ hayan sido apresados
„ al Enemigo, y declarados
„ de buena presa, ni los
„ que hubieser sido recons-
„=truidos sobre quilla,
„ ò fondo extrangero, (esta
„ h.ta aora permitida)
„ gozarà de hoy en ade-
„=lante de las ventajas
„ concedidas à los bugues
„ de construccion Inglesa,
„ aun quando fueren de
„ propriedad de Ingleses,
„ y estubiesen tripulados
„ con arreglo à la Ley.

la atencion de los Legisla-
dores Ingleses ha sido la
construccion nabal, de suer-
=te q.e p.r decirlo asi la han
forzado mediante reglam.tos
severos. („5„)

El estado actual de la
naveg.on Española no nos
permite adoptar desde luego
la severidad de la Legisl.on
Inglesa en este punto; asi,
pues, no propondremos al
ejemplo de ellos la natura-
=lisacion de bugues extran-
=geros, como lo hizo en
Francia la Asamblea
Nacional por decreto de
„4„ de Marzo de „1793„.

Persuadidos q.e la decaden-
=cia en que se halla nues-
=tra propria construccion

„De hoy en adelante todos
„aquellos privilegios, y
„ventajas se limitan á
„favor de los nabios ente-
„:ramente construidos en
„la Gran Bretaña, en
„Irlanda, en Jersey, Guerne-
„sey, isla de man, ó en
„las Colonias, islas de
„Asia, de Africa, y de
„America, que se hallan-
„actualm.te ó que se
„hallaren en lo sucesibo
„bajo el dominio de
„S. M. B.

„Todo nabio Ingles
„renobado, ó reparado en
„pais extrangero, y cuias
„reparaciones excediesen
„el valor de „15„ Shelines
„por tonelada de carga m.to
„perderia los derechos

no permita semejante
prohibicion, propondrem.
un reglamento q. acele-
:re la epoca en q. podre-
:mos decretarla sin es-
:poner nuestro comercio
á inconveniente alguno.

A este fin deveran seña-
:larse premios á la cons-
:truccion, y ciertas fran-
:quicias de derechos de
puerto por un tiempo
limitado á los bugues
construidos en los do-
:minios de España, y se
fixará el termino de
seis años p.a la natu-
:ralisacion de bugues
extrangeros, despues
de el qual será absolu-
:tamente prohibida,

"concedidos à favor
"de los bugues naciona-
"les, y no se reputaria
"por bugue Ingles, à
"menos que no se hubiese
"hallado en la absoluta
"necesidad de hacer repa-
"=raciones tan conside-
"=rables, lo que en tal
"caso debería hacer cons-
"=tar el capitan con
"certificados de peritos,
"y mediante una decla-
"=racion, ò testimonio
"de el Consul Ingles
"residte en el puerto
"donde se hizó la repa-
"=racion, ò en su ausen-
"=cia con la de alguna
"otra persona emplea-
"=da en el servicio de
"S. M. B.=

no permitiendose comprar
los baxo pretexto alguno.
Ni
nó hay trafico g. mas
promueba la construccion
y la navegacion nacional
g. el de los Costeros, esto es,
el gue se hace de vn puerto
de España à otro de la
Peninsula. El es el Plan-
tel mas fecundo en ma-
rineros, y el g. en caso de
vrgencia pone en un
instante en actividad
las esquadras destinadas
à la defensa de la Patria.
Este precioso ramo de
nuestra navegacion
debe ser enteramente
nacional, ò lo gue es
lo mismo debe ser reser-
vado al Pabellon
Español: ningun

Extranjero debe inter-
-venir en el: la in-
-dustria nacional
y el interes de el
Pueblo Español
exijen imperiosamente
esta restriccion ge-
-neral.

En quanto al trafico
desde vn puerto de Esp.ª
à otro puerto de las
Colonias Españolas,
ni el estado act.l de nra.
nav.on ni el interes de
nuestros Colonos, ni el
del Fisco, nos permiten
igual prohivicion abso-
-luta. Propondremos,
pues por lo respectivo
à este trafico vn sîste-
-ma mas liberal que
el que se ha vsado hta

ahora, pr el qual se per-
mitirá á las naciones,
que no hubiesen adoptado
el acta de Cromwell) la
navegacion directa á
ellas, y la introduccion
de ciertos articulos q. no
dañen á la industria
nacional, sujetandolos
á una tarifa de derechos
q. de una decidida venta-
ja al Pabellon Español.
Los Ingleses seran ex-
cluidos enteram.te de toda
concurrencia directa, ó
indirecta en el comercio
de las colonias, y
asimismo qualesquiera
otra nacion q. hubiere
adoptado su acta de
navegacion.

Este objeto

exije vn reglamento
particular de tarifa
de derechos p.ª el comer
=cio marítimo con las
Colonias. Asi mismo
deben removerse todos
los obstaculos q.e en el
dia hacen aquella
navegac.on dispendiosa,
y dificil, todas las
formalidades que solo
sirven p.a ocasionar
dilaciones, y gastos,
todos los abusos en
la administr.on de
Justicia q.e ocasionan
al nabegante rende.
=dor en las Americas
demoras interminables
en el cobro de sus cre.
=ditos, la detencion de
sus nabios en los

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

puertos, y la interrupcion
del comercio. Persuadid.
de q.e el trafico entre la
Metropoli, y sus colonias
es el mas lucratibo y p.a la
nacion, y p.a el R.l Erario
favorezcamos este ramo
de nuestra navegacion
mediante alg.s franqui-
=cias de derechos, y al
principio con algunos
premios. Sobre todo
anulemos de una vez
esos privilegios impoliti-
=cos, esos favores iniquos
concedidos en detrim.to
de el bien publico à
ciertos Individuos, y
à alg.s puertos, y permi-
=tase indistinctamente

a todos los Españoles
el comercio con las Co-
lonias, si queremos q.
sea un trafico verda-
deramente nacional,
y tan productivo com
puede ser.

Otras consideracio-
nes semejantes à cerca
de cada uno de los
diversos ramos en que
se subdivide la legis-
lacion maritima, y
con especialidad p.r lo
relativo al fomento de
la pezca (de este plan-
tel esencial à la Ma-
rina tan descuidado,
y decadente entre nos-
otros, noobstante todas
las ventajas que nos
ofrece p.r el la naturaleza

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

(" 6 ") Nota.

Por el Bill de 1.º de Enero de 1787 el Parlam.to de Inglaterra concede dur.te el espacio de " de " años á los nabios, g.e se empleen en la pesca de los bancos de Terranova, siendo de construccion Inglesa, y equipados con arreglo á la Ley los premios sig.tes

A todos los g.e hu=
=ren pescado, y desembar=
=cado en los puertos al
N.E. ó al Sud de la isla
de Terranova entre el
cabo S.t Jean y el cabo
Kaye dies millares de
abadejo, antes del 15 de
Julio, ó hicieren
uno, ó mas viages al
mismo puerto, en tal
caso, á los cien primeros
nabios, g.e llegaren á

y situacion de nuestras posesiones) nos conduci=
=rian á proponer otros tantos reglam.tos parcia=
=lares relativos á la na=
=vegacion. (" 6 ")

Pero como el pral. objeto de este informe no es el proponer estos reglam.tos particulares, sino el establecer los principios fundamentales g.e deberan en adelante servir de basa á nro. sistema de legislacion maritima, y á nuestros tratados de comercio, nos ha parecido que debiamos limitarnos á proponer los articulos g.e podemos llamar constitucionales.

los referidos parages, tenien-
do, à lo menos doze
hombres de tripulacion,
ve les daria vn premio de
"40" libras esterlinas; y
si tubiesen de tripulacion
menos de 12 hombres, pero
mas de "7" ó siete, à lo
menos, recibirà "25" Libr.
Esterlinas.

Los navios, cuia tri-
pulacion consistiese en
menos de doce hombres,
los quales hacen el tra-
fico partiendo entre si
las ganancias, en vez de
recibir salario, ó jornal,
recibiran el premio de
"20" Libras Esterlinas:
si fuesen menos de doze,
pero mas de "7" ó "7" ala
menos recibiran el premio
de "35" Libras Esterlinas,
y los marineros q. se em-
plean en la pesca, estaran
esemptos de leva."

En

de nuestra acta de
navegacion, dejando
p.r ahora, como objeto
de un trabajo à parte
el proponer las leyes
reglamentarias rela-
tivas à cada vno de
los ramos de la legis-
lacion maritima y
mercantil, las quales
no deben ser otra cosa
que deducciones, ó
Corolairos derivados
de los principios fun-
damentales, y dirijidos
à asegurar el cum-
plimiento de ellos.
Entretanto nos
ceñiremos à enume-
rar los articulos so-
bre los quales deberan
hacerse reglamentos

Construccion Naval.

Commensuracion, ò modo de determinar, y de hacer constar la capacidad, dimen=siones, ò toneladas de los bugues.

Naturalisacion, ò modo de distinguir los bugues de constr.on nacional, de los de constr.on extranjera, de la naturalisacion de estos mientras se permita, de reconocer la legitimidad de los pabellones, de des=cubrir, è impedir el pabel=lon fraudulento &a.

Pesqueria.

Trafico maritimo de la Costa, ó de un puerto à otro de España.

Navegacion à Islas.

5o

Francia en el año de 1795. el valor de el pescado salado introducido p.r Exp.a transcen.te ascendia annualm.te à la su=ma de doze millon.cs de reales vellones p.r los registros de nuestras Aduanas, quales la cantidad de pescado trahido à Esp.a p.r el Extrang.o en un año con otro? ¿Quantos na=vios extrangeros se emplean en este trafi=co? ¿A quanto ascien=de la suma con que annualm.te tributan al extrangero p.r la provision de pescado? „ 4o „

La respuesta à estas questiones demonstrarà la nece=sidad de una legislacion favorable al fomento de la pesca nacional. „ 6o „

2o „

3o „

5o „

" 7º " Tarifa de derechos de Aduanas, y de derechos de navegacion, a saver de puerto, de ancora, de fanal &c. &c.

" 8º " Concesion de Patentes, pasaportes &c. &c.

La coleccion de tod. las Leyes reglamenta. =rias relativas à cada vno de estos articulos formaran el Codigo marìtimo, y mercantil.

Entonces la España verá floreciente su agricultura, su indus. =tria, su navegacion, su comercio, su marina militar; entonz. veremo succeder à mestra ac. =tual indolencia, y

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

riseria, la actividad, y
la riqueza nacional.

Acceleremos, pues, el
momento de esta gloriosa
epoca, decretando los
artículos fundamentales
de un buen sistema de
navegácion, y comercio,
y pasamos à exponer en el
siguiente proyecto de decre-
to.

Plan del decreto.

El Rey deseando promo:
=ver eficazmente la prosperidad de la agricultura,
de el comercio, y de la
industria de la Nacion
Española, considerando
que nada ha contribuido
tanto à su atraso como
la decadencia de su navega:

ocasionada p.r la falta
de reglamentos favora-
=bles al trafico nacional
y p.r la tolerancia impo-
=litica con que hasta
ahora se ha permitido
en los puertos de Esp.a
indistinctam.te el comer
=cio indirecto, ó inter=
=medio à las naciones
mismas que no lo per-
=miten à los Españoles
en sus respectivos pu-
=ertos.

Considerando que
ninguna otra providen-
=cia puede fomentar la
navegacion Española,
y los intereses de el
Comercio en general,
sino el favorecer con
predileccion el trafico
nacional, y las rela-
=ciones directas con

falta
favora-
acional
impo-
nsta
nitido
Esp.ª
comer
nter=
ones
per-
ñoles
pu=
que
viden=
ar la
ola,
el
rab,
con
afico
rela-
on

las Potencias amigas.
Considerando q.e los artí-
culos prohibitibos de todo
comercio indirecto, cono=
cidos comunmente bajo
el titulo de acta de navegto
decretada p.r el Parlam.to
Ingles en „1651„ y extendi=
dos por el en „1660„ siéndo
do perjudiciales à los in=
tereses de todas las Po=
tencias marítimas justi=
fican iguales disposiciones
de parte de ellas, conforme
à una exacta, y Justa
reciprocidad. Considerando
q.e es uno de los mas
sagrados derechos de la
Soberania inherente àla
independencia nacional
comun à todas las nacio=
nes el hacer cada una
de ellas todas las leyes,

y reglamentos q. crée
conduzentes al bien
de el Estado, exerciendo
los mismos derechos
que reconoce en las de-
=mas, decreta los artí-
=culos siguientes.

Articulo „ 1º „

Ningun nabio será repu
=tado Español, ni gozará
de los privilegios conce-
=didos à los buques Es-
=pañoles, si no ha sido
construido en los domi-
=nios de España, ó na=
=turalizado conforme
à las Leyes, ó si no
hubiese sido apresado
al Enemigo, y declarado
de buena presa, ó con-
=fiscado por contraven-
=cion à las Leyes del

Reino, y si no perteneciese
enteram.te à Españoles, y
si el Capitan, oficiales, y
dos terzios de la tripul.on
no fuesen tambien Espa-
=ñoles.

Art.o 2.o

Hasta el dia 1.o de Enero
de 1801. se permitirá la
naturalisacion de nabios
construidos en pais ex-
=tranjero; pero pasado dho.
termino la naturalisac.on
les será absolutamente
prohibida, y despues de el
no seran reputados Espa-
=ñoles, ni gozaran de los
derechos, y privilegios à
ellos concedidos, sino los
nabios enteram.te construi-
=dos en España, ó en las

Colonias Españolas, q.
tubieren las demas cir-
=cunstancias requeridas
p.r el art.o „3.o„

Art.o „3.o„

El trafico maritimo de
las costas, ò de un puerto
de España à otro puerto de
la Peninsula solo podrà
hacerse con nabios Espa.
=ñoles: los Estrangeros
no podran transportar
desde un puerto Español
à otro puerto Español
generos, producto, ò mer.
=cancia alguna producto
de los frutos, ō de la
industria de España,
so pena de confiscacion
del nabio, y cargamento
y de mil ducados de

multa individualmente
contra los proprietarios,
consignatarios, y agentes
de los buques, y cargam.
dos
y asi mismo sus capitan.
es

Artº „4º„

Se permite à todas las
Potencias amigas el
comercio directo, è indirec-
to à todos los puertos
de España, admitiendoles
à todos ellos, yà sea g.
trahigan generos, y pro-
ductos de su proprio pais,
yà vengan cargados con
mercancias de la cosecha,
ó de la industria de otra
nacion distinta de aquella
à la qual pertenecen
los navios.

Artº „5º„

Se harà inmediatamente

vna nueba tarifa de
derechos de Aduana S
baxo vn sistema favora.
=ble primero al Pabellon
Español, y en segun do
lugar al comercio directo
de todas las Potencias S
amigas; de suerte q. los
generos, ô mercancias S
extrangeras (cuia intro.
=duccion sea permitida)
viniendo à España
abordo de nabios Espa.
=ñoles pagaran los dere.
=chos mas moderados de
la tarifa; q. las mismas
mercancias viniendo con
nabios proprios de la
Nacion de cuio suelo, ó
industria son producto,
pagaran derechos algo
mas crecidos; y por

vltimo, q.e estaran sujetas
á derechos todabia mayo-
=res siendo traidas á los
Dominios de España por
nabios pertenecientes
á otra nacion distincta
de aquella, cuio producto
son los generos, ó mercan-
=cias. El mismo sistema
se adoptará con respecto
á la extraccion de mer-
=cancias de España para
pais extrangero.

Art.º „6„

Los Ingleses, y qualesq.ª
otra nacion q.e hubiese
adoptado, ó adoptare
en adelante los articulos
prohivitibos de su Acto
de navegacion de „1651„
y de „1660„ seran excluidos
de todo comercio indirecto

ó <u>intermedio</u>; y solo se
les recivirá en los puer-
=tos de España, de las
Islas de Mallorca, y
Menorca, de las islas
Canarias, y de la Costa
de Africa Uebando
generos, y mercancias
productos de el suelo,
è industria de los
Dominios de S. M. B.
cuia introduccion no
esté prohivida. Ademas
estaran excluidos de
todo comercio <u>directo</u> è
<u>indirecto</u> con las
Colonias, y posesiones
Españolas de America,
y Asia. Los contra-
=ventores seran castigad.
con la confiscacion de
los navios, y cargam.
y con la multa de

mil, y quinientos ducados,
q.e pagaran individualm.te
los consignatarios, á q.nes
las tales mercancias vi.
=nieren dirijidas, los que
tubiesen parte en su
introduccion fraudulenta,
y los capitanes de dichos
nabios.

Art.o „ 7.o

La presente R.l cedula
será publicada en todas
las plazas mercantiles,
y en todos los puertos
de los dominios de la
Monarquía Española.

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

Extracto del acta
de navegn. de Inglat.a
decretada Gn. el Parlam.to
en el primer año de
Carlos 2º dia 23 de
Septe. de 1660.

Artículos principales.

1º Que no se importaran, ni
exportaran en las Colon.s
Inglesas de Asia, Africa,
y America generos, y
mercancias, sino à bordo
de Navios construidos en
los dominios de Inglat.a
ò pertenez.tes à Ingleses,
cuio Capitan sea Ingles,
y cuia tripulacion esté
compuesta à lo menos
de las tres quartas partes
de marineros de la mis.
=ma Nacion, bajo la
pena de detencion, y

confiscacion de las mer
=cancias, y del bugue.

2º. Que no podran ejerzer
el comercio ni pr. si, ni
por otros en las referid.
Colonias las personas
nacidas fuera de los
Estados de el Rey de
Inglaterra, sino se
hubiesen naturalizado
en ellos.

„ 3º, Que las mercancias, y
productos de el Asia, ò
de America no podran
ser conducidas à otra
parte alguna de el
dominio de S. M. B.
sino a bordo de embar.
=caciones Inglesas.

„ 4º „ Que las mercaderias,
y generos de Europa
no podran ser conducidos

à Inglat.ª sino p.r embar.
=cáciones pertenecientes à
los mismos puertos, paí.
=ses, y estados de donde
son producto los generos,
ó donde se fabrican las
mercaduras.

„5.º„ Que toda especie de pes.
=cado, los azeites, y barba
de ballena &.ª no hubiesen
sido producto de pesque.
=rias hechas con nabios
Ingleses, no podran ser
introducidos en Inglat.ª
sino pagando derechos
duplos de los dela Nacion
=nal extrangera.

„6.º„ Que el trafico de un puer.
=to à otro puerto de In.
=glaterra, y de Irlanda
no podrà hacerse sino
por comerciantes Ingl.s

y con crábios Ingleses.

„7o„ Que sólo disfrutaran
de todas las diminuciones hechas, ò q.e en adelante se hicieren en los derechos de aduanas los nabios construidos en Inglat.a y aquellos q.e siendo de construcion extrangera pertenecieren á proprietarios Ingleses, con tal que vnos, y otros esten mandados p.r un capitan Ingles, y tengan à lo menos las tres quartas partes de la tripulacion compuesta de marineros Ingleses.

„8o„ Se prohibe á todo bugue q.e no esté

comprehendido en las
dos clases mencionadas
de llebar á Inglaterra,
Irlanda, y demas dom.
:nios de S. M. Sb. las mer.
:cancias, y generos, fruto,
ó producto de Moscovia,
masties, y madera, sal,
pez, rezinas, cañamo,
lino, frutas, azeite de
olibas, toda suerte de
trigo, y granos, azucar,
cenizas, jabon, vino,
vinagre, aguardiente,
vbas de corintho, y
otros generos, y mercan.
:cias de los Estados del
Gran Señor, á menos q.
fueren abordo de navios
construidos en los paises
donde se produxeron, ó se
fabricaron los generos,

y mercaduria⁹, ò bien
en aquellos lugares
donde se suelen embar.
=car, siempre bajo la
presisa condicion q.e
el capitan, y asi mis.
=mo las tres quartas
partes de la tripula.
=cion sean naturales
de los paises donde se
hiciese el embargue
y cargamento.

„9o„ Que p.a precaver las
falsas declaraciones
q.e podrian hacer los
mismos Ingleses,
afin de facilitar la
entrada de generos, y
mercancias extranj.s
todas aquellas expe-
=cificadas en el articulo

bien
rel3
mbar.
la
n q.
mis.
rtas
mula.
rales
de se
rgue
las
ones
r los
es,
la
os, y
ranj.
expe-
ticulo

octabo, q.e no viniesen
abordo de nabios dela
calidad, q. se ha dicho,
seran declarados, perte-
=necer a Extrangeros,
y como tales pagaran
los derechos de Rey,
de villa, y de pais, q.e
suelen pagar toda suerte
de mercancias.

„10„ Que afin de impedir los
fraudes de q. pudieran
servirse comprando, y
disfrazando nabios
extrangeros, sus propri-
=etarios haran constar
y declararan bajo de
juramento q. los tales
navios les pertenecen
de buena fée, y q. los
Extrangeros no tienen
parte alguna en ellos.

Y esto lo haran ante
los Directores de las
Aduanas de sus domi-
=cilios, quienes les daran
el correspond.te certifica
=do, en virtud del qual
solam.te sus nabios se
reputaran de constr.n
Inglesa, y gozaran
como tales de los
privilegios que les
son acordados.

„33„ Que los nabios Ingl.s
reputados p.r tales po-
=dran conducir á los
dominios de S. M. B.
los generos, y mercan-
=cias de Lebante, aun-
=que no los hubiesen
tomado en los mis-
=mos lugares de donde
son producto, ó donde

se trabajan, con tal
que hubieren hecho su
cargamento en un puer-
:to del Mediterraneo
mas alla del Estrecho de
Gibraltar. Lo mismo se
entenderá de los generos,
y mercancias de las
Indias Orientales, que
fueren embarcadas en
puertos situados mas
alla de el cabo de Buena
Esperanza, y asi mismo
de los genero, y mercan-
:cias de las Islas Cana-
=rias, y demas Colonias
Españolas, y de las islas
Azores, y demas Colonias
Portuguesas, siendoles
permitido cargar los

frutos, y mercancías
de las primeras en
los puertos Españo-
=les, y los de las segun-
=das en los puertos
Portugueses.

„12„ Se declara q. las prohi-
=viciones, penas, y con-
=fiscaciones expresadas
en esta acta, no se
entienden con respecto
á los generos, y mer-
=cancias tomadas de
buena fée, y sin inte-
=ligencia á los Enemi-
=gos de Inglaterra,

„13„ se impone vn derecho
de „5„ Shelines por
tonelada sobre los
navios Franceses

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

g.e vinieren á los puertos
de Inglaterra, el gual
se percibirá mientras
dure en Francia, (y
tres meses mas) el im-
puesto de cinquenta
sueldos p.r tonelada, g.e
se percibe á todos los
nabios Ingleses.

"Ss" Por vltimo se ordena
g.e los azucares, tabacos,
y demas productos de
las Colonias Inglesas,
no se podran traher á
Europa sino á los para-
jes pertenecientes á
S.M. D. y que los nabios
al partir de los puertos
Britanicos situados
en Europa, con destino

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

à las Colonias Ingle-
=sas de Asia, de Africa,
y de America darán
fianza en el puerto de
donde salgan por mil
Libras Esterlinas, si
el nabio fuere de
menos de cien Tonela-
=das, y por dos mil
Libras Esterlinas los
bugues, gue pasaren
de cien Toneladas,
y gue al mismo ti-
=empo deberan declarar
gue volveran con el
cargamento de retor-
=no ā vn puerto de los
dominios de S. M. B.
y gue al partir de las
referidas Colonias

declaran asi mismo en
que generos, y mercan-
=cias consiste su carga-
=mento, el que tendran
la obligacion de descar-
=gar enteram.te en Ingla
=terra.

Nota. 7a

Estos articulos son los
mas principales, y carac-
=teristicos del sisthema
prohibitibo consagrado
en el acta de navega-
=cion dictada Ø. Cromwell
y extendida bajo el
reinado de Carlos 2o
y los quales deberiamos
haver decretado nosotros
al mismo tiempo, aplican
=dolos

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

à los Ingleses confor-
=me à vna justa reú-
=procidad.=».

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA
IHS

FACULTAD de TEOLOGIA
IHS
GRANADA

Modelo á que se

Noticia delos Navios que entraron y sale- ron
año contado desde 1.º de Enero de 1799

Navios g.e entraron.	Numero de Navios	Toneladas	Nav
Españoles - - -	"	"	"
Franceses - - -	"	"	"
Portugueses - -	"	"	"
Ingleses - - - -	"	"	"
Genoveses - - -	"	"	"
Toscanos - - -	"	"	"
Imperiales - - -	"	"	"
Venecianos - - -	"	"	"
Olandeses - - -	"	"	"
Delas ciud.s Anseaticas -	"	"	"
Napolitanos - - -	"	"	"
Prusianos - - -	"	"	"
Suecos - - - - -	"	"	"
Dinamarqueses -	"	"	"
Rusos - - - - -	"	"	"
Americanos - -	"	"	"
Turcos - - - -	"	"	"
Barbarescos - - -	"	"	"

Resulta, pues, que de . . toneladas de extraccion
y g.l entre . . . . toneladas de importacion el

á que se refiere la nota 2ª

...salen ...ron de los puertos de España durante un ...de 1789. h.ta 1º de Enº. de 1790.

Nabios q. salieron.	Numero de Navios	Toneladas
"	"	"
"	"	"
"	"	"

Modelo ā q.

Navios Ingleses q.e entraron en los

Procedentes de Inglat.a	Numero de Navios	Toneladas
De Francia	"	"
de Portugal	"	"
de Xp.e	"	"
de Xp.e	"	"
de Xp.e	"	"
Total	"	

Resulta q.e de ... de los nav.s Ingl.s q.e entraron en los
emplearon en el trafico directo ..... y en el

Razon de los navios que salie

	de Inglat.a Numo de	Numo de
Españoles	"	"
Ingleses	"	"
Destras var.s naciones	"	"
Total	"	

	se refiere la crota „ 3ª		
	los puertos de los domisilios de España.		
	los puertos de los dominios de España, se trafico indirecto		
	salieron de los dominios de España p.ª los		
	Navios . . . y de Toneladas		
	" " " - - - - "		
	" " " - - - - - - "		"
	" " " - - - - - - "		"
	" "	"	"

FACULTAD de TEOLOGIA GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
GRANADA

FACULTAD de TEOLOGIA
IHS
GRANADA