

# DIARIO MERCANTIL DE CADIZ,

DEL MARTES 6 DE JUNIO DE 1826.

## SAN NORBERTO, FUNDADOR.

El Jubileo de las 40 horas está en la iglesia del Cármen.

### *Afecciones astronómicas de hoy.*

Sale el sol á las 4 h. y 45', y se oculta á las 7 h. y 15'

### *Afecciones meteorológicas de antes de ayer.*

<i>Epocas del dia.</i>	<i>Barómetro.</i>	<i>Termóm.</i>	<i>Vientos.</i>	<i>Atmósfera.</i>
A las 3 la mañana.	30, 0, 70.	68 8.	S.	Claro.
A las 12 del dia....	30, 0, 90.	73 0.	O.	Idem.
A las 6 de la tarde.	30, 0, 90.	70 0.	NO	Idem.

### *Mareas en esta bahia.*

1.a Altamar á las 2 h. 22' mad.      2.a Altamar á las 2 h. 42' tard.  
1.a Bajamar á las 8 h. 31' mañ.      2.a Bajamar á las 8 h. 53' noch.

### *Estracto de la lista del Lloyd del 25 de Abril último.*

*Greenock 20 de Abril.* = El *Camilus*, cap. Pack, que ha llegado anoche de Charleston, de donde salió el 25 del mes último, ha traído la noticia de que el *Mary et Susan* que iba de la Habana á Hamburgo y entró en Charleston haciendo agua, habia barado en los bancos del Sur durante el temporal del 23 del mes pasado, y se temia que se perdiese enteramente.

*Paris 22 de Abril.* = La corbeta columbiana *Bolivar*, yendo á los Estados Unidos con varios oficiales abordo para la escuadra que aquel Gobierno habia comprado; fué apresada por dos fragatas españolas.

*Nueva York 22 de Marzo.* = El *Brilliant*, cap. Carpenter, procedente de Malaga llegó á la Habana el 5 del actual, ha

biendo perdido parte de su cargamento por haber barado en los bancos de Bahama.

*Gravesend 23 de Abril.*—Ha llegado de Lima *Wellington*, cap. Potts.

*Margate 24.*—De Honduras *Bennett*, cap. M. Arthur.

*Deal 23.*—De Tenerife *Courier*, cap. Taylor.

*Idem 24.*—De Veracruz *Hopeful*, cap. Cuthbertson, y de Almería *Iris*, cap. Butcher.

*Cowes 24.*—De Matanzas *Sheperd*, cap. Hall.

*Wight 19*—De la Habana *Atlantic*, cap. Crosby.

*Idem 24.*—De la Habana *Magdalena*, cap. Dahis.

*Jersey 19.*—De Tarragona *Terranova*, cap. Zolle, y de Barcelona *George IV*, cap. Salmon.

*Idem 20.*—De Honduras *Calista*, cap. Robertson.

*Londres 18 de Mayo.*

Pocos negocios se han hecho hoy en los fondos públicos. Las noticias de los periodicos franceses con respecto á la Turquía, han hecho bajar los consolidados; de manera que á las dos se hallaban á 78 $\frac{1}{2}$ . Los fondos de la America tambien han bajado un medio por ciento.

—Las noticias comerciales recibidas hoy no son muy satisfactorias.—Escriben de Hamburgo que los generos coloniales no tienen muchos compradores; que no habia variacion en los cambios, y que el numerario por su abundancia solo producía un dos por ciento.

—La gaceta oficial contiene una orden del Consejo de Ministros que concede á los buques prusianos los privilegios de que gozan los buques de las naciones mas favorecidas, en atencion á que los buques ingleses gozan en los puertos prusianos de iguales privilegios.

*Paris 20 de Mayo.*

*Fondos publicos.*—Cinco por ciento consolidados al contado 96 fr.—Para la fin del mes 95 fr. 70 c.—Tres por ciento al contado 64 fr. 10 c.—Para la fin del mes 63 fr. 90 c.—Acciones del banco 2010 fr.—Emprestito Real de España 45.

*Oporto 23 de Mayo.*

Ha entrado en este puerto procedente de Rio Janeyro por Setubal en 121 dias el bergantin portugues *Beanova*, de 150 toneladas, cap. José Joaquin de Santa Ana. Conduce 51 cajas grandes, diez cajas regulares, 49 barricas y 2 panes de azucar: 1.077 sacas de arroz: 67 de café: 3 de harina: 1981 cueros: 3000 hastas: 350 curtidos: 550 medios cueros de suela: 10 cajas grandes de quina y 73 tablones.

*Idem* la fragata mercante *Algriva*, de 280 toneladas, cap. Juan de Fonseca Luz; procedente de Fernambuco por Lisboa

en 71 dias. Conduce 308 cajas grandes, 321 barricas, 25 cajas regulares, y 11 panes de azucar: 18 sacas de algodón: 5.232 suelas: 200 cueros al pelo: 100 salados: 17 barriles de miel de caña: 111 arrobas de estopa de Envira: 148 pipas deshechas y dos sacos de harina.

Cargamento que condujo de Fernambuco el bergantin *San Juan Bautista*, 38 cajas grandes, 230 barricas y 5 cajas regulares de azucar: 608 sacas de arroz, 36 de café, y una de harina: 13 barriles y dos cuñetes de pellas de cerdo: 168 piedras de amolar: 169 cueros: 2.207 hastas: 1.744 suelas: 316 arrobas de estopa de Envira: 12 arrobas de cobre: un cuñete de drogas, y 55 tablones de cahoba.

Idem que conduce de Rio Janeyro el bergantin *Veraeruz Triunfo*, 32 cajas grandes, 236 barricas, 2 cuñetes y 9 panes de azucar, 182 sacas de arroz, 2 de harina, 398 de café; 1.970 cueros, 1.000 hastas, 130 cueros de media suela, 140 tablones, 10 barriles de pella de cerdo, y 20 barricas de café.

#### Gibraltar 1.º de Junio.

Autes de ayer dia de San Fernando, por ser los de S. M. C. hubo aquí saíva y se tremoló la bandera española en la torre de Vigía en obsequio de S. M. como es de costumbre.

—Los periódicos de Nueva-York de 27 de Abril insertan el tratado concluido entre los Estados Unidos y la tribu India de los Creek, el cual consta de 12 artículos siendo los principales el segundo en que se estipula la cesion que los Creek hacen de una vasta estension de terreno á los Estados Unidos; el tercero en que los Estados Unidos se obligan á pagar inmediatamente á la tribu 217.600 pesos fuertes para ser repartidos entre sus gefes y guerreros, y el cuarto por el cual se obligan los mismos Estados Unidos á pagar anualmente á los Creek 20 000 pesos.

—Desde el dia 30 del pasado hasta hoy ha entrado aquí de puertos españoles solo la fragata dinamarquesa *Sarah*, capitán W. Bousie procedente de Puerto Cabello en 35 dias de navegacion con cacao, café, palo tinte y añil.

Y desde el mismo dia 30 hasta el de la fecha se han despachado igualmente para puertos españoles.—El bergantin sardo *Giuseppina*, capitán G. Garbagna con trigo para Cádiz.—El bergantin americano *Edwig*, capitán J. Thatcher con vino, nueces, bramante &c para la Habana.—La goleta española *Bella Vascongada*, capitán J. Olavarria con cacao para Bilbao.—El bergantin americano *Splendid*, capitán J. Miller con vino para la Habana.—La fragata americana *Paragon*, capitán Thompson que se despachó aquí en 15 de Febrero, ha llegado á la Habana el 8 del pasado.

Cádiz 5 de Mayo.

Precios corrientes : los mismos que el correo anterior. Cambios : Londres  $36\frac{1}{2}$ .—París  $78\frac{3}{4}$  à 79.—Hamburgo 92 papel.—Amsterdán  $103\frac{1}{2}$ .—Gibraltar  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  p. 8 beneficio.

### COMERCIO INGLÉS.

Nada es tan útil para el comercio de una nación, como conocer el de las demas, ya para evitar sus faltas si está decaído, ya para imitar sus aciertos si se halla en estado de prosperidad. Bajo este punto de vista es digno de meditarse el discurso que pronunció Mr. Huskison, presidente de la junta de comercio, en el parlamento de Inglaterra ( *Estrella del 17 de Mayo* ) al pedir que se presentase una relacion oficial del numero de buques construidos en los puertos de la Gran Bretaña, cada año, desde 1814 hasta fines de 1825, con espresion del numero de sus toneladas.

» Nos interesa mucho, dijo Mr. Huskison, saber si el comercio de nuestro pais tendrá proporcion de emplear todos nuestros buques á pesar de las variaciones que se han verificado en nuestro sistema comercial, ó si semejantes variaciones han tenido una influencia perniciosa en los intereses de los armadores. Se ha sostenido en esta cámara y fuera de ella que dichas variaciones serán sumamente perjudiciales, de consiguiente juzgo de mi obligacion llamar la atencion de la cámara sobre este particular.

» Dos objetos ha tenido siempre la politica comercial de Inglaterra : 1.º El de promover en cuanto fuere posible el aumento de nuestro propio comercio, y estender igualmente nuestra navegacion, y 2.º el de impedir que otra nacion se apropiase con demasiada estencion la facultad y los medios de transportar las mercancías.

» Para lograr estos resultados hemos prohibido la importacion de productos estrangeros en otros buques que no fuesen del pais, á quien pertenecian dichos productos; y con esta medida hemos impedido que otra nacion se apropie con demasiada estencion la facultad de transportar las mercancías, asegurandonos nosotros los acarreos en cualquiera caso en que una nacion dejase en la inaccion su marina.

» Pero para que semejantes reglamentos fuesen útiles, era necesario que no faltase ocupacion á nuestros buques. En este supuesto todo lo que contribuye á estender el comercio sirve para estender la navegacion, pues los intereses del comercio y los de la navegacion son inseparables. Bien sé que este principio tiene sus modificaciones, y no ignoro que los principios del libre comercio, aunque buenos y útiles por lo que toca á

su tendencia general, deben someterse à algunas restricciones; pero si fuese posible separar los intereses de la navegacion de los del comercio, aquellos tendrian necesariamente la preferencia sobre estos por un principio evidente, que es la base de las leyes de cada estado, esto es, la necesidad politica, porque solo fomentando la navegacion podemos conservar nuestro ascendiente en el Oceano, ascendiente de que depende el alto puesto que ocupamos entre las naciones.<sup>ca</sup>

Resumió en seguida Mr. Huskison todas las leyes inglesas sobre la navegacion. «El acta, dijo, del año 12<sup>o</sup> del reinado de Carlos II, puede considerarse como el gran código de nuestra navegacion. Bajo cinco titulos pueden reunirse todas las disposiciones de esta ley. El primero que es relativo à las pescas previene que todas las que se hicieren en el Oceano para consumirse en este pais no pudiesen hacerse sino por ingleses. El segundo articulo escluye del cabotage todos los buques que no sean nacionales. Cuando se hizo esta ley solo era aplicable à la Inglaterra; pero luego se comprendieron en ella la Irlanda y la Escocia, asi que dejaron de considerarse como colonias ó pais extranjero. Todos generalmente están de acuerdo en que no conviene variar en lo mas minimo semejante disposicion; por manera que mientras deseemos conservar nuestra supremacia maritima, debemos conservar este monopolio.

«El tercer titulo es relativo à nuestro comercio con las naciones de Europa. Los buques de todos los Estados Europeos, à escepcion de la Holanda, podian, segun esta parte de la ley, traernos los productos del pais al cual pertenecia el buque, y cualquiera otro producto, tomado en el pais del buque que le transportaba, ménos ciertas mercancías, las cuales siendo de mucho volumen no podian ser transportadas sino por buques británicos ó por los del estado que los producía. Tales eran nuestras leyes con respecto à la Europa; y estas eran mucho mas rigida hacia la Holanda, pues en esto se habia tenido por objeto el contener los progresos del comercio de una nacion rival; de consiguiente era mucho mayor el numero de las mercancías que se les prohibia importar.

«Compendia el cuarto titulo nuestras relaciones con el Asia, el Africa y la America. Los productos de estas tres partes del globo no podian importarse sino en buques británicos, y era necesario ademas que viniesen directamente de aquella parte del mundo en que habian sido recolectados. El articulo quinto nos aseguraba todas las ventajas posibles de parte de nuestras colonias, las cuales no podian enviar sus productos à otra parte sino à Inglaterra; no podian hacerlos conducir sino en nuestros buques, ni podian ademas recibir cosa alguna sino de nosotros y por nuestros buques.

„Este es un resumen exacto de nuestro sistema marítimo establecido en el reinado de Carlos II, y conservado sin alteración desde su establecimiento hasta la paz de 1783. Pero como entonces nuestras relaciones recibieron alguna variación, fué necesario que también se experimentase nuestro sistema marítimo. Vencedores en la guerra de los siete años, nada hemos omitido para hacer observar nuestras leyes de navegación. A cada esfuerzo que hacia la nueva Inglaterra para extender su comercio, formábamos nosotros nuevos reglamentos; de suerte que se veía precisada á venir á buscar á la Gran Bretaña todo cuanto necesitaba, llegando el rigor hasta el punto de exigir que en el caso de que algun buque de la Nueva Inglaterra diese en la Costa de Irlanda, que entonces se miraba como Colonia, se enviaria un barco de Inglaterra para recoger el cargamento.

„Establecida la independencia de las colonias con la paz de 1783 ellas concibieron proyectos contra nuestro comercio nosotros tomamos medidas contra el suyo; pero al fin despues de una larga lucha la necesidad nos obligó á adoptar el sistema reciproco que actualmente se observa.

„Sin embargo este sistema es mas favorable á los Estados Unidos que á nosotros. Durante la guerra provocada por la revolución francesa, los Estados Unidos han estendido su comercio y tambien la Inglaterra, que á pesar de todos los obstáculos que encontró durante dicha guerra ha dado una extensión considerable á su comercio y á su navegación.

„La paz de 1814 restableciendo en algun modo el comercio de todas las naciones, ha dado un golpe funesto al comercio de los Estados-Unidos, y al de Inglaterra. Otros dos sucesos han perjudicado igualmente á nuestra navegación. El primero es la abolición del comercio de negros en 1806, y el segundo la supresion de la piratería en el Mediterraneo. La Inglaterra no estaba obligada á reprimirla; pero ya lo hizo con razon, ó sin ella; y no es de olvidar que antes de este acto la bandera inglesa era la única que se respetaba en el Mediterraneo, al paso que hoy dia se respeta la de todas las naciones con harto perjuicio de nuestra navegación. En otros tiempos, segun los cálculos de Mr. Marryat el cabotage del Mediterraneo ocupaba de ocho á diez mil marineros ingleses.

„Otros resultados no menos perjudiciales á nuestra navegación ha producido la paz de 1814. El gobierno ya no ha tenido necesidad de emplear 1.226 buques, componiendo 270.382 toneladas y montados por 16.000 hombres que servian para transportar tropas, víveres, municiones &c. El gobierno ha vendido en seguida 330 buques de guerra desde 150, hasta 400 toneladas, y todos estos buques han entrado en la navegación mercante en

concurrancia con los que ya estaban empleados en ella.

»Es necesario acordarse tambien que durante la guerra los buques navegaban con escolta; y que por consiguiente sus viages eran mas largos. Ahora los buques mercantes navegan con toda la celeridad posible; por manera que dos terceras partes de los buques empleados durante la guerra pueden basiar en el dia para hacer lo que todos juntos hacian entónces.

»Tambien las leyes cereales han contribuido à disminuir la navegacion: el poco comercio de granos que se hace ahora en cereales le hacen buques estrangeros. Por lo que toca à la supuesta disminucion de los buques ingleses empleados à consecuencia de las variaciones que se han hecho en las leyes de navegacion se nota que en 1824 antes que se pusiesen en práctica semejantes leyes entraron en nuestros puertos 19.164 buques ingleses, que componian 2.264.000 toneladas y 5.280 buques estrangeros con 694.900 toneladas en 1825, Y despues de haber sufrido las leyes de navegacion todas las modificaciones propuestas han entrado en nuestros puertos 21.786 buques ingleses, componiendo 2.786.844 toneladas y 6.561 buques estrangeros formando un total de 892.000 toneladas.

»Al paso pues que la navegacion estrangera aumenta, se aumenta en mucha mayor proporcion la Inglesa. Sé que nuestros armadores temen mas la concurrancia de la Prusia que la de las demas naciones; pero el aumento en el número de buques ingleses empleados en el comercio de Prusia ha sido de 470 en 1824 y de 942 en 1825. En el comercio de Prusia con Inglaterra ha habido 682 buques prusianos en 1824, y 827 en 1825; por donde se ve que el aumento ha sido favorable à la Inglaterra: 13 000 buques de diferentes naciones han pasado por el Sund en 1825 y de ellos 5.186 han sido ingleses.»

Por último Mr. Huskison reasume el resultado de los trabajos de la comision nombrada para examinar el estado del comercio de Inglaterra. Esta comision propone diferentes variaciones en las leyes de navegacion. Las mercancías llamadas *enumerated articles*, que no podian importarse sino en buques del pais que las produce podran ahora importarse por los buques de cualquier pais en que hubiesen sido depositadas. Ademas se ha puesto el comercio de Irlanda en el mismo pie que el cabotage y se permite à los buques estrangeros traer à Inglaterra mercancías de cualquiera nacion para ser puestas en depósito, y reexportadas.

Mr. Huskison añade que los Estados Unidos es la sola nacion que la Inglaterra tiene que temer en la mar; pero que el plan que se ha seguido, cambiando las leyes de navegacion conspira à debilitarlos à ellos y à sus amigos al paso que dá fuerzas

à los enemigos de esta potencia.

“La Cámara, añade el ministro, me permitirá que le recuerde el objeto de mi proposición, que es la de demostrar que no hay motivo alguno de temor por el estado de nuestra marina comercial: sus intereses no están descuidados y el Gobierno de S. M. ha hecho lo que las dos Cámaras le han indicado que hiciese..... Tenemos actualmente en nuestra marina mercante 145.000 marineros, y en lugar de 15.000 hombres que teníamos en 1792 contamos en el día mas de 30.000 en nuestra marina militar. ¿Que tenemos pues que temer del aumento de la marina comercial de las potencias del Norte?

“Por lo que toca á la marina comercial de los Estados- Unidos se ha aumentado con la guerra revolucionaria, y la nuestra tambien, pero aquella ha padecido mas que la nuestra con la paz de 1814. En fin la Inglaterra mantiene en el día la marina militar mas hermosa del mundo d spuesta siempre à veugar nuestros derechos: y en cuanto á los embarazos en que nos hallamos, los principios del comercio libre proporcionarán su remedio.”

#### AVISOS.

*El subteniente D. José Jesus Mazan se presentará en la Sargentia mayor de la plaza.*

*El lugre ingles nombrado Swist, su capitan D. Juan Eady, que acaba de llegar de las Islas Canarias el 12 del pasado y tiene ya contratada la mitad de su cargamento, admite para las mismas Islas una corta cantidad de carga y pasajeros: saldrá de Sanlucar de Barrameda para su destino el día 10 de Junio, y se despacha en casa de D. Martin Eduardo Hill, plazuela de Benecil.*

*Coleccion de los viages y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles, en Indias, coordinadas é ilustradas por D. Martin Fernandez de Navarrete: 2 tomos 4.º = Se hallará en la librería de Hortal y Compañía, plazuela de S. Agustin número 201.*

*Quien se hubiese encontrado una charretera dorada de oficial que se perdió el Domingo á la una y media del día desde la calle de S. José á la de S. Pedro, la presentará en la Confitería de la plaza de S. Antonio esquina á la calle de Linares, donde se le enseñará la compañera y se le dará el hallazgo.*

---

CON REAL PERMISO:

---

En la imprenta Gaditana, calle de la Verónica.