

SUSCRICION EN SANTANDER.

Por un año. 80 rs.
 Por seis meses. 40
 Por tres idem. 24

Se suscribe en la Imprenta, litografía y librería de MARTINEZ, calle de San Francisco, núm. 16.



SUSCRICION PARA FUERA.

Por un año. 120rs
 Por seis meses. 60
 Por tres idem. 34

No se admitirá correspondencia que no venga franca de porte.

BOLETIN OFICIAL DE SANTANDER

SALE LOS LUNES, MIÉRCOLES Y VIERNES.

ARTICULO DE OFICIO.

GOBIERNO DE PROVINCIA.

CIRCULAR NUMERO 162.

CUENTAS.

Siendo considerable el número de Ayuntamientos que no han presentado aún los extractos de cuentas mensuales, respectivos á los últimos seis meses del corriente año, y estando este para terminar, prevengo á los Sres. Alcaldes que para el 10 del próximo mes de Enero, remitan los mencionados extractos, evitado de este modo las consecuencias de medidas coercitivas. Santander 29 de Diciembre de 1852.---Dionisio Gainza.

CIRCULAR NUM 163.

El Excmo. Sr. Comisario general de los Santos lugares de Jerusalem me dice con fecha 17 del corriente lo siguiente.

«Habiéndose dignado S. M. la Reina nombrar Comisario de la Obra pia de Jerusalem en la diócesis de Burgos á D. Fabian Yarto, Canónigo doctoral de la misma santa iglesia, he de merecer de V. S. le preste los auxilios necesarios para que pueda llenar su cometido segun está prevenido en diferentes rea-

les órdenes y particularmente en la dirigida á los señores intendentes por el Ministerio de Hacienda con fecha 30 de Abril de 1844, y espero que V. S. hará público este nombramiento en el Boletin oficial de la provincia con las disposiciones que juzgue convenientes para que no se le pongan obstáculos, antes bien se le auxilie por las autoridades locales.

Lo que se inserta en el Boletin para conocimiento del público y demas efectos que se espresan en la precedente comunicacion. Santander 27 de Diciembre de 1852.—D. Gainza.

PARTE NO OFICIAL.

Consulado de España en Elseneur.

MEMORIA

sobre las relaciones comerciales y marítimas de España con los puertos del Báltico.

(Continuacion)

Hasta 1845 nuestros buques eran tratados en los puertos rusos, bajo el mismo pié que los de las otras naciones, pero habiendo en aquel año el gobierno francés dispuesto fuesen aumentados considerablemente los derechos sobre los sebos y granos oleaginosos que se introdujesen en bandera extranjera y que exclusivamente procedian de la Rusia, el gobierno ruso dispuso, por el Ucáse Imperial de 19 de Julio de 1845, que las mercancías, cualquiera origen que tuviesen, que se introdujesen en los puertos del Imperio en bandera extranjera, tendrían, además de los derechos señalados en el arancel vigente, que pagar un derecho adicional de 50 por 100, aumentán-

dose igualmente los derechos de navegacion á un rublo de plata (15 rs. 50 cents.) por cada Lastre ó dos Toneladas que midiese el buque, pagadero tanto á la entrada que á la salida, siempre que el buque cargador no perteneciese á nacion, cuyo gobierno por tratados ó convenios especiales, concediese á la bandera rusa los mismos privilegios que en los respectivos puertos gozaba la propia ó la de nacion mas favorecida.

La Francia, Nápoles y los Países Bajos, viendo amenazada su navegacion en el Báltico por la aplicacion á sus buques de lo dispuesto en el citado Ucase, entablaron luego negociaciones con el gabinete ruso, á fin de que sus buques, mediante algunas concesiones que hicieron, continuasen á ser considerados como privilegiados, lo que en efecto consiguieron, pero solo en la navegacion europea, debiendo en la navegacion transatlántica, es decir procedentes de puertos transatlánticos no pertenecientes á sus propias colonias, continuar á considerarse como no privilegiados y por consiguiente sujetos al adeudo del derecho adicional y al pago de los mayores derechos de navegacion. Oponiéndose los obstáculos políticos á que la España, que se hallaba en un caso idéntico, diese paso alguno con objeto de sustraerse á los efectos de aquel Ucase, ha tenido desde entonces que valerse de la bandera estrangera, para hacer admitir en Rusia los azucars de la Habana, esportados mayormente en buques anglo-americanos, los vinos y frutos de Cadiz y Málaga, la sal de Torre Vieja, ect., cuyo valor asciende anualmente de 50 á 60 millones de reales de vellon.

En los puertos prusianos, entre los cuales Stettin ha adquirido una importancia comercial muy considerable, los obstáculos son sin duda menores, no existiendo allí derechos diferenciales, pero existe sí el derecho de bandera que se impone á los buques pertenecientes á naciones no privilegiadas, en cuya clase se consideran los Franceses, Napolitanos y Españoles, y que en un buque de 100 toneladas hace una diferencia de 2800 rs. vo. comparando sus gastos de navegacion con los de un buque privilegiado, lo que unido á los gastos ocurridos con la mayor tripulacion que generalmente llevan los buques españoles, dificulta sino imposibilita vayan nuestros buques á los puertos prusianos.

En tales circunstancias será difícil se adopte medida alguna para fomentar nuestro comercio y navegacion en el Báltico, ínterin no se hayan restablecido las relaciones amistosas con la Rusia y estrechado mas los lazos que nos unen á la Prusia, por medio de un tratado de comercio con el Zollverein, como ya lo tiene el Portugal desde 1844, y de que, sin duda podríamos sacar mejor partido que él, cuyas relaciones con los puertos del Báltico, son muy cortas, y habiendo desaparecido de nuestro arancel de 5 de Octubre de 1849 la mayor parte de las prohibiciones que antes se oponian á que el gobierno hiciese concesiones algunas al Zollverein en cambio de las que exigiría se nos hiciesen.

El objeto principal del Zollverein que se formó en 1834, era la union interior de las aduanas de Alemania y la supresion de las barreras que se oponian á la libre circulacion de los productos de su industria fabril y manufacturera á que por medio de una

tarifa bastante restrictiva, habia conseguido dar un desarrollo extraordinario.

En el dia ya no basta esto. De agrícola que ha sido, ha podido llegar á ser industrial. Su ambicion es ahora ser comerciante. Pero para conseguirlo era preciso adquirir puertos al mar Báltico, y sobre todo al mar del Norte, lo que ha logrado ahora agregándose, por el convenio de 7 de Setiembre de 1851, el Reino de Hanovre, el gran Ducado de Oldenburgo y el Principado de Lippe Buckeburg, cuyos Estados, bajo el nombre de Steuerverein, formaban una union aduanera separada, con una tarifa sumamente moderada, no teniendo industria á proteger y reduciéndose su actividad comercial á la importacion de las manufacturas y géneros coloniales necesarios para el consumo, á la exportacion de los productos naturales de su suelo fértil y al considerable comercio de tránsito que habian sabido atraerse los puertos de Hanovre.

Entre estos el de Emden, ocupa el primer lugar, tanto por razon de su situacion geográfica como por la riqueza y habilidad de sus comerciantes y el espíritu emprendedor que les distingue. Viene despues Leer y en fin Hamburgo á la orilla del Elba y enfrente de Hamburgo, el cual, despues de haber sido declarado puerto franco, recibe en consignacion la mayor parte de los efectos que, de Inglaterra, Francia y de los países del Mediterráneo, van destinados al interior de Alemania y que antes se dirigian á Hamburgo.

Con la adquisicion de estos puertos y planteándose el sistema de derechos diferenciales, que abria al Zollverein, la posibilidad de proveerse en las regiones transatlánticas, de las materias primeras que necesitan los fabricantes de los Estados manufactureros y que actualmente sacan de los almacenes de Liverpool, así como la considerable cantidad de géneros coloniales que consumen los Estados que componen el Zollverein y de que las dos terceras partes les vienen en importacion indirecta de Inglaterra y de los Países Bajos, se creía haber encontrado un medio de conciliar los intereses opuestos del Norte y del medio dia de Alemania, sin recurrir á la necesidad de aumentar su tarifa, pues proporcionando á los fabricantes de Baviera, Sajonia, Wyrtenbergo ect., mercados para fuera á sus manufacturas con cuyo producto les sería posible saldar una parte de las materias primeras que emplean, estos habrian cesado de reclamar mayor proteccion para sus fabricacion, que están luchando con desventaja, en el propio mercado, con los similares estrangeros por no poder dar salida á ellos.

Sin embargo, la realizacion de este plan dependerá de cierto modo del resultado que tendrán las conferencias que se han abierto en Berlin con objeto de reorganizar el Zollverein sobre la base del que actualmente existe, á lo que segun parece, se opone el Austria, que aspira en el dia á la supremacia política y mercantil en Alemania y que la formacion del Zollverein habia asegurada á la Prusia.

El influjo que ejerce el Austria sobre los Estados del Sur y del centro de Alemania ha dado origen á las conferencias que se han tenido en Darmstadt y en que los gobiernos de Baviera, Wyrtenberg, Sajonia, Hesse-Electoral, Hesse Gran-ducal y Nasau, se

han obligado recíprocamente á no renovar el pacto con el Zollverein, que espira en 1853, ínterin no se haya entendido la Prusia con el Austria, sobre la conclusion de un tratado de comercio y de aduanas entre ambos, lo que embaraza mucho á la Prusia, que ni siquiera ha querido admitir un Representante austriaco á las conferencias de Berlin, fundando su negativa en la declaracion con que habia hecho preceder la convocacion á las conferencias: „de que solo serian admitidos á ellas los Representantes de los Estados que ya formaban parte del Zollverein ó que como Hanovre, Oldenburgo ect. se habian unido á él en virtud de convenios celebrados antes de la convocacion.“

Esta especie de coalicion que se ha formado contra la Prusia, imposibilitará tal vez la renovacion del Zollverein sobre la base proyectada y consiguientemente que se establezca el sistema de derechos diferenciales que se habia ideado, como medio de conciliar intereses opuestos. Si pues la Prusia no ceda ó no se conforme con lo resuelto en las conferencias de Darmstadt; si persiste en su resolucion de no querer admitir el Austria á las conferencias de Berlin, es probable se disolverá el Zollverein y que los Estados del Sur se separarán de los del Norte, en cuyo caso la Prusia, con Hanovre, Oldenburgo y algunos otros pequeños Estados del Norte, formarán una union aduanera separada sobre la base de una libertad comercial mas lata que bajo el punto de vista económico y de intereses materiales, reportará mayores beneficios y proporcionará mayores goces á los pueblos de aquellos países, que el sistema restrictivo sobre que estaba calcado el Zollverein y que las provincias prusianas, especialmente las del Oeste, siempre han considerado como contrario á sus verdaderos intereses. Verdad es que en este caso perderá la Prusia la preponderancia política y comercial en Alemania que, desde la formacion del Zollverein habia adquirido, pero ya que esto difícilmente podrá evitarse considerando la actitud que ha tomado el Austria, no solo será acertado no sacrificarse por mas tiempo por intereses ajenos como la ha hecho la Prusia, económicamente hablando, sino que, extendiendo por medio de alianzas ó convenios, á los Estados que lindan con la monarquía Prusiana, es decir los Ducados daneses, la Bélgica y los Países Bajos, el sistema comercial que adoptare, mejorará y robustecerá su posicion, teniendo la union territorial y comercial con esos Estados, mayor importancia para la seguridad y los intereses materiales de la Prusia, que con la Baviera, Wyrtemberg etc. Pero sea que se verifique la reorganizacion del Zollverein tal cual lo tiene proyectado la Prusia, sea que se disuelva y que se formen en Alemania dos uniones aduaneras distintas, basadas sobre principios opuestos, creo que toda nacion comerciante, y por consiguiente tambien la nuestra, tiene el deber de observar y seguir con atencion todo lo que allí ocurra, á fin de poder aprovecharse de las coyunturas favorables que pudieran ofrecerse, para aumentar su comercio y navegacion y proporcionar nuevos mercados á sus productos.

En la hipótesis de que se reorganice el Zollverein sobre la base del que actualmente existe, ningun obstáculo serio opone nuestro arancel actual á que tengan salida en España los artículos de la industria

fabril y manufacturera de Alemania y si fuere posible acordar algunas ligeras ventajas á los tegidos de lino, lana y algodón, á las sederias, cristalerias, ferreterias ect., procedentes del Zollverein, no me parece inverosímil que en cambio se nos concediesen una rebaja en los derechos señalados á nuestros vinos, cargados como todos los demas con demasía en los Estados del Zollverein, á los aceites, frutos ect., y que alcanzásemos ciertas ventajas en la navegacion directa entre los puertos de nuestras colonias y los del Zollverein situados al Báltico y al mar del Norte, en razon de los pocos navios propios para la navegacion transatlántica que posee la Prusia, cuya marina mercante se ocupa casi exclusivamente en la extraccion de sus maderas, cereales ect. para Inglaterra, Bélgica, Holanda y Francia. Si al contrario se disuelve el Zollverein y que á consecuencia de la separacion de los Estados del Norte de los del Sur, se forme una union aduanera separada de los Estados del Norte, esta circunstancia disminuirá sin duda el mercado que pudiera ofrecer á nuestros productos el Zollverein que actualmente existe, pero en cambio aumentará el consumo de muchos de ellos, como resultado inevitable de los menores derechos que establecerá su arancel, debiendo esta union, compuesta de Estados mayormente agrícolas, necesariamente estar calcada sobre principios mas liberales que la que formaren los Estados del Sur, cuyas fábricas y manufacturas exigen sea mas restrictivo su arancel. En el dia es muy corta la importacion que de nuestros productos se hace en los puertos prusianos, no excediendo por término medio de 4 millones de rs. vn., el valor total de los efectos que de procedencia española se importan anualmente en Stetin, Memel, Danzic y Stralsund, por donde mayormente se verifica la importacion del extranjero.

En Rusia, para donde exportamos anualmente mercancías de un valor de 50 á 60 millones de rs. vn., como lo demuestran los Cuadros que desde 1844 tengo remitidos anualmente al Gobierno, se ha abierto ya á la circulacion el ferro-carril de S. Petersburgo á Moscou que en el corto tiempo de su existencia ha dado ya mayor valor á los estensos terrenos por donde pasa y aumentado el bienestar de los pueblos que los habitan, lo que necesariamente influirá en lo sucesivo en el consumo de nuestros productos, especialmente en el de los géneros coloniales, vinos, frutos, aceites ect.

Pero que no será cuando se haya concluido el ferro-carril que el gobierno ruso tiene proyectado se construya entre Chartoff, capital de la provincia de Ukraine, situada á 50° latitud Norte y distante de S. Petersburgo 1050 kilómetros, y el puerto de Teodosia al mar negro, cuyo ferro-carril acaba de concesionarse á una compañía á quien el gobierno garantiza un interés de 3 por 100 de los 50 millones de rublos de plata (750 millones de rs. vn.) que exige su construccion. Enlazándose despues este como lo tiene igualmente proyectado el gobierno, con el ya existente de S. Petersburgo—Moscou, quedarán apromimadas las distancias entre la capital del Imperio y el mar negro, de manera que solo se gastará un par de dias en el tránsito de uno á otro, lo que producirá una revolucion completa en las relaciones comerciales de la Rusia y tendrá para el comercio

européo inmensos é incalculables resultados. Después de la Rusia y de la Prusia, cuyas aduanas se confunden con las del Zollverein y que por consiguiente impide se forme una idéa exacta de lo que en la monarquía prusiana, propiamente dicho, se consune, viene la Dinamarca que recibe anualmente de España y de la Isla de Cuba, mercancías que representan un valor de 10 millones de reales de vellón, mientras que nuestra exportacion para la Suecia es muy corta y para la Noruega casi nula, reduciéndose nuestras relaciones comerciales con esta última nación á que los buques españoles van en lastre á cargar bacalao en sus puertos.

Los grandes é importantes mercados, tales como pueden venir á serlo, la Rusia con sus 60 millones de habitantes y el Zollverein con sus 32 millones, son los que mas particularmente convienen á la siempre creciente produccion de España, si no ha de quedar paralizada su industria agrícola y si no ha de perderse inútilmente, como sucede á veces, la extraordinaria abundancia de frutos, especialmente de vinos á que los cosecheros no pueden dar salida, sino con mucha dificultad y un gran menosprecio.

La Inglaterra es y será probablemente siempre, el mercado principal para los vinos de Jeréz y otros de mayor precio, pero dudo que jamás lo sea para los de calidad inferior, que son los que mas abundan en España en razon de los escesivos derechos, que no bajan de 6 á 700 por ciento, que en aquel pais adendan los vinos, lo que imposibilita se generalice su uso, que, en Inglaterra, mas que en ninguna otra parte, está exclusivamente reservado á las clases acomodadas, sirviéndose las demas de la cerveza y del aguardiente de fabricacion indigena, mientras que la Rusia, el norte y el centro de Alemania nos ofrecen un mercado estenso para los vinos ordinarios de Cataluña y de Canarias de que en el dia apenas reciben cantidad alguna, así como tambien la estimacion que han merecido en Rusia nuestros vinos de Jeréz, nos autoriza á esperar aumentará considerablemente el despacho de esta clase de vinos de que actualmente se importan en Cronstadt y S. Petersburgo mas de mil botas al año, así como tambien en los últimos años han entrado en la Rusia varias cantidades de vinos españoles por Odesa al mar negro.

Lo mismo podrá venir á ser el caso con los aceites de que, en S. Petersburgo solo, se importan anualmente de 6 á 8000 pipas y en los puertos prusianos 5 á 6 millones de libras, procedentes casi exclusivamente de Gallipoli, Manipoli, Gioja ect., en buques napolitanos que en la navegacion directa entre los puertos napolitanos y la Rusia, disfrutan de ciertas ventajas que no se conceden á los de las otras naciones que se ocupan en la extraccion de sus aceites, mientras que los buques napolitanos en los puertos de Prusia son considerados como no privilegiados y por consiguiente sujetos al derecho de bandera.

La importacion media de naranjas y limones en S. Petersburgo, Cronstadt y Riga no baja de cien mil cajas al año y en Stetin, Memel, Danzic y Stralsund se importan anualmente de 30 á 40 mil cajas procedentes todas, á escepcion de unas 8 á 9 mil cajas de limones con que figuramos en las listas de importacion de Rusia y Prusia, de Mesina y Mentona, apesar de la superior calidad que se reconoce á los fru-

tos de Málaga y Valencia, sucediendo lo mismo con las pasas, almendras, uvas y otros efectos que produce nuestro suelo y de que solo exportamos una mínima parte de las cantidades que se introducen en los puertos del Báltico, procedentes de Italia, Francia y Portugal.

Considerando ahora que apesar de las dificultades á que he hecho referencia, exportamos por el Báltico, cerca de 70000 toneladas de mercancías, representando un valor de entre 70 á 110 millones de rs. vn., quién podrá dudar de que la España, allanadas que sean aquellas y removidas las trabas que en el dia se oponen á que tomen mayor incremento su comercio y navegacion, llegará á ocupar entre las naciones que trafican con el Báltico, el rango que por tantos títulos la corresponde?

El creer que el comercio del Báltico no puede proporcionar á nuestra marina mercante ventaja alguna en razon de la dificultad que siempre encontrarán en estos puertos los buques españoles de hallar fletes de retorno, es una equivocacion completa y solo tendria algun fundamento si se tratase de establecer una competencia de nuestra marina mercante en el comercio de flete ó sea de transporte, con la de Inglaterra, Holanda y Hanovre, cuyos buques en número de 6 á 8000 al año, aun hoy dia se dedican en el Báltico á esta clase de comercio, en que por diferentes motivos llevan la ventaja sobre los de las otras naciones. Pero nuestra marina no se halla en este caso. Tenemos la ventaja de que nuestros productos de exportacion son de mucho peso ó volumen, dos condiciones esenciales para alimentar la marina de una nacion, y la considerable cantidad de maderas que del Báltico se extraen para los varios puertos de España y que aumenta de año en año, ofrece á nuestros buques un recurso que les evite el tener que volver en lastre, llevando ademas en este comercio la ventaja sobre los buques extranjeros, de que en España solo se los exige un derecho de 2 por ciento sobre avalúo de las maderas destinadas á la arboladura y construccion de buques.

El comercio de maderas que hace el Báltico, sirve generalmente para alimentar los buques finlandeses, suecos y noruegueses de gran cabida. Los armadores las extraen por su propia cuenta, calculando siempre como seguro el beneficio que les resulta del flete que ganan sus buques y que para ellos es el objeto principal, mientras que la ganancia sobre las maderas que extraen, las mas veces es nula ó muy corta, á menos que no sean muy favorables las coyunturas. El mismo recurso queda á los buques españoles que hubiesen conducido mercancías al Báltico y que allí no encontrasen flete de retorno, pues cargando por su propia cuenta maderas apropiadas al mercado español, siempre tendrian la seguridad de ganar un flete, aunque las maderas, cuya compra exige pocos fondos, no les proporcionasen utilidad alguna.

Concluyendo con estas indicaciones, añado un extracto de los aranceles vigentes en Dinamarca, Suecia, Rusia y los Estados del Zollverein, por lo que respecto á los derechos que en aquellos paises adeudan nuestros productos á su importacion.