

AÑO XXI.—NÚM. 6098

8 DE OCTUBRE DE 1881.

REDACCION, MAYOR 24.

## EL ECO DE CARTAGENA.

Sábado 8 de Octubre de 1881.

## CRONICA COMERCIAL.

La marina mercante, tan exigua y agonizante hoy en nuestro país, ha sido en todos tiempos la sólida base, el robusto pedestal que ha sostenido con firmeza las poderosas escuadras, las grandes flotas de guerra que se han impuesto y hecho respetar las potencias marítimas. Que es esencialmente la nación española, por su posición geográfica, y la fecundidad y excelencia de sus codiciados frutos, solicitados y vendidos en todos los mercados del Orbe, es una tesis que no es necesario demostrar, por que nadie se averá contradecir. Nuestra en nuestro propósito tampoco, referir las causas y motivos que han impulsado la decadencia naval, que los buenos patricios deploramos consermados; pero como los sucesos pasados sirven de provechosa enseñanza para el presente y el porvenir, queremos evocar sus recuerdos, para que inspirándose en ellos la generación actual y excitado su orgullo, haga pos escalar el alto puesto que ocuparon sus antepasados en el concierto de las naciones.

Apenas hojeamos las páginas del gran libro de nuestra historia esplendorosa, cuando adquirimos el convencimiento de que en los siglos doce, trece y catorce de nuestra era, hacia en toda la Península, y muy particularmente en las provincias de la corona de Aragón, un comercio tan inmenso, como útil, valioso y lucrativo. Barcelona, Almería y Valencia, estaban reputadas por las primeras y más importantes ciudades comerciales de Europa, manteniendo por sí sola la primera un número considerable de buques armados para proteger sus costas y las expediciones que despachara hasta el Brasil, donde tenía una gran factoría de las mejores condiciones y de extraordinaria celeridad.

Tres épocas notables destellan muy acentuadas en nuestros anales históricos que conduce a nuestro propósito recordar.

Forma la primera el tiempo transcurrido desde mediados del siglo 15 hasta mediados también del 16. Brillante era y asaz envidiable el aspecto que presentaba entonces nuestra Península. Sus manufacturas de seda y lana eran del más delicado y exquisito gusto, y surtían con abundancia a los cuantiosos pedidos que hacían de todos los centros comerciales de Europa. Sevilla sola contaba diez y seis mil telares de seda, empleando en ellos más de ciento treinta mil artesanos. En lo restante del país existían ciento treinta

mil telares más del mismo género, con un millón y cien mil operarios. Las fábricas de lana era aún en número mucho más crecido: los paños de Segovia se vendían en toda Europa con mucha estimación: los de Cuenca y Cataluña se exportaban a Italia, Berbería y toda la zona del levante y finalmente, las tenerías, además de ser numerosas en grado excesivo, eran tenidas a lo menos las de Córdoba, por las mejores y más importantes que se conocían.

Ante tantos y tan elocuentes datos estadísticos, de cuya exactitud responden en sus publicaciones los Repúblicos de mejor nota, y los más doctos e inteligentes, ocurre preguntar. ¿No era forzoso, no se hacía indispensable para tanta riqueza fabril, para tanta producción agrícola conquea tener para tantas y tanpreciadas mercancías, en fin el auxilio poderoso del comercio, que extrayendo las del país provocase útiles cambios, y fomentase la nueva producción, trayendo en pos de ella la prosperidad y abundancia? ¿Y ese comercio, ese agente impulsor y vivificante pudiera existir ni ejercer su benéfico influjo sin una marina mercante tan activa como numerosa? ¿Y podía subsistir, por ventura, esta marina mercante sin el poderoso auxilio de otra marina de guerra, sin una armada naval que la protegiese y amparase?

Tocanos hablar ahora de la segunda de las tres épocas objeto de nuestro exámen. Este período que fué de desgracia para España, debe contar desde el promedio del siglo diez y seis, hasta casi igual espacio del diez y ocho. Las manufacturas desaparecieron del todo, y fué tanto el decaimiento de la agricultura, que llegó al extremo de ser necesario que se importase la tercera parte de los granos que se consumían. Dabióse semejante infortunio a cien y cien causas, que sería tan enojoso como inútil referir, y que ya hemos dicho no es hoy de nuestro propósito, pero los hemos recordado como una prueba del decaimiento de la marina en tiempo de tanto infortunio y de lo que influyó este decaimiento en los destinos de la patria.

No hay quien ignore, por poco versado que esté en nuestra historia, que en 1688 teníamos doce millones de habitantes, y que en 1715, es decir en ménos de un siglo decreció a seis millones ó sea a una mitad exacta. ¿Que inferir, que pensar de un acontecimiento tan deplorable? ¿Como no convenir en que cegados los cauces de la riqueza pública, gemíamos bajo el yugo cruel de las privaciones más lamentables? ¿Y como no conceder, así mismo, en que ocasionando la falta ó penuria de producciones agrícolas y manu factureras la penuria y falta del co-

mercio, era absolutamente indispensable la inexistencia de la Marina; y con su carencia la de el orgullo de los pueblos mejor armados, así como sus ataques a los que consideran más débiles é insignificantes? Una serie harto prolongada de ejemplos tristísimos y lamentables podíamos aducir en comprobación de una verdad tan indestructible como amarga. Pero, por no ser demasiado prolijos, pasamos, a ocuparnos del tercero y último de los períodos históricos que nos propusimos analizar.

Verdad es que Fernando VI, porjuicio a la agricultura del modo más deplorable, prohibiendo la extracción de seda en rama; pero verdad es también que D. Carlos III en 1763 concedió libertad a todo español para comerciar con la Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, la Margarita la Trinidad, la Luciana, que entonces le pertenecía, Yucatan y Campeche, no solo desde Cádiz, sino desde los puntos de Sevilla, Cartagena, Alicante, Barcelona, la Coruña, Santander y Jijon: verdad es que rebajó a un 6 por 100 los derechos y suprimió una multitud de onerosas formalidades: verdad es que en 1778 se concedió igual libertad de comercio a Buenos Aires, Chile y Perú: verdad que en 16 de Octubre del mismo año, se extendió a Jativa y a Guatemala, habilitando además de los puertos que había, los de Málaga, Almería, Tortosa, Palma y Sta. Cruz de Tenerife; y verdad es, en conclusión, que eximió de derechos durante diez años a cualquier artículo manufacturado en las fabricas de España, a todo navio enteramente cargado con objetos no manufacturados siendo nacionales, así como se quitaron ó suprimieron del todo los derechos que hasta entonces habían pagado las producciones de los dominios americanos.

¿Cuales fueron, preguntamos hoy, las consecuencias de medidas semejantes? ¿Nos atreveríamos a dudar del buen éxito que tuvieron, pisoteando de tal modo los principios luminosos de la ciencia, y dando un horrible mentís a las tesis más comprobadas? Si tal hiciéramos, si infielles a los axiomas económicos políticos que profesamos, nos expusieramos a proceder de tal modo; indisputable es que con las tablas estadísticas en la mano nos contestarían diciéndonos.—Primero que la población que en 1778 ascendía a 3.307.803 almas, subió en 1798 a 4.200.873.—Segundo que si en el mismo año de 1778 zarparon 170 navios de los puertos de la Península, no habían salido otros tantos en todo el quinquenio anterior.—Tercero que el valor de las mercancías españolas remitidas a América después de la libertad concedida al comercio en 1778 llegó a la suma de

1.411.831. libras, y el de las extranjeras exportadas de España a sesenta y dos millones 333.464 con 80 centavos, y que los derechos adeudados al Erario por estos géneros subieron a la cantidad muy respetable entonces de 185.545 libras, 40 centavos.—Cuarto que el valor de retornos de América en el propio período, avanzó hasta el importe de 3.927.267 libras, 80 centavos, así como el de los derechos devengados por ellos al de 146.244 libras, 40 centavos.—Quinto que en 1784, ó lo que es más claro, a los seis años de libertado el comercio, se exportó a la América en mercaderías nacionales la enormísima suma de 34.047.252 libras, aumentando en esa sola época 7.330.644 libras 40 centavos, es decir casi el sextuplo de utilidad.—Sexto que la intruducción de mercancías en las regiones trasatlánticas ascendió en el propio período a 11.468.233 libras con 20 centavos aumentando 3.114.837 ó lo que es más claro aun, se quintuplicó próximamente siendo evidente que el valor de los derechos devengados por ambos conceptos ascendió a 858.240 libras, teniendo un crece la renta del Fisco de 663.631 con 80 centavos.—Sétimo que en ese propio año sumaron los retornos de las provincias ultramarinas 60.648.825 libras logrando el adelanto de unos diez y seis tantos, puesto que llegó este a 56.320.887 libras, 60 centavos.—Octavo y último: que el valor de los derechos adelantados por producciones exportadas de América, alcanzó a 2.435.238 libras, con 60 centavos, acreciendo de este modo la renta fiscal en 2.435.238 libras, 5 centavos, ó lo que es igual haciendo la subir a diez y siete veces tanto.

Pero no es solo lo expuesto lo que contestarnos pudiera para convencernos. España, podía decirse no, que en 1778 no tenía quinientos buques mercantes; sin conocer otras causas que la libertad concedida aquel año al comercio de América; contaba en 1792 en solo las costas de Cataluña más de 111.000, en tanto que Cádiz numeraba también más de cien propietarios de embarcaciones perfectamente equipadas. Y ese propio Cádiz, que en la habilitación de puertos hecha en 1778 creyó una inmensidad de perjuicios tan sensibles como irreparables; se convenció al fin de lo injusto de sus temores, cuando vió que en mercaderías nacionales y extranjeras, exportó solo él un valor de 2.510.498: suma excesiva con mucho, a la que habían remitido sus comerciantes en los cuatrienios anteriores; y suma que aumentó en 1784 a la de 4.345.731 libras 60 centavos, y en 1792 a la de 13.600.000 cabales.

Y bien ¿que decir ahora sobre