

EL PROPAGADOR

DE LA LIBERTAD DE COMERCIO.

PERIÓDICO DE LA ASOCIACION MERCANTIL ESPAÑOLA.

Se publica los Miércoles y los Sábados.

CADIZ, SABADO 7 DE AGOSTO DE 1847.

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

EL PROPAGADOR.

EL INVIERNO PRÓXIMO.—NUEVA CARESTIA.—MISERIA.—EL GOBIERNO.

ARTICULO 5.º

Vistos los efectos desastrosos que puede producir la probable carestia del próximo invierno, consideremos, no el modo de evitarla, pues no es evitable, sino el de hacerla menos sensible en sí y de proporcionar al pueblo medios de atravesarla.

Dos clases de medidas pueden tomarse, generales ó de gobierno, y locales, de circunstancias especiales. Hablemos de las primeras como de mayor trascendencia.

Y aquí salta á la vista una observacion importante y decisiva. Todos los gobiernos de Europa estaban empeñados en legislar la cuestion de cereales bajo principios *proteccionistas*; es decir, tomándose ellos el derecho de regir el movimiento del ramo, despreciando el sistema de la libre accion del interes particular. Todo esto pasaba, mal que bien, durante la abundancia y la baratura, pero llegó el día de apuro, de dificultad, y entonces, cuando debia lucir el tiempo de las doctrinas *proteccionistas*, cuando los recursos de los estadistas y las medidas profundas, debian salvar la crisis ¿qué han hecho los ministros, los gobiernos de Europa? *Rendirse á discrecion*, confesarse ineptos, abandonar el campo y dejando total y absolutamente libre el comercio de granos, entregar al escarnecido interes individual, á la *pobre utopia del comercio libre* el remedio del mal. ¿Y cuál ha sido el resultado? Inglaterra que adoptó la *utopia* por entero, ha sido no solo abundantemente abastecida sino ha abastecido á otros países de sus depósitos, como Francia, Bélgica, ect. todas han ido entrando por la misma via, aunque temporalmente; y á medida que se aumentan temores de nueva crisis se alargan los plazos al *libre comercio* de granos. Tal es la victoria de los hechos sobre las teorías; tan fuertemente y mal de su grado, han tenido que confesar los estadistas europeos, que la accion al parecer inconexa del interes individual, es mas poten-

te remedio que todo lo que alcanzan los eminentes talentos que rijen las naciones, que disponen de vastos recursos, de inmensos ejércitos y poderosas escuadras. Estas potencias, estos árbitros de la suerte del mundo, han tenido que doblar la cabeza y decir á unos centenares de comerciantes que solo piensan en su negocio. «Salvadnos que nosotros nada podemos.» Triunfo señalado! demostracion irrefutable! de que en la *libre accion del comercio* está el verdadero orden natural y por tanto la *sabiduría, el acierto*.

Es pues evidente, probado de una manera que seria hasta absurdo insistir en ello, que el repetir nuestro gobierno la conducta que observó el año pasado, y en que aun persiste, seria el mas craso el mas imperdonable error.

Hoy (aunque bien tarde) tenemos al fin permitida la esportacion pero prohibida la importacion. Siguiendo la marcha fatal que un destino aciago nos depara, es fácil preveer lo que vá á suceder. Cuanto se pronuncie un pocola subida, el gobierno no se atreverá á permitir la esportacion porque temerá á la estúpida voz de que «enviamos al extranjero lo que necesitamos en casa.» Siguiendo el sabio principio de prohibir la extraccion de la moneda á fin de ser ricos, se prohibió de nuevo la extraccion de cereales como garantia contra la carestia (!) La carestia, sin embargo, continuará y entonces, cuando ya el gobierno no pueda resistir mas, fijará la introduccion extranjera á un tiempo fijo en lugar del absurdo tira y afloja de la actual ley. Este plazo lo fijará corto ó largo segun griten mas los que *compran* ó los que *venden* pan. Y merced á una legislacion vacilante, sin principio ni objeto, hará todo el mas mal posible, sin bien á nadie. Esto fué lo que hizo, esto lo que hace y esto lo que hará el gobierno, porque ni ha tenido, ni tiene, ni tendrá opinion propia, ó si la tiene le falta valor, conciencia, amor propio para saber que en esta materia tan grave el pastelear y ahogar su conviccion es cobarde en ministros, mezquino en hombres que se respetan, criminal ante la moral y el deber. En 26 de mayo dijimos. «Cuando se empezó á suscitar alarma de escasez, el gobierno comprendió que le tocaba hacer *algo*; pero desgraciadamente comprendió mal su mision. El *algo* que hizo fue alarmar al país con

providencias fuertes, prohibir la extraccion sin notar que en ello habia un absurdo radical (puesto que si nuestros precios y surtido eran tales que permitian ventajosamente la esportacion era estúpido prohibirla, si no lo eran, resultaba inútil prohibir lo que nadie habia de hacer) y permitir la importacion de manera tan ingeniosa, que (como se ha demostrado hasta la saciedad y como lo prueban las casi ningunas introducciones que ha habido) era poco menos que inútil. Y en todo este cúmulo de contradicciones, ¿porqué se incurrió? Porque el gobierno no obraba por efecto de *principios económicos fijos* y en que tuviera fé. El gobierno queria.

1.º Hacer ver á las masas, que se desvivía por que tuvieran pan barato, para lo cual prohibía que esos picaros extranjeros se engordaran con nuestro trigo, y al mismo tiempo, tenia la habilidad de atraernos el suyo.

2.º Dar gusto tambien á los prohibicionistas reduciendo á lo mas mezquino, y llenando de dificultades, la introduccion extranjera.

De quien aspiraba á conciliar cosas tan inconciliables, no podian esperarse sino absurdos, y así fué. La carestia ha ido á mas, el mal ha crecido, los pueblos se han quejado, y aun amotinados, y el gobierno al fin ha tenido que dar un nuevo paso, en sus propias palabras, adoptar una medida *salvadora*. En nuestro número del 15 probamos que esta *salvacion* era en realidad una *condenacion* totalmente *contra-productiva*. ¿Y porqué este nuevo absurdo? Por igual razon, por querer llevar el tira y afloja adelante, por no querer convencerse, que cuanto mas críticas las circunstancias mas necesario es obrar por principios, por convicciones profundas, no por empastelamientos empíricos, no alhagando preocupaciones ó dejandose arrastrar de ellas.

Esto que dijimos hace dos meses tiene igual aplicacion á lo futuro.

Si el gobierno quiere salvar la crisis, si quiere evitar un abuso, si quiere cumplir su deber, fije de una vez la legislacion de cereales bajo las bases que designamos en el proyecto de ley de nuestro n.º 46. Pongase en ejecucion desde 1.º de setiembre y esté seguro que en esto habrá hecho cuanto esté á su alcance, cuanto puede ser eficaz á poner este ramo en el pié que debe tener para que sus flue-

FOLLETIN.

Memorias de un contrabandista

ESCRITAS POR ÉL MISMO.

Correidas y ordenadas por Fabio.

(CONTINUACION.)

Formó causa al mozo para decomisar los caballos, y presentándome yo, dije que él se habia emborrachado con otros y que para aborrazar un pienso habia ido sin mi orden al prado por quedarse con el dinero. Viendo que no podia sacar nada en su provecho, hizo pasar la causa del pobre mozo á la comision militar para que lo juzgasen suponiéndole en relacion con dos personajes sospechosos que habian de montar los caballos. Probada que fué la falsedad de estos hechos me devolvieron los caballos, y el mozo quedó libre.

De uno de los caballos, el que yo montaba, se habia prendado el comandante y aun se sirvió de él mientras estuviéron ámbos en el cuartel. Despues quiso comprármelo, y viendo mi resistencia quiso intentarlo por segunda mano, lo cual supe, contestándole á su encargado para que llegara á su

noticia y desquitarme de lo que me habia hecho pasar, que si fuera un pobre que quisiera traficar con él se lo venderia en veinte pesos, pero que para la persona que lo solicitaba habia resuelto no darlo en menos de seis mil rs.

Luego monté en él, perfectamente enjaezado, y fui á pasearlo por delante de la fonda de la Paz donde el comandante vivia. Pudiera haberme costado cara mi desfachatez, pues además de las miradas nada respetuosas, pero si muy insinuantes, que le dirijia al pasar por debajo del balcon donde estaba, hice entrar al caballo en la tienda hasta llegar al mismo mostrador, diciendo que el resguardo era poca gente para mí, y que no tenia un jaco como el mio. Pero el gefe solo se contentó con irritarse mucho y jurarme una eterna persecucion que llegó á cumplir á medida de sus deseos.

XV.

UN NEGOCIO RARO.

Nada podia adelantar en los repetidos viajes que hice. Entonces me hallaba en Jerez, y observé el subido precio del aguardiente al pormenor, pues valia un cuartillo de cañal de doce grados, muy malo, de flemas, borujo y seco catalan, cinco reales, con motivo de tenerlo arrendado una compania que no permitia vender otro que el suyo, y que contaba con numerosos empleados, castigando el fraude de un solo cuartillo, con multas arbitrarias que pasaban de mil reales. Mi co-

nocimiento y relaciones con algunos vendedores de este liquido, dieron margen á que me instruyese de todo y supiese les exijian ciento cuarenta reales por arroba de aguardiente tan malo. A uno de ellos se lo ofreci de mejor calidad puesto en su casa á ochenta reales, otros me prometieron tambien tomarlo, y unas veces de Cazalla, otras de Villalba traia cuatro cargas que hacian veinte arrobas. El de este último punto era de veinte y ocho grados, y le echaba otra tanta agua en Jerez, para dejarlo de diez y seis grados escasos, aunque algo turbio por no tener donde aterrarlo, siendo sin embargo mejor que el de los arrendadores. Logré mucha aceptacion entre los consumidores y me animé á probar fortuna en este negocio.

Cada carga de veinte arrobas me costaba cuarenta duros, despues gracias al agua las hacia subir á cuarenta arrobas, y vendiéndolas á ochenta reales me quedaban ciento veinte duros de que solo se podia deducir el costo de dos ó tres días que invertia regularmente en el viaje.

Una vez me cogieron las cargas: quisieron sacarme mucho dinero y me resistí acudiendo al intendente, quien fué mas humano, pues solo mandó que perdiese las cargas y pagase cuatro veces mas del derecho que el aguardiente tenia; pero gané en la seguridad de volver á introducirlo en adelante, pues un oficial de la misma administracion de la empresa, me aconsejó que otra vez dijera iba de tránsito, que entrase de día con direccion á la administracion, y si no veia guardas depositarlo en donde creyese oportuno.

tuciones, no sean mayores de lo que las circunstancias real y verdaderamente exigen. Todo lo demás es tiempo perdido. El fulminar anatemas contra *logreros* es ridiculo como remedio y tan inútil como ridiculo. El que tenga proporcion de especular, y vea una fuerte utilidad probable, especulará sin cuidarse de tales anatemas que nada significan. *Abrase la competencia* y esta contendrá. Las palabras se las lleva el viento.

Después de esta medida, única, eficaz para contener la carestía en sus límites naturales, queda todavía al gobierno una segunda parte que llenar. Proporcionar á las clases pobres medios de subsistir. Un solo medio eficaz hay para esto. Proporcionarles *trabajo* productivo. El hacer acopios de trigo para dar pan mas barato, al que no tiene dinero para comprarlo ni barato ni caro, el dar limosnas y otros mil medios de esta especie, *de nada sirven*. En primer lugar solo alivian una *parte muy leve* de la miseria. En segundo lugar son gastos en *pura pérdida*. Mientras que las mismas sumas invertidas en obras útiles, en *caminos*, dejarían al país un valor muy suficiente á compensar el sacrificio. Además, los repartos, las limosnas, degradan, desmoralizan al pueblo, lo acostumbran al abandono y la mendicidad, mientras que el que se acostumbra á comer solo del fruto de su trabajo, adquiere la noble altivez, la honrosa independencia, que es la base de todas las virtudes sociales.

En la provincia en que escribimos carecemos totalmente de caminos. Solo hay un trozo de la carretera de Madrid, en mal estado en su mayor parte. Así en el invierno se incomunican pueblos importantes, con oprobio de la civilización, y en positivo atraso de ella. Llegan los inviernos y mucho mas los inviernos como fué el pasado y como será el *venidero*; los pueblos interiores se inundan de mendigos, y la miseria pulula. ¿Y qué se hace? Limosnas, las mas á quien no debieran recibirlas. Repartos de pan hechos.... como se hacen, y otras cosas por el estilo. En esto se invierten fondos sagrados, ó se levantan entre los vecinos pudientes. Si unos y otros se invirtiesen en abrir medios de comunicacion, en hacer alcantarillas, en mejorar en fin las vías de comunicacion, si no se diese sino *jornales*, ó mejor *destajos*, á los que están hábiles para trabajar, y socorro solo á la *vejez, la infancia, ó la salud quebrantada*: ¿cuánto mas beneficio resultaría? Pues lo mismo se aplica á todo el reino.

El gobierno, pues, debiera adoptar dos medidas:

1.^a Activar poderosamente las obras públicas, en que se ha de emplear el empréstito de 200 millones. Duplicar y triplicar las obras y aumentar fuertemente el número de trabajadores. Que se haga en un año, lo que habria de hacerse en dos. El hecho mismo es una ventaja. Y si para esto se hace necesario anticipar algo el percibo de los fondos lo que no tenemos presente, llámese á los contratistas, invíteseles á este servicio, y abóneseles el interés que es justo. Nada mas barato ni mas fácil.

2.^a Ordene á todos los gefes políticos, que asesorados como mejor estimen, designen las obras de comunicacion secundaria, ó entre pueblos de su provincia, que sean mas urgentes, forme presupuesto de ellas, y sobre estos vea que los pueblos

Así lo hice no pocas ocasiones y una sola vez fui sorprendido. Entonces me aproveché de los consejos del oficinista, viéndome precisado á salir fuera del radio camino del Puerto á donde manifesté me dirija. Cuando calculaba estar libre de los guardas, daba la vuelta por otro punto é introducía mis cargas con toda precaucion.

Habia llegado el verano del año de 1831 y uno de mis mozos me entusiasmó en un nuevo negocio bastante raro. Tal era comprar un melonar en la isla Mayor y embarcarlos para Lisboa con el objeto de traer su importe en géneros. Mas por la curiosidad de ver aquel reino que por la utilidad que podría sacar, me decidí á hacer esta expedicion.

Llegamos á Lisboa felizmente, y uno por uno, vendió el mozo allí todos los melones, duplicando el costo que habian tenido. Sin caballos, en un país desconocido, y sin relaciones de ninguna especie, no quise aventurarme á correr el riesgo del contrabando por estas causas y lo caro de los géneros, comparados con los de Gibraltar y Cádiz.

Determiné, pues, volverme de vacío y me diriji á Villareal. Allí me ofrecieron treinta mil cuernos de ganado vacuno depositados en Faro, y aunque nuevo para mí este original negocio, los compré sin embargo á treinta duros el millar.

Quando al siguiente día supe que su introduccion no se permitía en España, no supe que hacer con tanto cuerno. Pasé entonces á Ayamonte y con una recomendacion que obtuve en Faro me diriji al vista de la aduana, y conveni-

interesados dediquen á ellos todas las sumas que (bajo cualquier concepto) habrian de serlo al socorro de pobres.

De esta suerte, en vez de perderse gruesas sumas sin resultado útil permanente, se hará algo de provecho.

Supongamos que en esta provincia se levantarán suscripciones, arbitrios etc., por valor de 50.000 pfs. durante el pasado invierno, que fueron invertidos por los sistemas errados que hemos indicado. Pues bien, si estos 50.000 pfs. se hubiesen empleado en *peonadas*, en *caminos*, hubieran quedado algunas obras útiles y se hubiesen mantenido pobres en honrado trabajo, en lugar de muchos holgazanes que han quitado el pan á quien tiene mas necesidad que ellos.

Pero hay además una ventaja indirecta muy importante en este modo de proceder. Si entre obras generales y particulares se emplean un número crecido de brazos, resulta que se alivia en gran parte la superabundancia de ellos, se evita la escasa concurrencia respecto á la demanda, y por tanto se evita tambien que los jornales bajen. Así, socorriendo un 10 por 100 por ejemplo, de los necesitados, se disminuye en igual proporcion la competencia de los restantes para hallar trabajo, y se le dá á este mas precio; de lo que resulta un socorro positivo, aunque indirecto, á todos. Por el contrario, dando limosnas, se facilita al que la recibe, que ó sea holgazán ó trabaje por ménos que el que nada recibe, y así á este se le perjudica positivamente tras de no ayudarle.

Insensiblemente hemos tratado junta toda la cuestion, puesto que lo dicho se aplica á las medidas locales. Nosotros recomendamos eficazmente á todas las autoridades locales, que todos sus esfuerzos, todos sus recursos propios, y los que la filantropía pública les facilite, se invirtiesen en dar *trabajo*, trabajo que moralice al que reciba y que deje algun rastro. No hay poblacion ninguna que deje de tener obras de positiva utilidad y comodidad para su vecindario en que emplear con ventaja tal trabajo.

En conclusion debemos reasumir lo dicho;

- 1.^o La carestía *natural* es indudable.
- 2.^o La carestía *forzada*, no puede cortarse por el sistema actual.
- 3.^o Esta última desaparecerá y la primera se modificará, adoptando una ley racional de cereales tal cual hemos bosquejado.
- 4.^o Para mayor alivio de las clases pobres es necesario impulsar fuertemente con combinacion y constancia las obras públicas de todas clases.

Se nos dirá que el gobierno no puede hacer por sí esto. Que no *debía* es cierto. Pero si en un país en que la ley no estorba, para que se legisle fuera de ella, que se viola diaria y constantemente si en un país tal, solo se ha de proclamar su integridad para impedir un bien, fuertemente reclamado por la necesidad, seria ciertamente digno complemento de nuestros absurdos. Un gobierno representativo que se permite levantar empréstitos y cobrar contribuciones sin sancion, bien puede permitirse abofir una ley *gótica* para establecer una reforma urgente.

Si nosotros fuéramos gobierno, sin embargo, llamaríamos las córtes, y les propondríamos la medida. Si por cualquiera causa la desecharan entón-

mos en que le llevase dos ó tres *vendí* de algun punto rayano, y me los despacharía como del reino, entendiéndose él con el resguardo, pero sin que llegase el buque al muelle. Todo se consiguió sin tropiezo, exigiéndome el vista al despedirme de él, un diez por ciento sobre el valor de los cuernos.

Llegué á Sevilla y los aduané sin novedad alguna vendiéndolos á ochenta duros el millar, sacando por resultado un ciento por ciento deducidos gastos. Este negocio de cuernos y melones fué siempre para mí muy memorable por las utilidades que me dejó.

XVI.

RETIRADA.

Hasta aquí he apuntado lo mejor que he podido cuanto recuerdo mas notable de mi vida, para escribir estas *memorias*, y como quiera que todos los sucesos y aventuras, ó son muy parecidas, ó es imposible trasladarlas al papel, dado caso que yo pudiera hacerlo, por la inverosimilitud de que muchos de mis lectores las tacharian, me limitaré por tanto á referir el último viaje de contrabando que hice, hasta los momentos en que mi pluma traza estas desaliñadas páginas.

Tenia que sacar de la playa cuatro cargas de tabaco. Era

ces obraríamos, y en *seguida* apeláramos al país en las elecciones, desplegando nuestra bandera *materialista*. El triunfo seria bien seguro.

A. de Z.

Cumpliendo con uno de nues-

tros mas gratos deberes y en prueba de nuestra imparcialidad insertamos á continuacion una real orden expedida por conducto del señor ministro de marina, en la que se hace por fin justicia á las continuas reclamaciones de las empresas de buques de vapor, los cuales habian sido perjudicados hasta ahora en la medicion de toneladas por no haber establecido una regla fija con respecto á esa clase de buques. No podemos ménos de elogiar en este caso la conducta del gobierno y especialmente del señor ministro del ramo quien al mismo tiempo que atendia á las justas reclamaciones de los interesados, ha sabido comprender la necesidad de fomentar y desarrollar la navegacion por medio de vapores; cuyo vehículo concluirá por hacer una revolucion en el sistema marítimo y comercial del mundo todo, poniendo en fácil y directa comunicacion á los pueblos mas distantes, abaratando los transportes y aumentando el tráfico y la concurrencia.

Ya que S. E. ha comprendido toda la importancia de esa clase de comunicaciones, deseáramos en verdad que hiciese todos los esfuerzos posibles para establecer una línea de vapores entre este puerto, por ser el mas apropiado, y las islas de Cuba y Puerto-Rico. Destinando con ese objeto tres ó cuatro vapores de la armada, se conseguirian dos cosas á cual mas importantes: facilitar las comunicaciones con aquellas ricas colonias y tener al mismo tiempo una escuela práctica para que nuestros marinos se perfeccionasen en el mando de esa clase de buques.

He aquí la real orden:

Intendencia de Rentas

DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ.

La direccion general de Aduanas, con fecha 13 del actual, me dice lo siguiente:

«Por el Ministerio de Hacienda ha resuelto S. M. con fecha 12 del corriente, lo que sigue. — Con esta fecha digo al Sr. Ministro de Marina lo siguiente. — En vista de la comunicacion en que V. E. con fecha 30 de abril último trasladó á este Ministerio la real resolucion dictada por él de su digno cargo declarando por punto general, que así como á los buques de vela no se les cuenta en el número de toneladas que se estampan en sus roles los espacios que ocupan las cámaras y pañol de pertrechos navales, tampoco en los roles de los vapores deben inscribirse las toneladas de los espacios que ocupan las máquinas y carbonera; S. M. de conformidad con el parecer de la Direccion general de Aduanas, se ha dignado resolver que la precitada real declaracion se circule por la misma Direccion á todas las Aduanas del reino para su noticia y cumplimiento. — De real orden le digo á V. E. para su inteligencia y fines conducentes. — De la propia real orden lo traslado á V. S. para los efectos consiguientes. — Y la Direccion lo traslada á V. S. para su inteligencia y gobierno de las Aduanas de esa provincia, en la exaccion de los derechos de puerto y navegacion que devenguen los buques vapores.»

Lo que he dispuesto se haga público por medio del Boletín Oficial. Cádiz 23 de julio de 1847. — Manuel Sanchez Ocaña.

el mes de febrero de 1832. Al cruzar el salado de Rota, me mataron el caballo de uno de mis mozos y por haberse caído otro, tambien se perdió con las cargas. Los dos pobres mozos que cayeron en poder del resguardo que nos sorprendió, tuvieron que dar dos onzas para obtener la libertad.

Yo logré escapar con mi carga y otro mozo que me siguió. Dos noches echamos en cruzar la marisma de Lebrija á los Palacios por que estaba inundada, y en cuyo tránsito pasé muy malos ratos pues las cuatro leguas que hay de camino, las pasé á pié con el agua por la rodilla y despojado de la ropa, que llevaba sobre el caballo.

La última noche vimos apuradas todas las provisiones que llevábamos; pensé proveerme en la venta de la *Alcantarilla* y cuando pasé cerca de ella mandé al mozo que fuese á tomar lo que hubiese allí. Cuando la dueña de la venta le reconoció por una ventana á que llamó, le dijo que huiese pues estaba dentro divirtiéndose una partida del resguardo y cualquiera cosa podría llamarles la atencion. Sin escuchar mas razones ni contestar, vino á mí y cuando me lo refirió perdí toda esperanza de recuperar las fuerzas cuya ausencia iba sintiendo.

Llegamos por fin á la dehesa de *Doña Maria* hoy olivar de Lesaca, é internándome en el monte escondimos las cargas en unas caleras, confiado en el guarda Antonio E... con quien estaba en buenas relaciones y muchas veces las habia guardado dándole dos duros por cada una.

(Continuará.)

Las leyes de navegacion en Inglaterra.

(Continuacion.)

Tales eran las principales bases del acta de navegacion; pero para aplicarlas se necesitaban sin embargo otras muchas que le servian de comentario. Puesto que los privilegios variaban con la nacionalidad de los buques, era preciso fijar la procedencia de cada uno de ellos, demostrarla y arreglar cada uno de los casos. Con ese objeto se formaron algunas disposiciones secundarias, que apesar de eso no dejaban de ser importantes. Se estableció que un buque no seria considerado como ingles y no gozaria de los privilegios concedidos á estos, si no era propiedad esclusiva de algun súbdito británico, y si las tres cuartas partes de la tripulacion no estaba igualmente compuesta de ingleses. En un principio se toleraba que los buques fuesen contruidos en el extranjero con tal que se probara pertenecian á ingleses, pero posteriormente cesó esa tolerancia y se dispuso que todos los buques para gozar de aquellos privilegios habian de ser contruidos en el pais, exceptuando tan solo los que hubieran sido apresados en tiempo de guerra. Iguales condiciones fueron impuestas á los buques extranjeros para establecer sus respectivas nacionalidades.

Piense lo que se quiera de esa acta y de la influencia que haya podido ejercer en el desarrollo de la marina británica, al examinarla comparándola con las legislaciones adoptadas en la materia por la mayor parte de los pueblos modernos, no se encuentra nada de excepcional en sus rigores; esa ley no era otra cosa en el fondo que el sistema establecido en la mayor parte de los grandes Estados de Europa. Solamente que ese sistema, como es preciso reconocerlo, ha sufrido grandes variaciones en sentido liberal por los tratados de reciprocidad celebrados desde hace veinte ó treinta años y que muy oportunamente han venido á facilitar las relaciones comerciales de todos los pueblos. La España y la Francia son quizás hoy los únicos entre los de Europa y aún del mundo que se han mostrado mas apegados al absurdo sistema de las exclusiones.

El acta de navegacion tal cual acabamos de bosquejarla ha subsistido sin alteraciones ningunas hasta despues de la guerra de la independencia americana, es decir, cerca de 130 años despues de su promulgacion. Hasta 1822 ó 1823 no fué cuando se le substituyó definitivamente por una ley nueva, pero siempre se han conservado algunas de sus principales disposiciones aunque dándoles distinta forma. Sin embargo, en esta época habia sufrido ya dos grandes ataques; para conocerlos será bueno remontarnos á la época de las primeras modificaciones.

Durante 130 años la Inglaterra habia hecho con buques nacionales todo su comercio con Asia, Africa y América, sin admitir en ningun caso la intervencion de buques extranjeros. Pero estalló la guerra entre ella y sus colonias de la América del Norte, los Estados-Unidos se llamaron independientes y en 1782 fué reconocida su independencia por la metrópoli. Este fué un suceso grave por sí, pero que debia ejercer como sucedió una influencia incalculable y sumamente provechosa en los destinos futuros de la Gran Bretaña.

Separada definitivamente de su metrópoli la América del Norte no podia pretender la conservacion de los privilegios coloniales de que habia gozado hasta entónces; y sin embargo era imposible que su comercio con Inglaterra siguiera arreglándose por las mismas leyes que el que se hacia con Asia, Africa y América; nunca ese naciente estado que pretendia con razon llegar á tener un dia una marina poderosa para lo que tenia ya los primeros elementos, hubiera consentido en abandonar todos los transportes á los buques ingleses. De una manera ó de otra se hacia preciso que el acta de navegacion fuese variada. La Union americana hubiera deseado mas que nada mantener sus antiguas relaciones con las colonias inglesas, é insislió para obtener esa concesion; pero la Inglaterra se negó abiertamente prefiriendo derogar en favor de la naciente república las leyes establecidas sobre el comercio con Asia, Africa y América. En su consecuencia los buques del nuevo Estado, aunque procediesen de América, fueron admitidos contra la disposicion de la ley á frecuentar los puertos de la Gran Bretaña con las mismas condiciones que los de los antiguos Estados de Europa. Esta fué la primera brecha importante abierta al acta; mas adelante se hicieron iguales concesiones en favor de las antiguas colonias españolas y portuguesas de la América del Sur, á medida que se

iban declarando emancipadas de sus respectivas metrópolis, y tambien en favor de la república de Haiti; de modo que la parte del acta referente al comercio con el Nuevo Mundo fué cayendo poco á poco en desuso. Es necesario reconocer sin embargo que esas concesiones sucesivas se referian mas bien á la letra que al espíritu de la ley, puesto que apesar de todo la Inglaterra ha mantenido intacto su principio dominante, el sagrado principio de la exclusion de los terceros.

Pero el reconocimiento de la independencia americana debia producir otras consecuencias. El sistema colonial tan severo hasta entónces sufrió bien pronto importantes variaciones. Aunque la mayor parte de los Estados europeos fuesen en esta materia tan rigurosos como la Inglaterra, admitian sin embargo, atendidas las distancias y la dificultad de recibir provisiones de la metrópoli, el que las colonias pudiesen comprar en caso de necesidad las cosas necesarias á su subsistencia en los paises vecinos, tales como las harinas y las carnes. Sola la Inglaterra no habia tenido la tolerancia hasta entónces porque no habia experimentado la absoluta necesidad. Gracias al gran número de sus colonias, á la importancia de algunas de entre ellas y á la proximidad en que se encontraban las unas de las otras, habia podido privarlas, sin ser tachada de cruel, de todo auxilio extranjero obligándolas á bastarse á sí solas, de manera que los pabellones extranjeros estaban severamente excluidos de su comercio. Pero desde el momento en que las colonias del Norte América se emanciparon, siendo como eran las mas importantes de todas, ese estado de cosas varió enteramente. Las Antillas inglesas acostumbradas á contar mas que con nada con las remesas de esas mismas colonias se encontraron de pronto desprovistas de todo. Se hizo, pues, necesario admitir nuevas escepciones al acta de navegacion; escepciones mas importantes que las primeras, porque alteraban el principio mismo de la ley.

En esta época comenzó una lucha sorda pero violenta entre el gobierno de la Gran Bretaña y el de los Estados-Unidos; lucha que no ha sido interrumpida hasta hoy, y que no concluirá probablemente hasta que hayan desaparecido los últimos vestigios del acta de navegacion. El carácter de esa lucha, unas veces pacífica y otras violenta, está perfectamente determinado por los primeros actos que demostraron su existencia. Acabada apenas de ser reconocida la independencia americana fué enviado por aquel gobierno á Inglaterra M. Adam, encargado de plantear las negociaciones para la celebracion de un tratado de comercio y de navegacion entre los dos paises. Acostumbrados hasta entónces á comerciar tan solo con la Gran Bretaña y sus posesiones coloniales, con las cuales conservaban todavia sus antiguas relaciones, conocieron los Norte-americanos la necesidad de estrechar mas sus lazos con aquellos pueblos, tanto mas cuanto no habian tenido tiempo todavia de crearse nuevas relaciones con los demás paises. Añádase á eso que las colonias inglesas que se habian conservado fieles, tenian los mismos deseos. En su virtud trajo Mr. Adam la mision de proponer al gobierno ingles el siguiente arreglo: que el Reino-Unido de la Gran Bretaña, las colonias inglesas de las Indias occidentales; las de la América del Norte que se habian conservado fieles á su metrópoli, es decir, el Nuevo-Brunswick y el Canadá, y aquellas por último, cuya independencia acababa de ser reconocida, siguiesen en cuanto á sus relaciones comerciales bajo el mismo plan en que estaban antes de la independencia. De este modo hubiera conservado la Inglaterra en los puertos de la misma república las mismas ventajas y privilegios con que contaba antes, con la sola condicion de permitir á los buques anglo-americanos la entrada libre, bajo un sistema de perfecta reciprocidad como lo habian hecho hasta entónces, en los puertos de las posesiones británicas; indistintamente no solo en los de la metrópoli sino en los de las Indias occidentales y en los de las colonias de la América del Norte.

Modesta era de seguro esta pretension por parte de la nueva república, quien deseosa en alto grado de conservar sus antiguas relaciones, aceptaba con su mision esta especie de vasallage comercial, á la frente del pais cuya dominacion política acababa de sacudir. Ventajosa en extremo debió parecer á la Inglaterra esta proposicion, que le reconquistaba sin chocar abiertamente, todas las ventajas comerciales que pensaba haber perdido, y así lo juzgó Mr. Pitt ministro entónces de hacienda bajo la presidencia de lord Schelburne, entrando desde luego en los proyec-

tos del enviado americano, y presentando de sus resultas un *bill* en el parlamento en marzo de 1783. Pero este *bill* discutido solamente en el mes de mayo, fué rechazado por la cámara á resultas de haber substituido al ministerio Schelburne el del duque de Portland, quien no la apoyó, y de haber sido combatido fuertemente por el cuerpo de armadores ingleses. Desde entónces se negaron á todo arreglo comercial con los Estados-Unidos de América; y hé aquí el principio de una lucha de tarifas, de una guerra de represalias, que traia en su seno la efusion de sangre, pero que no podia terminar sino por el triunfo definitivo del principio de igualdad en los derechos.

Sin embargo, no perdieron el ánimo inmediatamente los Estados-Unidos; renovaron muchas veces su solicitud amistosamente, si bien apoyándola de vez en cuando con amenazas. Y las negociaciones, interrumpidas de continuo y de nuevo continuadas, no dejaron de producir algun efecto.

Dos objetos se llevaba constantemente la Union americana; por una parte, como ya se ha visto, la reciprocidad, en cuanto al comercio directo, con el Reino Unido, y conseguir libre entrada, por otra, en los puertos coloniales de las Indias de occidente. En cuanto á esta última facultad, era difícil que se la negasen por completo porque las mismas necesidades de estas colonias y su actual separacion de las posesiones británicas ponian á la Inglaterra en la precision irremisible de admitir en adelante la bandera estrangera; pero no se la otorgó sino con graves restricciones, se le concedió que los buques americanos importasen ciertas clases de mercancías, y que tuvieran entrada en determinados puertos, siéndoles prohibida en todo caso la esportacion; y aún esta facultad, léjos de ser permanente en todas sus partes, era mas ó ménos lata, segun las órdenes que daba en consejo de ministros el rey de Inglaterra, de las que esencialmente dependia. Hasta hubo ocasiones en que se prohibió enteramente á los buques americanos la entrada en los puertos de las colonias inglesas, prohibicion absoluta que no duró mucho tiempo. En cuanto al comercio directo con el Reino-Unido, estuvo sujeto á las mismas vicisitudes y la Inglaterra no lo concedia sino á fuerza de instancias y como si quisiera despertar sus antiguos rigores.

Difícil sería la empresa de trazar el cuadro exacto de esta lucha y seguirla en sus pormenores, y en sus infinitos cambios, porque son tan numerosos los incidentes que ocurrieron, que su relacion en caso necesario daría materia para un tomo entero. Podráse juzgar de la multiplicidad de los actos que á ella se refieren, por el solo hecho de que en ambos paises los cuerpos colegisladores determinaron investir al gobierno de un poder casi absoluto para arreglar el asunto. De modo que el gobierno ingles podia de la noche á la mañana cambiar por una sola orden del consejo de ministros las relaciones entre ambos pueblos, bien fuese en un sentido restrictivo ó liberal, y que un decreto del presidente de los Estados-Unidos bastaba para admitir ó desechar las proposiciones del gobierno ingles.

Cansado por último el gobierno americano, de tantas dificultades y vicisitudes adoptó definitivamente en 1792 un acta de navegacion idéntica en algunos puntos al acta inglesa. No se crea sin embargo que fueron copiadas todas las disposiciones de la ley inglesa; casi no han sido tomadas de esta mas que aquellas relativas á la nacionalidad de los buques, y en cuanto á los demás puntos fueron determinados por leyes particulares ó por decretos del presidente. Nótese no obstante que desde ese momento entró francamente la Union americana en el sistema de las represalias; represalias que fueron contestadas con nuevas trabas por el gobierno ingles; siguiendo de ahí que cada dia se dificultaron mas las relaciones entre ambos paises, lo que podrá juzgarse por el siguiente estado del movimiento de los buques ingleses en los puertos de la Union americana desde 1789 hasta 1816.

Estado comprensivo del total de toneladas de los buques ingleses y americanos entrados en los puertos de los Estados-Unidos desde 1789 hasta 1816. (1)

AÑOS.	TONELADAS DE LOS BUQUES INGLESES.	TONELADAS DE BUQUES AMERICANOS.
1789	94.410	127.529
1790	216.914	333.079
1791	210.618	565.834
1792	206.065	414.679
1793	100.180	447.753

AÑOS.	TONELADAS DE LOS BUQUES IN- GLESES.	TONELADAS DE BUQUES AMERI- CANOS.
1794	37.038	525.649
1795	27.097	580.277
1796	49.069	575.046
1797	55.168	608.078
1798	40.775	522.245
1799	54.087	626.595
1800	71.689	682.871
1801	111.595	849.502
1802	104.475	787.501
1803	104.536	787.424
1804	75.500	821.962
1805	65.408	922.098
1806	69.550	1.044.008
1807	64.727	1.089.876
1808	54.551	525.150
1809	71.808	605.951
1810	52.286	906.454
1811	40.647	948.247
1812	4.196	667.999
1813	90	257.548
1814	568	59.626
1815	145.564	700.500
1816	212.426	877.462

Por las notables variaciones que se observan en el número de toneladas de los buques ingleses, puede formarse una idea de las alterativas de rigor y de tolerancia en que han fluctuado los gobiernos de ambos países. De modo que ese número de toneladas que había subido en 1790 á 21.600, decae seis años despues, en 1796, á 19.000. Es verdad que la guerra general que trastornaba toda Europa en este año pudo contribuir mucho á disminuir el comercio de la Inglaterra con sus antiguas colonias. Pero es cosa sabida que en ningun tiempo ha estado cerrado el mar para los buques ingleses, y que apesar de la activa vijilancia de los corsarios franceses, aquellos no hubieran dejado de concurrir en mayor número á los puertos americanos, si otros obstáculos mas poderosos no se los hubiera impedido. Poco despues subió algun tanto el total de toneladas inglesas pero solo para disminuir de nuevo; quedando por último reducido á la nulidad cuando en 1812 y 1813 estalló la guerra entre ambos países. Puede conocerse fácilmente cual seria la clase de relaciones comerciales que mediarían entre dos países, cada uno de los cuales se complacia en gravar con derechos altos las mercaderías conducidas en buques de su enemigo. Háse repetido con frecuencia bajo la fé de la palabra de M. Husckisson, quien creia sin duda alguna en la exactitud del hecho, que los buques de ambos países salian entónces en lastre de sus respectivos puertos, á fin de evitar el ser recargados en los derechos, no conduciendo mercaderías, sino á la vuelta. En este caso se necesitaban dos buques para hacer el servicio de uno solo; y aunque es cierto que el sistema de los derechos diferenciales establecidos por ambas partes debía producir ese resultado, no es creíble que las cosas hayan llegado nunca á ese punto, sino es en algunos casos escepcionales. Siempre es preciso conocer que el transporte de mercaderías debía hacerse con muchas dificultades y de ello tenemos una prueba clara en el estado inserto anteriormente.

Llegadas las cosas á ese estado no podian tener otro fin que una guerra ó una transacion amistosa que pusiese fin á todas las diferencias. Tales fueron los resultados y en 1812 fué declarada la guerra entre ambos pueblos, y aunque es cierto que tuvieron alguna parte en esa declaracion las cuestiones políticas, esto tambien que la lucha empeñada desde hacia muchos años por los intereses marítimos y comerciales, fué la primera sino la principal de ellas. Pero esta guerra fué de corta duracion y tuvo por resultado en 1815, la conclusion de un tratado de comercio y de navegacion basado en el principio de la reciprocidad y de la igualdad en los derechos. De este modo resultó que la union americana aunque mas débil había venido á su poderosa rival, y esa victoria fué solo debida á que combatía por un principio cuyo triunfo era seguro, y cualquiera otro pueblo comerciante hubiera logrado lo mismo valiéndose de idénticos medios. Ninguno sin embargo se había atrevido hasta entónces á emprender ese trabajo.

Ese tratado celebrado en 1815 puede considerarse como el punto de partida de la política nueva adop-

tada sucesivamente por todos los Estados de Europa; y que la misma Inglaterra prosigue practicando con mayor empeño cada dia. No obsta para atribuir á ese tratado los buenos efectos que acabamos de anunciar el que otros pueblos hubiesen celebrado anteriormente convenciones de la misma clase. La misma Union americana habia celebrado en 1782 un tratado de comercio y navegacion con la Holanda fundada en el principio de una perfecta reciprocidad. Pero ni la Holanda ni los Estados-Unidos eran entónces estados bastante poderosos, para que su ejemplo hiciese autoridad, y para que encontrase numerosos imitadores. Era necesario que en este punto fuese la misma Inglaterra tanto tiempo sorda á los clamores del extranjero, la que hiciese una variacion completa en su política. Mientras ella persistía en su antiguo sistema, el poder que le daban su industria y su comercio, la hacian aparecer como un obstáculo para que los otros pueblos celebrasen tratados entre sí basados en el principio de la reciprocidad. Obligándola la Union americana á reconocer á ese sistema, ha inaugurado una política nueva, y hecho en esta parte un gran servicio al mundo entero.

Sin embargo, el tratado de 1815 no puso fin á todas las diferencias. Además de que en ningun tiempo fué ejecutado con fidelidad, no comprendió en sus disposiciones nada que hiciese referencia directamente á las relaciones de los Estados-Unidos con las colonias inglesas, relaciones que el gobierno de este país deseaba ardientemente estrechar, quedando por tanto esa segunda parte que arreglar. Tal fué el objeto de nuevos debates, que se prolongaron por muchos años con bastante acritud, y de que es una prueba concluyente el estado inserto á continuacion. No tenian por causa esas disensiones que el comercio con las colonias inglesas estuviese prohibido á los buques americanos, mas favorecidos en esta parte que otros ningunos, sino porque no lo eran sino con ciertas condiciones y dependiendo siempre del capricho y de las órdenes del consejo de ministros. Esas disensiones duran aún aunque en menor escala por efecto de concesiones posteriores; siendo fácil conocer que si los americanos no gozan todavía de una absoluta libertad en su comercio con las colonias inglesas, les queda poco que desear en este punto.

(Concluirá.)

Las Cámaras francesas acaban

de votar la próruga de la ley que permite la libre introduccion de granos extranjeros hasta el 1.º de enero de 1848. Despues de un sostenido debate, en el que tomaron parte las primeras notabilidades económicas de la Cámara, y apesar de la resistencia del ministro de hacienda, la próruga fué acordada por 105 votos contra 5. Entre los buenos discursos pronunciados con ese motivo es digno de especial atencion el de MM. Anisson Dupéron, campeón decidido de las doctrinas económico-liberales. Sentimos bastante no poderlo insertar por su mucha estension, contentándonos con recomendarlo á aquellos de nuestros lectores que tengan costumbre de leer las sesiones del parlamento francés. No es ménos notable en su género el de M. Guin Gridaine ministro de hacienda; decidido campeón de las prohibiciones, enemigo declarado del libre comercio hasta el extremo de poder llamársele el Sairó de la Francia, no deja pasar ninguna ocasion de declarar sus sentimientos en la Cámara y de oponer su influencia á lo que él llama *peligrosa teoría*, siempre que bajo una ú otra forma se presenta en el campo de batalla y provoca al combate á sus enemigos. Los esfuerzos del ministro francés, aunque contrarios á nuestras opiniones, son sin embargo dignos de elogio. Partidario por convicciones y por intereses de un principio, no rehuye la discusion y acepta la lucha en cualquier terreno que se le presente. No así nuestros ministros de todos los tiempos; prohibicionistas casi todos de corazon no se atreven á serlo francamente, y algunos que son liberales tampoco quieren aparecer como tales. El silencio es su contestacion favorita, y no hacen caso alguno de los clamores del público aprovechando bien poco las lecciones de la experiencia. En todas las cosas suelen obrar por imitacion; el ejemplo de la Francia prepondera á veces con frecuencia; en estas materias, sin embargo, el ejemplo no ha ce nada, pero es por-

que la tradicion es mas poderosa y porque nuestros gobernantes se lo saben todo.

Recaudacion de Contribuciones.

Parece que las contribuciones atrasadas son hoy objeto de la especial atencion del señor administrador de esta provincia y de sus delegados, quienes han tomado el asunto con tal interes, que se empeñan en cobrar las que están pagadas, causando con este motivo mil incomodidades á los contribuyentes, y aún perjudicando á aquellos que no tienen cuidado de guardar los recibos ó cartas de pago. Justo es sin duda que el Estado perciba lo que se le debe, pero creemos que para conseguirlo no es necesario observar la conducta ni valerse de los medios de que se valen hoy los encargados de la recaudacion. Siete personas distintas han estado otras tantas veces ha pocos dias en uno de las casas mas repetibles de este comercio á cobrar con apremio una contribucion atrasada, y otras tantas se han visto precisados el comerciante y sus dependientes á enseñar el recibo de haberla pagado á tiempo, teniendo que sufrir además de esta incomodidad la mala cara y los ruscos modales de los agentes de la administracion.

Pero no es eso lo peor, porque al fin y al postre todo ha estado reducido á tener la molestia de buscar los documentos, molestia compensada en algun tanto por el placer de chasquear á los lechuzos, y porque al fin en toda casa de comercio se conservan en orden todos los papeles y pueden buscarse con paciencia, pero en los almacenes de comestibles, bebidas y otros artículos donde cada dia hay un encargado, gente por lo regular poco avisada, resulta que se han perdido los recibos, y entónces es cuando los lechuzos hacen su agosto. Nada importan las protestas del dueño, nada que enseñe los apuntes de sus libros donde consta pagada la contribucion, mientras no se presente á los incansables cerberos el recibo, no hay mas remedio que pagar. Sobre esto hemos recibido ya repetidas quejas, y segun hemos llegado á entender, la cosa vá cada dia de mal en peor. Creemos que el asunto merece bien la atencion del señor administrador para que ponga un término á los atropellos que están cometiendo cada dia sus delegados.

Progreso de nuestras doctrinas.

Entre las naciones de Europa sola la Alemania era la única hasta ahora que no habia entrado francamente en el camino de las reformas liberales; ahora parece que debe empezar á publicarse un periódico en Hamburgo destinado esclusivamente á defender y propagar la libertad de comercio, redactado por M. Scherer, célebre economista alemán, cuyo periódico se llamará *Trehafen ó Puerto-Franco*. Tiempo era ya de que la Alemania se ocupase en estender los buenos conocimientos económicos entre los diferentes pueblos que la componen, y que contribuirá indudablemente á hacerla recuperar su perdida unidad, y á elevarla al rango que le corresponde entre las principales naciones del mundo.

Quisiéramos merecer de la atencion de nuestros cólegas de Madrid y de las provincias, que cuando copien alguno de nuestros artículos, tengan la bondad de espresar de qué periódico lo han tomado.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En Cádiz, en su redaccion, librería de Moraleda y despacho de la viuda de Vazquez; en Madrid, de Cuesta y Morier; en Sevilla, de Geofrin; en Jerez, de Bueno; en el Puerto, de Valderrama, y en Sanlúcar, establecimiento de Gurria.— En los demás puntos del Reino, por medio de libranzas sobre correos, á la órden del Director de la Asociacion Mercantil Española.

EL REDACTOR PRINCIPAL: R. DE LA CÁMARA.