

EL PROPAGADOR

DE LA LIBERTAD DE COMERCIO.

PERIÓDICO DE LA ASOCIACION MERCANTIL ESPAÑOLA.

Se publica los Miércoles y los Sábados.

CADIZ, SABADO 25 DE DICIEMBRE DE 1847.

Precios: En Cádiz 4 rs. al mes y 5 fuera. franco

¿Cuál de los dos géneros de comercio es el que trae mayor riqueza á los pueblos, el interior ó el exterior?

Hé aquí una cuestion contradictoriamente resuelta entre los economistas. Analizándola empero bajo todos sus aspectos, y sentando claramente las bases y los términos del debate para evitar confusion en él, quizás podrá lograrse que los economistas viniesen á un comun acuerdo.

Si por la extraordinaria opulencia de algunas pequeñas naciones marítimas, antiguas y modernas, hubiesemos de juzgar, no habia lugar á dudas. Los fenicios, cuya ilustracion es tan notoria, y á quienes se debe la escritura alfabética, la aritmética, el arreglo de pesos y medidas, buenos métodos de comercio, de contabilidad y factorias eran un estado que, incluidas sus dos famosas ciudades Tiro y Sidon, no ocupaba mas que una faja de tierra de cincuenta leguas de largo y ocho ó diez de ancho en las costas de Siria. No obstante tan reducidos límites de un territorio, que ademas era sumamente montuoso, sabidos son los tesoros que los fenicios acumularon con su comercio exterior, del que formaban parte su marina y sus colonias. Entre las repúblicas griegas descollaron por su magnificencia aquella Corinto, donde á nadie era dado ir sin mucho dinero, si habia de competir con la suntuosidad y lujo de sus habitantes; y aquella Atenas tan entendida en artes y ciencias, como en comercio, en cuyo favor discurrió las letras de cambio y en cierta especie de impresion estereotípica, y en cuya libertad indefinida enconstraba los recursos para sus gastos públicos ordinarios, pues solo en circunstancias extraordinarias se apelaba á otros medios, entre ellos las cuotas correspondientes á bienes raíces ó inmuebles, que únicamente para tales casos se tenían y llamaban *inscriptas*. Sin embargo la estension del territorio de Corinto no pasaba de 16 leguas cuadradas, cuatro de costa y cuatro hácia el interior; y todo el territorio de la Atica, á que pertenecía la ciudad de Minerva, se reducía á 80 leguas cuadradas, segun unos, incluidas las cuatro de la isla de Salamina, y segun otros, á 28 leguas de largo en las costas del mar Egeo, y 12 en el continente.

A ser exacta la historia que se cuenta del modo de la fundacion de Cartago por Elisa ó Dido, infiérese el corto espacio que podia caber en el recinto de lo que midiese la piel de un buey, cortarase como se quiera. La progresiva nacional ampliacion, especialmente por las costas y colonias no pudo menos de ser efecto del comercio exterior, por el cual adelantaron tanto en nociones mercantiles y de crédito público los cartagineses, como lo prueba el ser ellos los primeros entre quienes se divisa el uso de papel moneda del Estado. Las estrechas dimensiones territoriales de Génova, Florencia, Pisa y Venecia son bien conocidas de todos, asi como la sublimidad á que llegaron estas repúblicas, siendo de advertir que el comercio de Venecia nunca estuvo mas floreciente que cuando ella no poseia un palmo de terreno en el continente italiano. Los ciudadanos de las repúblicas italianas, dice Blan-

qui, disponian en su época de la mejor parte del comercio europeo. Sus obreros eran solicitados por do quiera como los mas hábiles y sus productos como los mas perfectos. Llegaron á ser los árbitros del gusto, y los solos mercaderes afamados por tisues, modas, armas y muebles ó menages de casa. De esta suerte sus capitales les proporcionaban lucros inmensos, aún sin hablar de sus ganancias como armadores de barcos, como banqueros, como asociados en todas las empresas de alguna importancia. Las leyes que ellos mismos se hacian en calidad de legisladores con la investidura del poder supremo favorecian de la manera mas liberal la contratacion mercantil. Ellos fueron los primeros en probar *teórica y practicamente* las ventajas todavia desconocidas de la mas ilimitada libertad de comercio. Génova y Venecia no tuvieron otro elemento de esplendor." ¿Y qué diremos de la liga Anseática que llegó á sostener ventajosamente tantas guerras en los siglos 13, 14 y 15, en especial contra dinamarqueses, noruegos y suecos, á alarmar todas las potencias de Europa y á celebrar tratados decorosos con Eduardo IV de Inglaterra y Luis XIII de Francia? ¿qué de la Holanda, victoriosa de todo el poder colosal de Felipe II, á veces tambien del de Inglaterra y centro por mucho tiempo de gran porcion de la riqueza del orbe?

Unidas como vemos en estos pueblos levantados despues de la irrupcion de los bárbaros del Norte, la libertad de comercio á la de instituciones políticas democráticas, que son reputadas las mas conformes á Estados chicos sin los muchos riesgos que en las federaciones corren, á mi parecer, las repúblicas de los países dilatados, cosa que no sé si han reflexionado bastante los Estados-Unidos de América cuando procuran engrandecerse tanto, no estuvieron menos unidas en las naciones antiguas de que hemos hablado sin escepcion de los fenicios. Aunque se oyen los nombres de reyes entre los fenicios, "no se piense por esto, dice el docto alemán Heeren que su gobierno era despótico, sino limitado, participando de formas republicanas. Era imposible que estados comerciantes, los cuales generalmente no pueden prosperar sino bajo la influencia de la libertad política, estuviesen gobernados durante tan larga serie de siglos por despotismo absoluto. Un gran comercio marítimo exige un espíritu de especulacion y una actividad sostenida que no se avienen con las formas despóticas. Las turbaciones que tan á menudo agitaron á todas las ciudades de la Fenicia, asi como las colonizaciones y demás establecimientos que ellas fundaron en regiones lejanas son otros tantos hechos que no se leen sino en la historia de los pueblos libres."

Demostrado, pues, que la estremada prosperidad de las naciones referidas fué debida á su comercio exterior y á su libertad interior, pasemos á echar una rápida ojeada sobre lo sucedido acerca de la materia en algunos vastos Estados antiguos y modernos existentes hoy, por que así serán menos vagas las noticias. De los antiguos existentes hoy, preciso será contentarnos con fijar nuestras observaciones en el imperio de la China formado por Fouh-hi tres mil años ántes de la era vulgar, y en el de Persia fundado por Ciro en el siglo 6.º tambien anterior á J. C.; el Moscovita, aunque de re-

moto origen escítico ó sarmata no se presenta encumbrado hasta Pedro I apellidado el grande, que murió en 1725. Todos tres como la mayor parte de las grandes naciones deben su cuna y su infancia social al poder arbitrario, que si por el réjimen vigoroso de conquistas y de la fuerza es acaso el mas eficaz para convertir tribus nomades en pueblos conexionados bajo un mismo cetro, tan temible y funesto suele comunmente ser, ora ejercido abiertamente por una sola persona, ora por muchas descubiertas ó encapadas, cuando las naciones han llegado á ser verdaderamente civilizadas.

¿Y qué es lo que observamos en la China con el mas despótico gobierno y sin otro comercio exterior que el que hacia con los estrangeros que iban á traficar á Macao ó á Canton y el que con sus débiles juncos practicaba en algunos puntos de la Oceania? El infanticidio á que induce la miseria, y la impotencia de sostener una triunfante guerra ni contra tártaros ni contra ingleses. La anarquía, que tan frecuentemente es la consecuencia del despotismo, así como la corrupcion general que viene en pos de la venalidad de los gobernantes entregaron la Persia á los macedonios habiendo en seguida su jefe trasladado el asiento del comercio de los metales y frutos preciosos del mundo entonces conocido á Alejandria, ciudad de su fundacion, á la que dió tambien su nombre. Pero por grande y rico que se suponga un comercio reducido á carabanas terrestres y navegacion costera, muy apocado tuvo necesariamente que ser, como lo advierte el mencionado Heeren, mientras Colon no abrió el camino al nuevo mundo. Loor y prez eterna á la escelsa reina, á quien para ser el mas brillante lucero de los tronos no la faltó sino tener otro marido mejor, esto es, ménos ambicioso, ménos ingrato, ménos vindicativo. (1) Loor y corona inmarcesible de gloria á la inclita muger que verdadera madre de los españoles, rivalizando en este título con su contemporáneo el virtuoso Luis XII de Francia llamado padre de su pueblo, fué honesta como pocas, dice Fr. Enrique Florez, y en vez de atesorar y enviar y colear el dinero español fuera del reino, empeñaba hasta sus propias joyas y preseas para acometer la hazaña mas honorífica al valor y ciencia de los españoles y de mayor utilidad para el universo entero. Desde entonces la brújula, sobre cuya época de invencion hay tanta variedad de opiniones, tuvo la osada aplicacion de apartar de las costas á los barcos para que se arrojasen á atravesar los mares, prestando así singularísimos servicios á la náutica, á la civilizacion y al comercio.

(1) La ambicion de Fernando V la encuentro yo mas bien pintada que en nada, con el establecimiento de la inquisicion, su mas terrible instrumento político, contra la voluntad de los españoles y de la reina Isabel segun lo ha probado el canónigo Llorente. La ingratitud de Fernando manifiesta demasiado se halla en su proceder con los dos mas eminentes hombres de su reinado Gonzalo Fernandez de Córdoba y Cristobal Colon. Su espíritu rencoroso lo puso en toda evidencia su matrimonio con Doña Germana de Fox para anular la union de Castilla y Aragon en venganza de la oposicion que sufrió en Castilla para no dejarle mandar en ella á su arbitrio, tanto cuando se casó, como despues de la muerte de su muger Isabel.

A fin de evitar meras cuestiones de voces debe presuponerse que aún los economistas que niegan que el comercio sea uno de los medios de aumentar riqueza, por que solo contemplan tales á la tierra y al trabajo y capital invertidos en obtener y elaborar sus productos, no pueden desentenderse de que siendo los valores permutables la basa de la riqueza, el comercio como agente que los pone en circulacion trasladándolos donde mas estimacion adquieran, promueve eficazmente el incremento de la riqueza. Por riqueza de las naciones ha de entenderse respectivamente lo mismo que por la de los particulares; la suma de valores de todo género al precio corriente en que tengan salida en el mercado. Véase por esta definicion que á ocasiones estarán en oposicion la riqueza de las naciones que consiste en la abundancia, con la de aquellas personas particulares que ganan mucho con la escasez de artículos de que sean poseedoras, como acaba de suceder en la pasada carestía de cereales; y que á ocasiones tambien la excesiva abundancia de mercaderías de uno ó de algunos ramos podrán abaratar tanto el precio de ellas, que no costando la produccion, rebajen ó hagan descacer la riqueza pública de una nacion, cuyo aumento estriba en sobrantes de aquellos valores que con ganancias puedan cambiarse por otros.

El principal argumento de los que opinan que para aumentar la riqueza es mas á propósito el comercio interior que el exterior, se funda en que trocándose los productos de un pueblo ó de un distrito por los de otro de la misma nacion, se invierten á la vez dos capitales de ella en la agricultura y manufacturas, animándose á proseguir ámbos en sus operaciones. Aquí empero es menester distinguir el comercio que se hace á la menuda de productos del pais con el que se hace por mayor en remesas de estos productos al extranjero ó importaciones de productos extranjeros en el pais. Sin duda si todas las necesidades, comodidades y goces de la vida pudieran estar satisfechos con este comercio á la menuda y la provision que por mayor se hiciese para surtirlo con solo productos del pais, podría tener fuerza el argumento. Todavía así sería á condicion de que el pais hubiese de quedar estacionario en riqueza nivelando los productos con los consumos; y digo estacionario en riqueza aún en la hipótesis de que todos los productos constituyesen aquel género de riqueza con que se aumenta la prosperidad de una nacion, lo cual no puede ser cuando los productos quedan destruidos por los consumos. Para el aumento de riqueza son indispensables sobrantes, y habiendo sobrantes que no puedan consumirse en la nacion, preciso es ir á buscar el consumo fuera de ella. ¿Y hasta dónde llegan las ventajas del cambio de estos sobrantes en el extranjero aún relativamente á nuestro comercio interior del menudeo? ¿De dónde sino del extranjero se proveen nuestras tiendas ó almacenes de comestibles, de bacalao, quesos, mantecas, especeria y otros artículos de los que mas lucro consiguen? ¿De dónde sino del extranjero se proveen de quincallería y de instrumentos nuestros talleres y tiendas?

Si del auxilio é importancia que al comercio interior al menudeo dá el comercio exterior de importacion y esportacion, pasamos al impulso con que este comercio por mayor, en el que tambien debe incluirse el de reesportacion, elevan á la industria y á la riqueza, observaremos ser inmenso. Fijemos por un momento nuestra consideracion, por ser cosas muy de bulto y de gran tamaño, en lo que acontece en Inglaterra con los algodones y las sedas, cuyas primeras materias sería en vano buscarlas en un distrito ó condado para trocarlas con otras mercaderías de otro. Pues contémplese lo que á la Inglaterra vale el comercio exterior que lleva á ella las referidas materias primeras para que dentro de ella se ejecute la fabricacion, que luego el comercio exterior difunde exiguamente por todas partes. Copiosas como son casi todas las producciones de la tierra en los Estados-Unidos de América por su estension y consiguiente variedad de climas, dehen estos sin embargo mas que á nada sus rápidos progresos á su comercio exterior directo y de reesportacion. Tal es tambien la suerte general de todas las grandes potencias marítimas de hoy, á las cuales si por una parte la naturaleza ha favorecido con puertos y costas para el comercio

exterior, de que forman no pequeña porcion de capital productivo y de defensa de él y del Estado, la marina mercante y de guerra, por otra parte tambien la naturaleza las ha favorecido proporcionándoles en la pesca mayores medios de comercio y de alimento que ahorren consumo de productos de la tierra, conque pueda fomentarse el comercio interior de ellas. No sin sobrada razon, pues, vemos codiciar puertos de mar á todas las naciones.

Segun cálculos uniformes de escritores ingleses y franceses que tengo á la mano, deben estimarse en 15 p^o las ganancias del comercio exterior, cuota muy superior á la que debe dejar el comercio interior, que no tiene tantos gastos ni riesgos de que indemnizarse, y en él que sabiéndose los precios de una pequeña distancia á otra nadie abona sino la diferencia en un tráfico que puede hacerse con muchos puntos á la vez. Y si el comercio interior á la menuda puede quizás aprovechar repeticion de operaciones que al cabo del año le den mayores ganancias, no sucede esto con el comercio interior por mayor que proceda de frutos de la tierra. De cereales, de aceite, de vino, por ejemplo, no hay mas que una cosecha al año, y entregada al comercio por menor, los productores no tienen que esponder hasta el año siguiente, cuando el comercio exterior puede repetir varias veces sus operaciones dentro de un año mismo. Los fabricantes nacionales saldrán inmediatamente al encuentro diciendo que nadie mejor que ellos pueden incesantemente estar repitiendo sus operaciones. Y así es la verdad, y así sería de desear que fuese siempre que en esta repeticion se aunasen la utilidad pública y la de los fabricantes, como sucede en Inglaterra, Francia, Bélgica y otras naciones. ¿Vienen por ventura de ellas á proveerse de telas de algodones v. g., á nosotros? ¿Y por qué no vienen? Por que aún cuando en calidad llegasen á ser iguales las muestras y las suyas, las muestras son mucho mas caras. Siendo mucho mas caras, el consumidor ha de sufrir en el cambio de valores el sacrificio de la diferencia entre el mayor valor de lo que entrega respecto á lo que recibe. Claro es por tanto que fabricacion á esta manera, en lugar de aumentar la riqueza pública, la disminuye y arruina.

Por comercio interior se ha querido entender en algunas naciones el que las metrópolis hacen con sus colonias, reputándolo comercio de cabotaje, en cuyo sentido se dictaron las leyes del monopolio colonial. En este lato sentido crece sin duda bastante la entidad del comercio interior.

Mucho podrian alargarse y corroborarse las reflexiones sobre lo dicho con cálculos y datos auténticos. Pero ni tengo juntos todos los convenientes, ni aunque los tuviera, podrian caber oportunamente en este artículo.

J. M. de V.

Parte oficial.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Aduanas.

Enterada la Reina (Q. D. G.) del espediente formado con motivo de varias consultas, dudas y reclamaciones elevadas al gobierno por algunas intendencias, juntas de comercio y varios particulares acerca de la inteligencia y aplicacion dada ó que deba darse al real decreto de 1.º de agosto anterior é instruccion de 18 del mismo sobre el despacho de las mercaderías extranjeras y coloniales en las aduanas para lo interior del reino, su tránsito y circulacion, y proponiendo algunos casos que no habian sido previstos en las mismas, se ha servido S. M. mandar, de conformidad con lo propuesto por V. S., que para regularizar y completar este servicio tan importante y perentorio se observen las siguientes

Reglas adicionales á la real instruccion de 18 de agosto último.

1.ª Se suprimirán los sellos y plomo en las piezas de mercaderías que se despachen en las aduanas para dirigirse desde luego á lo interior del reino, y que salgan de las mismas adua-

nas en bultos cerrados, precintados y sellados para su destino, y se continuarán sellando y plomando respectivamente con la mayor escrupulosidad los géneros que se despachen para los pueblos donde se hallen establecidas las aduanas, ó para otros puntos situados dentro de la zona contenida entre aquellas y los contraregistros ó puntos de confrontacion.

Para conducir á lo interior del reino, ó á otro punto de la zona los géneros, frutos y efectos despachados en el segundo caso se presentarán estos en las aduanas con la oportuna solicitud de guia, y los administradores la expedirán examinando escrupulosamente si se hallan revestidos de los sellos, plomos ó marcas que prueben su legítima introduccion, y si corresponden realmente al adeudo, guia, registro ó procedencia que se les contribuya en la solicitud.

2.ª Podrán los administradores ampliar hasta tres ó mas horas por legua el término que se fijó para atravesar la segunda linea en los casos en que así lo reclame la naturaleza ó estado de los caminos, la clase de ganado con que se haga el trasporte ú otras causas que lo motiven, espresando en la guia las que fueren.

Asimismo espresarán por nota á continuacion de las guías la hora en que los conductores de mercaderías salgan de la primera linea.

3.ª Se exceptuan del precinto de las aduanas y de la comprobacion material del peso en la segunda linea los efectos voluminosos y sueltos, que sin venir en cajas, pacas ó bultos cerrados, pueden fácilmente comprobarse con la guia á la simple inspeccion ocular.

4.ª Podrán circular libremente y sin guia ni otro documento dentro de la zona las pequeñas cantidades de géneros, frutos y efectos extranjeros y coloniales destinados al uso y consumo de los particulares dentro de la misma zona.

Los gefes é individuos del resguardo aplicarán la mayor discrecion en la ejecucion de esta regla para no causar perjuicios indebidos á los habitantes de la zona y viajeros, cuyos equipajes no vengán precintados, ni consentir abusos en daño de la Hacienda pública.

5.ª Las manufacturas, frutos y efectos nacionales no producidos dentro de la zona, y que puedan confundirse con los extranjeros que se conduzcan á lo interior del reino, se encaminarán á la segunda linea con un atestado de la aduana por donde se hubiesen introducido; ó si esta se hallare muy distante de la administracion de rentas mas próxima; y á falta de esta dependencia, del gefe de carabineros del punto ó destacamento mas inmediato. Se comprende en esta formalidad el ganado vacuno, caballar y mular que atreviese la frontera de tierra.

6.ª Las mercaderías que para llegar á su destino necesiten cruzar la segunda linea dos ó mas veces, serán comprobadas en el primer contraregistro anotándolo en la guia; pero continuarán con el precinto y la guia hasta el último punto de confrontacion, donde se recogerá este documento, que tambien debe ser anotado en los demas contraregistros que hubiese atravesado.

7.ª Caso de que los mismos mercaderías se dirijan á cualquier otro punto de la costa y frontera donde haya aduana habilitada para guiar géneros extranjeros y coloniales á lo interior, continuarán tambien con la guia y precinto hasta su destino, donde se comprobarán los géneros y sus sellos con la guia, custodiándose en la administracion este documento para referirse á él en las sucesivas guías ó registros que los interesados pueden necesitar si desde allí quieren darles otro destino.

8.ª Los géneros y efectos que se destinen á Madrid y otros pueblos donde haya establecidos derechos de puertas podrán continuar, si así lo solicitasen los interesados, con el precinto y la guia á fin de que hecha la confrontacion en el punto de su destino, se evite el exámen interior de los mismos bultos, como en otro caso es indispensable practicar para asegurarse de que son efectivamente géneros extranjeros que no adeudan puertas. Las respectivas administraciones de impuestos recogerán las guías que en estos casos se presenten, cuidando de remitirlas en fin de cada mes á la direccion de aduanas.

9.ª Los géneros, frutos y efectos extranjeros y coloniales de licito comercio, conducidos en bultos cerrados con precinto y guia que se dirijan á lo interior del reino por camino que deban tocar en los puntos que ocupa el resguardo en la linea del rio Ebro, podrán llegar hasta ella con su pre-

cinto y guía, y en este caso el mismo resguardo ejercerá las funciones de contrarregistros u confrontación. Los bultos de efectos y equipajes procedentes de puntos interiores mas acá de la zona en las provincias exentas de rentas estancadas podrán á voluntad de los dueños precintarse en Vitoria del modo que dispondrá aquel intercedente, con aprobacion de la direccion de aduanas, sin aumentar empleados.

Lo contenido en esta disposicion, dirigido á evitar registros y detenciones á los viajeros y al comercio, regirá mientras subsista la linea de resguardo en el Ebro

10.^a Las mercaderias extranjeras y coloniales que desde las aduanas de la primera linea se dirijan á cualquier otro punto de la zona de la provincia, ó de otra para su consumo en el distrito interlineal, deben caminar selladas ó plomadas las que son susceptibles de ello, y acompañadas todas de la competente guía, y comprarse con este documento en la administracion de su destino si la hubiese, pudiendo practicar en este caso esta formalidad los gefes de carabineros. Si para llegar estas mercaderias al paraje á que vayan destinadas dentro de la zona necesitasen atravesar la segunda linea, entonces quedan además sujetas á lo dispuesto en la regla 6.^a

11.^a Se prohíbe dar duplicados de guías ni certificados de las mismas para la circulacion de mercaderias por la zona, que solo podrá verificarse con guía y las formalidades prescritas.

12.^a Las muestras de géneros extranjeros con que suelen viajar los comisionados del comercio no tendrán obstáculo alguno en pasar y repasar cualquier punto de comprobacion de la segunda linea, ni en circular dentro de la zona, con tal que dichas muestras consten, á saber, en las piezas de tejidos, de un retal de cada clase suficiente para ver el dibujo como tambien un pañuelo de cada clase y en los artículos de bisuteria, quinca-llay merceria, un ejemplar de cada especie, debiendo además caminar acompañados de un certificado expedido por la respectiva aduana, referencia á la declaracion del despacho de aduana ó documento que acredite el pago de derechos á su entrada en el reino y de la administracion de rentas que corresponde cuando dichas muestras se dirijan de

lo interior del reino á la zona resguardada.

13.^a Los géneros extranjeros y coloniales que se hallaban existentes el 1.^o de octubre último, introducidos legitimamente en los pueblos de la zona, aunque en ella no haya aduana, pueden dirigirse al paso de la segunda linea, acompañados de la correspondiente guía, sellados ó plomados como deben estar, y el gefe del punto contra-registro correspondiente comprobará con los efectos que la misma guía debe espresar detallada y circunstanciadamente, así como la legitimidad de sus sellos en los géneros susceptibles de este signo.

14.^a Los gefes de puntos de confrontación en la segunda linea asparán con dos rayos de tinta todas las guías que se les presente inmediatamente despues de haber reconocido si los bultos están conformes con ellas y á presencia de los pontadores, y las remitirán en este estado á la direccion general de aduanas segun está prevenido. Igual operacion se practicará en su caso por las administraciones de derechos de puertas y por el resguardo situado en la linea del Ebro.

De real orden lo digo á V. S. para los efectos correspondientes á su cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 2 de diciembre de 1847.—Orlando.—Sr. gefe de la cuarta seccion, director de aduanas.

DESESTANCO DE LA SAL.

Al Congreso.

Los abajo firmados, dueños y arrendatarios de salinas en las riberas de la bahia de Cádiz llegan llenos de confianza en la sabiduria y patriotismo del Congreso á reclamar la abolicion del estanco de la Sal, impuesto funesto, desacreditado, y que se hace inconcebible exista aún en nuestro pais, cuando ace 25 años fué condenado por el solemne voto de sus representantes.

Los esponentes no se proponen entrar á discernir minuciosamente los infinitos perjuicios que causa este impuesto. Bastante y aun sobradamente probados están en mil escritos, sin que

nadie, absolutamente nadie haya tenido nada que aspirar en su favor. La única razon, pues, que se ha dado para su estimacion es que produce algunos millones. Y ¿será posible que en la próxima discusion de los presupuestos un Congreso ilustrado de representantes del pueblo permita continúe tan ominoso y dañino impuesto por razon tan nula? ¿Faltan acaso medios de ingreso ménos oneroso? ¿Tan difícil es hacer que otras rentas hoy mezquinas produzcan infinita mente mas de lo necesario para cubrir este déficit y otros? ¿Son tan imposibles las economias en los gastos?

Seria menester afirmar que el actual presupuesto es perfecto, que no cabe mejorarlo, para sostener el estanco de la sal. Si se varia, si se mejora, ya haciendo producir ótimos frutos á otras rentas con atinadas reformas ya castigando los gastos con severa economia de cualquiera de ámbos procederes, y mayormente de la combinacion de ámbas que es indispensable la de resultar indefectiblemente medio para abolir no solo el estanco de la sal, sino otros impuestos gravosos igualmente al procomun.

Y no se objete á los esponentes que abogan por su interes. Si así es, y están muy lejos de negarlo, lo que se probará es, que su interes está ligado al general, que para adelantar ellos lejos de pedir privilegios ni gravámenes contra sus conciudadanos, fundan su interes en promoverles una franquicia importante, un alivio de consumo generalmente reclamado. Y si alguna industria pudiera llamarse acreedora á consideracion especial á costa del consumidor, ventaja que los esponentes para nada apetecen, esta tendria timbres muy especiales.

Crear riqueza en naciones abandonadas é inútiles, proporcionar á bajo precio de las una primeras materias mas útiles y precisas, ocupa un número considerabilísimo de brazos, en una industria cuyo costo casi exclusivamente se compone de jornales, tales son los objetos de este negocio.

Que recibiria gran fomento con el desestanco de la sal es indudable, y formar su principal recomendacion. En efecto, este fomento de qué naceria? Del gran aumento de consumo. Y

A su vez, ¿qué probaría? Progreso en su aplicación á la agricultura, á la ganadería, á las salazones y pesquerías, á las fabricaciones químicas etc. etc. De suerte, que el que objete á los esponentes que piden para su propio engrandecimiento prueban en su propia acusación, la in cuestionable bondad de la medi la reclamada.

Los esponentes, pues, por todas estas y otras razones harto notorias á la ilustración del Congreso esperan con fiadame desparezcan de nuestros presupuestos el ominoso estanco de la sal. San Fernando 23 de diciembre de 1847.—
Siguen las firmas de todos los propietarios y cosecheros principales de la ribera.

Juicio Informativo

SOBRE LAS LEYES DE NAVEGACION EN INGLATERRA.

Detalles sobre la reciprocidad con los Estados-Unidos.—Sobre la navegacion de los austriacos.—Del Zollverein.—De las ciudades Anseáticas.—Y sobre todo de la navegacion de los suecos y de los noruegos.

INTERROGATORIO DE M. MAC. GREGOR.

(Conclusion.)

Se podrian llevar de Europa á los Estados-Unidos productos de Asia ó de Africa?

Yo creo que si.

Podria hacerse en buque de cualquier pais?

En buque americano sin restriccion alguna y en un buque extranjero con derechos diferenciales, allí donde existan esos derechos.

Se aplican esos derechos diferenciales en los Estados-Unidos á los buques extranjeros?

En otro tiempo se aplicaban; ahora no sé si lo harán lo mismo.

¿Teneis algun conocimiento de los gastos comparativos del armamento de un buque ingles de 400 toneladas y el de uno noruego de la misma cabida?

Algunos datos existen sobre ese objeto, pero en este momento no los recuerdo. Los buques noruegos salen mas baratos que los nuestros para ciertos comercios; pero conforme á todos nuestros cálculos hemos deducido que si las otras naciones construyera buques apróposito para la navegacion de los paises cálidos; si esos buques fuesen forrados y claveteados en cobre, y tuviesen toda la solidez que nosotros los ingleses exigimos en los nuestros, unos y otros vendrian á costar lo mismo.

¿Vuestra respuesta se aplica á los buques noruegos y suecos?

Si: ellos pueden construir sus buques de las mismas maderas con que construyen los buques empleados en el transporte de maderas entre sus puertos y los nuestros. De ese modo podran construir tan barato como se hace en las colonias inglesas del norte América.

Podrian hacerlo á razon de 6 ú 8 libras tonelada?

Poco mas ó ménos lo mismo: pero aún cuando ellos construyan buques tan baratos destinados á ese género de comercio, no se sigue de ahí que puedan luchar con nosotros en un comercio mas importante. Yo me informé en la época en que tenia negocios con el Austria, si esos buques construidos tan baratos podrian entraren concurrencia con nuestros buques para el comercio de la Habana y Puerto-Rico con Trieste, ó para el de la Habana y Rio Janeiro con San Petersburgo, navegaciones que han sido siempre preferidas por los buques ingleses, apesar de que los buques noruegos y suecos gozaban por los reglamentos marítimos de la Prusia de las mismas ventajas que los nuestros. Tambien supe que en las operaciones en que nuestras leyes de navegacion no intervenian con respecto al pabellon extranjero, nuestros buques apartaban casi todas las de las otras naciones del comercio entre las Islas de Cuba y Puerto-Rico, costa Trieste entre este puerto y los de la América del Sud y entre San Petersburgo y la Habana. Tambien luchan con éxito con los buques americanos en el transporte del algodón desde los puntos de los Estados-Unidos á los de Europa; y cuando observo los resultados en el comercio de aquellos paises en el cual no intervienen nuestras leyes de

navegacion, pero veo como estos buques puedan entrar en concurrencia con los buques ingleses, cuando no pueden sostenerla en aquellos que les están abiertos.

¿En tal caso creéis vos que transportando un buque ingles un cargamento del Brasil ó de la Isla de Cuba podria hacerlo tan barato como un buque noruego ó sueco?

Yo lo que establezco solamente es el hecho de que los buques de los otros paises no pueden luchar con los del nuestro en cuanto al alimento de los equipajes.

¿Sabeis cuál es la diferencia entre los salarios pagados á los capitanes y pilotos de un buque ingles, y los de un buque noruego ó sueco?

Si; yo se que los honorarios que se pagan hay en Inglaterra, atendido el valor de la moneda, son mucho mas altos.

¿Con respecto á las provisiones cual es la diferencia?

Las provisiones de los buques de los tres paises de que acabo de hablar (Austria, Suecia y Noruega) son sobre todo en los dos últimos inferiores en mucho á los de Inglaterra.

No habeis afirmado que nuestras leyes de navegacion hubiesen sido modificadas por la costumbre, con respecto á los buques hannoverianos y anseáticos, así como á los del Meklemburgo y otras naciones del Zollverein.

Si.

Pero esas modificaciones solo se han hecho en el interés de los pueblos que forman parte del Zollverein. Si; ellas se aplican tambien á los otros paises de Alemania que no pertenecen á esa asociacion, el Hannover, el Meckemburgo, el gran ducado de Oldemburgo y las ciudades anseáticas, aunque forman parte de la confederacion germánica, no han entrado en la liga aduanera.

EL REDACTOR PRINCIPAL: R. DE LA CÁMARA.

Imprenta del Propagador, á cargo de D. Sebastian Sanchez, calle de S. Pedro número 118.