

Exportación.

Puntos de procedencia.	Con bandera española. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total derechos. pesetas.
Europa y Africa.	000	000	000
América.	000	000	000
Asia y Oceanía.	000	000	000

De manera que la exportación no devengó en la Aduana ninguna clase de derechos por la sencilla razón de que es libre la exportación del mineral de hierro.

Cádiz.

Esta población cuyo puerto era famoso en la antigüedad y muy particularmente en los tiempos en que venían á España cargados de metales preciosos y de especias los galeones de Indias, contiene hoy día 65,028 habitantes, y poco á poco ha visto desaparecer su antiguo esplendor comercial conquistado seguramente por su buena situación como punto de partida ó de llegada respecto de América.

Cádiz que no es agrícola, despojada como hemos dicho de las circunstancias especiales que fueron en otro tiempo la causa de su prosperidad, parece que de unos diez años á esta parte trata de restablecer por medio de la industria la vida que ya no puede darle un comercio cada día en decadencia. En efecto, la ebanistería cuenta allí con numerosos talleres, lo propio que la joyería, la sombrerería y la confección de guantes, cuyos artículos han logrado su acceso hasta el interior de la misma Inglaterra. También tiene sus talleres la fabricación de tejidos de hilo, cáñamo y algodón y otras industrias análogas, y muy posible sería que con el tiempo renaciera en Cádiz la perdida actividad mercantil, si estas industrias logran desarrollarse en escala suficiente; pues, á pesar de todo, Cádiz no deja de ser un excelente puerto de escala situado casi en medio de las líneas marítimas de comunicación entre Inglaterra, Holanda, Norte de Alemania, Francia y Portugal, y el Africa, la Italia, y los puertos de Levante.

Así es que aún cuando el tráfico mercantil es escaso, como podrá verse comparando los rendimientos de su Aduana con los de otras de España, su puerto sin embargo continúa siendo visitado por un número de buques bastante considerable, sobre todo por los de vapor que hacen la travesía entre los puntos que anteriormente hemos citado.

En efecto, en 1882 entraron en el puerto de Cádiz 508 buques, españoles, pero sólo desembarcaron 40,732 toneladas de mercancías. Los buques extranjeros por su parte fueron 419 pero con solas 109,617 toneladas. Salieron de este puerto 646 embarcaciones españolas con 26,462 toneladas de mercancías y 185 extranjeros con 371,932 toneladas.

Los derechos percibidos por su Aduana fueron los siguientes:

Importación.

Puntos de procedencia.	Con bandera española. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total derechos en pesetas.
Europa y Africa.	1,975,391	1,519,553	3,494,944
América.	296,198	80,741	376,939
Asia y Oceanía.	141,323	57,187	198,510
Total derechos de importación.			4,066,413

Exportación.

Puntos de procedencia.	Con bandera española. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total derechos en pesetas.
Europa y Africa.	5	186	191
América.	0	2,101	2,101
Asia y Oceanía.	0	000	000
Derechos de exportación.			2,292

Cartagena.

Esta población que contiene 35,000 habitantes, dista mucho por desgracia de ofrecer la actividad mercantil que tuvo en la antigüedad. Su puerto es sin disputa el más vasto de la península si se exceptúa el de Vigo, y como él, nada le debe á la mano del hombre puesto que su construcción ha sido obra exclusiva de la naturaleza. En efecto, su entrada está defendida por dos altas montañas, su extensión es tal que pueden maniobrar en su recinto varias escuadras á un mismo tiempo, y la tranquilidad de sus aguas es completa. Se comunica por tierra con Murcia y Madrid por medio de una vía férrea y tiene además otro camino de hierro exclusivamente industrial, pues no tiene más objeto que poner en comunicación á Cartagena con San Ginés pasando por La Unión, distantes 15 y 8,600 kilómetros respectivamente, á fin de transportar el mineral de plomo que existe en abundancia en los alrededores y cuyas minas fueron ya explotadas en la antigüedad.

Desgraciadamente esta riqueza minera no da los resultados que sería de desear á causa de lo caro de la mano de obra y también quizá por la mala dirección de los trabajos ó por la insuficiencia de las máquinas empleadas para la extracción del mineral; pero, á pesar de ello hanse instalado en las afueras de Cartagena, esto es, en los barrios de Santa Lucía, de Escombreras y otros puntos varias fábricas que se dedican á la fundición de este mineral. Estas fábricas exportan anualmente unos 180,000 quintales de plomo y reciben de Inglaterra de 180 á 200,000 quintales de coque.

Merced á esta industria, á las buenas condiciones de su puerto, y también quizá á ser el punto más directo de comunicación que actualmente existe entre Francia y Argelia, entraron en el puerto de Cartagena en 1882, 266 embarcaciones españolas con un cargamento de 17,520 toneladas y 195 buques extranjeros con 110,485. Del mismo puerto salieron 141 buques españoles con 28,954 toneladas de mercancías y hasta 721 embarcaciones extranjeras que llenaron 492,551 toneladas. La diferencia que aquí se observa entre el número de embarcaciones entradas y salidas, así como entre el de toneladas importadas y exportadas, consiste principalmente en que cargándose más particularmente en buques ingleses el plomo de que hemos hablado, y recogiendo este de paso en su ruta desde Barcelona ó Valencia á los puertos ingleses, no figuran en el número de los buques entrados en Cartagena con carga puesto que no llevan ninguna con destino á esta última población.

Su Aduana dió en el mismo año de 1882 los siguientes resultados:

Importación.

Puntos de procedencia.	Con bandera nacional. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos. Pesetas.
Europa y Africa.	1,128,483	840,250	1,968,733
América.	11,681	133,415	145,096
Asia y Oceanía.	70,546	31,954	102,500
Total derechos de importación.			2,216,329

Exportación.

Puntos de procedencia.	Con bandera nacional. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos. Pesetas.
Europa y Africa.	23,362	78,092	101,454
América.	000	000	000
Asia y Oceanía.	000	000	000
Total derechos de exportación.			101,454

Coruña.

Esta ciudad, capital de la provincia de su nombre, contiene 33,735 habitantes. Los principales medios de subsistencia de esta población consisten en el pequeño comercio de artículos de primera necesidad que tienen un consumo superior á lo que corresponde á su vecindario por lo muy frecuentado de su puerto y lo numeroso de su guarnición; la fábrica de tabacos que emplea en las operaciones de esta industria 2,300 obreras y elabora por término medio un millón de libras de tabaco al año, y la fabricación de botellas de vidrio destinadas al envase y exportación de los vinos de Ribeiro.

El puerto de la Coruña es vasto y seguro, y se halla situado en una extensa bahía en la que pueden entrar y anclar en un excelente fondo toda clase de embarcaciones, cualquiera que sea el estado del mar.

Segun los datos oficiales de 1882, entraron en este puerto 195 embarcaciones nacionales que descargaron en sus muelles 5,877 toneladas de mercancías y 142 buques extranjeros con 13,347 toneladas. Salieron durante el mismo período, 82 buques nacionales y 128 extranjeros, llevando respectivamente en sus bodegas, 6,333 y 6,174 toneladas de mercancías.

Este movimiento comercial dió á la Aduana de la Coruña por razón de derechos de importación las siguientes sumas:

<i>Importación.</i>			
Puntos de procedencia.	Con bandera española. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y Africa.	880,379	1.103,971	1.984,350
América.	218,149	40,899	259,048
Asia y Oceanía.	26,498	0000	26,498
Total derechos de importación.			2.269,896

Málaga.

Ciudad de 115,801 habitantes, es la capital de la provincia de su nombre y se halla situada á los 36° 42' de latitud Norte y 0° 43' longitud O. del meridiano de Madrid. La feracidad del término de Málaga y sus cercanías, dan á esta ciudad su carácter enteramente mercantil, por más que la industria esté representada asimismo en ella por algunas manufacturas.

Abrigado su puerto por la colina en cuya cima se levanta el castillo de Gibralfaro, vese bastante frecuentado en todos tiempos, pero cuando cobra una gran animación es en el período comprendido entre el 15 de Agosto y el fin de Octubre. En efecto; durante este período, es cuando más considerables son los envíos que se hacen de Málaga á otros países; y se comprende que así sea cuando se sabe que los principales artículos que constituyen el objeto de su exportación son: el renombrado vino de Málaga del cual se exportan por término medio anual 1.500,000 arrobas, sus estimadas y célebres pasas, cuya exportación alcanza á 1.000,000 de arrobas; sus jugosos limones cuyo fruto se espide por muchos millones; sus almendras, sus higos secos, que no tienen menos fama que sus pasas; y finalmente sus trigos, aceitunas y otros productos agrícolas no ménos estimados.

Málaga cuenta además con varios molinos harineros, fábricas de jabón, fabricación de tejidos y más particularmente la industria de la fabricación de metales. Así es que su puerto fué visitado en 1882 por 540 buques con bandera española, los cuales desembarcaron en sus andenes 28,871 toneladas de mercancías; y por 434 buques extranjeros que le entregaron 173,928 toneladas. En el mismo período, espidió Málaga 513 buques españoles con 36.767 toneladas de cargo, y 379 embarcaciones extranjeras con 113,172 toneladas.

La Aduana de Málaga percibió á consecuencia de este movimiento comercial los siguientes derechos que dan una idea del valor de las importaciones.

Importación.

Puntos de procedencia.	Con bandera española. Derechos en pesetas.	Con id. extranjero Derechos en peseta.	Total derechos, en pesetas.
Europa y Africa.	2.165,929	2.265,847	4.431,776
América.	131,867	570,721	702,588
Asia y Oceanía.	70,813	68,967	139,780
Total derechos de importación.			5.274,144

Exportación.

Europa y Africa.	604	26,149	26,753
América.	»	»	»
Asia y Oceanía.	»	»	»
Total derechos de exportación.			26,753

Santander.

Esta capital de la provincia de su nombre tiene un puerto de primera clase en una bahía segura y magnífica accesible á toda clase de embarcaciones que tiene de milla y media á tres millas de ancha por cuatro de longitud. Este puerto está dotado de dos extensos muelles en los que se observa un activo movimiento, y de tres faros, de los cuales uno, el más importante, es del sistema Fresnel, tiene situada su luz á 93 metros de altura y es visible desde alta mar á 20 millas de distancia.

Santander tiene una población de 41,021 habitantes de los cuales se dedica un gran número á las faenas de la mar y otro mucho mayor al comercio. Los principales artículos que constituyen el objeto de este comercio, son los trigos de Castilla, las harinas de toda la provincia y de las vecinas y las lanas de Leon, de la Rioja y de Soria. Tambien son las harinas las que principalmente llenan las bodegas de los buques que de este puerto se dirigen á las Antillas españolas.

En 1882 entraron en este magnífico puerto 247 embarcaciones españolas que descargaron 34,372 toneladas de mercancías y 383 extranjeras con 192.084, componiendo en junto un total de 630 embarcaciones y 226,456 toneladas. Salieron en el mismo período 195 buques nacionales que cargaron en sus muelles 53,622 toneladas de mercancías, y 284 buques con toneladas, lo que componen un total de 479 embarcaciones salidas de Santander con un 156,843 cargo 210,465 toneladas.

Los derechos percibidos por la Aduana en virtud de este movimiento comercial, fueron los que siguen:

Importación.

Puntos de procedencia.	Bandera nacional. Derechos en pesetas.	Bandera extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y Africa.	3.046,426	3.680,014	6.726,440
América.	993,289	1.538,729	2.532,018
Asia y Oceanía.	78,963	8,874	87,837
Total derechos de importación.			9.346,295

La exportación tampoco produjo ingreso alguno á la Aduana de Santander, pues, como ya hemos dicho, consiste principalmente en harinas, cuya exportación á Cuba y Puerto-Rico es libre.

Sevilla.

Esta ciudad que cuenta 133,938 habitantes y está situada en una vasta y feraz llanura que llega á formar horizontes, debe su importancia comercial al rio Guadalquivir en cuya

orilla izquierda se levanta y también á la horizontalidad del terreno que se extiende desde más arriba de la población hasta el mar. En efecto, gracias á esta horizontalidad, la marea se deja sentir en este río hasta unas cuantas leguas más arriba de Sevilla y esto le hace perfectamente navegable para la mayor parte de las embarcaciones incluso la de vapor. El puerto de Sevilla fué casi el más importante de España bajo el punto de vista mercantil, desde la toma de Granada hasta la época de Felipe IV; á partir de este último comenzó su decadencia que llegó al extremo al fin del pasado siglo. Durante el que corre, se nota en él cierta tendencia á reconquistar su antiguo esplendor, y si bien no lo ha logrado, no puede negarse que tampoco ha dejado de reconquistar una parte de su movimiento comercial, á lo que no han contribuido poco ciertamente los abundantes productos naturales que dá su suelo entre los que son los de más importancia el aceite y varias frutas ámen de la ganadería que encuentra en esta comarca abundante pasto para sus rebaños consistentes más principalmente en yeguas y toradas.

En 1882 anclaron ante Sevilla 363 buques españoles con 39,221 toneladas de mercancías y 270 buques extranjeros con 74,811. Salieron del mismo puerto 219 embarcaciones españolas y 167 extranjeras llevando respectivamente un cargamento de 40,827 y 60,597 toneladas de mercancías.

La Aduana de Sevilla percibió por este comercio los siguientes derechos:

Importación.

Puntos de procedencia.	Con bandera nacional. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos. Pesetas.
Europa y África.	3 200,928	938,571	4 139,499
América.	308,539	215,425	523,964
Asia y Oceanía.	187,029	114,166	301,195
Total derechos de importación.			4 964,658

Exportación.

Puntos de procedencia.	Con bandera nacional. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos. Pesetas.
Europa y África.	44,822	35,587	80,409
América.	000	424	424
Asia y Oceanía.	000	000	000
Total derechos de importación.			80,833

Valencia.

Capital de provincia de primera clase con 143,856 habitantes, es Valencia una de las más importantes y activas poblaciones de España: la abundancia y renombre de sus frutos, su posición en el Mediterráneo, sus vías terrestres de comunicación y las varias industrias á que sus habitantes se dedican y entre las cuales merecen consignarse especialmente, la confección de esas mantas de colores vivos usadas por el pueblo, la fabricación de abanicos, artículo del cual se elaboran por término medio en esta ciudad 15,000 docenas por año, los hilados de seda, los tejidos de panas y terciopelos, las fábricas de feltros para sombreros y de guantes, las fundiciones de hierro y bronce, las alfarerías, de donde salen los tan conocidos azulejos que en ellas se construyen y otras muchas, hacen de Valencia y de su puerto del Grao uno de los puntos de España donde más se desarrolla y manifiesta la actividad comercial.

Hemos hablado del puerto del Grao, y aún cuando la mayor parte de nuestros lectores sabrán de sobra que este es el puerto de Valencia, no creemos ocioso añadir que esta se halla separada del mar como unos cuatro kilómetros y situada á una altura de 16 metros sobre su nivel. Así pues, Valencia puede en rigor considerarse como la parte alta de la ciudad constituyendo su parte baja ó de marina el barrio del Grao donde se halla su puerto,

Este, como hemos ya indicado, se abre á 5 kilómetros al E. de Valencia y las comunicaciones entre la ciudad y su barrio marítimo tienen lugar, ya por medio de la vía férrea que salva en breves minutos aquel espacio, ya por medio de la tranvía no ha mucho inaugurada, y ya también por medio de carruajes especialmente las *tartanas* utilizando la antigua carretera.

Pero á despecho del movimiento mercantil del Grao y de la actividad y buena voluntad de los valencianos, su puerto solo tiene de tal el nombre, toda vez que se reduce á un fondeadero poco seguro, espuesto como está á los furios de las aguas casi siempre agitados del golfo de Valencia.

Este defecto capitalísimo del mal llamado puerto de Valencia, y decimos mal llamado por que no constituyen un verdadero abrigo sus insuficientes y nunca acabados diques, hacen que el movimiento mercantil marítimo no sea ni de mucho tan importante como llegaría á serlo si tales defectos se remediaron con la construcción de un puerto inteligentemente ideado y dirigido.

Á pesar de todo, los buques nacionales que entraron en el Grao en 1882 fueron 697 y 369 los extranjeros. Descargaron los primeros 64,380 toneladas de mercancías y 124,400 los segundos, dando así á la importación marítima un total de 188,780 toneladas. La exportación de la misma clase y movimiento marítimo, está representada por la salida de 663 buques españoles con un cargo de 69,280 toneladas de mercancías, y la de 521 embarcaciones extranjeras con 93,991 toneladas, lo cual da un total de 163,271 toneladas de mercancías embarcadas en el puerto del Grao.

La Aduana de Valencia percibió en virtud de este tráfico los siguientes derechos:

Importación.

Puntos de procedencia.	Con bandera nacional. Derechos en pesetas.	Con id. extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y África.	4 733,904	1 710,075	6 443,979
América.	93,191	416,492	509,683
Asia y Oceanía.	99,471	898	100,319
Total derechos de importación.			7 053,981

En cuanto á la exportación, siendo de artículos libres no devengó derecho alguno.