

A primera vista se observa el considerable aumento de un 124 por 100 que los rendimientos de 1852 tuvieron, comparándolos con los de 1851. Este hecho reconoce por única causa la exacción de los nuevos impuestos de carga y descarga y de fondeadero, á pesar de que solo rigieron durante once meses de aquel año, por haberse planteado la reforma en 1.º de febrero. Los derechos que quedaron suprimidos, ó mas bien refundidos en los que entonces se establecieron en mucha mas estensa escala, eran, ó bien generales para todo el reino, como los conocidos con los nombres de *avanzaje* y de *toneladas*, introducidos por el Arancel del Almirantazgo de 50 de octubre de 1748, ó bien especiales para ciertas localidades; todos los cuales jamás llegaron á producir 2.000,000 de reales anuales. Ha habido pues un aumento de mas de 150 por 100 entre aquella cuota y la que ahora recauda el Erario.

Los derechos de faros, regularizados por la ley de 11 de abril de 1849, sustituyeron al conocido con los nombres de *linternas* y *firmas*, general para todo el reino, pero variable segun la clase, porte y cargamento de las embarcaciones que entraban ó salian de los puertos españoles; y al llamado del *Fanal de Tarifa*, consistente en 12 maravedis por tonelada en los buques españoles y 24 mrs. en la de los extranjeros que pasaban el estrecho de Gibraltar. En 1848, último año completo en que se exigieron, subió á solo 745,275 rs. la cantidad que percibió por este concepto el Tesoro público, resultando haber un aumento de 55 por 100 con la que ahora se obtiene, y que antes queda manifestada.

DE LA CLASE É IMPORTANCIA DE LA NAVEGACION EN EL COMERCIO ESTERIOR ESPAÑOL.

El estado de la página 424 del Cuadro del comercio en 1851, redactado á la manera de los análogos de 1849 y 1850, espresa el movimiento total de la entrada y de la salida de buques, con distincion de los nacionales y de los extranjeros, de los cargados y de los en lastre, de las toneladas y de los tripulantes. Dicho documento se echa de menos en cuanto á los años de 1852 y 1853; y hubiera sido muy de desear la publicacion de estas importantísimas noticias, seguros como estamos de que existirán redactadas en la direccion general de Aduanas. Y decimos que son importantísimas, porque en los estados de las páginas 455 y 557, relativos á dichos años, no se

espresa la totalidad de las embarcaciones que han entrado, ni de las que han salido de nuestros puertos en el comercio exterior. Con este motivo debemos declarar que dicho último dato es una de las mejoras que vemos con placer van introduciéndose en la redaccion del trabajo á que nos referimos, y en el que con distincion de las naciones se totaliza el movimiento de la navegacion con cada una de las potencias extranjeras y de las posesiones españolas de Ultramar. Sigue luego un resúmen en el que, con distincion de la bandera nacional y de la extranjera, se engloban en una sola partida los buques que se han empleado; así en el comercio de importacion como en el de esportacion; pero no es posible saber á un golpe de vista las diferencias de mas ó de menos por aquellos conceptos. Tampoco se halla estampada la suma comprensiva de estos resúmenes por banderas, la cual constituirá el movimiento universal del comercio.

Adoptando por lo mismo las cifras respectivas al comercio general, resulta:

EN 1851.			
	Buques.	Toneladas.	Tripulantes.
Bandera nacional. .	5,772	624,557	62,254
Bandera extranjera.	5,799	865,408	50,585
Total. . .	11,571	1,489,748	112,839

En 1852.			
	Buques.	Toneladas.	Tripulantes.
Bandera nacional. .	7,504	699,475	70,758
Bandera extranjera.	6,727	988,684	60,115
Total. . .	14,251	1,688,159	150,854

En 1853.			
	Buques.	Toneladas.	Tripulantes.
Bandera nacional. .	8,205	649,625	80,150
Bandera extranjera.	7,597	4,028,049	67,621
Total. . .	15,600	4,677,642	147,754

Estas noticias nos ponen en el caso de averiguar que en el año de 1851 correspondian á cada buque español 108 toneladas, y 12 de estas por tripulante; al paso que á cada buque extranjero correspondian 149 toneladas, y 17 de estas por tripulante.

En 1852 las toneladas de cada buque español eran 95, por término medio, y 10 las que tocaban por marinero. En los buques extranjeros las toneladas de cada uno eran 147, y un tripulante por 16 de ellas.

Y por último, en 1853 solo corresponden 78 toneladas por buque y 8 por tripulante; al paso que cada buque extranjero sale á 159 toneladas y 15 de estas por tripulante.

La desproporcion no nos es tan desventajosa en realidad como aparece á primera vista, y desgraciadamente en progresion siempre constante. Lo regular es que los buques españoles miden mas toneladas de las que sus respectivos roles expresan; por lo cual seria muy necesario proceder á un arqueo general de las embarcaciones mercantes. Es, sin embargo, una verdad de que no cabe duda alguna, que corresponden muy pocas toneladas á cada marinero español; y cuando cada uno de los anglo-americanos sale á 17 toneladas, y á mayor número aun los de algunas naciones del norte de Europa, es imposible que nuestra navegacion sea barata, teniendo ademas los buques españoles que sujetarse á reglamentos y cargas de que en su mayor parte se hallan exentos en sus respectivos países los buques extranjeros.

Una investigacion general sobre las causas de la carestía de nuestra navegacion, como la que el ministro Mr. de Chabrol hizo en Francia el año de 1825, daria lugar á que se rectificaran muchas ideas equivocadas, y á que dejara de considerarse siempre la exageracion de los derechos diferenciales de bandera como la única proteccion eficaz que un gobierno ilustrado puede concederle.

La tercera parte, y algun año mas todavía, del movimiento de buques extranjeros es en lastre, porque puede decirse que en Europa no hacemos comercio importante sino con Inglaterra y Francia; transitando por este último país muchas mercancías de produccion alemana, y sobre todo belga, de cuyo reino consumimos tejidos de

todas clases en cantidades y por valores de muchísima entidad.

Si los derechos de aduanas se diferenciarian segun que las mercancías vinieran ó no directamente del país productor, nuestros buques y los extranjeros tendrian con mas frecuencia cargamentos suficientes; y el comercio español se emanciparia de la especie de tutela que egercen ahora sobre él las dos naciones de que de hecho depende en Europa.

El estudio que hemos practicado de los datos publicados sobre el movimiento de la navegacion nos demuestra que ha habido una progresion de constante aumento en el número total de buques y de tripulantes durante el último trienio; pero en cuanto á las toneladas se observa en 1853 una baja de mas de 10,000, al paso que hubo un aumento de mas de 1,500 buques, comparando los resultados de dicho año en el comercio exterior español con los del inmediatamente anterior.

¿Qué nos haria creer este dato? Tal vez hallemos su esplicacion, como causa determinante, en la única medida de importancia dada en estos últimos tiempos sobre la navegacion, ó sea el real decreto de 10 de diciembre de 1852. Por él se derogó el art. 15 de la ley de 9 de julio de 1841, que prevenia no gozasen del beneficio de bandera las mercancías que procediesen de Gibraltar, Portugal, Argelia, de los puertos situados entre los rios Girona inclusive y Bidasoa, y desde el límite divisorio entre España y Francia hasta Marsella inclusive, cuando fuesen conducidas en buques españoles.

Nunca fué la opinion del que esto escribe que la ley de 1841 era acertada en dicha parte. Tal vez, y sin tal vez, favorecia contra la voluntad de sus autores á la bandera estrangera, con perjuicio de la nacional; pues nadie desconoce que, igualadas en condiciones legales, para el pago de derechos, las mercancías que conduzcan, podrá aquella competir con ventaja. Habria algun medio de conciliar todos los intereses opuestos, y respetables sin duda, que alegaban ambas partes; pero se adoptó un medio cuyos resultados poco beneficiosos, en mi sentir, se han hecho bien pronto palpables.

El real decreto de 10 de Diciembre contribuia 1.º A dar nueva vida á un pueblo como Gibraltar, que nunca ha debido pasar de ser para los españoles una fortaleza, triste recuerdo del anti-

guo poder nacional, y no un centro de comercio legal; habiendo sido por largo tiempo para España el principal depósito del contrabando que durante dicho periodo fué la regla y no la escepcion del tráfico de una gran parte de nuestras provincias. 2.º A que los buques españoles no tuviesen interés alguno en hacer largos viajes, porque la legislacion no les otorgaba beneficios cuando eran á lejanas distancias, sobre los de pocas leguas. 3.º A que la navegacion costera se encargase de surtir los mercados de las provincias cercanas, á lo cual no podia dedicarse antes por la disposicion de la ley de 1841; y 4.º A que se falsease el sistema de proteccion que, en favor de la marina nacional, estableció la reforma de la ley de Aranceles, hecha en 1849, atendiendo á las distancias de las procedencias.

Asunto es este que creemos debe llamar la atencion del gobierno supremo, y la de la direccion general de Aduanas; para que, del exámen detenido que se haga de las causas de los resultados obtenidos, se averigüe si los efectos del real decreto de 10 de diciembre de 1852 son ó no convenientes á los intereses de navegacion y del comercio legal. Los acontecimientos politicos que ocurrieron por aquella época pudieron contribuir á que pasara desapercibida una medida de tan alta importancia, aun prescindiendo de ser derogatoria de una ley. Acostumbrados estamos á ver todos los dias cuán pocas son las personas que traten de profundizar y dilucidar las cuestiones de inmensa entidad para el bienestar material de las clases productoras á que da motivo la marcha de la administracion pública. Esto, que unas veces puede dimanar de falta de conocimientos especiales, depende otras de la modestia escensiva de los hombres que, poseyendo la instruccion indispensable para ello, dejan de ilustrar al gobierno acerca de las verdaderas necesidades del pais; y es siempre un mal de gravísima trascendencia.

Las Antillas españolas son la base de nuestro desarrollo marítimo, porque apenas entra el pabellon extranjero á intervenir en las relaciones mercantiles de España con sus posesiones ultramarinas. Las islas Filipinas dan, ciertamente, un movimiento insignificante á la navegacion nacional; estado de cosas lamentable que continuará mientras los depósitos de comercio sean tan poco

útiles como lo son en el dia; pues escede muy poco de 41.000,000 de reales el valor de las mercancías que entraron en ellos en 1853, que fué el año de mayor movimiento.

Las posesiones que aun conservamos en América y Oceanía, tienen en los tejidos de todas clases, y en especial de hilo y algodón, una de las bases de su comercio de importacion, que reciben directamente de las naciones extranjeras, sin entrar en los depósitos generales que existen en la Península. Esto nos priva de uno de los principales elementos de cambios, y por consecuencia nos imposibilita de traer en retorno grandes valores en productos coloniales, con daño de la riqueza de aquellas lejanas islas, y pudiendo resultar hasta dificultades políticas para lo porvenir, pues que de hecho no tienen en España la principal salida para sus productos, como sucede á las colonias de otros paises.

No hace muchos años que el gobierno español se vió privado del tabaco filipino, por haber monopolizado su compra los ingleses y los anglo-americanos. Si los enormes valores que sus buques llevan en tejidos pudieran ir desde los depósitos españoles en pabellon nacional, la industria peninsular nada sufriria y la navegacion tendria un grande alimento, sobre todo con los retornos de añil, azúcar y café, aun sin contar con el tabaco que deberá ser el primero en importancia cuando la administracion española consiga vender esta planta al respecto de las cantidades que consumen la Francia, la Inglaterra, toda la Alemania, y mas aun la Bélgica.

Los depósitos de géneros licitos se hallan establecidos en Barcelona y Málaga; y aun cuando sus rendimientos son suficientes para mantenerse, están muy lejos de poder ser calificados de establecimientos mercantiles de entidad algo apreciable.

Por la ley de 17 de julio de 1849 se autorizó al gobierno para establecer alguno ó algunos depósitos generales, donde se admitiesen toda clase de géneros, frutos y efectos, incluso los prohibidos. En su consecuencia se fijaron tres; en la Coruña, en Mahon y en Cádiz. El primero hace ya bastante tiempo que fué suprimido por no poderse sostener, atendida la insignificancia del movimiento mercantil á que daba ocasion. El segundo es casi inútil; y no produciendo ni con mucho lo

necesario para mantener algún empleado propio del establecimiento, tiene que ser servido por los de la Aduana. El de Cádiz, único que conserva alguna importancia, ha derruido las esperanzas lisonjeras de las personas que se interesaron por su planteamiento como una de las bases fundamentales para volver su antigua primacía a este punto privilegiado del comercio. De nada o de muy poco ha servido, para dar vida a los establecimientos de que nos ocupamos, el haberles concedido para su régimen un reglamento tan liberal y arreglado a los principios de franquicia comercial, cual hubieran podido establecer los más decididos partidarios de este sistema.

Hemos notado que en los Cuadros del movimiento de la navegación en 1852 y 1853 se ha suprimido el determinar el número de cada clase de buques que han entrado o salido para los diferentes puertos con que tuvo lugar el comercio. En trabajos de la índole del a que nos referimos, son curiosas todas las noticias que coadyuvan a hacer adquirir más completo juicio sobre ellos, y la de que se trata podría contribuir a ilustrar sobre la conveniencia de fomentar o no el comercio con ciertos puntos, atendida la clase de los buques que se dedican a practicarle. El expresar solo el número total de embarcaciones y el de sus toneladas, puede hacer formar una falsa idea sobre la cabida media de aquellas.

Terminado este breve examen de los resultados que ofrece el movimiento de la navegación en el comercio exterior, sería muy de desear poderlo verificar en cuanto á los del cabotaje; pero es preciso reconocer que tan laudable anhelo, ni puede, ni podrá cumplirse mientras el negociado de estadística comercial de la dirección general de Aduanas no cuente con los brazos indispensables para ello. Hasta ahora no hemos visto publicado en estos últimos años dato alguno sobre el comercio de cabotaje, cuya utilidad parece innecesario demostrar.

Ninguna persona medianamente versada en estas materias puede desconocer la conveniencia de saber el movimiento entre los puertos de la Península, aun cuando sea solo como dato para calcular las ventajas que ciertos caminos podrán producir, cuando se trate de llevar a cabo por el gobierno, como no puede menos de suceder, un sistema nacional de comunicaciones que regula-

rice la producción de nuestro pueblo, hoy día sin plan ordenado y á la ventura; y que ligue los intereses de unas provincias con los de otras, demasiado independientes por sus actuales condiciones, ocasionando grave daño á la acción central gubernativa y á la unidad del reino, que tanta energía dá á la administración cuando no existe discordancia entre las partes que constituyen el todo nacional.

PARTE OFICIAL.

MINISTERIO DE ESTADO.

REAL DECRETO.

(Gaceta de 7 de octubre de 1854.)

En vista de lo que me ha espuesto el ministro de Estado de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los gobernadores capitanes generales de Ultramar continuarán desempeñando el cargo de superintendentes delegados de Real Hacienda de sus respectivas provincias, en la forma y con las atribuciones que para los vireyes están determinadas en las ordenanzas de intendentes de 1786 y de 1803.

Art. 2.º Un reglamento especial deslindará las atribuciones que con arreglo á los principios establecidos en dichas ordenanzas deberán corresponder á los intendentes y á los superintendentes.

Dado en Palacio á diez y seis de agosto de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Estado, Joaquín Francisco Pacheco.

REAL DECRETO.

En atención á las razones que me ha espuesto el ministro de Estado, de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se suprimen las intendencias de ejército y Hacienda de los departamentos Occidental y Oriental de la isla de Cuba, creadas por mi real decreto de 21 de octubre último, y se establece en su lugar una sola intendencia general de Hacienda y ejército para toda la isla.

Art. 2.º Las administraciones de rentas, la contaduría y la tesorería del departamento Oriental continuarán como hasta ahora en el ejercicio de sus respectivas atribuciones, pero dependiendo inmediatamente del intendente general.

Art. 3.º El superintendente delegado me propondrá, si lo creyere conveniente, las disposiciones que estime oportunas á fin de atribuir al gobernador político de dicho departamento el carácter de subdelegado de Hacienda, y las funciones que habrá de desempeñar en tal concepto.

Art. 4.º El Intendente general disfrutará 12.000 pesos de sueldo.

Art. 5.º Se establece un visitador general de Hacienda bajo la dependencia del intendente general.

Art. 6.º El visitador general de Hacienda disfrutará 5000 pesos de sueldo.

Art. 7.º Una instrucción especial determinará las atribuciones del visitador, y la manera de proceder en su ejercicio.

Dado en Palacio á diez y siete de agosto de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Estado, Joaquín Francisco Pacheco.

REAL DECRETO.

Tomando en consideración las razones que me ha espuestas al ministro de Estado, de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros, vengo en decretar:

Artículo 1.º Las juntas y demas corporaciones especiales que forman parte de la administración pública en la isla de Cuba, serán en adelante cuerpos consultivos del gobernador capitán general en los asuntos de su respectivo instituto y competencia.

Art. 2.º El gobernador capitán general reasumirá las atribuciones de administración activa, que corresponden hoy á la junta de fomento, la de sanidad, la de beneficencia y la inspección de estudios.

Art. 3.º Las juntas mencionadas en el artículo anterior deberán ser consultadas, cada una en su caso, por el gobernador capitán general, siempre que este hubiere de dictar cualquiera resolución de interés público sobre materia de la respectiva competencia de aquellas.

Art. 4.º La junta de fomento será además precisamente consultada cuando el mismo gobernador trate de adoptar cualquiera providencia que, aunque no sea de interés general, recaiga sobre asunto de la competencia de aquella, y origine gasto de mas de 4000 pesos. De cantidades menores que esta suma podrá disponer por sí dicha autoridad en casos y para objetos determinados no comprendidos en el presupuesto de gastos.

Art. 5.º Cuando el gobernador capitán general no se conformare con el dictámen de cualquiera de las juntas referidas, me dará cuenta precisamente de su resolución, remitiendo al gobierno copia de aquel para que, con pleno conocimiento de causa, pueda yo dictar mi real aprobación.

Art. 6.º El gobernador capitán general pasará al exámen de dicha junta las cuentas de los gastos que se ejecuten con cargo al presupuesto de la misma, y las observaciones que ella hiciere ó su contestación, cualquiera que sea, deberán acompañarse á las espresadas cuentas cuando se remitan al tribunal mayor del ramo para su glosa y aprobación.

Art. 7.º Las juntas mencionadas en el art. 2.º podrán representar al gobierno supremo por conducto del gobernador capitán general sobre todas las mejoras materiales que juzguen convenientes en los ramos de su incumbencia.

Art. 8.º El gobernador capitán general continuará siendo presidente nato de la junta de fomento. El intendente general de la isla será vicepresidente.

Art. 9.º A los vocales que hoy componen dicha junta en representación de la agricultura y del comercio, se agregarán cinco mas, tres representando á la industria, y dos á las profesiones especiales.

Art. 10.º Los nuevos vocales serán nombrados desde luego por el capitán general hasta la primera renoyacion de la junta, en cuya época serán todos reemplazados en la forma que determinan las ordenanzas.

Art. 11.º Se suprime el cargo de síndico de la junta de fomento.

Art. 12.º Los secretarías y archivos de las juntas espresadas en el art. 2.º, y la contaduría de propios y arbitrios se incorporarán en las oficinas del gobierno superior político.

Art. 13.º Las secretarías de las juntas de fomento, de sanidad y beneficencia, y de la inspección de estudios, podrán ser desempeñadas por los oficiales de la secretaría del gobierno superior político que designe el gobernador capitán general.

Art. 14.º Se autoriza al gobernador capitán general para adoptar las disposiciones necesarias á fin de poner en ejecución lo establecido por el presente decreto, dándome cuenta para su aprobación.

Art. 15.º Quedan en su fuerza y vigor las ordenanzas de la junta de fomento de 1794 y las disposiciones posteriores respecto á la misma en cuanto no se opongan al presente decreto.

Dado en Palacio á diez y siete de agosto de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Estado, Joaquín Francisco Pacheco.

REAL DECRETO.

De conformidad con lo que me ha espuesto el ministro de Estado, de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La secretaría del gobierno civil de la isla de Cuba se compondrá de un secretario con 5,000 pesos; cuatro jefes de sección con 4000 cada uno; cuatro oficiales primeros con 3000 cada uno; cuatro segundos con 2000 cada uno; cuatro terceros con 1500 cada uno, y un archivero con 2500. Este último funcionario disfrutará 500 pesos mas de sueldo á los cinco años de servir su empleo.

Art. 2.º Se establece en la Habana, y bajo la dependencia del gobernador capitán general, una dirección de obras públicas, á cuyo cargo correrá el despacho de los negocios relativos á ellas en toda la isla de Cuba:

Art. 3.º El gobernador capitán general me propondrá la organización y planta de la dirección de obras públicas, como igualmente los empleados que hayan de componerla.

Art. 4.º La contaduría y tesorería de la junta de fomento se incorporarán á la dirección de obras públicas.

Art. 5.º Esta dirección se costeará con los fondos que hoy administra la junta de fomento.

Art. 6.º Los empleados de la secretaría de gobierno y de la dirección de obras públicas serán considerados como los demas del Estado, ya procedan de los que hoy existen en esta dependencia, ya pertenezcan á las oficinas incorporadas de las diferentes juntas, que quedan como consultivas según mi real decreto de esta fecha, ó ya sean de nuevo nombramiento.

Art. 7.º El gobernador capitán general queda autorizado para adoptar las disposiciones necesarias á fin de formar en la secretaría una sección de contabilidad, á cuyo cargo correrá todo lo relativo á este ramo, debiendo dar cuenta de las que dicte para mi real aprobación.

Art. 8.º Queda igualmente autorizado dicho gobernador para fijar el número y dotación de los escribientes y gastos de secretaría que juzgue necesarios, nombrando á aquellos desde luego, y dando cuenta asimismo para mi aprobación.

Dado en Palacio á diez y siete de agosto de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Estado Joaquín Francisco Pacheco.

VARIETADES.

PLANEACION DE VIÑAL.

Aunque no es nuevo el método de plantar las cepas en hileras bastante separadas entre sí con el objeto de sembrar en el intermedio, la sociedad central de agricultura del departamento del Herault (Francia), le ha recomendado con instancia.

Hé aquí las razones en que se apoya la sociedad:

Este método permite sembrar en los intervalos que median entre hilera é hilera, forraje, remolachas, trigo, centeno, maiz, patatas, ó cualquiera otro vegetal, segun la naturaleza del terreno. Es indudable que estas cosechas supletorias disminuyen el producto de la viña, pero en cambio adquieren los vinos mejor calidad, lo cual es una compensacion importante.

Ademas se tocan las siguientes ventajas:

1.º En las viñas plantadas de esta manera pueden entrar los carros sin inconveniente alguno, para sacar los sarmientos y llevar el abono;

2.º Pueda dárseles una segunda labor mas económica y mas lenta con el arado armado de una media luna;

3.º La aproximacion de las cepas facilita el amononamiento;

4.º Por último, las cepas mas unidas en las hileras ofrecen la facultad de estrechar los sarmientos de unas en otras, y de obtener de este modo mas uva de las especies que, podadas muy abajo, dan escasas vendimias y se empobrecen al mismo tiempo.

NUEVA OBRA HISTÓRICA.

En un periódico francés leemos las siguientes líneas sobre un libro que acaba de publicar Mr. Carlos de Ribbe:

«El trabajo de las monografías provinciales, que actualmente se está haciéndolo en todos los ángulos de la Francia, y que prepara la gran obra (imposible hasta aquí) de una buena historia de Francia, completa, legítima, acabada y definitiva; ese trabajo múltiple que se prosigue en todas las provincias, se ha enriquecido con una adquisicion importante. Hablamos de la obra de Mr. Carlos de Ribbe, abogado de Aix, titulada: *Pascalín, ó estudio sobre el fin de la Constitucion provenzal (1787—1790)*. Seguramente es permitido no participar de las miras del autor sobre la descentralizacion política y sobre la necesidad de conservar intactas las diferentes nacionalidades de provincia anteriores á 1789; pero debe agradecersele el haber espuesto con una perfecta claridad de análisis, con un gran conocimiento de los sucesos, de las causas, de los efectos y de los personajes, los orígenes de la Constitucion provenzal, sus variaciones y sus fases, sus raices y las evoluciones que ha sufrido.

Para formarse una idea precisa de la *Provincia-Romana*, de su vida política, de las diferencias que separan los países de Estados de los países de eleccion; pa-

ra comprender los papeles curiosos y complejos que en 1789 hicieron Mirabeau y el famoso abate Rive, será siempre necesario consultar este volumen, cuyo estilo es claro y ardiente y en el cual el color dramático no quita nada á la verdad de los caracteres y á la precision de los detalles.»

LOS AMERICANOS EN EL JAPON.

Apenas han pasado algunos meses desde la conclusion del tratado entre el gobierno del Japon y el comodoro Perry, y ya navegan los americanos en las aguas de aquel imperio con tanta seguridad como si se hallasen en la bahia de Chesapsake, y se esparcen en la campiña para pescar y cazar, como si lo hiciesen á lo largo del Hudson.

Los oficiales de la flotilla del comodoro Perry no desperdician ninguna ocasion de enviar á los periódicos de los Estados-Unidos correspondencias llenas de detalles interesantes.

Uno de ellos, agregado al steamer *Powhatan*, cuenta como una cosa muy sencilla una excursion hecha por dos steamers americanos hasta debajo de los muros de la ciudad imperial de Yedo. Desde el primer día de su llegada, los hombres de la escuadra deseaban ardientemente aproximarse á esta ciudad misteriosa; pero las repetidas negativas de las autoridades del país les hicieron comprender que su deseo no se veria satisfecho en mucho tiempo. Sin embargo, el 8 de abril antes de dejar la bahia para volver á Simoda (uno de los puertos abiertos por el tratado), el comodoro quiso desahogar su corazon de aquel peso. Cuando supieron este designio los funcionarios japoneses, á quienes, como es sabido, manda el honor suicidarse en el momento en que caen en falta, juraron por sus grandes dioses que todos se abririan el vientre en el momento en que los buques pasasen por debajo de los muros de palacio.

Este juramento conmovió al comodoro; no ignoraba que estos insulares, bien diferente en esto de los chinos, son hombres de palabra, y se contentó con subir, con el *Powhatan* y el *Mississippi* hasta el faro de Kowasacky, permaneciendo allí una media hora á la vista de la capital del imperio. De esta manera nadie tuvo necesidad de abrirse el vientre, y la curiosidad de los oficiales quedó asatisfecha.

Despues de esta excursion la escuadra ha vuelto á Simoda, uno de los principales fuertes de Nippon, adonde llegó el 16 de abril. Esta ciudad está situada cerca del cabo Fogu, á 60 millas al Oeste de la punta Sagami. La ensenada es buena, cómoda y bien abrigada por altas colinas. La única entrada, que mira al Sur, está obstruida por una gran roca, que hace el fondeadero mas seguro.

La ciudad, compuesta de mil fuegos próximamente, se halla situada á la estremidad Nor-oeste de la ensenada, á la orilla de un riachuelo que corre por un estrecho y fértil valle. Los grandes juncos japoneses van á anclar en Kowasacky, ciudad de 500 casas, á la estremidad Nordeste, enfrente de Simoda.

Simoda tiene ocho grandes templos; la campiña es-