

# DIARIO MERCANTIL DE CADIZ,

DEL DOMINGO 26 DE JUNIO DE 1825.

SAN JUAN Y SAN PABLO, MARTIRES.

El Jubileo de las 40 horas está en la iglesia de San Agustín.

AFECCIONES ASTRONOMICAS DE HOY.

Sale el sol à las 4 h. y 41', y se oculta à las 7 h. y 19'

AFECCIONES METEOROLOGICAS DE ANTES DE AYER

Epocas del dia.	Barómetro.	Termóm.	Vientos.	Atmósfera.
A las 9 de la mañana.	30, 0, 26.	72. 0	SO.	Claro.
A las 12 del dia.....	30, 0, 36.	73. 0	O.	Idem.
A las 6 de la tarde...	30, 0, 06	72. 5	Id.	Idem.

MAREAS EN ESTA BAHIA.

- 1.a Bajamar à las 4 h. 42' mad.
- 2.a Bajamar à las 5 h. 1' tard.
- 1.a Altamar à las 10 h. 42' mañ.
- 2.a Altamar à las 11 h. 21' noch.

Londres 2 de Junio.

Se van descubriendo con bastante claridad los proyectos de la Inglaterra sobre el Africa occidental. El comandante de Sierra Leona al expedir un titulo de posesion al comprador de unas tierras se firma con los dictados siguientes: Capitan general, gobernador y almirante de las posesiones britanicas de Sierra Leona, del cabo Coast, del rio Gamba y de sus establecimientos intermedios &c. &c.

Si se esplican estos dictados con la carta en la mano se verá à donde llegan los limites maritimos de la nueva capitania general, y hasta donde aspiran sus pretensiones. Verdad es que alli estan enclavadas las colonias portuguesas de Bissao; pero ¿cuales serán sus limites por la parte de tierra? Claro es que el nacimiento del Joliba (el Niger) ha de estar comprendido en el nuevo imperio que se está fundando; y ya se anuncia que iba à salir de Sierra Leona una expedicion mandada por el capitan Laing para bajar por el rio y to-

mar posesion de algunos puntos principales de sus riberas. La colonia de Sierra-Leona cuenta cerca de 160 habitantes, cabo Coast tiene 80, la isla de Santa Maria en la Gambia de 10 à 1.200, y las islas de Loss y demas puntos intermedios algunos centenares.

( D. de Madrid. )

### INDUSTRIA MARITIMA.

*Comercio de cabotage ò de puerto á puerto en lo interior de un reino.*

Cuando una nacion carece de los buques necesarios para hacer este comercio con actividad ¿ será prudente el escluir los estrangeros que vengan á hacerlo bajo del titulo de fomentar con esta esclusiva la marina mercante del pais? Nosotros creemos pueden darse circunstancias en que fuera muy perjudicial esta medida.

El comercio de cabotage se compone de los mismos elementos, y sigue las mismas leyes naturales que los demás ramos de comercio general. Un mismo objeto, un mismo espíritu y un mismo interes mueven y dirigen á unos y otros; por consiguiente todas las dificultades que se deriven de la esencia del comercio son trascendentales á los diversos ramos que abraza, y deben resolverse por unos mismos principios.

Ahora bien: ¿ cuales son los mas constantes de la ciencia económica en este punto, cuando se carece en el pais de ciertos servicios indispensables de la industria propia, que la estrangera puede suministrar con ventajas? ¿ Será prudente apelar en este caso á las prohibiciones para fomentar con ellas la industria domestica? Pero la esperiencia de los efectos contrarios, que casi siempre producen, aconseja que jamas se debe echar mano de medios violentos para estimarla, sino cuando mas hallandose notoriamente en estado progresivo de incremento. Fuera de esta situacion favorable las trabas y prohibiciones seran tan inútiles para el objeto que se proponen de estender y perfeccionar la industria nacional, como contrarias á los consumidores de sus productos; porque, autorizando un monopolio individual en favor de los agentes de la industria que se prohíbe, estos cuidarán mas bien de sacar de sus productos ó servicios toda la utilidad que les ofrezca su esclusiva venta que de adelantarlos, y proporcionar á los consumidores la equidad de precios, que solo puede dar la libre concurrencia que no temen. Y en este estado ya se ve que un corto número de individuos pueden dar la ley á todos los demas, y enriquecerse á costa de ellos por medio de ganancias forzadas: ley que irresistiblemente habrán de sufrir los consumidores en cuanto les obligue á ello la necesidad de sus servicios.

Nos hemos detenido de propósito en el establecimiento de estos principios generalmente reconocidos, porque los creemos aplicables en un todo al objeto de este artículo, para inducir que la libre navega-

sion de cabotage debe ser permitida à los extranjeros en cualquier país, mientras no se acerque al estado de poder hacerla esclusivamente por sí mismo. Es un ramo del comercio interior el mas necesario, el mas útil, y con respecto à la riqueza publica el mas provechoso de todos. Deben, pues, las leyes protegerlo, ora se haga por naturales ó por extranjeros. El es el que pone en fermentacion y movimiento la masa vendible de productos de todas especies y el que con la mayor actividad en su accion puede disponer cada dia mas à los productores à multiplicarlos y estenderlos. Por consiguiente cuantas mas fuerzas auxiliares reciba este resorte, ó cuanto mas se multipliquen los agentes de este comercio, se hará mas estendido y general y con él la riqueza pública y privada.

Tal es, pues, el verdadero punto de vista bajo del que se debe examinar esta cuestion para resolverla con acierto; à saber, si la prohibicion de que los extranjeros hagan el cabotage en un país puede ser mas dañosa à los intereses del comercio, que favorable à los progresos de la marina mercante. En nuestro concepto pesan mas los inconvenientes que vemos en lo primero, que las esperanzas que ofrece lo segundo; y para fundarlo harémos una suposicion del estado en que puede hallarse la marina mercante de un país cualquiera. Demos que le falte la mitad de buques para su comercio interior, ¿ con qué suplirá esta falta si de pronto cierra la entrada à los extranjeros en sus puertos? La habilitacion de un considerable número de buques no es obra de un dia ni de un año, sino que es preciso que se verifique lenta y progresivamente. Se necesitan para ello fondos, se necesita practica y conocimientos para pasar de una profesion a otra, y todas estas cosas no se adquieren de repente. Entre tanto este comercio habria de resentirse notablemente de la exclusion de los extranjeros, pues que el efecto infalible de esta providencia seria entorpecer su movimiento ó levantar los fletes, ó uno y otro juntamente. Acaso convencidas de esta verdad casi todas las naciones de Europa dejaron de adoptar una medida tan absoluta para fomento de su marina mercante. Para conseguir este objeto emplearon medios mas directos, mas eficaces, y conforme al orden con que deben ser promovidos los ramos de la publica prosperidad. Sabian que para fomentar la navegacion era necesario fomentar antes la industria y el comercio que la sostienen, y que à donde quiera que prosperen estos ramos prosperará infaliblemente la navegacion que les sirve. A estos principios creemos tambien que debe la Gran Bretaña el poder marítimo de que goza mas bien que à su famosa acta de navegacion. Cualquiera que haya sido su influjo sobre la estension de la marina inglesa no hay duda que aun sin ella hubiera llegado à un estado floreciente por consecuencia del de su industria y comercio. Por lo demas creer que resultados tan grandes como el acrecen-

tamiento de su navegacion hayan podido ser efecto de una medida tan parcial e inadecuada, es equivocarse las verdaderas causas de la prosperidad de las naciones; es desconocer que estas mismas causas en el orden de la produccion tienen reciproco influjo, porque están ligadas y dependientes unas de otras; y al contrario, siguiendo la senda que la naturaleza nos señala, multiplicandose primero los productos de la agricultura; favoreciendo la industria que da á estos productos valor y nueva forma, y animandose el comercio que los transporta. Entonces (digámoslo otra vez) prosperando la agricultura y la industria que sostienen al comercio, el comercio hará prosperar la navegacion que le sirve, y al cabo vendrá á establecerse por sí misma una prohibicion de hecho, como se verifica en algunas naciones maritimas de Europa, á cuyos puertos son muy pocos los buques extranjeros que vayan á hacer el comercio de cabotage, sin embargo de no estar prohibido. = R. M. Cañedo. (Idem.)

*Para Vigo y el Carril.* = Bergantín goleta *Santa Rosa*, su capitán D. Gaspar de Calo, tiene á su bordo los dos tercios de su cargamento y admite el resto y pasajeros para los que tiene excelente comodidad y saldrá en el primer convoy de buque de guerra. A D. Agustín de Angueira, calle de Murguía, num. 143.

#### AVISOS.

D. Miguel Cuff, oficial tercero y jefe de la mesa de ministros encargada de la cuenta, liquidacion y pago del cuerpo diplomático y consular en el Real giro de la tesorería mayor, se servirá presentarse en la secretaría de la Intendencia de Rentas de esta Provincia para comunicarle el asunto de su propio interés.

**PLAZA DETRAS DEL JUEGO DEL BALON.** = La compañía de volatines del Sr. Emilio Sivilotti dará hoy la función siguiente. = Principiará con el baile en la maroma tirante por todos los individuos de la compañía. = Se bailarán las manchegas. = La niña hará varios equilibrios sobre mesa, silla y candelero. = Se presentará un aficionado á ejecutar una escena vocal con el payaso. = Concluyendo con la pantomima de *Arlequin protegido por la magia*. = Concluida la función se sorteará un becerro que será entregado al que tenga el número de los que al recibir el boleto de entrada se dará á cada uno. = A las 5½.

**TEATRO.** = Funcion 26. = *El triunfo de la virtud ó la Cenicienta* (opera en dos actos, música de Rossini; intermediada del fandango.) = A las 8.

CON REAL PERMISO.

En la imprenta Gaditana, calle de la Verónica.