

ARCHIVO DIPLOMÁTICO

Y CONSULAR DE ESPAÑA

REVISTA INTERNACIONAL, POLÍTICA, LITERARIA Y DE INTERESES MATERIALES

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

MADRID.	
Un mes.....	1 peseta.
TRIMESTRE, BALEARES, CANARIAS Y PORTUGAL	
Trimestre.....	3 pesetas.
Semestre.....	6 »
Año.....	11 »

PAÍSES COMPRENDIDOS EN LA UNIÓN UNIVERSAL DE CORREOS.	
Trimestre.....	3 francos.
Semestre.....	6 »
Año.....	10 »

PAÍSES NO COMPRENDIDOS.	
Semestre.....	12 francos.
Año.....	20 »
FILIPINAS Y FERNANDO PÓO.	
Semestre.....	2,80 centav.
Año.....	4 pesos.

CUBA Y PUERTO RICO.	
Trimestre.....	1 peso.
Semestre.....	1,75 centav.
Año.....	3 pesos.

NOTA. No se sirve suscripción, ni á los libreros, cuyo pago no sea adelantado.

Número suelto, 0'80 pesetas.

PUNTOS DE SUSCRICIÓN: **España.**—Madrid: Administración del periódico, Atocha 135 y librerías de Fernando Fe, San Martín, Murillo y Guttenberg.—Barcelona: Alvaro Berdaguer.—Sevilla: Hijos de Fe.—Valencia: Francisco Aguilar.—Zaragoza: Cecilio Gascón.—**Colonias españolas.**—Habana: Miguel Villa.—Santiago de Cuba: Saturnino G. Mantilla.—Puerto Rico: González y C.—Manila: Eduardo Pineda.—**Extranjero.**—Paris: C. Barrani.—Marsella: Et Camoin.—Lisboa: Cruz y C.—Turin: Fratelli Bocca.—Bruselas: Merzbach et Solk.—Londres: Sampson Souvay y C.—Buenos Aires: Celestino Virgoux.—Bogotá: Camacho Rodán y C.—Guatemala: Emilio Gouband.—Lima: Galland Henziend.—Santiago de Chile: Vilet Baldrich y C.—San José de Costa Rica: Iruj y Mala.—Venezuela (Valencia): J. J. Fernández.—Montevideo, 107, Cámaras, J. M. Alonso Criado.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN, LEÓN, 40 Y 42, SEGUNDO IZQUIERDA.

SUMARIO

- I. Las islas Carolinas.
- II. Inglaterra y Rusia.
- III. Organización consular.
- IV. El índice geográfico.
- V. El cónsul de Francia en San Sebastián.
- VI. El servicio consular de Grecia en Turquía.
- VII. Los cónsules, su origen, propagación é importancia.
- VIII. Movimiento diplomático y consular.
- IX. Apuntes biográficos.
- X. Parte oficial.
- XI. Crónica diplomática.
- XII. Memorias comerciales.
- XIII. Ordenanzas de aduanas (continuación).
- XIV. Espectáculos.

Nuestro querido amigo el reputado periodista y antiguo cónsul, D. Manuel José Quintana y Brodett, se ha encargado de la dirección del ARCHIVO DIPLOMÁTICO Y CONSULAR DE ESPAÑA.

Es una honra para nosotros y al mismo tiempo una garantía para el cuerpo consular español de la inteligencia y el interés con que serán defendidos, por quien tan bien los conoce, sus ideales y sus intereses.

LAS ISLAS CAROLINAS

El Sr. Ministro de Estado dió cuenta en el Consejo de Ministros celebrado el jueves de la declaración hecha por Ale-

mania de haber tomado posesión de las islas Carolinas.

El Gobierno alemán, en su declaración, manifiesta que ha dado este paso, sin perjuicio de tercero, y como las islas Carolinas pertenecen á España desde que las descubrió Ruy López de Villalobos en 1543, el Sr. Ministro de Estado ha dirigido al Gobierno alemán una enérgica nota, entablando la oportuna protesta y haciendo la debida reclamación.

Al mismo tiempo parece que se ha dado orden para que los vapores *San Quintín* y *Manila* salgan de las aguas del archipiélago filipino con rumbo á las Carolinas.

* *

Los derechos de España sobre las islas Carolinas son tan incontestables como demuestra *El Imparcial* en los siguientes párrafos del artículo que consagra á este nuevo conflicto internacional:

«En 1881, los europeos residentes en la isla de Yap solicitaron del Gobierno superior de Filipinas el establecimiento de una dependencia oficial que garantizase en nombre de la metrópoli los intereses de aquel apartado archipiélago.

Nada hizo entonces la autoridad superior de Filipinas; pero posteriormente, en 1884, el capitán de la goleta norte-americana *Holcomb* reprodujo la demanda; el Gobierno superior atendió en debida forma pre-

tensión tan justa y se dispuso la instalación de un Gobierno político-militar denominado de Carolinas y Palaos, con residencia en la isla de Yap, ejercido por un oficial de la marina de guerra.

La creación de este Gobierno fué aceptada por el de España, y en los presupuestos publicados en la *Gaceta* oficial de 29 de Julio último, se consignan los créditos necesarios para su instalación y existencia.

No cabe, pues, desconocer el perfecto derecho de España sobre el archipiélago de Carolinas y Palaos, derecho que arranca del descubrimiento, que sanciona la posesión y reviene la representación oficial de la autoridad española establecida para proteger y amparar los intereses de los naturales y el libre ejercicio del comercio.

La importancia de aquellos territorios españoles es una demostración palmaria de que no podían estar á merced del primer ocupante, y nadie mejor que el Gobierno alemán debía estar enterado de la soberanía española, toda vez que la marina mercante de aquella nación mantiene con las islas Carolinas las relaciones de un constante tráfico.

La representación oficial de nuestra patria ha comunicado noticias sobre el territorio de su jurisdicción, y, merced á ellas, el Gobierno superior de Filipinas y el de España saben que la isla de Yap cuenta con más de 10.000 habitantes, que entre ellos sólo hay 12 europeos de distintas nacionalidades, y que el comercio extranjero y el español exporta por su seguro y natural puerto grandes cantidades de coco seco.

Es oficial también el conocimiento de que las demás islas dependientes del Gobernador de Yap cuentan con mayor número de habitantes, y producen considerables exportaciones de balate y carey.

No sólo el ejercicio de la jurisdicción, sino el establecimiento de un sencillo régimen administrativo, dan pruebas de la soberanía española y de la acción constante del Gobierno sobre el grupo de las islas Carolinas y el archipiélago de las Palaos.»

* *

Son las Carolinas un grupo de islas puestas en el Océano Pacífico, en la parte de la Oceanía llamada Micronesia, al Este de las Filipinas y al Sur de las Marianas. Este archipiélago está formado de diferentes grupos, compuesto cada uno de muchas islillas, cuyo número total pasa de quinientas. La primera de ellas que fué descubierta, recibió en nombre del Rey D. Carlos II de España la denominación de Carolina, que más tarde se hizo extensiva al archipiélago. Tomaron posesión de él los españoles y enviaron allá algunos misioneros.

La mayoría de las islas de todos estos grupos son bajas y llanas; algunas otras están erizadas de montañas poco elevadas. Apesar de la latitud, el calor no es muy excesivo; grandes ráfagas de viento atemperan constantemente los ardores tropicales.

La vegetación es variadísima y vigorosa y da los más ricos productos. No hay allí bestias feroces ni animales de gran tamaño. Han aclimatado bien el gato, el perro, el buey, el carnero y el cerdo. Las playas son muy abundantes en peces y mariscos.

Los habitantes del archipiélago de las Carolinas pertenecen á la raza malayo-polinesia; están admirablemente constituidos, y son de carácter dulcísimo, tranquilo y hospitalario. Es decir: del carácter más propicio para que una fragata alemana plante su bandera en aquellas playas, contando naturalmente con que nuestro Ministro de Estado es aún más dulcísimo y tranquilo que los mismos carolinos.

El viajero Mr. Arago elogia grandemente las bellezas y la riqueza del archipiélago, consagrandole frases de elogio á la laboriosidad é inocencia de sus habitantes.

Inglaterra y Rusia

INMINENCIA DE LA GUERRA

Todos los esfuerzos de la diplomacia,

en la cuestión de límites del Afghanistan, no son bastantes á evitar el choque de dos grandes naciones impulsadas á la guerra por corrientes difíciles de contener.

El partido militar de Rusia, poco discurtidor del derecho, y partidario fanático de fiar á las armas la solución del conflicto, cumple, en nuestra opinión, una ley histórica que en determinadas épocas deja sentir sus efectos en los pueblos del Norte.

Rusia camina hacia el Asia en los tiempos presentes, por las mismas causas que en el siglo V los pueblos del Norte cayeron sobre el Mediodía de Europa.

No es en nuestra opinión el antagonismo de dos pueblos, ni el pensamiento de un plan político el que mueve la opinión en Rusia y obliga al Gobierno del Czar á dirigir columnas de avance sobre el eminente feudatario y protegido de Inglaterra.

El pueblo ruso va á la guerra invasora de la India aguijoneado por necesidades sentidas y no satisfechas dentro de sus naturales fronteras.

Apesar de la gran extensión de Rusia, 80 millones de habitantes no encuentran medios de subsistencia en aquellas vastas regiones cubiertas por la nieve y abandonadas de la espiga, y esa situación les impone el buscar alimento para la vida, como los lobos de la montaña bajan al llano y hasta penetran en la aldea en la época en que los hielos agotan todos los recursos para su alimentación.

La guerra de que tan entusiastas se muestran los rusos, es una guerra de invasión para sostenerse, y esta clase de campañas se basan siempre en la necesidad de buscar, á costa del despojo, aquello que indispensablemente se necesita para que el hambre no muestre sus terribles trofeos entre necesitadas y castigadas masas.

Para Europa, es indudablemente garantía de tranquilo reposo que las hordas rusas tomen el camino de la India con preferencia al de Constantinopla, ya que las invasiones del Norte se imponen aun apesar de los obstáculos políticos, lo mismo hoy que en los tiempos en que el soldado de Atila no encontraba en su remoto país ración para alimentarse.

No entraremos á profetizar los resultados de esta grave y pavorosa lucha; pero el tiempo se encargará de demos-

trar que en vez de operaciones militares sujetas á un plan político ó guerrero, lo que avanzará sobre Cabúl y buscará los medios de vida con que brinda, será un pueblo que tiene necesidad de buscar en territorios más fértiles las viandas de que carece para el festín de la vida.

Los acontecimientos que tienen lugar durante se pactan y conciertan las negociaciones diplomáticas, están demostrando lo difícil de toda solución pacífica.

Cuando los diplomáticos ingleses y rusos alimentan esperanzas y creen encontrada la solución, surgen fatalmente nuevas complicaciones, que destruyen y esterilizan los trabajos de la política internacional.

Sólo la fortuna de las armas inglesas podría contener los apetitos rusos; pero la diplomacia puede poco contra la voracidad de un pueblo nacido para la lucha material, é impulsado por el aguijón irreflexivo del hambre.

La política inglesa es en la actualidad tan impotente para contener la invasión sobre los territorios que defienden su imperio colonial de la India, como lo hubiese sido la romana para contener á los vándalos, alanos y godos, en aquellos días del siglo V, en que buscaban festín en los productivos pueblos del Mediodía de Europa.

Estas son, en nuestro humilde concepto, las causas que mantienen y mantendrán en acción los planes quiméricos de Rusia, y no esperamos otra solución que aquella nacida del campo del combate.

Cuanto haga Inglaterra que no sea amontonar medios de defensa en el terreno que se le disputa, y oponer á la voracidad rusa la enérgica resistencia de sus armas, será perder tiempo y dar lugar á que los invasores ocupen cada día posiciones mejores, desde las cuales se lanzarán, seguramente, sobre la presa codiciada.

Todo el talento y toda la habilidad diplomática pueden poco en esta cuestión, alimentada por la necesidad y desprovista de toda otra razón que no sea la fatal de luchar por asegurar medios de vida.

La guerra, pues, es, en nuestro concepto, inminente, y la imponen, no los planes políticos del Gobierno y de la diplomacia rusa, sino la necesidad que siente un pueblo de buscar en tierra ajena los medios de vida de que carece en la propia.

Organización consular

Con este título ha publicado «un abogado francés»—este es el pseudónimo que oculta su nombre— un interesante folleto lleno de aguda y perspicaz doctrina sobre lo que deben ser los consulados, y la organización que debería darse al personal.

Desde que este folleto vió la luz hasta ahora, algo ha cambiado el modo de ser de la carrera consular. En España la ley orgánica de fecha 14 de marzo de 1883, y el reglamento de la misma de 23 de julio del mismo año, tienen ya una tendencia bastante marcada á las ideas expuestas por el autor.

En nuestro artículo de hoy vamos á limitarnos á dar á conocer en ligero extracto sus ideas fundamentales. El régimen actual francés es el siguiente: *Cónsules enviados y no enviados*. Esta distinción, dice el autor, está consagrada por las leyes, y es una especie de principio del derecho de gentes.

Para poder ser cónsul enviado, se precisan tres condiciones: 1.^a Ser ciudadano del Estado que comisiona. 2.^o Estar retribuido por este mismo Estado, ya directa ó indirectamente. 3.^o No dedicarse á tráfico mercantiles.

La falta de una cualquiera de estas condiciones cambia la calidad y categoría del destino. Será, por tanto, cónsul no enviado el que se dedica al comercio y no está retribuido por el Estado que le nombra, ó bien es extranjero. Esta distinción es interesante, porque de ella arrancan todos los privilegios y atribuciones de los cónsules enviados.

El autor combate la existencia de los agentes consulares. Veamos en qué razones se apoya.

Los cónsules enviados forman parte de la diplomacia, ó en otros términos, están revestidos del carácter de Ministros públicos.

El derecho de gentes, los tratadistas más distinguidos, las legislaciones especiales, en suma, le asignan esta cualidad. Es en vano discutir sobre palabras. Los cónsules enviados forman parte de la diplomacia del país que representan. A excepción de los agentes consulares, á todos los demás se les prohíbe, bajo pena de destitución, hacer el comercio de cualquier orden que sea en los países de su residencia. Esto demuestra que los Gobiernos se han preocupado constante-

mente de dar á sus representantes una situación independiente é igual para todos.

Inútil nos parece insistir sobre la importancia de esta independencia. Si necesidades del presupuesto han podido hacer aceptable por algún tiempo la existencia de agentes consulares, no pueden desconocerse los perjuicios que de tal organización resultan.

No hemos de ocuparnos al detalle de los abusos á que se presta el ejercer el comercio por los representantes del Gobierno, cualquiera que éste sea, pero sí haremos el siguiente sencillísimo razonamiento:

En muchos países, los cónsules gozan de la franquicia personal de los derechos de aduanas, consumos, etc., etc.; ¿es justo que esta franquicia se extienda también á los traficantes? ¿Cómo distinguir los objetos destinados al uso particular, de aquellos otros destinados á las negociaciones y al tráfico?

Demás de esto, ¿es justo, es racional, es conveniente siquiera que un Gobierno confíe su representación, por limitada que ésta sea, á quien tiene que sostener muchas veces luchas entre los intereses del Estado que representa y los suyos propios, y que por fuerza habrá de conocer los detalles íntimos de una nación que no es la suya? Creemos inútil insistir sobre esto. Por grande que sea el amor de un extranjero á un país que no sea el suyo, nunca será tan grande como el que pueden tenerle sus naturales. Por grande que sea la honradez de quien se dedica al comercio, no siempre podrá vencer el interés personal, en desacuerdo algunas veces con los del país que representa.

La organización consular francesa está constituida en esta forma:

Cónsules generales.

Cónsules de primera clase.

Cónsules de segunda.

Y alumnos consulares.

En la carrera se ingresa por esta última categoría, y se requieren las siguientes condiciones: Ser al menos licenciados en derecho; muchos son doctores y varios licenciados en ciencias, letras, etc. Una vez admitidos como supernumerarios en la administración central, tienen un período de preparación de cinco años, período que nunca puede ser menor de dos, y que además no concede ningún derecho, sino después de un detenido examen minucioso sobre el derecho de gentes, el marítimo, la economía política, régimen aduanero, etc., etc. Después de este período de prueba, es asimilado á tercer secreta-

rio y enviado á los consulados en el extranjero.

En este punto insiste el autor sobre la conveniencia de que el período de prueba se haga en todas y cada una de las diversas secciones, tales como la comercial, la política y la de lo contencioso.

Con este personal y de este modo instruido, no cabe duda que el servicio de los consulados sería tan escogido y perito como fuera menester, dada su altísima misión. Cada día son mayores los negocios que gravitan sobre el personal consular. Entre todos ellos, dado el espíritu de nuestro siglo, se destaca el de avanzada del comercio nacional.

Un país que tenga abandonado ó mal servido este asunto, no alcanzará de seguro los grandes desarrollos en su comercio exterior. El cónsul informa al por menor de los gustos de cada país, de las necesidades que siente, de las ventajas que pueden resultar al comercio. No solamente el comerciante, sino también el productor, deben seguir atentamente las informaciones consulares. Y aquí vuelve de nuevo á surgir la cuestión fundamental; ¿es posible que en ningún caso las conveniencias del agente comercial estén en pugna con las del país que representa? ¿En todos los casos son armónicos los intereses? Que conteste el sentido común con nosotros. Por otra parte, como incidencia de todo lo dicho, debemos reclamar, como medida necesaria, la utilidad de que la estancia del cuerpo consular en una misma plaza se prolongue más tiempo que hasta aquí. No ya atendiendo á los perjuicios que á éste irroga el ser con frecuencia trasladado de uno á otros lugares sin motivo alguno que lo justifique, sino además, y principalmente, por las necesidades del comercio mismo. Para que los informes ó Memorias comerciales puedan estar redactados con acierto, preciso es que el cónsul conozca al por menor una porción de datos que no se lo gran ni en pocos meses ni en pocos años tampoco. Es necesario no olvidar, y esto lo decimos por nuestra cuenta, que en muchos países, comenzando por España, la estadística es una ciencia desconocida. Ni los Gobiernos saben siquiera lo que se produce ni cuánto se produce; lo que se vende ni cuánto se vende. De aquí resulta, que las investigaciones de los cónsules tienen que ser laboriosísimas, y muchas veces imposible llevarlas á cabo con exequito acierto.

Y puestos ya á discurrir sobre esto, no dejaremos tampoco de tocar otro punto

que singularmente se refiere á los cónsules españoles. Cualquiera que haya leído as Memorias consulares que remiten con una regularidad digna de elogio, no podrá menos de ponderar el interés que encierran. Personas de grande conocimiento en las ciencias económicas, confiesan que son documentos notables y sirven de arsenal inagotable para todo género de trabajos. Pues bien; apesar de esto, ni este trabajo se retribuye, ni sabemos que se tenga en cuenta para servir de nota ventajosa á la carrera de los que con mejor éxito lo desempeñan. Como sobre este tema hemos de insistir por separado, no diremos por hoy nada más sino llamar la atención del Sr. Ministro de Estado.

Concluye el autor del folleto á que venimos refiriéndonos, con un proyecto de comercio consular internacional, basado en los principios anteriormente expuestos. En él propone que la carrera consular se componga exclusivamente de cónsules enviados en categoría inmediatamente inferior á la de los encargados de negocios extranjeros. Repetimos que este escrito merece un detenido estudio y es digno de que en la reforma sucesiva de la carrera consular se tengan en cuenta las ideas que expone.

UNA CUESTIÓN INTERNACIONAL

II

Debemos á la galantería de Mr. Lucy, autor del *Indice geográfico*, los cuadernos publicados hasta hoy de esta importante obra, sobre la cual llamamos la atención, y al mismo tiempo excitamos el celo de nuestros cónsules, para que ayuden á Mr. Lucy en la ardua empresa que ha comenzado, asociando á ella el nombre de España.

A los cuadernos de la obra de Mr. Lucy acompaña el siguiente cuestionario, que entraña su pensamiento y facilita en gran manera su ejecución:

CUESTIONARIO

Nombre del puerto.
Nacionalidad.
Latitud indicando el meridiano empleado.
Longitud.
Emplazamiento del puerto.
Población.
¿Puede ser obstruido el puerto por las nieves, en qué época y por cuánto tiempo?
¿Qué profundidad tienen las aguas del puerto?

¿Cuál es el sistema monetario legal?
¿Hay otro en uso?
¿Cuál es el sistema de pesos y medidas vigente?
¿Cuál es la lengua oficial y los dialectos empleados más frecuentemente?
¿Hay pilotos?
¿A qué distancia está de tierra?
¿Cuál es la señal distintiva de sus barcos, y cuál su aparejo ordinario?
¿En qué sitios fondean con preferencia?
¿Qué confianza puede tenerse en ellos?
¿Tienen una señal especial para llamarles además del pabellón piloto nacional, ó la señal P. T.?
Consignar la tarifa de pilotaje y el tanto de las gratificaciones en uso.
En ausencia de los pilotos, ¿qué confianza puede tenerse en los prácticos, y qué indemnización se les da?
¿Hay remolcadores?
¿Cuál es su fuerza?
¿A qué distancia van á buscar á los barcos?
¿Hay una señal particular para llamar al remolcador?
¿Qué tarifa rige para los remolcadores?
¿El remolque se hace á brazo, ó por medio de caballos?
¿Cuál es el precio de atoage?
¿Sus fondos han sido cambiados ó modificados en el espacio de un año?
¿Se han hecho cambios recientes en los fuegos, boyas y balizas?
Consignar las tarifas de derechos de faros, fanales y balizas.
¿Hay semáforos?
Indicar el número y el sistema.
¿El semáforo está en comunicación con os telégrafos?
¿Tiene señales de los mareas?
¿Tiene lanchas de salvamento?
En el caso de naufragio, ¿hay seguridad por parte de la población para la tripulación y el cargamento?
¿Puede haber temor de piratas?
¿El puerto tiene barra?
¿Cómo se franquea?
¿Cuánto se retira el mar en el puerto y en la rada?
¿Hay hoyas á flote?
¿Cuál es su profundidad máxima?
Latitud y longitud de las esclusas.
¿Cuál es la naturaleza del fondo en el puerto?
¿El varado es peligroso, bien por los fondos, bien por las corrientes?
¿El anclaje en la rada es bueno, y cuál es su naturaleza?
¿Se puede llegar al puerto sin aligerar la carga?

¿Hay cascos de buques en el puerto y en qué número?
¿Cuál es el derecho de amarradero?
¿Cuál es la profundidad del agua en la rada?
¿La naturaleza de la rada exige que los barcos estén provistos de aparatos y aparejos especiales?
¿Cuál es, según la estación, el estado del mar en la rada?
¿A qué distancia de tierra está el fondeadero?
¿Cuál es el sistema de amarradero á que se da preferencia en el puerto ó en la rada?
¿Hay golpes de viento y de cuáles se está al abrigo?
¿En qué estación son más de temer?
¿Qué formalidades hay que llenar para la entrada?
¿Cuáles son, además de los reglamentos generales del país, los reglamentos particulares del puerto?
¿Hay pesadores jurados ú oficiales?
¿Su empleo es obligatorio?
¿Qué confianza debe tenerse en los demás?
¿Cuál es el sistema de descarga en uso?
¿Se paga por días, por bultos ó á destajo?
¿Es costoso?
¿Cuál es el precio de la mano de obra para los descargadores?
¿Cuáles son las horas de trabajo para la carga y descarga?
¿El sistema empleado para la carga y descarga es difícil?
¿Es largo?
¿Hay aparatos de carga y descarga perfeccionados, grúas (*indíquese su naturaleza y su fuerza*), caminos de hierro, elevadores, etc., etc.?
¿Hay muelles?
¿Cuál es la superficie de la concha y la longitud de los muelles utilizable para estas operaciones?
¿Hay embarcaciones especialmente destinadas á la carga y descarga, chalupas, lanchas, gabarras, etc., etc.?
¿Cuál es la cabida de estas embarcaciones y cuántas pueden tenerse por día?
¿Cuál es su tarifa de precios?
¿Cómo son movidas?
Los gastos de remolque de las embarcaciones empleadas en la carga y descarga, ¿corren á cargo del buque, del cargador ó del consignatario?
Los servicios contra incendios, ¿están bien organizados? (*Número y naturaleza de las bombas.*)
Las mercancías *exportadas*, ¿se contra-

tan á bordo ó lo son puestas en tierra?

¿Cuál es la estación favorable para hallar flete de retorno?

¿Cuáles son en otros momentos las probabilidades de encontrarle?

¿A qué puerto deben dirigirse en caso de no hallarle?

¿Cuáles son las mercancías de importación general y de pacotilla?

¿Cuáles son las mercancías de exportación, y la estación favorable?

¿Cuáles son los países y los puertos sobre los cuales se dirige con preferencia la corriente de exportación de ese puerto?

¿Cuáles son los precios de arramaje y las costumbres sobre este particular?

¿Se hace por el buque?

¿Hay buenos obreros para este trabajo?

¿Puede encontrarse fácilmente madera para embalar, y á qué precio?

¿Qué lastre hay y á qué precio?

¿Cómo se conduce á bordo?

¿Qué precio tiene la carga de lastre?

¿Hay un sitio ó un punto determinado para delastrar los buques y á qué distancia?

¿Hay reglamentos especiales sobre este asunto?

¿Hay recursos para reformar las averías de los buques?

¿Hay depósitos de carbón?

¿De qué clase y qué precio son los carbones?

¿Qué cantidad se puede embarcar en un tiempo dado?

¿Cómo se lleva el carbón á bordo?

¿Qué recursos hay para el repuesto de cuerdas, mástiles y velas y para aprovisionarse de víveres?

¿Qué víveres frescos pueden encontrarse y en qué cantidad?

¿Se procuran directamente, ó por medio de comisionados?

Indicar la calidad y el precio.

¿La caza y la pesca ofrecen algunos recursos para la alimentación á bordo?

¿Hay pescados ó frutas dañosas? (*Describanse, ó al menos, indiquense.*)

¿Hay que temer en las aguas tiburo-nes, cocodrilos, etc., etc., ó en la tierra leones, tigres, serpientes, etc., etc.?

¿Cuál es el precio del agua?

¿Cómo puede procurarse?

¿Qué calidad tiene?

¿Cuál es el derecho de aguada?

¿Pueden adquirirse fácilmente los objetos de primera necesidad?

¿Hay docks, depósitos, almacenes, etcétera, etc.?

¿Cómo están instalados?

¿Qué tarifa tienen?

Consignar los derechos de puerto y de tonelada, así como los impuestos particulares.

Consignar los derechos de manifiesto.

¿Se embarca un agente de la aduana?

¿Cuánto debe abonársele?

¿Qué derechos tiene la visita de Sanidad?

¿Cuáles son los derechos de cuarentena?

¿Dónde se sufre la cuarentena?

¿Cuál es el estado ordinario de sanidad?

¿Qué estaciones son mal sanas?

¿Qué precauciones higiénicas deben adoptarse y qué remedios emplear?

¿Hay hospital?

¿Cuál es su tarifa para los oficiales y para los marineros?

¿Hay seguridad para la tripulación en la ciudad y en sus alrededores?

¿Hay que temer desertiones y por qué?

¿Hay medios de represión?

¿Es posible reclutar una tripulación y en qué condiciones?

¿Cómo se convienen las ventas y las compras?

¿Hay corredores de mercancías?

¿Cuál es el precio de corretaje?

¿Hay corredores de seguros?

¿Cuál es el precio de corretaje?

¿Hay compañías de seguros ó representantes con los cuales se pueda tratar directamente?

¿Qué comisión se paga á los consignatarios?

¿Cuál es el precio medio del cambio sobre papel ó sobre especies?

¿Hay intérpretes particulares, drogmanes, jóvenes de lenguas, etc., etc., y en qué condiciones?

¿Quiénes son los cónsules y los agentes consulares?

¿Cuál es la justicia del país?

¿Hay comunicaciones postales regulares y con qué países?

Indicar la zona de la Unión postal relativamente á Europa.

¿Hay telégrafos?

¿Hasta dónde llegan?

Consignar la tarifa telegráfica, al menos por el punto más próximo á Europa.

¿Qué vías de comunicación hay con el interior, caminos, canales, ríos, caminos de hierro, etc., etc.?

Medios de trasporte á la población, carruajes, caballos, ómnibus, tranvías, etc.

Circunstancias particulares, como guerra, ocupación militar, revolución, etc.

* *

YACHTING

¿Hay un *Yacht-Club* ó una sociedad náutica reconocida?

¿Dónde tiene su domicilio y en qué días celebra sus reuniones particulares?

¿Hay un fondeadero especial para los yachts ó barcos de placer y cuáles son sus condiciones materiales?

¿Cuáles son los impuestos, derechos y obligaciones á los cuales están sometidos los yachts y las embarcaciones de placer?

¿Cuáles son en cada nacionalidad los cónsules más próximos á quienes puede recurrir un yacht?

¿El Yachting goza de una existencia legal en el país?

¿Qué canales hay en la localidad?

¿Cuál es la profundidad de esos canales y su dimensión mínima, longitud, latitud, profundidad de las esclusas y tarifas cuando el canal es muy frecuentado?

EL CONSUL DE FRANCIA EN SAN SEBASTIÁN

El Monitor de los Consulados, antiguo é importante periódico diplomático y financiero de París, consagra el siguiente artículo á la cuestión del cónsul de Francia en San Sebastián, á la que también se ha querido dar en Madrid mayor importancia de la que tiene, obedeciendo al mismo propósito de crear dificultades al Gobierno:

«Al día siguiente del 14 de julio se recibió en París un despacho de España que produjo gran escándalo.

«El cónsul de Francia en San Sebastián había prohibido á la colonia francesa enarbolar la bandera nacional é iluminar las casas.

«He aquí la verdad de lo sucedido.

«Mr. Thibouville, antiguo alumno de la Escuela politécnica y que tomó parte en la guerra de 1870, primero en calidad de teniente coronel y más tarde como General de brigada, fué nombrado en 1882 cónsul de Francia en San Sebastián, donde llegó algunos días antes del 14 de julio de aquel año.

«El año precedente se había dado un banquete en celebridad de la toma de la Bastilla. El predecesor de Mr. Thibouville asistió á él, pero no se le guardaron las consideraciones debidas. Uno de los asistentes, según ha dicho *El Figaro*, ocupándose de este asunto, tuvo la humorada de servirle un plato de ensalada, sirviéndose de los dedos en vez del tenedor.

«Por no exponerse á una nueva humorada de esta clase el nuevo cónsul no asistió al banquete de 1882, pero puso á

la puerta de su domicilio una bandera é iluminó los balcones, y al dar aquel mismo día un paseo por la población observó que sólo había otra bandera francesa á la puerta del local en que se daba el banquete.

»En 1883 hubo más banderas: unas en casa de algunas personas cuyo mérito consiste en ser demasiado *internacionales*, y otras en tres casas de prostitución. Por la noche hubo desórdenes y la bandera nacional fué hecha pedazos. Estos actos afectaron vivamente á Mr. de Thibouville.

»En 1884, nuestro cónsul, despues de haber leído «la convención consular,» no hallando en ella más que estas palabras referentes á la bandera francesa: «En determinadas circunstancias los cónsules podrán enarbolar la bandera nacional,» lo cual significa que es potestativo enarbolarse ó no, escribió una carta al Gobernador de San Sebastián suplicándole que mandara recoger todas las banderas que se enarbolaran. Su ruego fué atendido, y no ocasionó nada desagradable. El Gobierno francés no hizo la menor observación á Mr. de Thibouville.

»En 1885, el día 13 de julio, nuestro cónsul renovó su carta al Gobernador de San Sebastián. Pero esta vez protestó la colonia. Se telegrafió á los periódicos y se dirigió una queja al Ministro de Negocios Extranjeros. Pero bien es verdad que en este intervalo Mr. de Thibouville se negó á pedir la cruz de la Legión de Honor para uno de nuestros compatriotas, y se procuró los papeles judiciales de otro que se negaba á *matricularse*, como está prevenido, para tener derecho á la protección consular.

»Estos dos enemigos encarnizados de Mr. Thibouville son los que al día siguiente de 14 de julio empezaron á recoger firmas protestando contra la prohibición de las banderas.

»Pero las firmas recogidas no llegan á 17, y en San Sebastián hay 500 franceses.»

Estas son las explicaciones, llenas de interés y que atestiguan un gran patriotismo, que Mr. Thibouville ha dado al Ministro de Negocios Extranjeros.

Al Consejo le han parecido suficientes, y en su consecuencia, Mr. de Thibouville ha sido nombrado cónsul de Francia en Messina.

Servicio consular de Grecia en Turquía

El Gabinete Delyanni ha presentado á la Cámara Helénica un proyecto de ley modificando las leyes que rigen el servicio consular de Grecia en Turquía.

Para conocimiento de nuestros lectores hacemos el siguiente resumen:

Consulado general en Alejandría: sueldo del cónsul general, 1.500 drachinas (1) mensuales; se suprimen los puestos de presidente del tribunal, capitán de puerto y segundo secretario, y se aumenta á tres el número de *grefieres*.

Consulado general en Smirna: sueldo, 900 drachinas, con iguales supresiones de personal que el anterior.

Consulado general en Salónica: se aumenta un puesto de secretario, con el sueldo de 200 drachinas mensuales, y otro de dragomán con 150.

Consulado general en Jamaica: sueldo, 800 drachinas;

Consulado general en Philippopoli: sueldo, 800 drachinas.

Oficina consular de la Legación en Constantinopla: sueldo del director, 1.000 drachinas mensuales; se suprimen los puestos de los dos jueces asesores y de los dos secretarios de segunda clase, elevando á seis el número de *grefieres*.

En los consulados de Laruaça, Scutari, Servés, Vallna, Prevesa, Chío, Trebizonda, Varina, Galatz, Braila y Sonlina, se suprimen los puestos de intérpretes y cancilleres, aumentando en algunos el de los jenízaros y regulando el sueldo de los cónsules á 500 drachinas.

Por el art. 13 se suprime el puesto de inspector de consulados, que era vejatorio para los funcionarios.

El art. 14 modifica los tribunales consulares.

Tiempo era ya que Grecia adoptase la debida uniformidad en la carrera consular.

Los cónsules, su origen, propagación é importancia

I

El nombre de cónsul procede de la antigua Roma. Con él se distinguía al primer magistrado de la nación. En la Edad Media se aplicó al *echerín*, regidor oficial de policía ó justicia municipal. Después sirvió á la jurisdicción mercantil de Italia en alguno de sus Estados, aplicándose á los agentes establecidos por un soberano en las ciudades y puertos de comercio en países extranjeros,

con la misión de velar por los intereses de los súbditos respectivos, é intervenir en las controversias entre los comerciantes de su nación, residente en otro país.

Muchas y diversas son las noticias que hallamos referentes á la época en que fueron creados, pues mientras el sabio publicista romano Nicolao, opina que lo fueron en el año de 1189, y al efecto indica á los griegos como los primeros en nombrarlos, añadiendo que fueron tres los enviados por éstos á otras naciones con el nombre de jueces de comercio y con facultades ilimitadas, por lo que se verá posteriormente, todo induce á creer que fueron los italianos (genoveses, pisanos y venecianos) los primeros que consiguieron el derecho de enviar cónsules, bajo tal nombre y en fecha posterior á la mencionada.

El célebre escritor Barón Charles de Marteus sostiene que hay ejemplos de cónsules nombrados y enviados por las potencias de Europa por los años de 1256, 1264, 1268, 1278 y 1281.

Pando, en su tratado de derecho internacional, afirma que desde el siglo XIII consiguieron algunos Estados de Europa el derecho de enviar cónsules. Debió ser, pues, en esta época su creación, y los anteriores de que habla el publicista Nicolao, árbitros enviados por los griegos para resolver cuestiones entre sus nacionales comerciantes, pero sin autorización de los Gobiernos.

Los primeros cónsules fueron conocidos con el nombre de jueces del comercio ó agentes comerciales.

Desde el siglo XIII al XVI debió extenderse poco estos nombramientos, sobre todo, hasta el reinado de Luis XIV. Sin embargo que en el siglo XV tenemos el ejemplo de Lorenzo Strozzi, nombrado cónsul de Inglaterra para residir en Italia, nombramiento hecho por Ricardo III el año de 1486, y que asegura Anderson fué el primer cónsul inglés nombrado. Esto viene á confirmar nuestra opinión de ser los italianos los primeros en la creación de los cónsules, pues de otro modo no se explicaría el nombramiento aislado de Lorenzo Strozzi para Italia.

Hemos dicho que hasta el reinado de Luis XIV se extendieron poco estos nombramientos, y en su apoyo decimos que el comercio con Oriente contribuyó á su propagación.

Dueños los italianos de una parte del Peloponeso y de las más fértiles islas del archipiélago asiático, muchos ramos de

(1) La drachina es igual á un franco.

comercio, concentrados hasta entonces allí, rompieron sus límites. Los tesoros de la India no se detuvieron más en Constantinopla, expariéndose por las principales ciudades del Mediodía de Europa. A este movimiento comercial siguió la propagación de los Cónsules.

En un principio, la misión de éstos se reducía á velar sobre los intereses del comercio nacional, siendo este cargo confiado generalmente á un comerciante bien de nacionalidad del Gobierno que lo nombraba, pero con residencia en el punto para el que se le habilitaba ó bien de la misma nacionalidad de su residencia. La importancia que han ido adquiriendo estos cargos ha hecho necesario que las personas nombradas reúnan otras condiciones, siendo la de pertenecer al comercio la menos precisa, y, á nuestro entender, la que no deben tener, por más que entre sus conocimientos reúnan algunos del comercio.

Según el *Diccionario enciclopédico de la lengua y ciencia política*, redactado por una reunión de diputados y publicistas franceses, «los cónsules son Ministros públicos encargados de velar por los intereses de los nacionales que comercian en el exterior.» Aceptando esta opinión, negamos en absoluto que dicho cargo recaiga en personas dedicadas al comercio, como conveniente en la localidad donde ejerzan cargo consular, porque pueden darse casos de hallarse interesado en cualquier litigio de que fuera árbitro, y porque estos funcionarios deben ir acompañados de completa independencia y respetabilidad.

El ya mencionado Barón de Marteus reconoce en los cónsules la facultad de intervenir, á más de los asuntos mercantiles, en negocios puramente políticos, según convengan á los Gobiernos que los han nombrado.

La primera *Convención Consular* celebrada entre España y Francia, firmada en el Pardo en 13 de Marzo de 1769, en su art. 2.º concede á los cónsules, vasallos del Príncipe que los manda, *inmunidad personal, sin que puedan ser arrestados ni llevados á prisión, salvo por delitos atroces*. Esta inmunidad suponemos no sería para los que, ejerciendo su comercio, contrajeran responsabilidades penadas con prisión por las leyes francesas, pues de ser, hubiera servido de baluarte á la inmoralidad comercial.

La misma Convención en el art. 8.º establece que «las herencias de los súbditos de ambas naciones, ya fallezcan

con testamento ó sin él, sean liquidadas por los cónsules respectivos.» Como se ve, ya en aquella época se concedió á los cónsules más atribuciones que la de intervenir únicamente en los asuntos comerciales.

Con fecha anterior á esta Convención consular con Francia, España había celebrado tratados, con la Gran Bretaña, en 23 de mayo de 1667; con Viena, en 1.º de mayo de 1725; con Dinamarca, en 18 de julio de 1742. En todos ellos se ampliaban las atribuciones de los cónsules concediéndoles al par privilegios, entre ellos el de Dinamarca en su artículo 18, que estableció la exención de alojamiento, servicio militar y cargas y tributos ordinarios y extraordinarios.

Las Convenciones celebradas posteriormente han ido ensanchando las atribuciones de los cónsules. Estos hoy se hallan encargados de velar por el cumplimiento de los tratados entre su país y el de su residencia; son los delegados de los gobiernos en todos los ramos de la administración pública. Gozan de privilegios y consideraciones que les permiten resolver las cuestiones que se presentan directamente con las autoridades.

FEDERICO MORENO ALBAREDA.

(Se continuará.)

Movimiento del personal diplomático y consular en la primera quincena de agosto

ESPAÑA

S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien conceder el *Régimen Exequatur* á los cónsules de la República Argentina en Jerez de la Frontera, Pontevedra, San Sebastián y Vigo, D. Francisco Carrillo, D. Manuel María Cabral, D. Cándido Soraluze y don Manuel Olmos; al vicecónsul de dicha nación en el Puerto de Santa María, D. Wistremundo de Loma; á Mr. Ch. D'Hane Steenhuyse, cónsul general de Bélgica en Filipinas; á D. Joaquín Herrero, cónsul general de Bolivia en esta corte; á D. Francisco F. Hernández Salgado, cónsul de Costa Rica en San Juan de Puerto Rico; á D. Francisco Bravo y de Liñán, cónsul del Ecuador en Sevilla; á Mr. Paul Gabriel d'Avon, Barón de Collongue, cónsul de Francia en Málaga; á Mr. Mollie, cónsul de la citada República en Puerto Rico; á Mr. Williams Macpherson, cónsul de Inglaterra en Madrid; á D. Enrique Stella, cónsul general de Italia en Barcelona; á D. José Agustín Gutiérrez, vicecónsul de Méjico en Barcelona; á los Sres. D. José María Torres y Pérez y D. Mariano Mo-

reyra, cónsules del Perú en Málaga y Sevilla respectivamente; á D. Jaume y Matas, cónsul de Santo Domingo en Palma de Mallorca; á Mr. Alfred Kirsebom, cónsul de Suecia y Noruega en Bilbao; á don Nemesio Aurrecoechea, vicecónsul de Turquía en San Sebastián; á los cónsules del Uruguay en Barcelona, Granada y San Julián de Málpica, Sres. D. Laureano Bardino, D. Andrés Alonso Maldonado y don Pedro Romero; al vicecónsul de la referida República en San Sebastián D. Cándido Soraluze, y al de Venezuela en esta corte D. Olegario Meneses Martínez.

S. M. se ha servido asimismo autorizar á D. Rafael Oncala para vicecónsul de Dinamarca en Algeciras; á D. Modesto Piñeiro para igual cargo de los Estados Unidos en Santander; á D. Adolfo Juan Aparicio para agente consular de Inglaterra en Sanlúcar de Barrameda; á D. Joaquín Ríos y Montaner para el mismo empleo de Italia en Tarragona; á los Sres. D. Dámaso de Costa Moraes, D. Miguel Angel Soler y D. Cándido Blanco para vicecónsules de Portugal en Cádiz, Isla Cristina y Valencia; á D. Adolfo Aparicio y Guillasas para vicecónsul de Sanlúcar de Barrameda, y á D. Francisco Rasco para que pueda desempeñar el viceconsulado de los Estados Unidos de Venezuela en Sagua la Grande.

EXTRANJERO

Alemania.—Mr. C. Caesar ha sido nombrado cónsul en el Estado del Oregón, con residencia en Portland.

—El doctor Bouterwech, vicecónsul de Copenhague, ha sido trasladado, en el mismo cargo, á Constantinopla.

—Mr. Schneeberger ha sido nombrado vicecónsul en Gírenti.

—Mr. F. Knoblanck ha sido nombrado vicecónsul en Nueva Caledonia, con residencia en Numea.

—Mr. B. Zeronger ha recibido el *exequatur* como cónsul en Volo (Tesalia).

—El Gobierno imperial ha resuelto nombrar agregados técnicos á las embajadas de Roma y San Petersburgo, como existían ya en las de París, Wáshington y Londres.

Austria Hungría.—El Conde R. de Khevenhüller-Metich, Ministro plenipotenciario en Belgrado, ha sido trasladado, en el mismo cargo, á Bucharest.

Bélgica.—Con fecha 13 de junio ha sido admitida, á su instancia, la dimisión del cargo de cónsul general, en disponibilidad, al Conde Zinicia.

—Con fecha 8 de julio se ha concedido á Mr. J. Corten el *exequatur* para ejercer las funciones de vicecónsul de la República Argentina, en Bruselas.

—Con fecha 23 de julio ha sido nombrado vicecónsul de Bélgica en Madras, Mr. E. Donner.

—Con fecha 24 de julio ha sido admitida, á su ruego, la dimisión del cargo de cónsul de Bélgica en Manheim, á Mr. E. Moll.

—Con fecha 24 de julio ha sido admitida, á su ruego, la dimisión de cónsul de Bélgica en Alejandría, á Mr. H. Barker.

Brasil.—Mr. José de Almeida de Vasconcellos ha sido nombrado secretario de la legación de Buenos Aires.

Dinamarca.—Mr. Christensen, cónsul en Puerto Príncipe, ha presentado la dimisión de su cargo.

Estados Unidos.—Mr. James Tenner Lee ha sido nombrado secretario de la legación en Viena.

—Mr. Alejandro Daverac ha sido nombrado cónsul en Nantes.

—Mr. José L. Morgán ha sido nombrado secretario de la legación en Méjico.

—Mr. Francis Undervood ha sido nombrado cónsul en Glasgow.

—Ha sido anulado el nombramiento de Mr. Carlos Jonas para cónsul en Praga, á consecuencia de objeciones hechas por el Gobierno de Austria-Hungría.

—Mr. O'Varren Green ha sido nombrado cónsul general en Yokohama, en reemplazo del General Van Burea, dimisionario.

—Mr. R. E. Withers ha sido nombrado cónsul en Kobé (Japón).

—Mr. Russell ha sido nombrado cónsul en Liverpool.

Francia.—Con fecha 30 de julio han sido nombrados:

—Cónsul en San Sebastián, Mr. Eugenio Despreaux de Saint Sauveur, que lo era de Messina.

—Cónsul de Messina, Mr. Alfredo de Thibouville, que lo era de San Sebastián.

—Se ha concedido el *exequatur*:

A Mr. Goddard, cónsul de Inglaterra en la isla de Córcega, con residencia en Ajaccio.

—A Mr. Chaix Bryant, cónsul de Bolivia en Marsella.

—A Mr. Houlé, cónsul de la República de Santo Domingo en Nancy.

—A Mr. Blanqui, cónsul de la República de Santo Domingo, en Niza.

—A Mr. Newmark, cónsul de los Estados Unidos de América, en Lyon.

—A Mr. Hatheway, cónsul de los Estados Unidos de América, en Niza.

—A Mr. Fierz, vicecónsul de Alemania en Orán, en el departamento de Orán.

—A Mr. Crawford, vicecónsul de Inglaterra en Alger.

—A Mr. Leeson, vicecónsul de Inglaterra en Caen.

—Y á Mr. Warburton, vicecónsul de Inglaterra en Caen.

Inglaterra.—Mr. J. G. Kennedy, primer secretario de la Embajada en San Petersburgo, ha sido trasladado con el mismo

cargo á Roma, reemplazándole, en Rusia, Mr. Grosvenor, antiguo secretario de Legación, en Pekín.

—Mr. William Augustus Curdon Barrington, encargado de negocios en Lima, ha sido nombrado Ministro plenipotenciario en Copenhague.

—Mr. H. Fraser ha sido nombrado Ministro residente en Chile, en reemplazo de Mr. P. J. Paquenam.

—Mr. Albard ha sido nombrado vicecónsul de Constantinopla, y drogman de la Embajada de la misma nación.

Italia.—El Conde Gaspar Michel Gloria, cónsul en Río Janeiro, se ha encargado provisionalmente del consulado general de Guatemala.

Japón.—Mr. Nakamura, Ministro en el Haya, ha sido acreditado con el mismo título cerca del Gobierno danés.

—Mr. Shimamura, secretario de la Legación en Saoul, ha sido nombrado para el mismo cargo en el Haya.

—Con fecha 15 de julio ha sido nombrado agregado al consulado en Londres Mr. Tsouroubara.

—El General Vizconde Tané ha sido nombrado Ministro plenipotenciario en Berlín.

Países Bajos.—Se ha concedido á Mr. Eugenio Guillermo Muller el *regium exequatur* como cónsul del Gobierno ruso en Riga.

Portugal.—La Legación en Berlín ha sido elevada á la categoría de primera clase, siendo confirmado en su puesto el Marqués de Peñañiel.

—El Ministro plenipotenciario en los Estados Unidos ha sido acreditado con el mismo cargo en Méjico.

—Se han creado dos plazas de segundos secretarios en las Legaciones de Roma y del Haya.

—El Sr. José Joaquín de Ahmedra, antiguo secretario general de la provincia de Guinea, y recientemente de Mozambique, ha sido nombrado cónsul general, interino, en Zanzíbar.

Turquía.—Mr. Alejandro Effendi, agregado al Negociado de cónsules en el Ministerio de Negocios extranjeros, ha sido nombrado canciller de la Legación de Belgrado.

Uruguay.—Han sido nombrados cónsules:

En Nápoles, D. Agustín de Vila.

En Trieste, Mr. Hugo Descowich.

En Burdeos, D. Manuel R. Vila.

En Marsella, Mr. Ernesto de la Tour Saint Igast.

En París, D. Aniceto Rossell.

Y vicecónsul en Hamburgo, Mr. Baille.

Venezuela.—Mr. R. Horativa Hamilton ha sido nombrado cónsul en Nueva-York, y Mr. A. Blengini cónsul general en Constantinopla.

APUNTES BIOGRAFICOS

EL JEFE DE LA SECCIÓN DE CÁMARA DEL
MINISTERIO DE ESTADO

El Ilmo. Sr. D. Isidoro Millas ocupa actualmente el alto cargo de jefe de la Sección de Comercio y Consulados en el Ministerio de Estado, con la categoría de Ministro plenipotenciario de segunda clase.

El Sr. Millas es licenciado en Jurisprudencia, en cuya carrera obtuvo brillantes notas; fué nombrado vicecónsul de España en Trípoli en 1859, y dos años después fué ascendido á cónsul en Tetuán, después de la salida del ejército español, cargo en aquellas circunstancias lleno de dificultades, que fueron vencidas con gran honra y elogio del Sr. Millas.

Desde Tetuán pasó á Nueva Orleans, en cuya residencia permaneció más de tres años, siendo nombrado cónsul general en Egipto en 1869, ocurriendo la particularidad que algunos días antes de saberse en Madrid que había tomado posesión de este cargo, fué declarado cesante.

En 1878 fué nombrado cónsul general en Londres, uno de los puestos más importantes de la carrera, siendo cinco años después elevado al cargo que hoy ocupa de Director ó jefe de la Sección de Comercio y Consulados en el Ministerio de Estado.

Durante su cesantía, es decir, desde los años de 1869 á 1878, ha desempeñado varias comisiones, entre ellas una relativa á reglamentar la protección consular en Levante, y antes de ser nombrado cónsul general en Londres, fué encargado también de redactar el proyecto de ley consular, que aprobó el Senado, no llegando á tener efecto, pues no hubo tiempo material de que pasara dicha ley al Congreso, por haberse suspendido las sesiones.

El Sr. Millas es muy estimado y cuenta con numerosos amigos, cuyo aprecio ha sabido conquistar por las cualidades que le adornan.

PARTE OFICIAL

(Gaceta del día 2.)

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERÍA

El día 1.º del corriente mes, á las dos y media de la tarde, el Rey nuestro señor se dignó recibir en audiencia privada, en el Real Sitio de San Ildefonso, al Sr. Ministro residente de los Países Bajos, acredita-

do en su corte, Sr. Alfonso Lamberto Eugenio de Stuers, que tuvo la honra de poner en manos de S. M. la carta de su Soberano dando por terminada la misión que desempeñaba en España.

* *

SECCIÓN DE COMERCIO

El cónsul de España en el Callao, en despacho de 5 de junio último, comunica una resolución del Gobierno peruano, emanada del Ministerio de Hacienda, que dice así:

«Lima, junio 3 de 1885.—Por convenir al servicio público, ábrese al comercio desde el día 8 del presente el puerto mayor de Mollendo, con exclusión de las caletas que de él dependen; debiendo verificarse el despacho de las mercaderías que se importen ó exporten por el indicado puerto, á bordo del guardacosta nacional *Santa Rosa*.»

Lo que se anuncia en la *Gaceta* para conocimiento de aquellos á quienes pueda interesar la expresada resolución.

Crónica diplomática y consular

Han sido nombrados terceros secretarios de España: en Roma, D. Julio Leal, y en China, el Sr. Bernaldo de Quirós.

* *

El cónsul general de España en Génova, D. Juan Constantino Conder, ha sido trasladado á Lisboa, y el de esta residencia, don Juan Castro, ha pasado á Génova.

D. Ernesto Merlé, cónsul en Callao, ha sido nombrado para Orán, y el Sr. Ortiz de Zugasti, cónsul que era en esta residencia, ha pasado á Constantinopla.

* *

Mr. George Ghica, Ministro de Rumania en Constantinopla, ha salido en uso de licencia con dirección á Bucharest.

* *

Ha llegado á Constantinopla el segundo secretario de la Legación helénica en aquella capital, Mr. Demetrio Metaxas.

* *

Mr. J. H. Fawcett, cónsul general y juez de S. M. Británica en Constantinopla, ha salido para Inglaterra en uso de licencia. Durante su ausencia queda encargado de sus funciones Mr. Tarrig, juez suplente.

* *

Se ha concedido el *exequatur* al excelentísimo Sr. D. Nemesio Aurrecoechea O'Heyne como vicecónsul de Turquía en San Sebastián.

* *

Mr. Alexandre Walewski, cónsul de Francia en Turín, ha sido ascendido á cónsul general. Esta noticia, dice *Le Gaulois*, ha sido

muy bien recibida en Turín, donde el joven diplomático es querido y estimado de todos.

* *

Con motivo del fallecimiento de los cónsules de Francia en el Cairo y en Panamá, se prepara en el Ministerio de Negocios Extranjeros una combinación consular.

* *

Con motivo de haber publicado *Le Courier d'Orán* un violento artículo contra nuestro cónsul en dicha población argelina, señor Ortiz de Zugasti, acusándole entre otras cosas de presentarse en público con D. Saturnino Jiménez, considerado como encarnizado enemigo de Francia (así lo dice *Le Courier*), la colonia española ha dirigido el siguiente telegrama á los Sres. Ministro de Estado y Presidente del Consejo de Ministros:

«Orán 4 agosto.—Súbditos españoles, delegados colonia española Orán, protestan enérgicamente contra calumnias levantadas respecto nuestro cónsul é injurias á nación en artículo fondo periódico *Courrier Orán*, fecha 3 actual. No puede nuestra dignidad nacional tolerar ni creemos V. E. tolere semejante humillación del decoro de nuestra representación con extranjero.

(Siguen las firmas).»

* *

Mr. Carlos Burney, vicecónsul de Bélgica en Portugal, ha sido agraciado con la cruz de comendador de la orden de Cristo.

* *

Mr. Collin de Paradis, enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de la República de Santo Domingo cerca de la Santa Sede, ha sido agraciado con la gran cruz de San Gregorio el Magno.

* *

El Ministro de Portugal en Francia, señor Andrade Corbo, que había abandonado su cargo para ocupar su asiento en el Senado de su país, ha regresado á París.

También han llegado á París el Barón de Courcel, Embajador de la República francesa en Berlín, y Mr. Lemaitre, Ministro de la República francesa en Huế.

* *

El Rey de Italia ha conferido al presidente de la República del Uruguay, General Máximo Santos, el gran cordón de la orden de San Mauricio y San Lázaro.

Memorias comerciales

TÚNEZ

Excmo. Sr.: En el *Extracto de Memorias Consulares* de los años de 1880, 81, 82 y 83, publicado por la Asociación de Agricultores de España, citando mi Memoria del 79, conviene la Asociación en lo necesario que es se sirva nuestro co-

mercio de los comisionistas viajeros ó agentes comerciales, empleándolos en grande escala y con el método seguido por el comercio de otros países; se consigna en el último párrafo, relativo á mi Memoria, que iguales quejas reproduce en la remitida en 1880, y añádese al concluir que cree seguirá diciendo lo mismo en los años sucesivos.

No se equivocó la Asociación.

En mi Memoria correspondiente á los años de 1880, 81 y 82 empezaba lamentándome de lo alejados que seguían de esta Regencia nuestro comercio y nuestros buques, no obstante los sucesos que hacia ella habían atraído la atención general y transformado sus antiguas relaciones comerciales, y echaba de menos los comisionistas viajeros, trazando un cuadro, no exagerado por cierto, del éxito con que ven coronada su diligencia los que vienen de otras partes.

Otro tanto tengo el sentimiento de decir hoy al empezar la presente reseña acerca del comercio y de la navegación en esta Regencia durante el año de 1883.

Un solo buque español ha visitado en el año de 1883 el puerto de la Goleta.

Era de vela; medía 34 toneladas; trajo mercancías de escaso valor y regresó en lastre.

Estos datos hacen superflua la reproducción de reflexiones que con parecido motivo he expuesto en años anteriores.

Pero hay un punto á que no me he concretado hasta ahora.

Sin desconocer la influencia que en nuestro retraimiento podría tener la similitud de los productos naturales de ambos países, indiqué en mi precedente Memoria la posibilidad de que cupiese negociar con ventaja en algunos de los artículos que producen nuestras industrias; y hoy he de llamar la atención hacia los vinos.

Tratánlose de éstos, no puede invocarse la similitud de los productos; se tiene por segura su colocación, pues que se consumen; es fácil conocer las calidades que conviene importar, y lo es el saber, por la comparación de unos años con otros, las cantidades que el abasto de este país requiere; y esto sentado, parece lícito preguntar á qué puede atribuirse que no se haya interesado con nada nuestro comercio directo en los tres millones y medio de francos á que aproximadamente ha ascendido la importación de vinos en esta Regencia en cada uno de los dos últimos años.

Verdad es que, probablemente, una porción de esos vinos procede de España, y verdad es también, que para hallar algún beneficio en enviarlos para que puedan expendirse, no en la Goleta, sino en esta ciudad, lo que significa un notable aumento de gastos, al ínfimo precio de 30 céntimos el litro, variando entre éste y el de 60 el precio del que aquí generalmente se vende, sería menester emplear adulteraciones, que no me parecen conciliables con los principios que caracterizan nuestro comercio en general.

Y que sólo pueda ser así, se comprende al considerar que, vendido al por menor el vino, al precio de 30 céntimos el litro, por ejemplo, se tiene para una barrica de vino de 220 litros un valor de 66 francos.

De éste hay que descontar los gastos siguientes:

	Francos.
Flete de Marsella á la Goleta en buque de vapor.....	6,00
Flete de la lancha desde á bordo á la Goleta ó á esta ciudad.....	0,93
Derechos de aduanas, 10 por 100.....	6,60
Conducción por tierra al depósito ó <i>entrepôt</i>	0,62
Idem del depósito al punto de venta ó de consumo, por término medio.....	0,60
Total.....	14,75

El valor de la barrica de vino queda entonces reducido á 51,25 francos, sin contar los gastos que causó desde que se recibió del cosechero hasta que se puso á bordo en Marsella, y el beneficio, que alguno ha de hallar en la compra del vino hasta que lo vende aquí el tabernero ó comisionista.

Queda en pie, sin embargo, la cuestión cuyo estudio conviene á nuestros productores y comerciantes, porque ya que repugnen á unos y otros ciertos medios de concurrencia, sigue sin ensayar el de hacer conocer y apreciar por lo tanto nuestros vinos, aunque su precio excediese algún tanto de los inverosímiles que antes he citado.

Esta es una parte de la misión que incumbe á los comisionistas viajeros, además de organizar las relaciones mercantiles y de establecer el crédito, con todo lo que al logro de esta clase de empresas corresponde y ya he indicado circunstanciadamente en otras ocasiones. A ellos toca probar que todos los vinos españoles no son ya aquéllos fuertes y ásperos, con los cuales se consiguió confundir la generalidad de nuestros vinos de pasto, sustituyéndolos con otros tan ligeros que han concluido por no ser vino.

Y en todo caso, si después de estudiado el negocio, tal propósito no entrase en las miras de nuestros productores y negociantes; si no nos hallamos en disposición, por una causa ú otra, de entablar esa concurrencia con nuestros vinos, ó para reemplazar á los que ya han acaparado el consumo aquí, y como aquí en otros mercados, quedaría eliminada por ahora la cuestión de nuevos mercados y concretadas nuestras aspiraciones á reformar la fabricación de nuestros vinos, de manera que dejen de ser, si puedo expresarme así, casi una primera materia.

Entrando ahora en el examen de los artículos importados durante el año de 1883, atendida la importancia respectiva de algunos de ellos, me parece que ha de ser preferible prescindir del orden alfabético y agrupados de modo que faciliten el conocimiento de las necesidades á que responde esta parte del movimiento mercantil de la Regencia.

Así, pues, como en el año de 1882,

las subsistencias figuran en primer término, llegando á un total de 12.863.212 piastras tuncinas.

La piastra tuncina equivale, por término medio, á 62 céntimos de franco.

En aquella suma entran los comestibles por 1.148.785 piastras, ó sean 95.072 menos que en 1882, que ascendieron á 1.243.857.

Las frutas entran por 515.195 piastras, 105.188 menos también que en 1882, cuya importación subió á 620.383.

Los géneros coloniales por 3.766.748 piastras, 71.736 menos que en el año anterior, en que se importó por 4.479.484 piastras.

Las legumbres por 1.186.167 piastras, y habiendo sido la importación en 1882 de 1.163.009, resulta en menos también por 23.158.

Las harinas por 2.210.457, esto es, 326.820 piastras menos que en 1882, en cuyo año subieron á 2.537.307.

El pescado salado, en disminución también el 1883, con respecto al 1882, entra en el total citado por 128.305 piastras, esto es, por 56.534 piastras menos que en el año anterior, en que se importó por 184.839 piastras.

El aceite entra por 60.075 piastras, y se importó en 1882 por 210.911, ó sean 150.836 piastras más.

Y por último, los cereales, que por excepción en el grupo de que se trata, se importaron en mayor cantidad que en 1882, concurren por 3.752.408 piastras, mientras sólo llegaron en 1882 á 59.335 piastras, es decir, 3.693.073 menos que en 1883.

Resulta, por consiguiente, que los artículos de alimentación, llegando, como se ha visto, á 12.863.212 piastras, exceden á los importados en 1882 en 2.656.148 piastras, habiendo causado este aumento la introducción de cereales, pues todos los demás artículos se hallan en descenso.

Los vinos en barricas y en botellas importados en 1883 llegaron á 5.123.357 piastras, y en 1882 á 5.611.289, lo que da una diferencia en menos para el 1883 de 487.932, y las cervezas, en disminución también, importadas por valor de 216.972 piastras, 46.041 menos que en 1882.

Juntos estos dos artículos, arrojan un total de 5.340.329 piastras, y con el total de los de alimentación antes enumerados, se tiene el de 18.209.541, casi la mitad de toda la importación.

Después de los artículos que acabo de examinar, los tejidos representan la suma mayor en el estado de importación.

Los de algodón, que llegaron en 1882 á 9.007.084 piastras, en 1883 sufrieron una disminución de 1.530.834, no habiéndose importado más que por valor de 7.476.250.

La importación de los de lana, en 1883, bajó también, siendo de 1.544.722 piastras, contra 1.563.452 en 1882, resultando una disminución de 18.730 piastras.

Los tejidos de seda, en 1882, figuran por 3.365.053 piastras, y en 1883 por 1.673.143, casi una mitad menos.

En los de mezcla hubo un pequeño aumento de 2.623 piastras; su importación asciende en 1883 á 39.015 piastras, y en 1882 á 36.292.

Los tejidos de hilo ascienden en 1883 á 380.025 piastras, y en conjunto forman los de todas clases, ya mencionados, un total de 11.110.215 piastras, es decir, 2.861.766 menos que en 1882, en que se importaron por valor de 13 millones 997.981 piastras.

Aunque en los dos anteriores grupos, como acaba de verse, la importación en 1883 ha experimentado algún descenso, relativamente al año de 1882, no es tal que pueda atribuírsele mayor importancia, como producida por causas extraordinarias.

No así la que se observa en los materiales de construcción.

El desarrollo que adquirió en 1882 la importación de aquellos artículos, hizo presumir que al menos este ramo de la riqueza pública se hallaba en plena prosperidad. De ello desconfiaba, sin embargo, y así lo hacía constar en mi Memoria relativa á aquel año.

La importación en 1883 lo ha demostrado habiendo disminuído en más de la mitad.

Es que, en efecto, el alza que tuvo el precio de los terrenos obedecía más á manejos de los especuladores que á verdaderas necesidades de la población, y los capitales han empezado á retraerse de un empleo que amenaza, en cuanto se restablezca el equilibrio, con pérdidas que comienzan ya á sentir algunos de los que se aventuraron primero.

El pormenor de la importación de dichos artículos en el año de 1883 es como sigue:

Cal y cemento.....	Piastras.	269.086
Ferretería.....		80.618
Baldosas.....		241.480
Ladrillos, etc.....		520.487
Maderas de todas clases.....		165.035
Materiales varios.....		3.389
Piedras y sillares.....		316.858

TOTAL..... **1.596.953**

Por los mismos conceptos se introdujo el año 1882 hasta el valor de 3.790.672 piastras; por lo tanto, la disminución en 1883 ha sido de 2.193.719.

En cuanto á los demás artículos, la importación se ha sostenido en las mismas condiciones en que se hizo durante el año de 1882, siendo de escasa entidad, ya el aumento, ya el descenso que han sufrido, viniendo la importación general á producir un total de 46.153.963 piastras, contra 45.146.096 á que ascendió en 1882; no llegando, pues, la diferencia á 1.000.000 de piastras.

Pueden, por consiguiente, aplicarse sin modificación alguna á las importaciones de 1883 las mismas reflexiones á que dieron lugar las del año anterior.

Muy diferente en los resultados, si no en sus condiciones generales, ha sido la exportación.

Esta ha tenido un aumento considerable.

En 1882 la exportación total figura por 14.694.021 piastras, y en 1883 por 35.524.459; diferencia á favor de este año, 20.830.438 piastras.

El aceite ha sido el artículo que ha contribuido principalmente á un aumento tan grande, pues figura por la crecida suma de cerca de 24 millones.

El valor de los demás productos naturales de más importancia es el siguiente, incluyendo en ellos los residuos de aceituna:

Legumbres.....	Piastras.	2.630.066
Esparto en bruto y labrado.....		2.085.732
Espojas sucias y lavadas.....		1.551.324
Dátiles de todas clases.....		501.140
Residuos de aceituna.....		1.553.143

TOTAL..... 8 321.405

De suerte, que agregando esta suma al valor de la exportación del aceite, no quedan más que 3.221.187 piastras para todos los demás artículos, comprendiendo en ellos los producidos por las industrias del país.

Es evidente, por lo tanto, que hasta ahora, ni nuevas industrias ni nuevos cultivos han venido á aumentar los recursos con que contaba la Regencia; y que de las antiguas, las más continúan estacionarias, á excepción de los tejidos de lana y de seda, que con relación al año 1882 han tenido bastante ventaja.

Para apreciar mejor el exceso de exportación ya mencionado, pasaré á examinar separadamente los principales artículos.

Según se ha visto, el aceite llegó á cerca de 24.000.000 de piastras, pues figura en el dicho estado por 23.911.867. En 1882 sólo aparece por 7.334.110, y la diferencia es, por consiguiente, de 16.577.757 piastras, ó sea más del 75 por 100 del aumento total, que fué de 20 y pico de millones.

Siguiendo con los demás artículos que se han exportado en mayor cantidad en 1883, resulta que los residuos de aceituna subieron á 1.433.940 piastras más que en 1882, en que sólo se exportó por 119.503 piastras.

Las legumbres á 1.872.251; más también, pues no se exportaron en 1882 sino por 730.815 piastras.

El esparto en rama subió á 338.519 piastras; en 1882 fué de 1.707.800.

Las esponjas lavadas á 351.440 más; la exportación en 1882 fué de 1.186.920.

Las almendras con cáscara á 19.049; su exportación en 1883 fué de 57.427 piastras, y en 1882 de 38.387.

Los dátiles Degla á 150.398 piastras más; diferencia entre 314.373 que se exportaron en 1882 y 64.771 en 1883.

Los dátiles Horra á 9.726 piastras; su exportación en 1882 figura por 10.477, y por 19.793 en 1883.

El arrayán á 38.258 piastras más también, pues en 1882 se exportó por valor de 5.062 piastras, y por 43.320 en 1883.

El jabón á 55.912 piastras; en 1882 la exportación fué de 167.767 piastras, y ascendió á 223.679 en 1883.

Las lanas sucias á 17.599 piastras; se exportó en 1882 por 395.579 piastras, y por 413.178 en 1883.

La manteca á 25.025 piastras más; la exportación en 1882 fué de 43.381 piastras, y llegó en 1883 á 68.406.

Los pulpos subieron á 58.528 piastras más, habiendo sido de 5.255 piastras su exportación en 1882, y de 63.872 en 1883.

Los tejidos de lana á 327.960 piastras; su exportación en 1882 fué de 70.830, y en 1883 de 398.790.

Y finalmente, los tejidos de seda á 89.146 piastras, habiéndose exportado en 1882 por valor de 10.017 piastras, y por 99.163 en 1883.

Los demás artículos, cuya exportación ha sido superior á la del año de 1882, no tienen importancia ni por su clase ni por la parte con que han contribuido al aumento ya mencionado.

Algunos artículos han sufrido una disminución relativamente considerable.

De ese número son:

La cebada, que figura en 1882 por 85.262 piastras, y sólo por 1.970 en 1883, esto es, 83.292 piastras menos.

El trigo en 1882 figura por 130.197 piastras, y en 1883 por 33.849, resultando una disminución en éste de piastras 96.348.

La cera exportada en 1882 ascendió á 345.587 piastras, y á 260.732 en 1883; diferencia en contra de este año, 83.292 piastras.

Los dátiles también aparecen en disminución; porque si bien en las calidades Horra y Degla hubo el aumento antes señalado, examinando todas las clases reunidas, resulta que en 1882 se exportaron por valor de 630.959 piastras, y en 1883 por 501.140: la disminución en este año ha sido, por consiguiente, de 129.819 piastras.

La exportación de cueros ha disminuido también considerablemente en el año 1883. El valor de los exportados en 1882 ascendió á 945.396 piastras, y sólo fué de 451.497 en 1883; ó sean 493.899 piastras menos.

El esparto obrado aparece asimismo en mucho descenso: en 1882 se exportó por 823.725 piastras, y por 39.413 en 1883; resultando una disminución de 784.312 piastras.

En otros, por último, como las chichías ó feces, las grasas, huevas de pescado, huesos de animales, las lanas bonenuf y lavada, las pieles de cabra y de carnero, el salvado y algunos más, ha habido descenso también.

En animales vivos no aparece exportación alguna, mientras en 1882 la hubo por 537.559 piastras.

En los trapos la exportación descen-

dió, siendo la diferencia en contra de 1883, de 59.209 piastras, y el trigo, cuya exportación en el año anterior figura por 130.197 piastras, fué de 33.849 en 1883; resultando una disminución de 96.348 piastras.

De la comparación que precede, de la importación y la exportación del año de 1883 con la del 1882, aparece, pues, resumiendo, que la primera no ofrece diferencia apreciable, y que en la segunda, la muy notable de 29.000.000 de aumento en un total de 35, reconoce por causa principal la gran salida de un solo artículo, el aceite, y sin el cual hubiera sido inferior á la del año de 1882, no obstante el aumento señalado, en los tejidos especialmente, y en tal cual otro artículo de menor importancia.

El período de transición, por lo tanto, no había terminado en el año 1883 y la crisis continuaba, sin que pudiera preverse una solución favorable inmediata y ni siquiera cercana.

Acaba de verse, en efecto, que al par que la Regencia importa cada año más, excediendo en los tres últimos de 30 por 100 de lo que importaba en los anteriores, y que versa este aumento, no sobre artículos reproductivos, sino de consumo en su mayor parte, la exportación sigue sujeta á las vicisitudes de una cosecha, no ayudada por medios artificiales, sino por el buen ó el mal tiempo, influencia bajo la cual durante siglos ha permanecido estacionaria la riqueza pública de este país.

En cambio, las necesidades se multiplican á medida que se bosquejan las reformas que en todos los ramos demanda la categoría de país protegido por una gran nación; y sin contar la deuda pública, garantida por el Gobierno francés, y al cumplimiento de cuyas obligaciones preferentemente han de aplicarse siempre los recursos de la Regencia, vienen á ser cargas, por hoy superiores á esos recursos, los caminos de hierro, todas las demás vías de comunicación, los establecimientos públicos de todas clases, la administración de justicia, hasta ahora apenas en embrión por falta de medios, y además, todos los servicios públicos, no definitivamente organizados todavía, pero delineados ya con el lujo de personal y sueldos correspondiente á un país en la situación política en que se halla éste.

De ella saldrá, seguramente, como se le ha ofrecido al país, y el país espera con la calma propia de los pueblos musulmanes, la prosperidad y el bienestar material y moral que no echaba de menos; pero entretanto no debe extraviarse la opinión presentando el país en condiciones mejores de lo que son en realidad.

Respecto de la navegación, ningún cambio ha ocurrido durante el año de 1882.

Continúan en dos líneas subvencionadas de vapores postales: la francesa, servida por la Compañía General Trasatlán-

tica, y la italiana á cargo de la Compañía Florio Rubattino.

Ambas han hecho la navegación de cabotaje, y á excepción de algunos buques de otras naciones y del servicio que pequeños buques de vela italianos hicieron entre la Regencia y las islas vecinas, ellas han bastado, y con holgura, á todo el movimiento de importación y exportación, y al de cambios entre los puertos tunecinos, el de Trípoli y el de Malta.

Tales son, según los datos que arrojan los estados adjuntos, las principales observaciones que me sugiere el examen del movimiento comercial y de navegación de esta Regencia en el año de 1883, y que respetuosamente someto á la benévola atención de V. E.

Túnez 15 de noviembre de 1884.—El cónsul, *Carlos Rameau de La Chica*.

ORDENANZAS GENERALES

DE LA RENTA DE ADUANAS

(Continuación)

5.º Cuando se verifiquen aprehensiones de mercancías sujetas á derechos de arancel ó al impuesto de consumos en territorio en que los resguardos de las respectivas rentas ejerzan su vigilancia, competirá conocer del hecho á la junta administrativa correspondiente al ramo á que pertenezcan los aprehensores.

Art. 276. Si al descubrir el delito se verifica aprehensión de los géneros con que aquél se cometió, el aprehensor ó el que lleve la dirección del servicio si fueren varios extenderá en el acto una diligencia, en la que hará constar:

1.º El lugar, día, hora y circunstancias en que se verificó la aprehensión, haciendo relación de los hechos ocurridos.

2.º La filiación de los conductores ó tenedores de los géneros si fuesen aprehendidos con éstos, y en otro caso las noticias que sobre ellos haya podido adquirir.

3.º La descripción de los bultos aprehendidos, especificando el número de ellos y las marcas, clase y peso bruto de cada uno.

4.º El número, especie y señas de las caballerías y carruajes, ó la designación del buque en que se conducían los efectos.

5.º Los nombres, clase y número de los aprehensores.

Esta diligencia, que se llamará *acta de aprehensión*, será firmada por el aprehensor si es uno solo, ó por el jefe ó principal cuando sean varios, por el alcalde del pueblo en cuya jurisdicción se haya verificado la aprehensión si hubiere concurrido al acto, y por dos testigos que á ser posible sean diversos de los aprehensores.

Art. 277. El acta de aprehensión y el parte que determinan los dos artículos precedentes serán entregados al administrador de la aduana, á cuya disposi-

ción quedarán también los reos si los hubiere, los géneros, las caballerías y los carruajes aprehendidos, que con este fin se conducirán á la población correspondiente. En el viaje á ella desde el sitio de la aprehensión deberán los aprehensores ó la escolta que conduzca los géneros llevarlos por el camino más directo y más seguro; y cuando hubieren de pernoctar los depositarán, según los casos, en la aduana, en la administración de rentas ó á falta de una y otra en un estanco.

Art. 278. Cuando á juicio de los aprehensores el valor de los géneros detenidos no llegase á 50 pesetas y su detención se verificase sin reos ni trasportes á más distancia que la de una jornada de la aduana principal ó de la capital de la provincia, serán aquéllos conducidos á la aduana ó administración de rentas más próxima, en donde se procederá al reconocimiento. Si el administrador está conforme en que su valor no excede de dicha cantidad, se depositarán en la misma administración y extendiéndose el acta se remitirá á la principal con las muestras de las mercancías aprehendidas para proseguir el procedimiento administrativo judicial.

Art. 279. El administrador principal de aduanas, al recibir el parte y el acta, dispondrá que se proceda al reconocimiento de los géneros, carruajes y caballerías á presencia de los aprehensores y de los reos si los hay.

El reconocimiento será hecho por un vista y un auxiliar designados por el administrador, los cuales calificarán con arreglo al arancel y valorarán los géneros, las caballerías y los carruajes, que se custodiarán debidamente y bajo doble inventario, uno de cuyos ejemplares será para los aprehensores.

Art. 280. Terminadas las diligencias de reconocimiento é inventario, el administrador de aduanas las remitirá al delegado de Hacienda, quien invocará la *junta administrativa*, compuesta de las personas siguientes:

1.º El delegado de Hacienda, presidente.

2.º El interventor de la aduana.

3.º El fiscal de la audiencia cuando la Junta se reuna en punto donde lo haya; pudiendo éste delegar sus funciones en los abogados del Estado si existen allí, en sus auxiliares ó en abogados designados por los mismos fiscales cuando no hubiese abogados del Estado.

4.º El vista que designe el administrador de la aduana, que á ser posible no será el mismo que verificó el reconocimiento.

5.º Un comerciante matriculado elegido por el reo ó reos, y en su defecto, por el delegado de Hacienda, y á falta de éste por el alcalde.

En Cartagena, Gijón, Ribadeo, Vigo, Vinaroz, Alcañices y Verín serán presididas las Juntas por los administradores de las aduanas respectivas.

En Madrid asistirá á la Junta administrativa como vista el funcionario que á

petición del delegado de Hacienda designe el Director general de Aduanas.

Si á la hora de celebrarse la Junta no hubiese concurrido el comerciante designado, será sustituido por un vecino de la población, nombrado en el acto por el presidente.

Los jefes y oficiales del resguardo podrán ser oídos por la Junta, en representación de los aprehensores, individuos de su cuerpo; pero no tendrán voto en ella, ni presenciarán la deliberación ni el fallo.

Art. 281. Todo cuanto en los artículos inmediatamente anteriores se refiere al administrador de aduanas, se entiende aplicable al delegado de Hacienda de la provincia, cuando corresponda á éste la instrucción del procedimiento, con las siguientes diferencias:

1.ª El reconocimiento, aforo y valoración de que habla el art. 279, se practicará por el oficial vista adscrito á la administración de contribuciones y rentas.

2.ª La Junta administrativa de que habla el art. 280 se compondrá de las personas que siguen:

1.ª El delegado de Hacienda, presidente.

2.ª El interventor de Hacienda.

3.ª El fiscal de la Audiencia ó el funcionario en quien delegue si por cualquier causa no asiste personalmente.

4.ª El oficial vista ó quien haga sus veces.

5.ª Un comerciante matriculado, elegido por el reo ó reos y en su defecto por el alcalde de la población, ó un vecino de ella nombrado por el Presidente si el primero no asistiese á la hora señalada para la celebración de la Junta.

Art. 282. La Junta, en vista del parte y del acta, oyendo así á los reos, si los hay y quieren dar explicaciones, como también á los aprehensores, y tomando cuantos datos estime necesarios, resolverá por mayoría de votos:

1.º Si há lugar ó no á imponer la multa de que habla el párrafo segundo del art. 240, con arreglo á la legislación vigente.

2.º Si en la aprehensión han mediado las circunstancias que hacen incurrir á los reos en pena personal.

Art. 283. Si la Junta administrativa declara el primer extremo, el Presidente pasará en el término de *veinticuatro horas* al juez que corresponda copia literal y autorizada del acta de aprehensión y de las diligencias, y si declara también que en la aprehensión han mediado las circunstancias que hacen incurrir á los reos en pena personal, serán entregados éstos al juzgado para que instruya la causa criminal con arreglo á derecho.

Cuando se trate de contrabando marítimo, el juez competente es el de marina.

Art. 284. Si la Junta administrativa declara haber lugar á la pena pecuniaria, pero no haber mediado en la aprehensión circunstancias que hagan incurrir á los reos en pena personal, el Presidente pasará también en el término de *veinticuatro*

horas las copias autorizadas del acta de aprehensión y de las diligencias al juzgado que corresponda para que instruya la oportuna causa; pero dispondrá sean puestos inmediatamente en libertad los detenidos, siempre que justifiquen en debida forma su personalidad, ó en otro caso queden á disposición de la autoridad gubernativa.

Art. 285. La resolución de la Junta, relativa á la imposición de la multa, será comunicada en el acto de dictarse á los reos si han sido detenidos y á los aprehensores, pudiendo unos y otros apelar en el término de *quince días* por conducto del presidente de la Junta.

Para hacer uso de este recurso es necesaria la consignación previa en depósito del importe de la multa, excepto cuando la administración se haya incautado de los géneros aprehendidos.

Interpuesta apelación en tiempo hábil, el presidente la elevará en el término de *cinco días* y con el expediente original á la Dirección general del ramo.

El Director hará propuesta y el Ministro resolverá.

La resolución se comunicará á los interesados en la forma ordinaria, y podrá ser reclamada por la vía contencioso-administrativa.

Art. 286. Declarado firme el fallo condenatorio de la junta administrativa por conformidad de las partes, por el trascurso de los términos para la apelación, ó por haberse resuelto confirmando aquel fallo el Ministro ó en la vía contenciosa, se hará efectiva la multa, declarándose abandonados los géneros si en término de *tercero día* aquélla no fue satisfecha.

Si el fallo declarado firme fuera absoluto, serán devueltos inmediatamente á los interesados los géneros aprehendidos ó la multa depositada.

Cuando los dueños de los tejidos ó ropas extranjeras aprehendidas por falta de marchamo hubieren satisfecho las penas que establece el art. 240, pueden pedir que se marchamen los expresados géneros. A esta operación procederán las aduanas en los mismos términos que respecto de los de igual clase adeudados en ellas, ó bien las delegaciones de Hacienda cuando hayan tramitado los respectivos expedientes de aprehensión.

Art. 287. El proceso judicial y el procedimiento administrativo, si éste se prosigue después de la primera declaración de la junta por haberse interpuesto apelación, se sustanciarán, terminarán y decidirán con absoluta independencia uno de otro.

El juez ordinario y el de marina no podrán conocer en ningún caso sobre la procedencia ó improcedencia de la multa impuesta por la Junta.

Art. 288. Cuando en los casos de contrabando ó de defraudación no se verifique la aprehensión material de los géneros, pero la administración tenga medios de probar el fraude, se procederá en la forma que este capítulo establece,

salvas las diferencias naturales que la falta material del cuerpo del delito produce.

TÍTULO V

DE LOS IMPUESTOS DE CARGA Y DESCARGA; DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE VIAJEROS, Y DE SANIDAD

CAPÍTULO PRIMERO

De los impuestos de descarga y de desembarque de viajeros

Art. 289. El impuesto de descarga y el de desembarque de viajeros se exigirán á los buques en todos los puertos habilitados para la descarga, haya ó no en ellos obras artificiales, incluso los de las islas Baleares y Canarias, y los de Ceuta, Melilla y Chafarinas.

En los puntos habilitados para determinadas operaciones, se exigirá el impuesto de descarga por la aduana que autorice ó intervenga el desembarque de las mercancías.

Art. 290. Para la percepción de ambos impuestos se considerará la navegación dividida en tres clases: primera, la de cabotaje propiamente dicha, ó sea la que se hace de unos á otros puertos españoles de la Península, islas Baleares, islas Canarias, presidios de Africa y provincias de Ultramar; segunda, la que se hace entre los citados puertos y los de las naciones de Europa, con inclusión de las costas de Asia en el Mediterráneo y las de Africa en este mar y en el Atlántico hasta el cabo Mogador, y tercera, la que se hace entre los puertos españoles y los de los restantes países del globo no mencionados en la clase anterior.

Art. 291. Los buques que hagan la navegación de la primera clase pagarán 75 céntimos de peseta por tonelada de 1.000 kilogramos de cualquiera clase de mercancías descargadas, y 50 céntimos por cada viajero que desembarquen.

Los que hagan la navegación de segunda clase pagarán una peseta y 25 céntimos por tonelada de descarga y 75 céntimos por viajero.

Y los que hagan la navegación de tercera clase pagarán dos pesetas y 50 céntimos por tonelada de descarga y una peseta y 25 céntimos por viajero.

Quedan exceptuados los buques con cargamento de carbones minerales y cok, que adeudarán 25 céntimos de peseta por tonelada de 1.000 kilogramos en el comercio con el extranjero, y 10 céntimos de peseta por igual unidad en el comercio de cabotaje en cuanto á carbones, cok y mineral de hierro.

En la navegación de la primera clase los buques de menos de siete toneladas de arqueo (2,83 metros cúbicos) de total cabida pagarán sólo la mitad del derecho de descarga. Si la Administración dudara de la verdad de la capacidad declarada, podrá pedir que se practique oficialmente el arqueo del buque, ateniéndose al resultado.

Art. 292. Los vapores de escala fija podrán hacer respecto del impuesto de

descarga y del de desembarque de viajeros conciertos especiales con la administración.

Art. 293. Se exigirá el impuesto de descarga en los trasbordos, excepto en casos de arribada ú otra causa forzosa, incluso el desembarcar la carga para volverla á embarcar.

Si el trasbordo se verifica voluntariamente para llevar las mercancías por cabotaje, se cobrará en el primer puerto el impuesto con arreglo á la procedencia del buque, y en el de entrada por cabotaje se exigirá el correspondiente á este comercio.

Art. 294. Están exentos del pago del impuesto de descarga los buques de vapor abanderados en España que se destinen á expediciones periódicas entre los puertos de la Península y los de la Habana y Puerto Rico, con excepción de las líneas que disfrutan subvención directa.

Para gozar de este beneficio, la duración de los viajes no excederá de *veintidos días* desde la Península á la Habana y de *veinte* desde aquel puerto á la Península.

Este plazo será de *diez y nueve y diez y siete días* respectivamente en los viajes entre la Península y Puerto Rico, excepto en los casos de fuerza mayor debidamente acreditada.

Las empresas que disfruten de las franquicias indicadas tendrán la obligación de conducir gratuitamente la correspondencia pública y privada con las garantías que adopte la administración para la seguridad de dicho servicio.

Art. 295. Están exentos de los impuestos de descarga y desembarque de viajeros:

1.º Las lanchas sin cubierta y los vapores en la travesía de la Coruña á Ferrol.

2.º Los buques que lleguen á Padrón y Puente Cesures con mercancías procedentes de Carril, Villagarcía y Puebla.

3.º Los buques que naveguen exclusivamente dentro de la bahía de Cádiz.

4.º Los vapores de viajeros y los faluchos de la matrícula de Algeciras en sus expediciones entre dicho punto y Gibraltar.

5.º Los buques que naveguen por los ríos sin salir al mar.

6.º Los buques que naveguen de un punto á otro de las vías de Vigo, Bilbao, Huelva y otras análogas.

7.º Las lanchas y barcazas en sus expediciones entre Roqueta y América.

Art. 296. Servirá de base para la exacción del impuesto de descarga:

1.º En la navegación de segunda y tercera clase el peso bruto consignado en el manifiesto ó en los conocimientos, según corresponda, con las rectificaciones á que dé lugar el resultado del reconocimiento.

2.º En la navegación de primera clase el peso bruto consignado en las facturas, con las rectificaciones que produzca el resultado del despacho; cuyos datos se anotaran en la carpeta de entrada.

Para la comprobación del peso declarado en las facturas se exigirá la presentación de los conocimientos y demás documentos relativos al cargo, sin perjuicio de practicar el peso cuando sea posible hacerlo, empleando en otro caso los medios supletorios oportunos.

3.º Si se tratase de cargamentos á granel que no deban expresarse por peso, servirá de base para la exacción del impuesto el que se deduzca del resultado del despacho.

4.º Los tipos á que deben sujetarse las aduanas para el cobro del impuesto de descarga exigible sobre las diferentes clases de madera expresadas á continuación son los siguientes:

	Peso de un metro cúbico.	Kilogramos
Madera de castaño.	652	
Idem de encina.	850	
Idem de olmo.	671	
Idem de abeto pinabete.	498	
Idem de pino.	657	
Idem de roble.	540	
} La albura.	1.170	
} El corazón.		

El tipo señalado al pino se entenderá sin perjuicio de que si las maderas estuviesen sangradas ó depuradas de la parte resinosa sirva de base para liquidar el impuesto el peso que se deduzca del despacho.

La liquidación de este impuesto se hará en los manifiestos, sobordos ó carpetas de las facturas, según los casos.

El cómputo del peso bruto en lo relativo á la imposición de penas á los capitanes se hará apreciando el peso de la total carga alijada en cada puerto, y las diferencias que resulten serán penadas con arreglo al caso 3.º del art. 247.

Art. 297. El impuesto de descarga debe cobrarse inmediatamente después de concluída la de los buques que lo devenguen, firmando la liquidación oficial del negociado y autorizándola el interventor con su rúbrica. Se consignará el número de la contracción y la fecha en que ésta tenga lugar, para que desde ella se cuente el plazo de los tres días señalados para el pago, según preceptúa el art. 317 de estas ordenanzas.

Art. 298. Para la exacción del impuesto de transporte de viajeros servirá de base una nota que presentará el capitán del buque conductor, expresiva del número de aquéllos, con el V.º B.º del director de sanidad del puerto.

Su recaudación se hará al mismo tiempo que la del de descarga en los términos indicados.

Si los capitanes omiten ó disminuyen el número de pasajeros que conducen, se les exigirá diez veces el derecho cuyo pago hubiere tratado de eludirse.

SECCIÓN II

DE LOS IMPUESTOS DE CARGA Y DE EMBARQUE DE VIAJEROS

Art. 299. El impuesto de carga y el de embarque de viajeros se exigirán á los

buques en todos los puertos habilitados para la carga, haya ó no en ellos obras artificiales, incluso los de las islas Baleares y Canarias, y los de Ceuta, Melilla y Chafarinas.

En los puntos habilitados para determinadas operaciones se cobrará el impuesto por la aduana que autorice el embarque.

Art. 300. Se cobrarán estos derechos en la navegación de primera, segunda y tercera clase en los términos que fija el art. 290.

Art. 301. Los buques que hagan la navegación de primera clase pagarán por cada 1.000 kilogramos de mercancías que cargen 50 céntimos de peseta y por cada viajero que embarquen otros 50 céntimos. Los que hagan la navegación de segunda clase, una peseta por igual unidad de peso y otra por cada viajero. Y los que hagan la de tercera clase, 2 pesetas por igual unidad y otras 2 por viajero.

Se exceptúan los que carguen carbones minerales y cok para el extranjero, que pagarán 25 céntimos de peseta por cada 1.000 kilogramos; y los que hagan el comercio de cabotaje de los mismos efectos y de mineral de hierro, los cuales satisfarán sólo 10 céntimos de peseta por igual unidad.

Los buques dedicados á la conducción directa de mercancías y pasajeros entre la Península y las provincias españolas de Ultramar serán considerados para el pago de los impuestos de carga, descarga y viajeros como de cabotaje, y pagarán por lo tanto con arreglo á los tipos establecidos para el comercio de primera clase, si bien habrá de exigirse á los consignatarios fianza de la diferencia de la cuota entre el impuesto de primera y el de tercera clase, que se cancelará tan pronto como se reciba certificado del puerto de descarga justificando la llegada directa de las mercancías y pasajeros.

En la navegación de primera clase los buques de menos de siete toneladas de arqueo de toda cabida pagarán sólo la mitad de la cuota del derecho de carga.

Art. 302. No se exigirán estos derechos á los buques en los casos de arribada ú otra causa forzosa para las mercancías descargadas que vuelvan á cargar ó que se trasborden á otros buques, y lo mismo se entenderá respecto de los viajeros.

Tendrá lugar el cobro en los demás trasbordos que se solicitan voluntariamente.

También se cobrará el impuesto á los buques que embarquen mercancías extraídas de un depósito con destino á otro de la Península ó al extranjero.

Art. 503. Están exentos del pago del impuesto de embarque los sargentos, cabos y soldados del Ejército y sus similares en la Armada, marinería, licenciados y penados de cualquiera clase que, en cumplimiento de sus deberes ó en virtud de sentencias de tribunales ó de acuerdos del Gobierno, salgan de un puerto de

la Península para las provincias españolas de Ultramar, ó á otro puerto de embarque directo á las mismas.

Art. 304. Están exentos del derecho de carga los buques que embarquen sal en un puerto de la Península é islas adyacentes con destino á los de Europa, de América ó demás en el comercio de exportación; esto es, en la navegación de segunda y tercera clase.

Tampoco se satisfarán derechos de carga por los víveres y repuestos con destino al aprovechamiento de los mismos buques en que se embarquen.

Art. 305. Los arbitrios locales creados para las obras de puerto se cobrarán en la cuantía y en la forma que establezcan ó hayan establecido las disposiciones especiales de cada concesión.

Art. 306. Las exenciones declaradas en el art. 295 para los impuestos de descarga y de transporte de viajeros se entenderán extensivas á los de carga y de embarque de viajeros.

Art. 307. Para el cobro del derecho de carga servirá de base el peso bruto consignado en las facturas, con las rectificaciones á que dé lugar el resultado del reconocimiento.

La liquidación se hará en cada carpeta separadamente cuando el buque cargue mercancías para diferentes puertos, sin perjuicio de hacer el resumen en una de ellas. La firmará el oficial del negociado y la autorizará el interventor con su rúbrica, cumpliéndose las demás formalidades establecidas para el derecho de descarga.

Se verificará el cobro inmediatamente después de concluída la carga, y será satisfecho por el capitán ó consignatario del buque.

Art. 308. En cuanto al cobro del impuesto por el embarque de viajeros servirá de base una relación duplicada que al tiempo de recoger los documentos entregará en la aduana el capitán ó consignatario del buque, expresiva de los viajeros que conduzca.

La liquidación se hará en dichas relaciones, cobrándose en el acto su importe. Se hará constar previamente la fecha y el número de la contracción: autorizándose con la firma del oficial del negociado y la rúbrica del interventor.

Art. 309. En una de las relaciones, que hará de *duplicada*, se anotará por las aduanas el importe del derecho y la fecha del pago que conste en la *principal*, entregándose después la duplicada al capitán para su resguardo.

Art. 310. Las aduanas en los puertos de escala ó de destino podrán exigir á los capitanes que exhiban la relación mencionada, con el V.º B.º del director de sanidad respectivo, debiendo cobrar las cantidades que hubieren dejado de pagarse en el punto de salida.

Art. 311. Se exigirá que los capitanes presenten por duplicado las relaciones ó lista de pasajeros, aunque sean negativas, y las aduanas cuidarán de remitir á la Dirección general, como se

verifica en lo relativo al impuesto de desembarque de viajeros, índices por cada clase de navegación, justificados con las relaciones que habrán de acompañarse á las respectivas carpetas de cabotaje ó de exportación.

Art. 312. Las aduanas llevarán cuenta y razón del producto del derecho de carga y de embarque de viajeros en los términos que previene el tít. VI de estas Ordenanzas, anotándose con distinción los ingresos en el libro auxiliar del de contracción por los impuestos de descarga y desembarque de pasajeros y los derechos de cuarentena y lazareto.

Art. 313. Para la administración y recaudación de los impuestos de carga y de embarque de viajeros se observarán las reglas dictadas para los de descarga y de desembarque de viajeros siempre que les sean aplicables.

Las aduanas exigirán de los interesados todos los datos, conocimientos, pólizas y demás documentos oportunos para hacer las comprobaciones necesarias en el despacho de los buques como medio de no eludir el pago de los derechos legítimos del Tesoro.

CAPÍTULO II

De los derechos de policía sanitaria

Art. 314. Los derechos de cuarentena y lazareto se exigirán en la forma y cuantía que determinen las leyes de sanidad. Su recaudación se halla á cargo de la administración de aduanas con intervención de los empleados de aquel ramo, á cuyo fin el que haya de satisfacer los derechos realizará el pago en las aduanas y llevará el recibo á la oficina de sanidad para la toma de razón. (*Véase el Apéndice 31.*)

TÍTULO VI

DE LA CONTABILIDAD Y DE LA ESTADÍSTICA LLEVADAS POR LAS ADUANAS

CAPÍTULO PRIMERO

De la contabilidad de las aduanas

SECCIÓN PRIMERA

DE LA COBRANZA DE LA RENTA DE ADUANAS

Art. 315. La contabilidad de aduanas tiene por objeto llevar la cuenta y razón de todos los productos de la renta de aduanas, cuyos conceptos son:

Derecho de importación.

Idem de exportación.

Impuesto de carga.

Idem de descarga.

Idem de viajeros en el embarque y en el desembarque.

Derechos llamados menores.

Idem de cuarentena y lazareto.

Parte de la Hacienda en las multas y en las mercancías abandonadas.

Aumento sobre los derechos que se satisfacen en pagarés.

Impuesto transitorio sobre los frutos coloniales.

Recargo municipal sobre frutos coloniales.

Derecho de material de obras públicas.

Recursos eventuales de la renta de aduanas.

Alcances de ídem.

Intereses del 6 por 100 sobre fondos distraídos de su legítima aplicación.

Atrasos hasta fin de 1849.

Art. 316. El ingreso en las cajas del Tesoro de cualquier cantidad debida por estos conceptos se hará en la forma siguiente:

1.º Cuando la aduana exista en la capital de la provincia, y lo permita la distancia del muelle á la tesorería, se harán los ingresos en la caja del Tesoro parcialmente, por medio de las mismas declaraciones de los consignatarios, después de liquidadas, en las cuales suscribirá el recibí el jefe de la caja, expresando en letra la cantidad de que se haga cargo. Al terminar las operaciones de cada día se redactará por la intervención de la aduana un *cargareme*, que suscribirá el administrador, expresivo de los ingresos del día, á cuyo dorso se detallarán las declaraciones y demás documentos que comprenda, y por medio de columnas las cantidades aplicables á cada concepto del presupuesto. Después de tomada razón por la intervención de Hacienda y autorizarlo la caja, volverá al interventor de la aduana.

2.º Cuando en las aduanas existan recaudadores especiales de algunos de los conceptos de este ramo, se hará el ingreso en la tesorería antes de terminar las operaciones de cada día, mediante *cargareme* redactado, autorizado é intervenido en los términos expuestos en el caso precedente.

3.º En las aduanas situadas fuera de la capital y cuyos productos ingresen en el Tesoro al fin de cada mes ó en otros plazos que se determinen, se conservarán los fondos durante el período intermedio de las entregas en una caja, de la cual serán claveros el administrador y el interventor, y el depositario, si le hubiere.

Las indicadas aduanas, cuando presenten productos de la renta en la tesorería, entregarán por cada ingreso una relación del pormenor de las declaraciones ó demás documentos de que procedan los productos, anotándose en estas relaciones las fechas y números de intervención del talón de cargo que se expida por su total importe.

Art. 317. El pago de toda cantidad debida por aduanas se hará al contado, sin descuento alguno, y dentro del tercer día laborable desde el siguiente al de la contratación, bajo la pena señalada en el caso II, art. 249.

Art. 318. Se permitirá, sin embargo, el pago á plazos cuando se reúnan todas las circunstancias siguientes:

1.ª Que la suma de los derechos adeudados por mercancías importadas

ó exportadas en un solo despacho exceda de 750 pesetas.

2.ª Que la aduana en donde el despacho se verifique exista en capital de la provincia ó en población donde haya depositaria de partido.

3.ª Que el adeudante firme un pagaré garantizado por una casa de comercio á satisfacción y bajo la responsabilidad del administrador de la aduana y del tesorero de la provincia ó del depositario del partido, según los casos.

El plazo de estos pagarés será el de *noventa días* si se trata de las mercancías contenidas en el *Apéndice núm. 12*, que son las que en la importación por mar se despachan en los muelles, y de *sesenta días* para todas las demás que se despachan en almacenes.

A los pagarés á noventa días se cargará como interés el 1 y medio por 100, y á los sesenta días el 1 por 100, que abonarán los interesados con el capital al tiempo de su vencimiento.

Los pagarés ingresarán como metálico en las tesorerías de provincia ó en las depositarias respectivas.

Art. 319. Cuando los administradores de aduanas y los tesoreros ó los depositarios de partido que bajo su responsabilidad han admitido los pagarés crean durante el plazo de cualquiera de éstos que las firmas que los garantizan no prestan suficiente seguridad, exigirán á los cedentes de dichos efectos que presenten otro fiador en el término de *dos días* á satisfacción y bajo la responsabilidad de los mismos funcionarios.

Si no lo hiciesen, reclamará desde luego el administrador el pago del importe íntegro de los pagarés respectivos, cualquiera que sea el tiempo que falte para su vencimiento. Si los deudores no pagan, serán ejecutados por vía de apremio, sin perjuicio de la acción contra el fiador que compete á la Hacienda al vencimiento del pagaré si no se ha logrado entonces el cobro del crédito.

SECCION SEGUNDA

LIBROS QUE SE LLEVARÁN POR LAS ADUANAS, Y CUENTAS QUE POR LAS MISMAS SE RENDIRÁN

Art. 320. Se llevarán en las aduanas dos libros principales de contabilidad, á saber:

1.º Libro de *Contracción* de los valores de la renta por todos conceptos.

Este libro tendrá cuatro auxiliares, á saber:

a. Para la anotación de los valores que se contraigan por el impuesto de *carga y pasajeros en el embarque*.

b. Para la anotación de los valores que se contraigan por el impuesto de *descarga y pasajeros en el desembarque* y por los *derechos de cuarentena y lazareto*.

c. Para la anotación de los valores que se contraigan por *derechos de almacenaje*.

(*Se continuará.*)

ESPECTACULOS

JARDIN DEL BUEN RETIRO.—La animación y el bullicio han vuelto á poblar con sus alegres notas aquellos encantadores bosquecillos donde los madrileños y las madrileñas, pues que éstas no pueden faltar donde estén aquéllos, ó viceversa, y perdóneseme este delito de lesa galantería, que por otra parte puede sin gran esfuerzo tolerarse, porque como soy *varon con v*, y estoy penetrado de la altísima misión que le cumple llenar á la ilustre clase á que, como he dicho, tengo el honor de pertenecer, no puedo avenirme fácilmente á asignarles á éstos el segundo lugar; y basta de digresión, que me parece sobrado larga: pues como iba diciendo, donde los habitantes de esta coronada villa buscaban en las calurosas noches del estío solaz al ánimo y descanso y frescura al cuerpo, luego tiempo entristecidos y solitarios con la ausencia de sus habituales concurrentes.

Pero Felipe, el simpático Felipe, se propuso que aquel estado de cosas cesara, y ¡vive Dios! que lo consiguió.

Y cómo no, si realizó aquella profecía anunciada por el travieso Golondrino en *El juicio final*, por más que las golas de los apreciables cantantes que actúan en aquel ameno sitio, aunque no tengan la resistencia de trabucos naranjeros, son lo suficientemente extensas y agradables para hacerse escuchar con gusto por los *dilletanti*.

Todos los artistas son conocidos de nuestros lectores, pues que actuaron en el Príncipe Alfonso últimamente.

Las óperas puestas hasta ahora han sido *Favorita*, en la que la Sta. Ercoli hizo una deliciosa *Eleonora*, sobresaliendo y siendo muy aplaudida en el dúo del primer acto con el tenor, romanza del segundo *Oh mio Fernando*, y dúo final, en que fué llamada á escena repetidas veces.

El Sr. Conte estuvo afortunadísimo en el *sperto gentil*, que tuvo que repetir.

El Sr. Boezo muy bien en la romanza *O tanto amore Eleonora*.

El Sr. Jordán muy bien.

Los coros y orquesta admirables, bajo la dirección del maestro Tolosa.

A esta siguió *Lucrezia*, que ofreció la novedad de haberse encargado de los papeles de Genaro y Orsini el Sr. Cata y la señora Ercoli, sobresaliendo aquél en el dúo del primer acto, gran terceto del tercero con la señorita Martínez y el Sr. Villani, que tuvieron que repetir, y dúo final.

La Sra. Ercoli hizo un Maño Orsini encantador, siendo aplaudida en el brindis.

La orquesta muy aplaudida en el *crescendo*, que se repitió todas las noches.

Y, por último, el *Fausto* ha cerrado la quincena.

Su ejecución nada ha dejado que desear, siendo en conjunto igual el éxito que el obtenido en el Príncipe Alfonso.

En esta obra consistió la novedad también en estar á cargo de la Sra. Ercoli el poético papel de Siebel, que desempeñó á maravilla, siendo aplaudidísima en la romanza *Le parlate d'amore*.

**

TEATRO FELIPE.—Sigue este afortunado coliseo viéndose concurridísimo todas las noches con la notable compañía que en él actúa.

**

CIRCO HIPÓDROMO.—Con la presentación de la célebre familia Mariani han aumen-

tado las demandas de localidades en este circo, viéndose lleno de bote en bote todas las noches.

Felicitamos á la empresa por tan valiosa adquisición.

**

TEATRO DEL PRÍNCIPE ALFONSO.—Se anuncia la aparición en este coliseo de una compañía cómico-lírica y coreográfica que viene precedida de una gran reputación.

Deseamos todo género de prosperidades á la nueva empresa.

DR. GOÑI

Especialista en las vías urinarias y matriz. Montero, 5, 2.º

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA.

Vapores correos á Puerto Rico y Habana

con escalas y extensión á

LAS PALMAS, PUERTOS DE LAS ANTILLAS, VERACRUZ Y PACÍFICO

Salidas trimensuales de

Barcelona, el 5; Málaga, el 7, y Cádiz el 10 de cada mes: para Palmas, Puerto Rico, Habana y Veracruz.

Santander, el 20, y Coruña, el 21; para Puerto Rico y Habana.

Barcelona, el 25; Málaga, el 27, y Cádiz el 30; para Puerto Rico, con extensión á Mayagüez y Ponce; y para Habana, con extensión á Santiago, Gibara y Nuevitás, así como á la Guaira, Puerto-Cabello, Sabanilla, Cartagena, Colón y puertos del Pacífico, hacia Norte y Sud del Istmo.

Viajes del mes de agosto.

El 10 de Cádiz,	el vapor	«Ciudad de Santander.»
El 20 de Santander,	»	«P. de Satrustegui.»
El 30 de Cádiz,	»	«Veracruz.»

VAPORES CORREOS A MANILA con escalas en

PORT-SAID, ADEN Y SINGAPOORE, Y SERVICIO A ILOILO Y CEBU.

Salidas mensuales de

Liverpool, 15, Coruña, 17; Vigo, 18; Cádiz, 23; Cartagena, 25; Valencia, 26, y Barcelona, 1.º fijamente de cada mes.

El vapor «Isla de Luzón» saldrá de Barcelona el 1.º de setiembre de 1885.

Todos estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebaja á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebaja por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año si no encuentran trabajo.

La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Para más informes en

BARCELONA.—«La Compañía Trasatlántica» y Sres. Ripol y Compañía, plaza de Palacio.

CÁDIZ.—Delegación de la «Compañía Trasatlántica.»

MADRID.—D. Julián Moreno, Alcalá.

LIVERPOOL.—Sres. Larrinaga y Compañía.

SANTANDER.—Ángel B. Pérez y Compañía.

CORUÑA.—D. E. da Guarda.

VIGO.—D. R. Carreras Irigorri.

CARTAGENA.—Bosch hermanos.

VALENCIA.—Dart y Compañía.

MANILA.—Sr. Administrador general de la «Compañía general de Tabacos.»