

EL PROPAGADOR

DE LA LIBERTAD DE COMERCIO.

PERIÓDICO DE LA ASOCIACION MERCANTIL ESPAÑOLA.

Se publica los Miércoles y los Sábados.

CADIZ. SABADO 23 DE OCTUBRE DE 1847.

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

CONGRESO

de economistas en Bruselas.

Mucho sentimos no poder dar un bosquejo tal cual estenso de las interesantes discusiones de esta importante reunion, que ha inaugurado una fraternizacion europea de los principales atletas del libre comercio. La reunion debe repetirse anualmente, y la frecuencia de ella producirá inmensos resultados en destruir las preocupaciones y animosidades nacionales, que fomenta la escuela prohibicionista, y que son su principal alicata para resistir la reforma.

Pero no podemos prescindir de hacer siquiera una ligera reseña de lo ocurrido, para que nuestros lectores conozcan lo que nuestras doctrinas van ganando en Europa.

Las sesiones duraron 4 dias.

El dia 15 de setiembre fué la preliminar para eleccion de presidente y vice-presidente, recayendo para el primer puesto en el digno jefe de la liga Belga Mr. de Brouchere. Para vicepresidente fueron elegidos el duque d'Harcourt, (jefe de la liga francesa) el coronel Thompson, célebre reformista ingles, el profesor Archer (aleman) y el conde Arrivabene, italiano.

El dia 16 de setiembre empezó la discusion pronunciando el presidente un breve, pero oportuno discurso sobre los objetos de la reunion felicitándose por el predominio que las cuestiones de interes comun van tomando sobre las querellas políticas.

Los señores Dupéron y marques Ridolfi hablaron en igual sentido, en nombre de los extranjeros concurrentes.

En seguida Mr. Fulder (belga) manifestando que las grandes reformas porque el congreso aboga, no tienen otro objeto ni fin posible que el mayor beneficio de la humanidad, exhortó á todas las naciones á seguir el ejemplo de la Inglaterra; haciendo en seguida una animada reseña de las ventajas que Bélgica reportaria del triunfo de la libertad mercantil.

Mr. Walowski, en un lucido discurso puso en paragon al libre tráfico y el sistema prohibitivo, mostrando las ventajas del 1.º en promover armonia entre las naciones.

Mr. Resinghamen (proteccionista aleman) acusó á la Inglaterra de querer arruinar las demás naciones vendiendo sus productos muy baratos, y declaró contra el comercio libre como perjudicial.

El Sr. Smith (representante de Berlin) contestó al preopinante diciendo entre otras cosas: "Se ha acusado á Inglaterra de arruinar otros países vendiendo sus manufacturas muy baratas es decir, dando muchas por poco dinero. Deseo se explique cómo se puede arruinar á un hombre vendiéndole barato?"

Mr. Blanqui (cuyo nombre recordarán con gusto nuestros lectores) pronunció un elocuente discurso, probando con hechos: 1.º Que el sistema proteccionista tiene por inseparable consecuencia el contrabando; 2.º Citó varios ejemplos para probar que la competencia ha sido siempre la base del adelanto en las industrias.

El Dr. Bowring refutó lo dicho por el orador proteccionista, sobre las miras exclusivas de Inglaterra citando entre otros hechos el tratado con la China, en que estipuló las mismas fran-

quicias comerciales para las demás naciones que pedia para si misma.

Mr. Duchateau (de Valenciennes) en un discurso elocuente trató de probar que Inglaterra debia su prosperidad á las prohibiciones.

Mr. Dunoyer al cumplimentar al anterior orador por su brillante peroracion, combatió sus ideas proteccionistas.

Tercer dia, 17 de setiembre.

Mr. Walowski dijo que habia sentido no hallar ántes un hábil adversario con quien combatir, y por tanto habia oido con placer el discurso pronunciado por Mr. Duchateau. En un estenso discurso que es imposible extraer, rebatió brillantemente el de su antagonista.

Varios otros oradores hablaron en el mismo sentido, y Mr. Duchateau nuevamente trató de apoyar sus doctrinas que fueron refutadas por los Sres. Blanqui y Dunoyer. Este último pidió á su adversario explicase la prosperidad fabril de Suiza donde existe la libertad mercantil.

Después de otros dos discursos en igual sentido, Mr. Lechevalier habló en sentido proteccionista, replicándole los Sres. Arrivabene y Horacio Say.

Puestas á votacion las dos proposiciones presentadas fueron aprobadas en esta forma.

1.º Que el libre comercio en vez de hacer las naciones tributarias unas de otras, lo que hace es reunir las e identificar sus intereses. (Fué aprobada con solo una voz negativa.

2.º Que el comercio libre protege á la industria contra las fuertes variaciones que son consecuencia del sistema oscilaciones. (Fué aprobada con solo tres negativas.)

Dia cuarto (18 de setiembre.) Este dia recayó la discusion sobre si el comercio libre es favorable á las clases trabajadoras, *proposicion resuelta afirmativamente por unanimidad.*

En la interesante discusion que tuvo lugar hubo discursos muy interesantes. Haremos algunos extractos.

El Sr. Macadom revisó el estado de la industria de lienzo en el continente, los altos derechos impuestos á la introduccion de estos efectos y sus consecuencias.

"La Francia mantiene un derecho de 40 por 100 sobre los lienzo ingleses y bajo este derecho se sostienen varias fábricas que ocupan 360 000 husos y sostiene unos 35.000 operarios. Suponiendo solo en 7 varas anuales por persona el consumo de lienzo en Francia, resulta que el pais paga al año 98 millones de francos mas por los lienzo que consume, que si los admitiera libremente del extranjero. El capital empleado en la manufactura en Francia parece ser de 54 millones de francos. No se puede, pues, comprender porque la nacion francesa ha de pagar cada año un sobre-precio casi doble del capital total de la industria que aquel sobre-precio protege."

El profesor Ackuslyck describió un elocuente contraste entre Holanda y España, haciendo ver las ventajas que lleva la primera á la segunda por su régimen liberal de comercio que compensa sus defectos naturales.

El profesor Walowski, hizo un brillante discurso en comprobacion de las ventajas que á las clases trabajadoras reportará la generalizacion del comercio libre. Concluyó su aplaudida peroracion con estas palabras: "Todos hemos aplaudido la abolicion de la esclavitud material. Y que pes mejor la esclavitud de la miseria? Afortunada-

damente, señores, la libertad de comercio es el destino irrevocable del mundo, destino bienhechor que no puede ser rechazado. Confiamos, pues, en el triunfo de nuestra causa." Mr. Wilson, (célebre ex-presidente de la liga inglesa) espuso su sentimiento de no haber podido concurrir los dias anteriores. Demostró que el interes bien entendido de las clases trabajadoras y de los capitalistas es el mismo, que la proteccion era nociva al protegido, que la competencia mejoraba la fabricacion y la suerte de los operarios. los productos abaratan, el consumo aumenta y el comercio progresa. Pasó en revista las industrias fabriles de algodón, hierro, lanas y lienzo, haciendo ver los efectos benéficos de la competencia y las ventajas para las clases industriosas que se seguan del triunfo del libre comercio.

Con la adopcion de la proposicion terminaron las discusiones por el presente año.

Por la tarde la asociacion belga dió un gran banquete á sus huéspedes, en que reinó la mayor armonia. Se brindó por muchos objetos alusivos al de la reunion. Entre ellos el presidente propuso, "La libertad mercantil." "Los individuos de las asociaciones extranjeras." Al brindarse por el coronel Thompson como veterano de la libertad mercantil, respondió este: "Señores, una discusion en congreso es muy importante, pero una buena comida es cosa que entra en el gusto diario de todas. Señores, propongo que brindemos por todas las asociaciones." Siguiéron otras "por las clases trabajadoras." "La santa alianza de los pueblos." "La libertad económica de las naciones." "El Papa Pio no no etc. etc.

Tal es un pálido bosquejo de esta importante reunion, que ha de ejercer grande influencia en diseminar los buenos principios económicos por toda Europa.

REFORMA DE ARANCELES

en las importaciones coloniales.

ARTICULO 4.º

Una reseña general y tan rápida como lo requieren las circunstancias de un periódico, vá á darnos á conocer en el instante la condicion actual de los frutos coloniales en las aduanas de la metrópoli. Hecha con gran parsimonia de observaciones críticas, con copias de datos y para solo el objeto de ilustrar la opinion y promover una reforma útil á todas las partes interesadas, juzgamos será recibida con placer y desconfianza por los ánimos mas preocupados, con tal, sin embargo, que en ellos exista el sincero deseo del bien comun, y el órgano de un patriotismo inteligente y equitativo.

Empezaremos por el café. Este fruto tiene el avalúo de diez duros, y desde luego haremos notar que semejante avaloramiento no es, como debiera, la espresion del precio corriente. Este último, hace ya algunos años, no pasa de 7 á 8 duros. Por qué, pues, un falso avalúo? ¿por qué un avalúo fijo? Ya que se adopte este sistema, que sea justo; que varie segun los tiempos y las circunstancias; que no se mantenga inmóvil cuando todo camina; inalterable cuando

todo varia: el cultivo de la tierra, los mercados, la producción, la demanda.

De este avalúo ficticio del café y de la circunstancia de pagar 3 1/2 reales cada quintal sobre los 200 del avalúo, resulta que está gravado en 6 3/4 por 100. Poco por la tanto se necesita para constituirlo en situación que guarde equitativa analogía con los derechos que pagan en la isla de Cuba los frutos peninsulares. Para ello solo se necesita rebajar el avalúo y reducir el gravamen á uno inalterable y único de 6 1/2 por 100.

El aguardiente paga hoy de derecho nacional consumo y partícipes 20 rs. y 16 mrs. cada arroba. La bota de 30 arrobas está valorada oficialmente en 60 duros, siendo así que su precio corriente nunca sale de los límites de 24 á 28, por manera, que siendo casi triple del precio que podemos llamar natural, el avalúo resulta estar gravado con un derecho igual á su valor, ó lo que es lo mismo, al respecto de 100 por 100; lo cual equivale á una prohibición absoluta. Nótese, para comparar, que la isla de Cuba recibe los aguardientes peninsulares con un derecho de tres duros en bota poco más ó menos. Así que, creemos que 90 rs. por derecho único y fijo sobre la pipa de 30 arrobas conciliaría los intereses del fisco y los particulares de una manera generalmente beneficiosa, y siempre sería de mayor escala que el recíproco en aquellos países.

El carey, seda, cobre, añil y maderas están bien regulados, y no deben variar de condiciones. En los cueros solo falta modificar el arancel avalorándolos en su verdadero precio y no en el ficticio que oficialmente se les da; muy alto para el que en realidad tienen hace mucho tiempo.

Lo que demanda una seria atención; lo que exige á mas de una rebaja considerable, una combinación provechosa que permita su beneficio estenso en recíproca ventaja del fisco y del comercio, es el tabaco. El de la Habana tiene ya asegurados su crédito y consumo en toda Europa; no conoce rival; y un impulso sorprendente lo generaliza y eleva por todos los ámbitos del mundo. En su naturaleza y calidad tiene este fruto cuanto necesita para su fomento, é indudablemente llegará á ser el primer objeto de cultivo en Cuba, y la más rica mina de oro para España; si el fisco no se opone en sentido contrario á la obra de la naturaleza. Los problemas fiscales y económicos á que dá origen este fruto, aunque complicados y adversos entre sí, pueden llegar á una solución aplicable en común, con tal que las partes interesadas convengan en ceder algún tanto de sus pretensiones exclusivas.

En el tabaco hay que notar: 1.º la necesidad imperiosa de aumentar su cultivo en Cuba, lo cual no puede conseguirse sino promoviendo su consumo; 2.º la necesidad de conservar y mejorar los intereses del estanco peninsular.

Pues bien para conciliar estos extremos, al parecer opuestos, nos parece conveniente: 1.º declarar libre la esportación en Cuba para el extranjero del tabaco elaborado; 2.º declarar libre también la esportación en Cuba del tabaco en rama con destino á los depósitos y fabricas peninsulares del gobierno; 3.º libertar igualmente de todo gravamen la esportación española del tabaco elaborado en las manufacturas del Estado; 4.º gravar moderadamente la esportación cubana del tabaco en rama con destino á países extranjeros, en atención á que estos lo aplican á un uso análogo al que tiene en la Península, y jamás se surtirán para ello del que en esta se elabora.

Por estos medios, á no dudarlo, se aumentará el consumo del fruto sin perjuicio de las fabricas particulares de Cuba, ni de las oficiales del gobierno; y nuestras rentas ganarán, y ganará el comercio, y nuestra navegación recibirá un ensanche que necesita urgentemente para salir de la postración en que se halla.

La breve resena que acabamos de hacer de la situación económica y fiscal de las producciones coloniales, debe hacernos reconocer algunas tristes verdades que no honran mucho por cierto ni la habilidad de nuestros hombres de Estado, ni la proverbial justificación y generosidad del carácter español. Una de esas verdades es la de que en materia de legislación económica ultramarina, todo está por hacer, y no existen mas que errores copiados sin reflexión, basados en preocupaciones deplorables, hijos unos de la incertidumbre mas inconcebible, y otros de tradiciones consagradas por una escuela escasa de observación y de principios. La otra verdad es

que la prosperidad de que gozan nuestras preciosas Antillas se debe casi exclusivamente á los extranjeros, siendo tan verdaderas como justas las sentidas palabras que con tal motivo ha escrito un ilustrado cubano.

«Es posible (dice) que cuando las luces del siglo, la tolerancia de los principios políticos y religiosos, y la facilidad de las comunicaciones propenden hoy mas que nunca á disminuir las antipatías nacionales, y á estrechar los pueblos entre sí; es posible que se vaya á predicar en Cuba una cruzada contra los extranjeros: en Cuba, donde gran parte de lo que somos lo debemos á ellos, y sin ellos pereceríamos? Porque sin sus mercados ¿quién consumiría nuestros frutos? Sin sus naves, ¿quién los esportaría, ni quién nos llevaría en cambio todo lo que necesitamos para figurar en la escena del mundo como pueblo civilizado?»

Ya lo hemos hecho observar, mientras las naciones extranjeras de Europa y de América ensanchan diariamente sus mercados y el círculo de sus relaciones mercantiles y económicas con nuestras colonias, se nota en España una inmovilidad completa respecto de ellas. Háblen los hechos. Los frutos peninsulares pagan en Cuba un 6 1/4 por 100 de derechos: los frutos cubanos (acabamos de verlo) pagan en la Península un 18, un 25 y hasta casi un 100 por 100. ¿Es esto equitativo? ¿Es esto racional? ¿Es esto explicable? ¿Se promueve así el consumo de aquellos frutos? ¿Se estrechan así las relaciones de dependencia, de afecto y de interes entre pueblos hermanos?

Ni se diga que esa política de las potencias extranjeras es egoísta. Bien sabemos que la moderna legislación inglesa sobre azúcares tiene, á mas de los motivos que ya hemos indicado, el muy particular de promover la fabricación del *eros*, pero esto, en lugar de ser una razon que justifique la política española, es un cargo mas contra ella. Porque si los ingleses tienden á arrebatararnos para siempre el mercado ruso, y á fomentar la producción de sus colonias, ¿quién sino España puede y debe hacer menos grave el mal aumentando y favoreciendo en su propio suelo y fuera de él los consumos de nuestros frutos ultramarinos?

No nos alucinamos hasta el punto de creer que una vez rebajado el derecho de la azúcar á 3 reales (mitad de los 6 que hoy paga) y el del aguardiente en la proporción indicada, se aumentarán respectivamente en el mismo grado los consumos de uno y otro fruto para resarcir el déficit momentáneo, aunque necesario de las aduanas; pero no pudiendo negarnos que tales consumos aumenten con la rebaja de derechos, en proporción de 25 por 100 cuando ménos, por fuerza habremos de concluir que el déficit, si lo hay, será de una tercera parte en el total de la renta. Concedemos mas de lo posible.

Pues semejante disminución desaparecerá completamente con las nuevas entradas que por otros ramos se devenguen (y se devengarán por precisión) en las aduanas peninsulares y en las coloniales aduanas todas españolas: ingresos todos nacionales. ¿Qué le importa al gobierno que todo se recaude en un solo punto, ó en puntos diferentes de los dominios patrios? ¿Ni qué tampoco el que la renta provenga de un solo artículo ó de varios, si se aumenta con destino á sus arcas? Si calculamos en 100.000 cajas la introducción azucarera en la Península, y en 25.000 el aumento hipotético de esa introducción por efecto de la rebaja de derechos; y si al mismo tiempo fijamos en mil pipas solamente la importación, por igual motivo acrecida del aguardiente, hallaremos que habrá un empleo necesario de 6.000 toneladas marítimas en beneficio de los bajeles mercantes españoles. Ahora bien: los que se empleen en tal tráfico devengarán derechos acreciendo la renta: devengará derechos la esportación aumentada de los frutos peninsulares: devengará, por fin, derechos, la esportación aumentada de los frutos coloniales. ¿Y no se tendrá en cuenta el aumento y mas productiva ocupación de las tripulaciones; el fomento de la industria nacional; el empleo de nuevos brazos; el acrecentamiento de los capitales; el empuje dado á la marina; el bienestar y riqueza de la madre patria; y por último, la gratitud de sus colonias?

Si tales razones no convencen de la utilidad de la rebaja de derechos propuesta, llegaremos á dudar de la infalibilidad de la ciencia, y

de la claridad y fuerza de los números. Permítasenos para concluir una pequeña observación. Tres reales de impuesto único sobre arroba de azúcar, equivalen á 59 por caja; que en 130.000 ascienden á 6.500.000 reales. Si á esta cantidad se agrega la de 270.000 que, por idéntico cálculo corresponde al aguardiente, y alguna muy pequeña por cuenta de otros frutos, tendremos como renta líquida del Estado: en tal respecto, 8 millones de reales. ¿Puede llamarse este un producto pequeño en las aduanas peninsulares por solo algunos frutos coloniales, sin incluir el tabaco, que por sí sola forma una pingüe renta, y cuando al mismo tiempo se protegen la industria, la marina, la riqueza agraria, la felicidad, el poder de la madre patria?

HABANA 31 de agosto de 1847.

NOTA de los frutos esportados por el puerto de la Habana desde 1.º de enero al 31 de julio de 1847.

Países	Quintales de tabaco en rama	Pipas de aguardiente	Arrobas de Cera	Arrobas de Café	Cajas de azúcar	Península
Alicante	1.547	31	236	31	1.547	1.547
Barcelona	11.873	43	2.633	380	11.873	11.873
Bilbao	1.484	30	610	552	1.484	1.484
Cádiz	16.143	30	458	4.363	16.143	16.143
Coruña	4.568	13	600	4.462	4.568	4.568
Gijón	1.433	13	100	365	1.433	1.433
Málaga	9.400	50	547	370	9.400	9.400
Mallorca	6.240	46	96	1.167	6.240	6.240
Santander	13.464	46	439	5.623	13.464	13.464
San Sebastian	9.172	45	297	2.655	9.172	9.172
Sevilla	905	2	90	479	905	905
Valencia	800	51	340	476	800	800
Vigo	962	37	10	476	962	962
Total	77.811	371	40.095	26.610	77.811	77.811

Para los siguientes puertos de la Península: 528

Para los siguientes puertos de Est. Unidos: 1.374

La organizacion del trabajo antes de la libertad de comercio.

(Véase nuestro número anterior.)

Y para establecer la libertad de comercio se juzgará buen camino el de esclavitud? Tres ramos tiene la economía: la agricultura, la industria y el comercio...

Y si la libertad es buena para el comercio porque no ha de serlo tambien para la industria? ó vice versa, si en la industria es una ventaja no será una necesidad en el comercio?

De esta manera, si es que la libertad puede acarrear peligros, no serian ciertamente muy temibles. Pero sería esta conducta digna y decorosa en unos legisladores...

El vulgo suele ser tan amigo de imitacion como los monos, y esa imitacion alhaga además la vanidad de la multitud que atribuyendo a la organizacion militar de las sociedades antiguas el prestigio de la nobleza...

rechos de aduana protectores ó han de ser solo fiscales; en torno de la primer bandera se agrupan los supuestos defensores del trabajo nacional, y en torno de la segunda los partidarios del lib. e-cambio libre-trato ó libre-comercio.

Hechas estas consideraciones podrán ser resueltas fácilmente las cuestiones que nos propusimos examinar al principio. Ha representado bien el Sr. Lasagra á la Confederacion Mercantil Española, ha manifestado con toda exactitud el estado de la opinion económica de España?

En uno y otro caso la organizacion del trabajo no es una opinion española. Debátese en nuestro pais la proteccion de la industria y la libertad del comercio; puede tomarse partido por uno de los dos campos.

Pesca y salazenes.

En diferentes épocas se han pedido informes por el gobierno con el objeto de mejorar en lo posible la industria pesquera, á cuyo propósito nos parece oportuno indicar algunas de las reformas que podrian introducirse para conseguir el dar impulso á nuestra marina...

Lo primero que debe tenerse presente es la abundancia de pescado que nos ofrecen las costas occidentales de Africa. Los buques que salen de Santa Cruz de Tenerife, regresan de dichas costas á los pocos dias cargados con seiscientas ó ochocientas arrobas de pescado...

la suya y segun lo estipulado, el dueño del buque y la tripulacion.

He aquí el método seguido en otros puntos, y que ha dado los mejores resultados.

Se supone que el armador le tiene de coste.

Table with 2 columns: Item description and Amount in Rs. vn. Includes items like 'Un buque de cien toneladas con todos los aparejos necesarios' and 'Dos lanchas pesqueras de treinta pies de largo'.

Para la habilitacion de buques se necesitan.

Table with 2 columns: Item description and Amount in Rs. vn. Includes items like 'Tres redes, que importan', 'Un millar de anzuelos de varias clases', 'Cincuenta piezas de cordel tesilado'.

Total de gastos.

Table with 2 columns: Item description and Amount in Rs. vn. Includes 'Dos mil quintales de pescado, que pueden sacarse, vendidos á 60 rs. quintal, importan' and 'Deducidos los gastos, quedan'.

El 5 por 100 del capitán, que corresponde á la anterior cantidad, asciende á:

Table with 2 columns: Item description and Amount in Rs. vn. Includes 'Deducido dicho 5 por 100, quedan'.

Se supone que el buque lleva al 5 por 100 que le corresponde.

La parte que corresponde á la tripulacion.

Deducidos gastos para las provisiones de la tripulacion en los seis meses que debe durar el viaje.

Premio al 12 por 100.

Quedan partibles.

Los cuales se distribuirán del modo siguiente:

Table with 2 columns: Distribution item and Amount. Includes 'Capitan', 'Segundo', 'Director de la pesca', 'Marineros', 'Grumetes', 'Cocinero', 'Page', and 'Total'.

De los 48.456 12 corresponden á cada parte 3.285 6; á media parte 1.642 20, y la cuarta parte 821 10.

El capitán, como hemos indicado, debe tomar el 12 por 100 por ir á la gruesa ventura ó riesgo marítimo.

La salazon debe ser en seco como se acostumbra en Canaria, y no en barriles como los pescadores franceses de Dunquerque, y los holandeses que pescan en el mar del Norte.

Los buques pescadores no deben pagar mas derechos en los puertos de la Peninsula que el de prácticos, y esto cuando la necesidad les obligue á ello.

Infinidad de reales decretos se han expedido desde muy antiguo para proteger el interesante ramo de la pesca del bacalao, y principalmente para la libre introduccion de la gracia y pesca en las provincias Vascongadas sin pagar alcabala ni derecho alguno.

Infinitud de reales decretos se han expedido desde muy antiguo para proteger el interesante ramo de la pesca del bacalao, y principalmente para la libre introduccion de la gracia y pesca en las provincias Vascongadas sin pagar alcabala ni derecho alguno.

Las leyes modernas de navegacion en Inglaterra.

Continuacion.

Despues de la conclusion del tratado, la Inglaterra entró efectivamente en esta via, pero la Francia rehusó el seguirla. Desde entónces la Inglaterra se vió precisada á volver atrás y eso fué lo que motivó la órden del consejo del 1.º de junio de aquel mismo año. Hé aqui el preámbulo: "Las condiciones fijadas en la 5.ª seccion del acta 6.ª de Jorge IV cap. 114 no han sido cumplidas en todas sus partes por el gobierno de Francia y en su consecuencia usando S. M. de los poderes de que está investido ect."

Apesar de lo que hemos dicho anteriormente con respecto á España, creen algunos que es la nacion ménos favorecida porque tampoco ha cumplido con las condiciones impuestas en el acta anteriormente referida, pero como hemos dicho anteriormente no nos parece imposible. Sin embargo hé aqui el preámbulo de la órden del consejo de 28 de abril de 1828. "Las condiciones mencionadas no han sido bajo ningun concepto cumplidas por el gobierno de S. M. C. de España, y en su consecuencia los privilegios concedidos por la ley de navegacion á los buques extranjeros no pueden gozarlos los españoles ect."

¿Se quiere saber, sin embargo, porque otros países han sido mejor tratados? Pues consúltese, por ejemplo, la órden de 5 de mayo de 1826 que se refiere á la Prusia. "Habiendo sido considerado el comercio y la navegacion de este país, bajo el pié de la nacion mas favorecida, ha tenido á bien S. M. de acuerdo con el consejo privado, declarar que los buques pertenecientes á los dominios de S. M. el rey de Prusia tienen derecho á los privilegios concedidos por el acta de navegacion, y pueden importar de los dominios del rey de Prusia en todas las posesiones británicas manufacturas de aquel país, y pueden tambien exportar los productos de las posesiones británicas para transportar á cualesquiera país del mundo."

Para los otros países, se han contentado con decir en general que habian llenado enteramente las condiciones del acta de navegacion. Tal es la formula empleada con respecto á los Estados siguientes: el Hannover, la Suecia y la Noruega, el ducado de Oldemburgo, las ciudades libres de Bremen, Hamburgo y Lubeck, la Colombia, las provincias unidas del Rio de la Plata y de Méjico, la Rusia, el Austria; los Estados-Unidos y la Dinamarca.

Todos los privilegios de que se trata han sido igualmente concedidos á los países comprendidos en los límites de la costa de la compañía de las Indias orientales, es decir, á los países situados al Este del Cabo de Buena Esperanza, y al Oeste del Cabo de Hornos y á las islas Jónicas. De manera que se puede decir hoy que el mundo entero goza de estos privilegios excepto la España y la Francia. Pero no son solo esos los daños mas graves que recibe esta última del mantenimiento de su sistema colonial,

Por lo que respecta á los países colocados bajo la dominacion de la compañía de las Indias orientales, no son aplicables las reglas ordinarias. Las relaciones de los extranjeros en aquellos países se arreglan mucho ménos por las leyes, que por los estatutos de la compañía y por las órdenes de los directores. Pero no por eso deja de reinar tanta ó mas libertad que en las otras colonias; al contrario, los buques extranjeros son bien recibidos vengán del país que vinieren, excepto de la Gran-Bretaña. Solamente que la compañía se reserva un gran número de privilegios y aún el monopolio absoluto de muchas mercaderías: una sola escepcion notable concedida en el año 59 del reinado de Guillermo III, en favor de los buques de los Estados-Unidos, los cuales pueden importar en Calcuta, Madras, Bombay y la islas del Príncipe de Gales, mercancías inglesas esportadas de la misma Inglaterra; pero ellos son los únicos que gozan de ese favor.

El artículo 12 del acta de navegacion es relativo á la isla de Hong-Kong donde está autorizado para admitir los buques extranjeros, bajo las reservas que le parezca oportuno imponer. Esta disposicion que fecha del año de 1842 no ha recibido todavía aplicacion. Ella muestra al ménos que la Inglaterra no cuida casi hoy dia de aplicar su sistema colonial á las nuevas posesiones.

Los artículos siguientes hasta el 21 inclusive ar-

reglan las condiciones de la nacionalidad de los buques y de las tripulaciones. Estas condiciones difieren muy poco de las establecidas en los demás países y particularmente en Francia.

El artículo 22 es relativo á los depósitos. Por él se dispone que las mercaderías de todas clases y de todas procedencias, que no estén prohibidas mas que por el acta de navegacion pueden ser importadas en el Reino-Unido por buques ingleses y de todos los países, excepto las posesiones británicas, por buques extranjeros á cualquier país que pertenezcan para ser depositadas con obligacion de reesportarlas sin pagar derechos.

En 1823 fué cuando la Inglaterra adoptó por la primera vez el sistema de los depósitos. Desde aquella época se ha aplicado por diversos medios á estenderlos, y ha sacado grandes ventajas de ellos. Sin embargo, este sistema no tomará las proporciones que debe tener en un país de tanto consumo, mientras las restricciones precedentes no sean enteramente abolidas.

El artículo 23 autoriza al poder real á estender este mismo sistema de los depósitos á las colonias. Pero esta disposicion tomada en 1843 no ha recibido todavía aplicacion.

Por último los artículos 24 y 25 señalan las penas que podrán aplicarse por transgresion á la ley, y la forma de los procedimientos.

Tal es el espíritu y la letra de esa acta de navegacion con las principales escepciones que autoriza. Apesar del rigor de esas disposiciones y el espíritu restrictivo que respira todavía en casi todas sus partes, indica un abismo entre lo pasado de la Inglaterra y su presente. En último caso el régimen que establece, aunque muy restrictivo todavía, es muy liberal comparado con el régimen de la ley antigua. Y lo parece tanto mas comparado con el que conservan aún algunos países de Europa, especialmente la España y la Francia.

Solo nos resta decir las modificaciones que atendido el espíritu de la época y la marcha de las reformas comerciales si Inglaterra deberá sufrir en un porvenir próximo.

IV.

Que la Inglaterra se decidirá bien pronto á someter sus leyes de navegacion á una reforma es cosa fuera de toda duda. Hay algunos que van mas lejos todavía, que anuncian que la Inglaterra está próxima á renunciar á algunos de los tratados de reciprocidad últimamente concluidos. ¿Y porqué? Porque en las condiciones con otros países no lleva la mejor parte el pabellon ingles. Eso es lo que se observa, por ejemplo, en sus relaciones con la Prusia. ¿Pero cuántas veces en veinte años se han hecho producciones semejantes con relacion al tratado concluido con los Estados-Unidos de América, con respecto al cual la situacion de la Inglaterra era la misma! ¿Y sin embargo que es lo que ha sucedido? Léjos de retirar las concesiones ya hechas la Inglaterra las ha ido estendiendo mas cada dia. A no dudarlo hará lo mismo con la Prusia, y con los otros estados que quieran reclamarlo seriamente, ó solo aceptar la igualdad de condiciones; con tanta mas razon cuanto ella tiene hoy para perseverar en ese camino, razones determinantes que no habia tenido hasta aquí.

La Inglaterra no ha sido desgraciada dichosamente en ensayos de esa clase; todos conocen lo que ha hecho en el espacio de veinte y cinco años en la via de las reformas liberales; y tiene en su favor la experiencia de lo pasado, y esa experiencia es decisiva.

Sin pararse en pequeños cálculos de detalle de que tanto se preocupan algunos espíritus vanos, ella no mirará, con razon, mas que los resultados generales de las reformas anteriores y esos resultados son tales que deben quitarle toda clase de inquietudes para el porvenir.

Transportemonos al año de 1827, fecha de las primeras innovaciones. Todos los que han seguido los debates de aquella fecha saben cuantas repugnancias causaron en el país las medidas propuestas entónces por el ministerio, y cuantas predicciones funestas se hicieron sobre sus resultados. Los armadores se sublevaron en masa; anunciaron á gritos la declaracion rápida de sus armamentos y predigieron la ruina fatal de la marina británica. La armada real iba, segun ellos, á encontrarse sin hombres, y toda la industria de los transportes marítimos, iba á pasar en manos de los extranjeros. Por eso el Parlamento no adoptó las

medidas del ministerio, sino con temor y miedo, y el gobierno mismo renunciando casi á defenderlos, no supo casi presentar en su favor mas que la escusa de la necesidad. Los sucesos han hecho ver luego bien claramente todo lo que valian sus aprensiones.

Y sin embargo es necesario confesar que los temores de los armadores tenian entónces algunas apariencias de fundamento. Los altos derechos que pesaban sobre los cáñamos, sobre las maderas y sobre los demás artículos necesarios para la construccion de los buques y para el equipo y alimento de las tripulaciones, les imponian una carga muy pesada, y hacian muy dificultosa para ellos la concurrencia con los armadores extranjeros. Pero apesar de esas desventajas reales y efectivas, véase hoy si la concurrencia estrangera cada dia mas libre y mas activa desde 1823 les ha sido verdaderamente funesta.

Comparemos rápidamente los resultados que arrojan de si los documentos oficiales,

Durante los siete años que precedieron á la adopcion de los tratados de reciprocidad, en 1823 la marina británica estuvo casi estacionada; véase por ejemplo, los datos de las entradas y salidas en los puertos de aquel país, en los dos años extremos de este periodo en 1815 y 1823.

Buques ingleses. Buques extranjeros.

Años.	Buques ingleses.		Buques extranjeros.	
	Entrados	Salidos.	Entrados	Salidos.
	Tonelad.	Tonelad.	Tonelad.	Tonelad.
1815	1.312.817	1.311.716	673.687	471.335
1826	1.668.336	1.483.592	528.720	515.774

Del uno de estos dos años al otro puede observarse que el movimiento de la marina estrangera ha disminuido en los puertos de la gran Bretaña. ¿Pero ha aumentado mucho la actividad de la marina inglesa? Se vé por el contrario que el progreso ha sido débil, puesto que sobre las entradas y las salidas reunidos, no presenta casi un aumento mas que de 15 á 20 por 100. Sobre el total del movimiento marítimo el aumento no es mas que de un 5 por 100 en 7 años. Véamos ahora los resultados posteriores á la conclusion de los tratados de reciprocidad. Dejando á un lado los últimos cuatro años, durante los cuales el progreso ha sido mas rápido con motivo de las reformas efectuadas en las tarifas, nos concretaremos á examinar los datos de 1842 comparándolos con los de 1823.

Buques ingleses. Buques extranjeros.

Años.	Buques ingleses.		Buques extranjeros.	
	Entrados	Salidos.	Entrados	Salidos.
	Tonelad.	Tonelad.	Tonelad.	Tonelad.
1823	1.668.336	1.483.592	528.720	515.774
1842	3.294.725	3.375.276	1.205.303	1.252.176

Por el estado anterior vemos que el movimiento de la marina británica ha mas que doblado. Así durante este periodo de libertad creciente durante el cual la marina británica estuvo amenazada de una ruina próxima é inevitable, engrandeció con mucha mas rapidez que no lo habia hecho antes.

En presencia de este progreso rápido y constante de su marina, tenia la Inglaterra porque tener el aumento correspondiente de la navegacion estrangera, aunque ese aumento fué de 100 por 100? No mostraba cuánto ha prosperado su comercio bajo su nuevo régimen?

Si; sin duda que las antiguas trabas ponian obstáculos á la intervencion de los buques extranjeros; pero era á espensas del comercio, de la marina y de la industria británica que de rechazo eran las que sufrían el daño. Despues de que todas las trabas, comercio, industria, marina, todo ha engrandecido á la vez; y ciertamente si es verdad que los extranjeros han aprovechado esas reformas saludables, tambien lo es que la Inglaterra ha recojido sus mejores frutos.

(Se continuará.)

EL REDACTOR PRINCIPAL: R. DE LA CÁMARA,

CADIZ.—Imprenta del PROPAGADOR, á cargo de don Sebastian Sanchez, calle de San Pedro número 118.