

Cuenta de fincas urbanas.—Abrazará tal división cada una de las fincas que poseamos de esta naturaleza; y siendo su manera de llevarse harto conocida, lo mismo que su forma en el libro Mayor, nos limitamos, sin exponer modelo, á decir: que se carga del importe de su valor, seguros, contribución, censos, etc.; se abona de los productos obtenidos por arrendamientos ó alquileres y se salda por capital.

De esto modo abriríamos y llevaríamos la cuenta á la *Casa Calle Real, n.º 5*, mencionada en el **Inventario** (1).

Hasta aquí ha llegado el señor Cañizares y Zurdo en su estudio sobre contabilidad rural, que no ha podido terminar por causas independientes de su voluntad, que de veras lamentamos. Empero, lo poco que para ello faltaba podrán suplirlo nuestros inteligentes lectores, pues está al alcance de todo el mundo. Con añadir que se abrirán cuentas á cada uno de los demás epígrafes contenidos en el **Inventario** presentado, está ya dicho todo. El modo cómo deberán cargarse y abonarse dichas cuentas, lo indica de sobra su título y se le ocurre á cualquiera que posea medianos conocimientos de teneduría de libros, aparte de que en algunas de ellas se ve también claro por la descripción de los modelos de sus libros auxiliares presentados, en los que aparecen marcadas las **entradas ó cargos**, y las **salidas ó datas**. Por lo demás, la contabilidad agrícola se rige por las mismas reglas de la de otros ramos de producción y obedece á los principios fundamentales de la partida doble.

La administración de los valores agrícolas requiere el orden mayor posible y toda la diligencia del agricultor, como dijo con oportunidad uno de nuestros más competentes escritores (2). Los principios y las reglas que debe observar el cultivador, la vigilancia y comprobación que al administrador corresponden, no pertenecen á la economía rural, cuya esfera debe circunscribirse al estudio de las leyes agronómicas, para aplicarlas concretamente á una localidad determinada, ó lo que es lo mismo, á la **organización** de una empresa agrícola. La **administración** es, por decirlo así, el poder ejecutivo de la economía rural, y ejecuta el plan de cultivo organizado por la primera; así como la **contabilidad** es una parte de la administración, que lleva la cuenta y razón, el cargo y descargo de los distintos ramos y servicios de la granja.—E. O. C.

(1) La contabilidad de fincas urbanas, por extremo sencillísima, podrán verla nuestros lectores desarrollada en el tomo I de *El Consultor*, al enumerar distintas cuentas impersonales y explicar su uso y aplicaciones á distintos negocios, págs. 84 á 99.—E. O. C.

(2) Don Genaro Morquecho y Palma en sus *Principios razonados é ideas de Economía Rural*.—Madrid, 1858.

DEL COMERCIO MARÍTIMO. (1)

I.

Verifícase en la existencia social de todo pueblo, un fenómeno importantísimo que, fomentando en alto grado la producción económica, influye directamente en el bienestar individual y es, al propio tiempo, causa eficiente de la pública prosperidad; que contribuyendo á sostener las instituciones fundamentales en que toda sociedad se apoya, constituye una garantía de orden y facilita la tarea de los gobernantes; que aumentando, como aumenta, la materia imponible, acrece el numerario destinado á aliviar las cargas del Estado, y comunicándole fuerza y prestigio, asegura en cierta manera su independencia política. Este fenómeno es el desenvolvimiento de la pública riqueza. A fomentarla han dirigido su atención preferente los grandes hombres de Estado que ha producido la Europa moderna, cual si todos ellos quisieran hacer buena aquella célebre frase de Luis XIV: *Dadme una buena Hacienda y yo os daré una buena Política*.

Contribuyen al desenvolvimiento expresado, multitud de elementos que no trataremos de analizar. Incumbe tan sólo á nuestro propósito, hablar de aquel de entre ellos que ha ejercido, ejerce y ejercerá siempre, legítima influencia en la riqueza de todo país civilizado. Nos referimos á la Marina Mercante.

Examinemos, en efecto, esta institución bajo los distintos aspectos que la misma nos ofrece, y nos convenceremos del impulso que comunica á la acumulación de las utilidades.

En primer lugar, á su amparo y por ella, viven y medran multitud de industrias en

(1) Constantes en nuestra idea de propagar los más sanos principios económicos, al hablar del comercio marítimo no hemos podido resistir al deseo de copiar, á guisa de introducción á nuestro humilde trabajo, algunos párrafos de la excelente *Memoria sobre la Marina mercante española* que, para la *Asociación de navieros y consignatarios de Barcelona*, escribió en 1877 D. Pedro Nanot-Renart, correspondiente de la *Academia de la Historia*.—E. O. C.

las cuales ocupan sus brazos y hallan su sustento gran número de operarios, constituyendo las mismas, en conjunto, un medio de producción y convirtiendo á la Marina Mercante, origen de ellos, en verdadera fuerza económica.

Facilitando los medios de transporte y estableciendo relaciones rápidas y continuadas entre los diferentes pueblos de la tierra, presta alas al comercio, cuyas combinaciones apóyanse frecuentemente en los datos y noticias que la misma proporciona.

Impulsando los trabajos del industrial y las empresas del comerciante, fomenta directamente los demás ramos de la producción nacional.

Es, por último, esta marina escuela práctica del arte de navegar y los cálculos y las observaciones de los peritos, en ella, sirven de base á las operaciones de la Marina de guerra, á la cual, por otra parte, presta, en determinadas circunstancias, eficazísima ayuda.

No son ciertamente estas aseveraciones meras teorías. La historia justifica sobradamente su exactitud. Ella nos dice que la Fenicia, el pueblo más industrial de la Antigüedad, fué aquel cuya Marina Mercante alcanzó elevadísimo grado de desarrollo; ella refiere como las colonias griegas del Asia Menor, gracias á su Marina Mercante, abatieron el orgullo y las fuerzas del colosal imperio Persa. Y cuando vienen otros tiempos y aparece á la faz del mundo la Europa cristiana y feudal, la historia nos habla de las fabulosas riquezas que atesoran las repúblicas de Venecia y Génova, cuyos mercaderes lanzaban al mar, un día tras otro, naves y más naves, y enumera aquellas flotas de guerra de las mercantiles ciudades anseáticas; flotas que como dice Scherer, fueron saludadas con respeto por los más poderosos reinos de Europa. Y ora nos narré las lejanas expediciones de los portugueses al alborear de la época moderna, ó las portentosas hazañas de la Holanda para alcanzar la anhelada independencia política, ora nos pinte el poderío de Inglaterra al promediar del siglo xviii, ó los rápidos progresos de la naciente República Norte-Americana, nos enseña constantemente que la Marina Mercante ha sido, en todas ocasiones, un elemento eminentemente civilizador, que ha contribuído á desenvolver la riqueza pública, comunicando vida y actividad sumas al comercio y á la industria.

Tal es, en efecto, la solidaridad que existe entre todos los intereses sociales, que el mayor ó menor grado de prosperidad que uno de ellos obtiene, refluye, al punto, sobre todos los demás. Querer por lo tanto, deslindarlos, es imposible como lo reconoce la Ciencia Económica al formular el principio de que las diferentes fuerzas productivas de un país se aplican con tanto mayor provecho y producen mejores resultados, cuanto más estrecha es la trabazón que entre ellas existe.

II.

La existencia en nuestro país de una Marina Mercante data del siglo iv de la Era Cristiana. Los escritores que han historiado aquella remota época, dícnos que en el golfo de Vizcaya existían, por aquel entonces, numerosos barcos construídos y tripulados por los naturales de la costa vasca, cuya ocupación habitual era la pesca. La

villa de Bilbao se servía de estos barcos para exportar por mar el hierro, extraído de los ricos mineros en que abundan los montes que la rodean, y según parece, realizaba, con tales exportaciones, cuantiosos beneficios. Por diferentes causas decayó más tarde este comercio y heredó Barcelona la importancia mercantil de Bilbaó. Jaime I de Aragón concedió á la nave barcelonesa el privilegio de utilizar para ellas solas los fletamentos, excluyendo de tal beneficio á las naves extranjeras, y amparada en esta disposición, adquirió la marina mercante catalana, pasmoso y rápido desarrollo. Nuestros mercaderes sostuvieron relaciones con los de Génova y Pisa y condujeron á las plazas de Amberes, Londres y Brujas los productos del Mediodía, que cambiaban allí con los del Norte, y nuestras naves y taridas visitaron los puertos del Asia Menor y el golfo de Constantinopla, compitiendo dignamente con las de los genoveses y venecianos. A mediados del siglo xiii reunía Barcelona todas las condiciones que constituyen una ciudad mercantil de primer orden, puesto que contaba con un puerto espacioso, con una bolsa y con las canteras de construcción y los almacenes y arsenales de que necesitaba el vasto y activo comercio catalán.

De su vida y esplendor hubo de participar Castilla, sobre todo después que San Fernando con la conquista de Sevilla (1246), dió un puerto capaz y perfectamente situado. Juntas recorrieron, pues, las marinas mercantes de Aragón y Castilla la senda iniciada por el primero de estos reinos, y su buena suerte fué tal, que en el reinado de los Reyes Católicos, ó sea al finir el siglo xv, se componía la Marina Mercante Española de 1,000 embarcaciones de alto bordo y 1,500 de cabotaje (1).

Pronto empezó, no obstante, para ella la época de la decadencia. Las incesantes guerras empeñadas y sostenidas por nuestros príncipes de la casa de Austria, diezmaronla rápidamente y los tratados de comercio celebrados durante el siglo xvii entre España y varios estados de Europa, con los cuales se favorecieron las importaciones extranjeras y se pusieron trabas á la exportación de los productos nacionales, remataron á nuestra Marina, de tal manera, que al morir Carlos II, hallose reducida á seis galeras y algunas lanchas que sólo se mojaban para sostener un menguado comercio de cabotaje.

Fuerza es confesar que los príncipes de la dinastía borbónica, á quienes el testamento de Carlos II llamó al sόlio español, hicieron cuanto estuvo de su mano para favorecer la institución cuya historia trazamos; ella, empero, no pudo sacudir su letargo hasta la época de Carlos III. Imbuído este príncipe de los buenos principios económicos, restableció las exenciones y antiguos privilegios de nuestra Marina, que los tratados referidos arruinaran en exclusivo beneficio de las naciones extranjeras, y sostenida con tal protección, recobró aquella, en parte, su antiguo esplendor. Durante aquel reinado construyéronse 78 navios de línea, 11 de tres puentes y 58 fragatas, y unos y otros visitaron de nuevo aquellos puertos donde ya ni memoria quedaba del pabellón español.

(1) En otro lugar de esta obra, en la página 465 y siguientes del presente tomo, relatamos, copiada del ilustre Capmany, la importancia de la navegación y del comercio de Barcelona en épocas remotas.

Ese favorable impulso fué continuando en los reinados sucesivos aunque con cierta lentitud, como que lo contuvieron en parte las guerras y trastornos políticos de que fué teatro nuestra patria durante los reinados de Carlos IV, Fernando VII é Isabel II. Mas al promediar el presente siglo, ó sea desde los años 1851 á 1864 fué ya palpable y evidente el estado de prosperidad de nuestra marina. En efecto, la parte que durante la época referida correspondió á los buques españoles en el movimiento mercantil elevose en Europa á la suma de 1,120 millones de reales, y en América á la de 670. Las balanzas mercantiles publicadas en 1851 dícnos que en este año el total de toneladas de arqueo de los buques españoles fué el de 579,947; y de los documentos de igual clase dados á luz en 1864, resulta que en esta última fecha el total referido se eleva á la cifra de 1.054,900.

Los principales puertos de España rebotaban entonces de vida y animación, y la mayor actividad se advertía en nuestros astilleros. Durante el espacio de diez años ó sea de 1850 á 1860 construyéronse en Lloret de Mar 26 buques; en Arenys 37; en Vilasar 21; en Masnou 13; en San Felio 12; en Palamós 21; en Blanes 132 y ocasión hubo en que en la sola Cataluña rematáronse y diéronse á la mar, á un tiempo, 23 buques de alto bordo.

Recargada justísimamente por aquel entonces la navegación indirecta, favorecidas por los aranceles vigentes las procedencias de más allá de los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, era natural que nuestra Marina marchara viento en popá, cuando gozaba de los beneficios que los derechos diferenciales de bandera y de procedencia acarrear. Salían entonces las naves de nuestros puertos, frecuentaban las aguas del Norte, lanzábanse á las difíciles vías de Oriente y de América, competían con las más poderosas naciones de Europa y paseaban el pendón español por todos los mares, presagiando á nuestra patria un porvenir glorioso. Hoy, las esperanzas que entonces se concibieron, se han desvanecido como se desvanece la espuma de la ola.

En nuestros astilleros, donde resonaba antes á todas horas el martilleo de los operarios, fabricanse tan sólo algunas lanchas y, de cuatro años á esta parte, no ha salido de ellos un sólo buque de altura; que nuestra marina vese obligada á utilizar naves viejas construídas en el extranjero. Ya no acuden nuestros buques á los puertos de Levante ni á los del Norte; de aquella América descubierta, poblada, civilizada por nuestros abuelos, no visitamos otros puertos que los en donde hallamos, ya directa, ya indirectamente, la protección que el derecho diferencial de bandera nos dispensa, y el Mar Pacífico no refleja ya los colores de nuestras enseñas. El tráfico del bacalao y otros igualmente considerables han huido de nuestras manos y la mayor parte de las naves españolas conducen solo, en viajes cortos, cargamentos de pacotilla.

Las industrias relacionadas con la Marina Mercante hállanse, entre nosotros, poco menos que pereciendo; las maestranzas dedícanse únicamente á reparaciones y si las fábricas de jarcias y las de lonas no se han cerrado por falta de trabajo, débese esta circunstancia á los pedidos que, para recomponerse, les encargan los buques, ya nacionales, ya extranjeros, surtos en nuestras aguas; lo cual no basta ciertamente á constituir un elemento de prosperidad para aquellos establecimientos industriales.

Con bandera extranjera verificase el más valioso comercio de importación á nues-

tros puertos. El de Barcelona, que es entre todos ellos el de mayor importancia, ha aumentado, estos últimos años, en movimiento y animación y de uno y otro hanse aprovechado los extranjeros quienes, por ser, como son, los principales mediadores de la importación, han conseguido que, en solo un año, perdiera la bandera española un cuatro por ciento en la parte que de aquel comercio le cabía.

III.

Allí donde el mal exista y sea grave, no es tarea difícil descubrirle; lo difícil es encontrar la manera de remediarle y, una vez hallada, proceder á la realización de la misma. Cuando al mal se le combate con remedios análogos á sus causas; cuando estos remedios son de tal naturaleza y tan radicales, que hasta el germen del mismo mal destruyen; cuando, con ello, se evita la reproducción de aquel en otra forma, lógrese generalmente el resultado apetecido. Si los remedios, en cuestión, no reúnen las circunstancias indicadas, no son tales remedios, sinó meros paliativos, propios para engañar á los confiados, y para acrecer el mal que á su sombra y con su apoyo se desarrolla. Llega un día en que aquel ha producido todos sus efectos, y entonces acontece que el remedio para el mismo, no es ya eficaz ni seguro.

Los males que aquejan á nuestra Marina Mercante, de causas complejas derivan y se originan; complejos han de ser, pues, sus remedios, que según nuestro humilde entender, deben reducirse á los siguientes; Primero: Restablecer el derecho diferencial de procedencia, haciéndolo extensivo á los puertos extranjeros de Asia en su comercio con Filipinas. Segundo: Conservar y aplicar inflexiblemente y sin excepción el derecho diferencial de bandera en el comercio con todas nuestras posesiones ultramarinas, derogando, al propio tiempo, la facultad de traspasar á bandera extranjera en el tránsito á Filipinas. Tercero: En el comercio con aquel Archipiélago, restablecer el derecho diferencial de bandera tal como existía antes del 6 de noviembre de 1874 y hacer extensiva á los viajes de vuelta la exacción de derechos establecida por el artículo cuarto del Decreto de 1870: Cuarto: Denunciar los tratados internacionales celebrados entre España y Bélgica, Austria-Hungría é Italia. Quinto: Conceder primas de compensación. Sexto: Rebajar los derechos consulares. Séptimo: Abolir ó cuando menos disminuir los recargos y contribuciones directas é indirectas que afectan á la navegación y al comercio. Octavo: Celebrar tratados con las Repúblicas del Sud de América para rebaja de derechos sobre diversos artículos de procedencia española. Noveno: Tratar igualmente con las Repúblicas del Pacífico, para que nos vuelvan á abrir sus puertos.

Examinemos con detención y por separado, cada una de estas medidas, cuya adopción aconsejamos, para ver hasta qué punto pueden ellas ser eficaces:

«1.º Restablecer el derecho diferencial de procedencia, haciéndolo extensivo á los puertos extranjeros de Asia en su comercio con Filipinas.»—Hemos expuesto los gravísimos inconvenientes que para nuestra Marina ha tenido la desaparición del derecho diferencial de procedencia; importa, pues, restablecerlo, no sólo para fomentar el co-

mercio directo de España, sinó el de Filipinas, á fin de dar salida á los ricos productos de aquellas islas, asegurando á los buques españoles, procedentes de América y de Asia, retornos ventajosos que les permitan competir con los extranjeros, cuyo cargamento sale habitualmente de los depósitos de Europa.

«2.º Conservar y aplicar inflexiblemente y sin excepción el derecho diferencial de bandera en el comercio con todas nuestras posesiones ultramarinas, derogando, al propio tiempo, la facultad de traspasar á bandera extranjera en el tránsito á Filipinas.»—Compromisos solemnes, con las naciones europeas contraídas, impídenle á nuestro Gobierno el que restablezca el derecho diferencial de bandera, que en los puertos de España no podría regir, hoy por hoy, sin que nos expusiéramos á reclamaciones cuya justicia y razón nos demostrarían, quizás, las bayonetas y los cañones de los mismos Estados, á quienes tantos beneficios han reportado nuestras generosidades libre-cambistas; pero allí donde este derecho se conserva, manténgasele y aplíquesele sin miramientos ni consideraciones de género alguno, teniendo bien presente, que nuestra Marina vive hoy del tráfico con las Antillas, alentándole la esperanza del que le ha de acarrear el restablecimiento y la conservación del derecho diferencial de bandera en las islas Filipinas, que por lo feraces y ricas, porvenir tan brillante esperan; lo propio que de la derogación de la facultad de traspasar, cuyos abusivos resultados son evidentes.

«3.º En el comercio con Filipinas, restablecer el derecho diferencial de bandera tal como existía antes del 6 de noviembre de 1874, y hacer extensiva á los viajes de vuelta la exacción de derechos establecida por el artículo 4.º del Decreto de 1870.»—Demostrada queda, en los anteriores párrafos, la necesidad y conveniencia del primer extremo que esta medida comprende. Por lo que respecta al segundo, recordaremos que en el artículo 4.º del Decreto que precede al vigente Arancel para las islas Filipinas, se dispensa del pago de todo derecho á las mercaderías conducidas directamente á las referidas islas con la bandera española. Tan acertada disposición podría igualmente hacerse extensiva, para los buques españoles, á los viajes de retorno de Filipinas y de esta manera estrecharíanse más y más los lazos que unen á aquella colonia con la Madre Patria. Favorecidos con la exención indicada, aportarían los buques españoles á nuestras costas los variados y abundantes productos de aquellas islas y al punto formaríanse depósitos de los mismos en nuestros principales puertos del Mediterráneo. Las creces que así adquiriría nuestro comercio, y, con él la pública riqueza, serían, para el Fisco, compensación más que suficiente de las cantidades que en concepto de tales derechos percibe.

«4.º Denuncia de los tratados internacionales.»—Tan pronto como el Gobierno Provisional que en 1868 rigió los destinos del país, hubo suprimido el derecho diferencial de bandera, propúsose completar la reforma emprendida y pidió á las naciones de Europa que, á cambio de las ventajas que espontáneamente había dispensado España al comercio extranjero, concediesen al nuestro, en sus puertos, otras que les permitiesen concurrir á ellos con igualdad de condiciones; y propuso á este objeto la celebración de tratados especiales. A tal propuesta accedieron los Gobiernos de Bélgica, Italia y Austria-Hungría; y en 12 y en 22 de febrero y en 24 de marzo de 1870

nuestros plenipotenciarios, junto con los representantes de aquellas potencias, firmaron respectivamente los tratados en cuestión. No emitiremos aquí crítica alguna sobre los mismos; sólo diremos que, á vueltas de los beneficios que nos conceden, son muchas las trabas que nos imponen, no siendo quizás la menor la expresada en el artículo 17 del tratado Hispano-Belga, que, transcrito literalmente, dice así:

«Habiendo aplicado Bélgica á España el beneficio de sus tarifas convencionales con las otras potencias, se conviene, por reciprocidad, que el Arancel de Aduanas, promulgado por Decreto de 12 de julio de 1869, del que se une un ejemplar al presente tratado, será considerado como parte integrante del mismo, y tendrá igual fuerza y valor.»

Lo propio dicese, en sustancia, en el artículo único adicional del tratado con Italia y en el artículo 2.º del protocolo final anexo al tratado con Austria-Hungría.

El actual Arancel, cuyos inconvenientes para la Marina Mercante hemos puesto de relieve, ha de subsistir, pues, mientras subsistan los tratados referidos. Inútil sería pedir la reforma de aquel mientras estos tengan fuerza, por ello conviene denunciarlos, para que se proceda á la revisión de los mismos, como ya en otra ocasión pidiolo así, una importante Corporación de Cataluña. Hora es de que España legisle, no cual cuadra al interés de los extranjeros, sinó al suyo propio.

5.º «Conceder primas de compensación.»—La eficacia de esta medida para estimular la construcción naval y las expediciones mercantiles, es harto manifiesta para que nos detengamos en probarla. Basta decir que de ella se echa mano, en distintas formas, en Inglaterra, Austria-Hungría, Rusia (1) y otros Estados, cuya Marina Mercante rápidamente progresa.

6.º «Rebajar los derechos consulares.»—Al decretar la abolición del derecho diferencial de bandera, prometió el Gobierno la rebaja de derechos consulares. Esta promesa, hecha en pleno Parlamento, de la manera más solemne, y en las leyes consignada repetidas veces, debe cumplirse sin demora. La rebaja de los referidos derechos decretada por la Real Orden Circular de 18 de octubre de 1876, sobre gravar principalmente la mercadería, es insuficiente.

7.º «Abolición ó, cuando menos, disminución de los recargos y contribuciones directas é indirectas que afectan á la Navegación y al Comercio.»—Enumeradas quedan las gabelas que oprimen á nuestra navegación y á nuestro comercio, y cuya cuantía va aumentando, más y más, de cada año. Siendo principio incocoso en toda buena teoría del impuesto, el que deba gravarse tanto ménos una industria cuanto más atrasada se halle, la Marina Mercante y el Comercio español, por el triste estado á que han venido á parar, deben tan sólo pagar al Fisco la menor cuota posible de contribu-

(1) En el poderoso imperio de los Czares no se perdona sacrificio alguno para obtener la prosperidad de la Marina mercante. Véase sinó el 2.º de los artículos sueltos anexos al tratado de comercio y navegación celebrado entre España y Rusia en 11 de febrero de 1876, donde, entre otras cosas, se consigna: «que los buques construídos en Rusia y pertenecientes á súbditos rusos, están exentos de los derechos de navegación durante los tres primeros años.» En el tratado España promete respetar esta exención.