

EL ECONOMISTA,

REVISTA DE ADMINISTRACION, ECONOMIA POLITICA Y JURISPRUDENCIA.

OBSERVACIONES AL SEGUNDO ARTICULO

DEL SR. BARZANALLANA. (Véase nuestro artículo anterior.)

Nuestros lectores habrán visto con extraordinario placer, como nos ha sucedido á nosotros, los excelentes artículos del Sr. Barzanallana, uno de los empleados que mas honran nuestra administracion por su laboriosidad y especiales conocimientos. El trabajo del Sr. Barzanallana es tanto mas meritorio, cuanto que su lucimiento es escaso, no estando al alcance de la generalidad, y su desempeño penosísimo. El que se haya ocupado alguna vez en agrupar cifras y averiguar sus relaciones, puede solo apreciar en su justo valor las fatigas que cuestan obras de su especie, tan modestas en apariencia, como preñadas de grandes resultados.

En este número damos cabida al tercero de sus interesantes artículos, y en el próximo quizá insertaremos el cuarto y último, anunciado ya en el periódico oficial de que los tomamos.

Hubiéramos querido encontrar aceptable en toda su doctrina el trabajo del Sr. Barzanallana, porque á pesar de nuestro aparente espíritu belicoso, que no es otra cosa en realidad que fé y convencimiento profundo de las verdades á cuya propagacion nos hemos consagrado, se nos resiste combatir, aun que sea en los términos mas dignos y decorosos, las opiniones de los que con justísima razon disfrutan el concepto de *autoridades*.

Sin embargo, el ilustrado subdirector del Tesoro ha sentado principios y ha sacado consecuencias contra las cuales debe protestar EL ECONOMISTA, siquiera solo sea para conservar el decoro de periódico consecuente; el cual pudiera padecer menoscabo, sino pusiese en conocimiento de los que le honran con su lectura que cierta parte del segundo artículo del Sr. Barzanallana no se armoniza con los principios que sustenta.

Hablando de los derechos de navegacion, condena el principio que los destina exclusivamente en los trabajos de conservacion y mejora de pue-

tos, y á los del alumbrado marítimo de aquellos y de las costas, sentando el principio absoluto de que *todas las cantidades que se recauden como consecuencia de las disposiciones del presupuesto de ingresos, hayan de entrar en el acerbo común: incluyendo las obligaciones de interés nacional en la masa general de gastos públicos, á fin de satisfacer, en justa proporcion, mas de otras, con los fondos del presupuesto, en virtud de las distribuciones que mensualmente se hagan para cada objeto.*

No es nuestra intencion en este momento combatir el *comunismo* del presupuesto y de los servicios públicos: esto requiere mucho espacio y bastante tiempo, y en la actualidad no podemos disponer ni de lo uno ni de lo otro. Bástenos decir por ahora que lo que se califica de *buen orden administrativo*, no suele ser mas que injusticia y confusion.

Puertos, postas, caminos, enseñanza pública etc., son servicios todos que se pagan, cuyos rendimientos cubren sus gastos de conservacion, dejando un remanente que debe aplicarse á su fomento y mejora; pero al entrar en el *acerbo común* sus rendimientos, son absorbidos por otros servicios, improductivos y parásitos, los que gracias á la promiscuidad del presupuesto es difícil distinguir y conocer.

Tal provincia pone en el acerbo común 30 millones, tal otra 40, una tercera 50; pero al distribuir los servicios que han de consumir los 120 millones, la de 50 recibe 80 y las otras dos solo veinte, sin que nadie repare en esta espoliacion del que tiene poco en pró del que tiene mucho, porque el comunismo administrativo ha tendido sobre ella el velo de su iniquidad, y porque son muy pocos los que pueden á través de sus brillantes mayas descubrir las úlceras que barniza.

En otro lugar, y hablando del considerable número de buques que arriban á nuestros puertos de vacío, cosa lamentable en verdad, dice: *Si los derechos de aduanas se diferenciasen según que las mercancías vinieran ó no directamente*

te del país productor, nuestros buques y los extranjeros tendrían con más frecuencia cargamentos suficientes y EL COMERCIO ESPAÑOL SE EMANCIPIARIA DE LA ESPECIE DE TUTELA QUE EJERCEN AHORA SOBRE ÉL LAS DOS NACIONES DE QUE DE HECHO DEPENDE EN EUROPA.

Esto quiere decir que el Sr. Barzanallana, para favorecer la industria de los trasportes marítimos, nacional y extranjera, (para esta última serán todas las ventajas de su sistema como mas adelantada y por consiguiente mas económica) aumentaría los derechos de introduccion de las mercancías que recibimos por la via belga ó francesa, pero que son originarias de otros países. Es decir, que destruiría una ventaja natural por un bien ficticio, puesto que lo que ganase la navegacion lo habrían de pagar con usura todas las demas industrias; lo habia de pagar el *onsumidor*. Quiere en fin destruir los beneficios que reporta España, de los progresos de Francia y Bélgica, de sus caminos de arrecife y, sobre todo, de sus caminos de hierro. A esto llama el Sr. Barzanallana *una especie de tutela*, de que se lamenta. Nosotros opinamos de muy distinto modo. Nosotros bendecimos esa tutela que nos procura á menor precio, con una economía de sacrificios, lo que sin ella compraríamos mas caro ó no lo compraríamos, como fuera del alcance de nuestros recursos. Hay dependencias, puesto que se les dá este nombre, muy provechosas. Y si la Francia, la Bélgica, ó la Inglaterra quisiesen trasportarnos gratis todo lo que consumimos de las demas naciones, nosotros, por nuestra parte, aceptaríamos con mil amores este agradable yugo; pero desgraciadamente no existen en el mundo tutores tan amables, ni tutelas tan desinteresadas.

Es un error, de que creíamos curado al señor Barzanallana, pensar que las tarifas aduaneras pueden en materia de industria ser otra cosa que un instrumento de tortura. Las aduanas, como medio de proteccion industrial, son, permítasenos la expresion, un órgano de Móstoles, en cuyo teclado no es posible poner los dedos para favorecer la navegacion sin que suelte un quejido doloroso el comercio, ni tratar de producir una asonancia fabril, sin que cante al momento una *disonancia agrícola*. Esto, preciso es confesarlo, es muy amargo para los espíritus ultra filantrópicos, que creen á piés juntillas que hay medios de hacer felices á los hombres, fuera de los mismos hombres, independientes de su voluntad, y

que la mision de los gobiernos no es otra que descubrir y poner en accion estos medios; pero por desagradable que parezca á todas las utopias, y aun á nosotros mismos, el hecho es cierto y confirmado por la *fatalidad* de la esperiencia, en todos tiempos y en todos los lugares.

Como nuestro objeto al tomar la pluma no ha sido atacar el escrito que nos la ha puesto en la mano, sino descartarnos de la responsabilidad en que pudiéramos incurrir y en que incurriríamos ciertamente, sin una aclaracion, vamos á terminar combatiendo un error de politica comercial, que si llegara á prender y arraigarse en la cabeza de nuestro gobierno, ocasionaria, en nuestra opinion, males irreparables al país.

Quisiera el Sr. Barzanallana, en cuanto al comercio con nuestras provincias ultramarinas, volver al sistema de los galeones, á que todo lo que allí se consume de fuera de España, viniese primero á esta y se trasportase en buques españoles, sin considerar, entre otras cosas, que cuando este sistema bárbaro estuvo en vigor, nuestra marina mercante no era ni siquiera lo que es ahora, y que si la Habana y Filipinas son hoy lo que son, y procuran al gobierno los pingües rendimientos de todos conocidos, se debe en gran parte á esas franquicias comerciales, que quisiera destruir.

Opina el Sr. Barzanallana, que las franquicias comerciales pueden ocasionar dificultades politicas, y nosotros por el contrario que las allanan. Si hoy nos prestan su apoyo Inglaterra y Francia contra los Estados de la Union anglo-americana, para mantener bajo nuestra dominacion á Cuba, lo debemos indudablemente, á que hoy pueden hacer un comercio franco y reciprocamente provechoso con aquella opulenta antilla. Si los Estados del norte de la Union anglo-americana, se muestran frios al alboroto anexionista ¿no se debe en gran parte á que ellos solos hacen la tercera parte de todo el inmenso comercio de nuestra isla? Y si la agricultura del Valle del Mississipi encontrase en Cuba las salidas que las manufacturas del norte de la Union, ¿seria tan furiosamente anexionista como lo es en el dia, que sus trigos y harinas no pueden venderse en aquel mercado? Es indudable que no. Hoy que la conquista no es el robo, la guerra no puede tener otro objeto que la destruccion de los monopolios.

Desdúdese el Sr. Barzanallana; el monopolio comercial de nuestras posesiones ultramarinas,

no aprovecharía, como no aprovechó hasta aquí, ni á nuestra navegacion ni á nuestro comercio; perjudicaría notablemente al Tesoro público, y sería un obstáculo para los progresos materiales y morales de aquellas regiones importantísimas. Y no hay que dudarlo; el día que cometiésemos el incalificable disparate de cerrar nuestros puertos de Ultramar á los buques y mercancías de otras naciones, aquel mismo día dejaríamos de tener colonias, como dejamos por la misma razon y no por otra, de tener continente americano. La Inglaterra estaba demasiado satisfecha con los progresos que su industria y su comercio habian hecho á consecuencia de la emancipacion de sus colonias, para no pensar en pagarnos el ultraje que le hicimos apoyando la insurreccion. Si prestó su apoyo á la que despues sufrimos nosotros en ambas Américas, la culpa fué del monopolio, de nuestra imbecilidad política y de nuestras preocupaciones comerciales.

ANTONIO HERNANDEZ AMORES.

SOBRE EL COMERCIO ESPAÑOL

Y LA RENTA DE ADUANAS

Artículo 3.º

Siguiendo el orden que nos hemos propuesto de examinar la índole de los diferentes derechos que constituyen la renta de Aduanas, nos corresponde ahora pasar á tratar de los que componen el tercero de los conceptos que señalamos en el artículo anterior.

De los derechos llamados menores.

Para formarse idea de si es ó no fundada la probabilidad de que en el año corriente se recauden 1.300,000 rs., que se han calculado en el presupuesto de ingresos por derechos menores, veamos lo que estos impuestos han producido al erario público en el último cuatrenio.

Reales vellon.

| | |
|------------------|-----------|
| En 1850. | 1.187,510 |
| En 1851. | 1.291,490 |
| En 1852. | 1.107,075 |
| En 1853. | 1.257,835 |

La nomenclatura y circunstancias de cada uno de estos derechos son las siguientes:

1.º Un impuesto de 2 rs. sobre cada *guia* pa-

ra la circulacion de las mercancías por la zona fiscal, ó para pasar á lo interior del reino, según real orden de 17 de setiembre de 1849.

2.º Otro de 2 rs. por cada *certificado* para pasar de lo interior del reino á la zona fiscal, según real decreto de 18 de diciembre de 1851.

3.º Otro de 33 por cada *registro* para el comercio de esportacion á América y Asia, según real orden de 17 de setiembre de 1849.

4.º Otro por cada *registro de cabotaje* de un puerto á otro de España, según la misma real orden.

5.º Otro de 32 mrs. por cada *caballería* mayor, y 16 mrs. si fuese menor, dedicada al comercio con Portugal al retornar á dicho reino, según real orden de 1.º de setiembre de 1841.

6.º Otro de 1 real por cada *declaracion de consignatario*, según real orden de 20 de noviembre de 1852.

7.º Otro de 1 real por cada *hoja de adeudo*, según la misma real orden.

8.º Otro de un 10 por 100 de lo que los *súbditos portugueses siembran en territorio español*, según los artículos 11 y 12 del Tratado de España con Portugal celebrado en 24 de marzo de 1778, en que se mandan observar los otros tratados anteriores á dicha fecha.

9.º Derecho de *almacenaje* es 1 real mensual por arroba de las mercancías que han disfrutado ya del beneficio de almacenaje gratuito; que concede el art. 122 de la instruccion de Aduanas vigente, y que se exige con arreglo al art. 66 de la de 1816, no derogada en esta parte.

10.º Derechos de *tránsito en los frutos coloniales*, son los que se cobran en la Península, como diferencia entre lo que se satisfizo en las posesiones españolas de Ultramar, á la esportacion, en el concepto de que venian á introducirse en la Metrópoli, y lo que debió satisfacerse, si hubiesen salido desde luego para un punto extranjero; lo cual se verifica cuando los interesados en un cargamento, utilizando la facultad que la legislacion les concede, prefieren continuar con él al extranjero sin despacharlo, verificando ó no su *trabordo*, bien á un buque nacional ó bien á uno extranjero.

11.º Derechos de *buques naufragos* son los que pagan las mercancías prohibidas que, con arreglo al art. 175 de la Instruccion de Aduanas vigente, se venden solo para atender á los gastos del naufragio, y como caso excepcional.

12. Derechos de *abandonos* son los que produce la venta por la Hacienda pública que se hace propietaria, de las mercancías que no quieren despachar por su cuenta los dueños, para liberarse del pago de los derechos de arancel que consideran excesivo atendiendo al valor que aquellas tienen.

13. *Recargos* son las sanciones penales pecuniarias que la instrucción de Aduanas establece á los infractores de sus disposiciones, y que deben satisfacerse en efectivo metálico, siendo algunas de ellas distribuibles entre la Hacienda pública y sus funcionarios.

Y 14. Finalmente por *precinto y sello* se exige un derecho variable desde un cuartillo de real á 4 rs., según el volumen de los bultos y el contenido de ellos, por verificar las operaciones que espresa el nombre de la imposición. La tarifa por la que se cobra este derecho es de 20 de agosto de 1847.

La legislación sobre circulación interior que rigió en 1851, contribuyó al aumento que se observó en esta clase de derechos. El mayor ingreso de 1853 puede atribuirse, en gran parte, al nuevo impuesto de un real en las declaraciones de consignatarios y hojas de adeudo, que desde la publicación de la Instrucción de Aduanas de 3 de abril de 1843 hasta 1.º de enero del año próximo pasado, se estendieron en papel sencillo; á diferencia de lo que antes se observaba por efecto de la Instrucción de 1844, que exigía el papel del sello 4.º para esta clase de documentos. Aumentado ahora su consumo si, como es de esperar, se obtienen mayores rendimientos en 1854 que en el año anterior, por la parte relativa á los derechos de Arancel, es posible que se logre hacer que suban á 1.300,000 rs. los productos calculados como de probable recaudación en el concepto de derechos menores.

De la parte correspondiente á la Hacienda en los comisos.

Las sumas recaudadas por este concepto en el último cuatrenio son las siguientes:

| | Reales vellon. |
|------------------|----------------|
| En 1850. | 2.157,350 |
| En 1851. | 2.503,451 |
| En 1852. | 1.737,345 |
| En 1853. | 761,213 |

La Hacienda pública percibe la mitad del valor de las mercancías que se aprehenden en los actos de los despachos de las Aduanas, según una real orden de 21 de mayo de 1849; y el importe de los derechos de Arancel correspondientes á los géneros de lícito comercio y el 30 por 100 del valor de los ilícitos, cuando las detenciones son hechas por la fuerza armada, pero sin coger al reo ó reos, según el real decreto de 13 de agosto de 1852. Cuando hay reo, la Hacienda no se reserva parte alguna, aplicándose á los aprehensores el producto líquido de todas las mercancías comisadas.

Una reforma tan notable en la legislación anterior, que concedía siempre al Fisco la mitad ó las tres quintas partes cuando menos del valor de los efectos aprehendidos, ha sido la principal causa de la baja esperimentada en este ramo de los ingresos del Tesoro. En 1852 ya se conoció bastante su influjo durante los cuatro últimos meses que rigió, puesto que hizo descender los rendimientos á las siete décimas partes de la cantidad recaudada en 1851; y en 1853 quedaron reducidos á las tres décimas partes. Parece por lo mismo muy difícil que conservándose las órdenes ahora vigentes, se obtengan por comisos durante el año actual 1.500,000 rs., ó sea doble producto del del inmediato anterior en que rigió igual legislación.

De los derechos de Arancel.

Recae esta imposición sobre toda clase de mercancías procedentes del extranjero ó de las posesiones españolas ultramarinas, esceptuando las que se declararon libres á su entrada en la Península é islas Baleares, como de corta entidad comercial por real decreto de 12 de mayo de 1853 y aclaraciones posteriores. El Arancel vigente es de 1.º de marzo de 1852 y está formado con arreglo á las bases de la ley de 17 de julio de 1849.

La esportación es, por regla casi general, libre para puntos extranjeros; y lo es completamente cuando se hace para las posesiones españolas de Ultramar como si fuese comercio de cabotaje.

Reasumiendo las cantidades que dijimos en nuestro artículo primero que habia percibido el Tesoro público por los diferentes comercios de importación y esportación en el último trienio, se-

gun los datos que contienen los cuadros publicados, aparece lo siguiente:

| | En 1851. | En 1852. | En 1853. |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Rs. vn. | Rs. vn. | Rs. vn. |
| Producto de la importacion. | 146.085,084 | 160.745,217 | 151.389,290 |
| Id. de la exportacion. | 1.585,051 | 1.146,511 | 296,242 |
| Total. | 147.670,115 | 161.891,728 | 151.685,532 |
| | Rs. cents. | Rs. cents. | Rs. cents. |
| Corresponde á cada español. | 9,84 | 10,79 | 10,11 |

La estadística comercial puede dar una idea de lo que es el tráfico legal exterior de España. Pero si hemos de conocer aproximadamente las transacciones mercantiles de nuestro país, para poder apreciar sus fuerzas productivas, es preciso descender á cálculos mas complexos y á comparaciones con lo que sucede en otros pueblos, cuya estadística aplicada por racionios, que se funden en el conocimiento de su situación respectiva, ilustren la nuestra, y den á conocer la parte en que tienen que faltar forzosamente los documentos oficiales que poseemos.

Como quiera que la situación del comercio español sea escepcional de todo punto, y resultado entre sus causas múltiples, de los hábitos hechos crear por la legislación, de la situación topográfica del país, de su organización administrativa, de las circunstancias políticas, y de otras de innecesaria enumeración, hemos creído oportuno formar un estado que, partiendo de datos en cuya autenticidad descansamos, demuestre: 1.º La población de las principales naciones comerciantes, que ocupan diferentes posiciones geográficas y cuyo comercio se halla regido por Aranceles de índole desemejante: 2.º El producto de la renta de Aduanas en cada uno: y 3.º La cantidad que á cada habitante corresponde en la suma que por este concepto percibe el Estado.

| NACIONES. | Poblacion. — Habitantes. | Renta de aduanas. — Rs. vn. | Correspon- de á cada habitante. — Rs. déc. |
|-------------|--------------------------------|--------------------------------------|--|
| Inglaterra. | 27.600,000 | 2,067.000,000 | 79,9 |

| | | | |
|----------------|------------|-------------|------|
| Estados-Unidos | 23.550,000 | 980.400,000 | 41,9 |
| Portugal. | 3.800,000 | 125.000,000 | 32,9 |
| Francia. | 55.800,000 | 586.000,000 | 19,2 |
| Bélgica. | 4.560,000 | 58.800,000 | 13,5 |
| Zollverein. | 29.800,000 | 342.600,000 | 11,5 |
| Holanda. | 3.560,000 | 38.220.000 | 11,4 |
| Rusia. | 65.000,000 | 466.400,000 | 7,2 |
| Austria. | 36.500,000 | 220.000.000 | 6,0 |

Los guarismos por sí solos son mudos; pero explicados con acierto adquieren una elocuencia irresistible, la de los hechos consumados.

Pasando á emitir mis ideas sobre las noticias estadísticas que preceden, diré: que, contribuyendo cada español con poco mas de 10 rs. por el producto de la renta de Aduanas, aparece de un modo evidente lo que es ya convicción de las personas que han estudiado y comparado nuestros documentos oficiales con los extranjeros; esto es, que el comercio legal puede calcularse en dos terceras partes ó tres cuartas cuando mas del que en realidad hace España. En esto no creo haya exageración, como creo que la hay en hacerlo calcular en solo una mitad.

La Península no es tan pobre como quisieran hacerlo creer los que no examinan maduramente los hechos; los que olvidan que, si bien el comercio de América nos constituía en comisionistas tan solo de los extranjeros, sirviendo el territorio español de almacén para sus productos, y de canal por donde pasaban los caudales del Nuevo Mundo, con los que se compraban aquellos, no dejó, sin embargo, nuestra nación de reunir gran cantidad de numerario, lo cual es una de las causas de la carestía que en ella se observa; y sobre todo los que prescinden de añadir á dichos valores, y á los capitales que de ellos han debido salir, el aumento experimentado en la producción, como consecuencia de la revolución que sus condiciones han sufrido, principalmente las de la agrícola, aun antes de la guerra de la Independencia.

La mayor división de la propiedad, las comunicaciones que se han abierto; las roturaciones de terrenos que se han hecho, el mayor número de brazos que han fecundado el suelo español ó vivificado las fábricas, por no ir á buscar empleo en América, ni esterilizarse para el trabajo dedicándose á la vida contemplativa en los claustros; lo que el deseo de gozar ha estimulado la actividad productiva en todas las clases, lo que los viajes y conocimientos de métodos perfeccio-

nados de cultivo han aumentado el rendimiento de los propietarios inteligentes y holgados; en una palabra, la revolucion política, intelectual y moral por que ha pasado España, debe naturalmente haber producido los resultados económicos que son siempre inherentes á estos grandes sacudimientos nacionales.

El hecho evidente es que la España de 1854 dista muchísimo de ser la de 1800: y pais que de importar en 1792, segun la *Balanza de comercio* de dicho año, publicada en 1803, el trigo en cantidad de 4.155,475 quintales, y 4.400,420 arrobas de harina para el indispensable alimento, ha pasado á esportar 801,572 fanegas del primer artículo, y 4.093,000 arrobas del segundo en el año de 1853, sumas ya de alguna entidad, y que solo dejan de crecer considerablemente por la falta de buenos medios de trasporte, se halla muy lejos de ser tan pobre como forzosamente debiera serlo, si fuese verdad que el valor de su comercio total en importacion y esportacion no pasase de 90 rs. por habitante, como término medio del último trienio.

Compréndese muy bien que la Rusia, por su posicion geográfica y con una civilizacion reciente, que han sido causa de que sus transacciones mercantiles con el Nuevo Mundo nunca hayan sido grandes; es decir, privada del medio de aumentar sensiblemente su numerario, y de disminuir por lo mismo su valor, como que siempre su comercio ha tendido hácia el Oriente, esté limitada á ver representada por unos sesenta reales la parte que corresponde á cada uno de sus habitantes en el valor de su comercio general. Juicio es este que se fortifica mas y mas, si se tiene en cuenta que la poblacion de Rusia no se halla aglomerada en grandes ciudades, que es donde, en igualdad de circunstancias y fortunas, los consumos son mayores; y sobre todo, si se medita acerca de las circunstancias de su estado social, por el cual los agricultores son siervos, esparcidos en un territorio inmenso, casi despoblado, y por consecuencia de poca estimacion, asi como lo es el precio de sus productos, que en gran parte regulan el valor de su numerario en circulacion. A todas estas causas se agrega un Arancel esencialmente restrictivo, que dificulta los cambios y los consumos. ¿Se halla la Península en igualdad de circunstancias? No; antes por el contrario, son completamente distintas.

España es el pais que ha participado en mayor proporcion del comercio con el Nuevo Mundo: sus habitantes, sobre todo los de las provincias litorales, donde los consumos son mas fáciles, se hallan agrupados en grandes centros que los facilitan, y la poblacion en general, como la de toda la Europa latina, es de las que tienen civilizacion mas antigua la imaginacion mas desarrollada, mas exigencias de goces, y mayor propension por lo tanto á los consumos que los representan.

La riqueza, ademas, de los productos agrícolas españoles, muchos de los cuales son de los que los comerciantes llaman de privilegio, proporciona medios de hacer compras de efectos extranjeros, de que es imposible ciertamente prescindir; porque la situacion fabril de la nacion no permite, en el estado que ahora tiene, satisfacer ni con mucho las necesidades de los consumidores, ni es de esperar lo permita en largo tiempo.

Una sola circunstancia tuvo España de comun con la Rusia hasta 1849, y aun puede decirse que tiene todavía, si bien bastante modificada, que compensando la diferencia de posicion geográfica y de estado social, esplica la semejanza de los resultados, en cuanto á la pequenez del comercio y del rendimiento de las Aduanas, y es el espíritu igualmente restrictivo del Arancel.

La misma causa puede atribuirse á la pequenez del comercio de Austria, y por consecuencia del producto de sus Aduanas; aun cuando se tenga en cuenta que la cantidad que se ha fijado en el estado que precede es menor que la que representaria verdaderamente la totalidad de sus transacciones comerciales; porque no comprende una parte de bastante entidad, cual es la correspondiente á sus puertos francos del Adriático. Añadida esta, el Austria apareceria con mas comercio y con mayores rendimientos por Aduanas que la España; pero siempre en proporcion inferior á la que deberia esperarse de un grande imperio, aun considerando la poca estension de sus costas. Al espíritu restrictivo del arancel austriaco se debe agregar, como causa que esplica este fenómeno, el alto valor del dinero, que permite satisfacer las necesidades de un gobierno de treinta y seis y medio millones de almas con un presupuesto de ingresos casi igual al de España.

Donde la laboriosidad industrial ha tenido una proteccion suficiente, pero no tan exagerada que á su sombra puedan creerse seguras la rutina,