

---

---

EXAMEN DE LOS RESULTADOS PRODUCIDOS

POR LAS

# PRINCIPALES REFORMAS ARANCELARIAS

hechas en Europa desde el Zollverein hasta nuestros días,

POR

**D. Mariano Carreras y Gonzalez.**

---

Señores :

Si es un deber para el hombre modesto, al dirigirse por primera vez al público, impetrar ante todo su indulgencia, para aquel que no ha recibido del cielo el don sublime de la elocuencia, ese deber se convierte en una necesidad imperiosa.

Bien la siento yo en estos momentos, señores, soldado de la libertad, arrastrado por el entusiasmo á ocupar en las pacíficas lides de la oratoria un puesto muy superior á mis fuerzas. Y cuando contemplo tantas personas ilustradas que me escuchan; cuando mido la inmensa distancia que me separa de los oradores eminentes que me han precedido; cuando pienso, sobre todo, en la grandeza de la mision que se me confía, conozco que mi espíritu desfallece, y que necesito de toda esa indulgencia, de todo ese apoyo, para no caer exánime y sin aliento al dar los primeros pasos en mi camino.

¡Oh! y qué camino tan largo! Y qué trayecto tan áspero y tan

difícil! Es nada menos que la senda recorrida desde 1818 por la libertad de comercio, cuyas huellas luminosas podemos observar todavía en Alemania, en Inglaterra, en Francia, en España mismo. Senda erizada de escollos, cubierta de espinas y de maleza, que sin embargo salva triunfante la idea, derramando por todas partes la paz, el bienestar y la abundancia, sin detenerse nunca en esa peregrinacion sin término á que la condena la indeclinable ley del progreso. Su primera jornada es la reforma aduanera de Prusia.

La Alemania, apenas libre de las guerras sangrientas del primer imperio francés, con el fraccionamiento semi-feudal de su territorio, con su conjunto abigarrado de monarquías y de repúblicas, acababa de darse un principio de organizacion en el *Acta federal* de 1815. Por el artículo 19 de esta Acta se reservaban los diversos Estados confederados deliberar en la primera reunion de sus plenipotenciarios sobre un proyecto comun de comercio, de navegacion y aduanas, fundado en las bases adoptadas en el Congreso de Viena; pero esto no era más que una declaracion vaga, por la cual se indicaba únicamente el fin á que debia tenderse. Fácilmente se convino en algunas cuestiones secundarias; suprimiéronse de comun acuerdo algunos impuestos odiosos, tales como los de *aubana* y *detraccion*, restos de aquellos castillos señoriales de la edad media, que habia reducido á polvo la revolucion francesa; pero, cuando se llegó á la discusion del régimen aduanero, estalló la lucha de tantos intereses divergentes y los miembros de la Dieta no pudieron entenderse.

Entonces fué cuando la Prusia tomó á su cargo resueltamente la empresa. Interesábale en gran manera rehacer su territorio, desgarrado en pedazos esparcidos aquí y allá por toda la superficie de la Alemania, asimilándose por una fusion aduanera los Estados que interceptan sus libres comunicaciones con sus propias provincias y le cierran el acceso á los grandes rios y al Mar del Norte. Pero, antes de proponer la reforma á sus vecinos, quiso dar el ejemplo en su casa, y empezó por suprimir sus aduanas interiores, anunciando además por una declaracion dirigida á todos los Estados alemanes, que su intencion era: 1.º Proteger la industria indígena, imponiendo á lo sumo un derecho de 10 por 100 *ad valorem* á los productos extranjeros; 2.º Suprimir todas

las prohibiciones á la importacion y la exportacion; 3.º Tomar estos principios como base de todo tratado internacional; 4.º Usar de reciprocidad con los demás Estados.

No tardó en recoger la Prusia los frutos de esta sabia politica. Su comercio prosperaba; los ingresos de sus aduanas iban en aumento, y su industria, contenida hasta entonces en su desarrollo por las mismas restricciones que le habian dado origen, empezaba á florecer, no obstante ó, por mejor decir, á causa de la competencia relativa que le oponian ya las manufacturas extranjeras. Entre tanto los demás Estados alemanes languidecian, viendo sus relaciones mercantiles interrumpidas en el exterior por prohibiciones y derechos altísimos, y como si esto no fuera bastante, dificultadas en el interior por treinta y ocho líneas de aduanas. ¿Qué hacer en medio de esta situacion insostenible? Un gran número de comerciantes se reunen en 1819 en la feria de Francfort, y firman una exposicion, redactada por el célebre Listz, pidiendo á la Dieta: 1.º La supresion de las aduanas interiores; 2.º La adopcion respecto de las naciones extranjeras de un sistema comun de aranceles, fundado en el principio de retorsion, hasta que aquellas naciones adoptáran la libertad de comercio europeo.

Esta peticion no tuvo acogida en la Dieta, pero las proposiciones que contenia habian hecho una impresion harto profunda para permanecer mucho tiempo en la esfera de proyecto. Bien pronto se entablaron negociaciones parciales, que dieron por resultado la formacion sucesiva de cuatro uniones aduaneras: la del Wurtemberg y varios principados de Hohenzollern en 1824; la más importante del Wurtemberg y la Baviera en 1828; la de Hannover, Brunswick y Oldemburgo, conocida con el nombre de *Steuerverein*, y la de la Prusia y los dos Hesse que despues habia de servir de base al *Zollverein*. Por fin, los gobiernos, bajo la impresion de la revolucion de Julio, se mostraron dispuestos á una union más íntima, y en 1833 se adhirieron á la última de las asociaciones citadas la Baviera, el Wurtemberg, la Sajonia Real, los ducados y principados de Turingia, de modo que el 1.º de Enero de 1834 entraba ya en ejercicio el *Zollverein* con los aranceles adoptados en 1818 por la Prusia. Agregáronsele de 1834 á 1836 el ducado de Nassau y la ciudad libre de Francfort, y así



llegó á comprender en aquella época las dos terceras partes del territorio de la Confederación germánica y una población de 25 millones de almas.

El primer período del *Zollverein*, á pesar de las aprensiones de algunos fabricantes de la Prusia y la Sajonia que temían su mútua competencia, no pudo ser más ventajoso. En menos de cinco años, la industria prusiana, lo mismo que la sajona, producían más, fabricaban mejor y hasta vendían más caro, dando así lugar á una alza general en los salarios al par que á un aumento en los beneficios; las fábricas, que hasta entonces proveían al consumo limitado de un solo Estado, poseían ahora el mercado de todo el *Zollverein*, es decir un mercado de 25 millones de almas; estableciéndose la competencia en el interior de la asociación, competencia activa, estimulada por la perspectiva de una gran salida, la industria alemana cobró fuerzas para luchar con la extranjera y pudo rivalizar con ella en ciertos productos que antes se importaban de Inglaterra ó de Francia; en las ferias de la Confederación eran cada vez más buscadas las mercancías indígenas; finalmente, el desarrollo de los cambios proporcionó á los gobiernos asociados, sin contar la Prusia, ingresos cada vez mayores, pues de 12 millones de francos, que eran en 1834, ascendieron en 1844 á cerca de 20 millones, lo cual permitió á los diversos Estados, ya emprender grandes obras de utilidad pública, ya también disminuir los impuestos indirectos (1).

Tales fueron los resultados económicos obtenidos durante el primer período del *Zollverein*. Ellos excedían á todas las esperanzas, excitaban la envidia de la Alemania y llenaban de asombro á la Europa, que veía levantarse de pronto, al otro lado del Rhin, una potencia industrial y comercial de primer orden.

El *Zollverein* se renovó en 1841 por doce años, y tal era ya su fuerza de atracción que el ducado de Brunswick, separándose del *Steuerverein*, se le unió al poco tiempo, siguiendo después su ejemplo varios principados secundarios y entrando la asociación en su segundo período con un territorio de 8.000 millas cuadradas y una población de 27 millones de almas.

Este período no fué tan feliz como el primero. La Francia, para

(1) *El Zollverein y el Austria*, por M. Lavollée.—*Revista de Ambos Mundos* de 15 de Octubre de 1859.

defender su industria linera de la competencia que le hacia la de la Gran Bretaña, habia elevado los derechos á la importacion de los hilos y tejidos de lino y de cáñamo, y aunque esto no podia afectar sensiblemente á la importacion alemana en aquel pais, los proteccionistas de Ultra-Rhin tomaron de aquí pretexto para pedir represalias, que fué preciso concederles. Eleváronse en su consecuencia los derechos sobre los hilos y los lienzos, sobre los hierros, los papeles de lujo y otros artículos secundarios; pero esto, unido á la agitacion europea producida por la revolucion francesa de 1848 y sobre todo á la inseguridad de la legislacion aduanera, arrastrada alternativamente en contrarios sentidos, bastó para detener el vuelo de la industria alemana, y por otra parte la industria francesa no logró más que cerrarse por sí misma las puertas de un mercado considerable. Tan cierto es, señores, que el proteccionismo sacrifica á un interés parcial é inmediato un interés general y permanente; ¡semejante en esto al personaje de la fábula que mató la *galina de los huevos de oro*, para extraerle de una vez los que ella iba poniendo poco á poco! (*Bien, bien.*)

No obstante, el *Steuerverein* entró por doce años en el *Zollverein* el 1.º de Enero de 1854, y desde esta fecha cuenta ya la *Asociacion aduanera alemana* con un territorio de más de 9.000 millas cuadradas y una poblacion de 32  $\frac{1}{2}$  millones de habitantes. No seria tan negra su fortuna, durante el segundo período, cuando encontraba amigos con quienes partirla.

Y en efecto, señores, ya en 1853 habia celebrado con el Austria un tratado de comercio, que le daba el acceso al Mar Negro por el Danubio y al Mediterráneo por Trieste, y le abria un vasto mercado de 36 millones de consumidores.

Además, los gastos de percepcion de los derechos de aduanas, en los diversos Estados del *Zollverein*, se habian reducido en una proporcion considerable, siendo de notar que, segun resulta de los documentos oficiales, no crecieron, como parecia regular, á medida que crecian los ingresos, pues de 44 por 100 que eran en 1835 bajaron en 1851 á 40 por 100.

Por último, el aumento de las rentas de la asociacion habia sido rápido, elevándose de 61  $\frac{1}{2}$  millones de francos en 1835 á 103 millones en 1845. Cierto que este fué el punto culmi-

nante de su prosperidad durante el segundo período, porque la carestía de 1846 y la crisis industrial que siguió á la crisis política de 1848 detuvieron el vuelo de su comercio, é hicieron bajar los ingresos á 402 millones en 1847 y aún á 79 en 1852; pero desde esta época el progreso del *Zollverein* recobra su actividad anterior y se ve florecer de día en día su industria y su comercio. La ferretería, sobre todo, las manufacturas de tejidos de lana y de algodón, han adquirido desde 1842, y más aún desde 1844, una extensión considerable (1).

Y sin embargo, aún tiene que dar el *Zollverein* algunos pasos para que sus miembros gocen de una completa libertad comercial. Aún está en parte cohibido por la diversidad de los sistemas financieros de los Estados asociados, que los obliga á mantener aduanas interiores para el tabaco, el vino, la cerveza y la sal. Por otra parte, un gran número de derechos son todavía prohibitivos y los aranceles de la unión están muy léjos de haber realizado el programa prusiano de 1818.

Sí, pues, el presente del *Zollverein* es satisfactorio, su porvenir se presenta todavía con colores más halagüeños. Llamada esta gran asociación á absorber más ó menos pronto las últimas individualidades aduaneras de la Alemania — el Mecklemburgo y las ciudades libres de Hamburgo y Lubeck, — puede un día, gracias al plantel de marineros que le darian sus grandes líneas de navegación, realizar tal vez su secreto deseo de ser una de las primeras potencias marítimas del mundo, rivalizando en importancia mercantil con la Inglaterra.

Mas para ello es preciso que siga las mismas vías que la nación inglesa. ¿Cómo se ha elevado este país al grado de prosperidad que es hoy objeto de todas las envidias? Los proteccionistas recordarán sin duda, con tan plausible motivo, la antigua *Acta de navegación* y los aranceles restrictivos que por tanto tiempo han formado la base de la política comercial de la Inglaterra: ahora bien, ¿qué dirían aquellos señores si se les demostrase que semejante sistema, léjos de haber favorecido, no ha hecho, por el contrario, más que comprimir la industria y el comercio británicos? Nada más cierto, sin embargo.

(1) *Diccionario de la Economía política.*—Art. *Zollverein.*

La célebre *Acta de navegacion*, votada por el Parlamento en 1654 bajo el protectorado de Cromwell y reformada en 1660 bajo el reinado de Carlos II, sin duda para *apretarle algunos tornillos que habian quedado flojos* (1), tendia en sus diversas disposiciones: 1.º A reservar al pabellon nacional el cabotaje, asi como la navegacion con las colonias y los paises de Asia, Africa y América: 2.º A no admitir para el transporte de los principales productos de Europa — los más pesados, para que proporcionasen más fletes — otra competencia que la del pabellon de los paises de procedencia y de destino. ¿Y qué sucedió? Sin duda se logró por de pronto el principal objeto de esta ley, que no era otro sino destruir la floreciente marina mercante de la Holanda, entonces en guerra con la Inglaterra; sin duda la marina mercante inglesa adquirió despues un desarrollo extraordinario: pero ¿á qué costa, señores? Dejemos á un lado la triste satisfaccion de causar la ruina de un pueblo pacífico y laborioso: semejante hazaña sólo puede ser dignamente apreciada por los proteccionistas, para quienes no hay mejor medio de enriquecer á un país que sumir á los demás en la miseria, y cuya moral pública parece encerrarse toda en esta sábia máxima de Hobbes, *homo homini lupus*, el hombre es el lobo del hombre. Sin apelar á este argumento humanitario, que haria encoger de hombros á nuestros patrióticos *antropófobos*, el *Acta de navegacion* de 1660, arma de dos filos como toda medida proteccionista, hirió gravemente á la Inglaterra hiriendo al mismo tiempo á la Holanda. Ella prolongó, en efecto, entre estas dos naciones la lucha que llena la mitad del siglo xvii; ella provocó por todas partes represalias que obligaron á la marina inglesa á lanzarse en las peligrosas aventuras de los descubrimientos marítimos y las conquistas lejanas, buscando, por medio de la fuerza, en Asia, en América, en todas las partes del mundo, fletes que alimentasen sus naves; ella, en fin, contribuyó más tarde, segun confesion del ilustre Huskisson, al levantamiento de los Estados-Unidos. ¡Cuánta sangre derramada, señores! ¡Cuánta riqueza perdida! ¡Cuánto lujo y despilfarro! Y todo ¿para qué? Para ocultar bajo el manto brillante de una grandeza ficti-

(1) Frase del Sr. Nocedal, á propósito de la ley de imprenta de 1857.

cia en el exterior las asquerosas llagas del pauperismo, que devoraba las entrañas de la Inglaterra! ¿Quereis esto para nuestra patria, vosotros los proteccionistas, los defensores del trabajo nacional, los patriotas por excelencia? Pues si no lo quereis, léjos de volver los ojos con amor á la Inglaterra del pasado, contemplad por un momento la Inglaterra del presente y tratad de seguir su ejemplo.

El *Acta de navegacion* de 1660 no ha podido permanecer intacta más de un siglo, á pesar de las ventajas excepcionales que concedia á la industria de los transportes marítimos, á expensas de todas las demás industrias. Bien pronto se vió que las restricciones impuestas á la navegacion colonial no hacian más que fomentar el contrabando entre las Antillas inglesas y españolas, y fué preciso apelar en 1766 al expediente de los *freeports* declarando libres ciertos puertos de las colonias. Algunos años despues, los Estados-Unidos, ya emancipados, pidieron que su pabellon fuese admitido en los puertos de la Gran Bretaña, las Antillas inglesas, el Canadá y Nueva Brunswick, á condicion de reciprocidad para el pabellon británico en los puertos de la Union anglo-americana, y despues de una obstinada resistencia que costó muy cara á la Inglaterra y dió origen á una guerra entre ambas naciones, no hubo más remedio que acceder á tan justa demanda. Esta fué la señal de una lucha diplomática contra el *Acta de navegacion*, que concluyó por su abolicion y la libertad de los transportes marítimos. La Prusia rompió el fuego, exigiendo la reciprocidad como los Estados-Unidos; siguieronla otras naciones con exigencias iguales, y la Inglaterra, amenazada de ver cerrados á sus naves uno tras otro todos los puertos de Europa, consintió por fin: primero en admitir sus mercancías, no sólo en bandera inglesa ó en bandera de origen sino tambien en navíos terceros, para ser depositadas en los puertos ingleses y reexportadas á otros países; despues en reducir los derechos de tonelaje y los impuestos sobre las mercancías respecto de aquellas naciones que bajasen los derechos sobre las mercancías inglesas; por último, en abrir las posesiones inglesas á las naciones que, teniendo colonias, las abriesen tambien al pabellon británico, ó que, no teniéndolas, admitieran este pabellon en sus puertos bajo el pié de la nacion más favorecida.



Así, en virtud de una larga série de disposiciones legislativas, el *Acta* de 1660, se habia transformado en sus elementos más esenciales, y el principio relativamente liberal de la reciprocidad habia sustituido al del monopolio. Al malogrado Huskisson es á quien pertenece la gloria de tan sábias reformas, que fuéron definitivamente sancionadas por el *Acta* de 25 de Julio de 1825. Los proteccionistas, considerando la antigua legislación como el arca santa, anunciaban que, una vez profanada, vendria la ruina de la marina británica. ¿Se ha cumplido tan fatídico agüero? Responda por nosotros la Estadística.

A principios del siglo xvii el efectivo de los buques mercantes apenas pasaba de 200.000 toneladas; en 1827, dos años despues de la reforma, llegaba ya á 2 1/2 millones próximamente, y en 1848 á 4 millones. Y en cuanto á las construcciones navales, los astilleros del Reino Unido y de las colonias, que habian botado al agua en 1824 cerca de 75.000 toneladas, en 1830 botaron 110.000 y en 1848, 227.000 (1).

Estos guarismos no eran los más á propósito para hacer desistir a gobierno inglés de la senda que habia emprendido, y así es que continuó en ella hasta anular completamente la legislación de 1660, reemplazándola con la del 26 de Junio de 1849, cuyas principales disposiciones pueden reasumirse en los términos siguientes :

1.<sup>a</sup> Los buques extranjeros pueden importar en el Reino Unido, no sólo como depósito, sino tambien para el consumo interior, toda especie de productos.

2.<sup>a</sup> Se admite el pabellon extranjero para los transportes entre las colonias y la metrópoli.

3.<sup>a</sup> La marina inglesa no posee otro privilegio que el del cabotaje, y aún las colonias pueden obtener de la corona un permiso especial para admitir los navios extranjeros á la navegación de sus costas.

En suma, libertad completa para la marina extranjera como para la inglesa, en sus relaciones con todos los países y hasta en la navegación colonial.

¡Libertad señores! ¡Libertad del transporte marítimo! *Horresco*

(1) *El libre-cambio en las leyes de navegación*, por M. Lavollée.—*Revista de Ambos Mundos*, Noviembre de 1851.

*referens*. ¿Qué va á ser ahora de esa desdichada marina? Si con la reforma de Huskisson, tan distante todavía de la libertad, pronosticaban los proteccionistas tantas calamidades para ella, ¿no será de temer, una vez adoptado en la legislacion aquel funesto principio, que no quede en todos los mares un solo giron del pabellon británico? Así lo anunciaron al menos, poniendo el grito en el cielo, los armadores y constructores ingleses: ellos á fuer de patriotas, no querian que se tocase á la antigua *Acta de navegacion*, *palladium* del honor nacional, y gritaban con toda la fuerza de sus pulmones: *Honni soít qui mal y pense*,

Nadie las mueva  
que estar no pueda con Roldan á prueba.

Pero el alma empedernida de John Bull no hizo caso de tan ridículos apóstrofes, y los mismos interesados se conformaron bien pronto con su suerte. No era para menos, señores: votada la nueva *Acta de navegacion*, las construcciones navales, léjos de disminuir, aumentaron extraordinariamente, pues, no habiendo pasado en 1848 de 227.000 toneladas en el Reino Unido y las colonias (1), ascendieron ya en 1856 á 258.000 en todo el imperio británico (2).

Verdad es que á este aumento habia contribuido no poco otra reforma más vasta, más trascendental, más importante; la reforma de la legislacion de aduanas. En Inglaterra, señores, como en Francia, como en casi todos los Estados, el comercio de cereales se hallaba á principios de este siglo regido por el sistema prohibitivo, cuyo objeto inmediato en aquel país era favorecer á la aristocracia territorial, elevando artificialmente la renta de las tierras, monopolizadas por un corto número de familias. Este sistema se habia llevado á la mayor perfeccion en 1814, prohibiendo la introduccion de los trigos extranjeros mientras no llegasen los indigenas al precio enormísimo de 80 shellines por *quarter*, ó sea de unos 131 reales por hectólitro; y aunque en 1828 se dulcificó algun tanto, adoptando una escala móvil de derechos, destinada á asegurar al productor un precio

(1) *El libre-cambio en las leyes de navegacion*, por Lavollée.

(2) *Anuario de Estadística y Economía política*, por Guillaumin.—1858.—Artículo.—*Gran Bretaña*.

de 120 rs., siempre venia á ser en último resultado una máquina de chupar la sangre del pueblo hasta hacerle perecer de anemia. Los economistas se indignaron de tanta iniquidad, y á sus lecciones en general y á los escritos del coronel Thompson en particular, se debió la formación de varias asociaciones contra las leyes de cereales en Lóndres, Liverpool, Manchester y otras ciudades; pero estas tentativas no tuvieron por entonces éxito.

Era preciso que el mal llegase á su colmo para que se pensase seriamente en buscar el remedio, y en efecto de 1836 á 1838 el pueblo inglés se vió ya reducido al último extremo. Dos cosechas perdidas y una crisis industrial en los Estados-Unidos, que alcanzó de rechazo á la Inglaterra, pusieron á esta nacion al borde del abismo. Carestía de las subsistencias, falta de trabajo, insuficiencia de los salarios, miseria y hambre por todas partes, motines, incendios, bandas de malhechores errantes por los caminos, crímenes, enfermedades, muertes violentas: hé aquí el cuadro espantoso que presentaba la poderosa Albion en su propio seno. No era posible esperar por más tiempo: los hombres más inteligentes señalaban la ley de cereales como la causa principal de tanta desgracia; armóse una cruzada contra ella, y nació la famosa *liga de Manchester*, que despues habia de reclamar y obtener la adopción completa y absoluta del libre-cambio. No os hablaré, señores, de esta gran asociación: sus esfuerzos, sus sacrificios, sus campañas tan gloriosas como pacíficas, los tesoros de elocuencia, de actividad, de patriotismo, de filantropía que prodigaron sus jefes, merecerian, no digo ya un discurso apologético, sino un poema especial, una epopeya, una *Iliada*, como ha dicho con razon un ilustre economista. Todavía viven para honor de la ciencia, para consuelo del pueblo inglés y de todos los pueblos, el profundo Cobden, el severo Bright, el reflexivo Gibson, y si la Historia ha de cumplir algun dia su mision, inscribirá en letras de oro los nombres de estos héroes del pensamiento, al lado de los de Paulton, Thompson, Bowring, Wilson, Fox y tantos otros como reclaman un lugar en sus páginas con harto más derecho que los tiranos ilustres y los grandes bandidos que, manchándolas, las ocupan. (*Bien, muy bien.*) Baste decir que despues de grandes vicisitudes y peligros; despues de haber gastado cerca de 700.000 libras esterlinas (más de 56

millones de reales) despues de ocho años de una lucha sin ejemplo, en que tuvo que combatir con dos enemigos igualmente poderosos, el proteccionismo y el cartismo, es decir el socialismo disfrazado y el socialismo sin máscara, la *liga de Manchester* obtuvo el triunfo más brillante que registran quizá los anales de la razon humana. Un dia, señores, Sir Roberto Peel, el primer ministro de Inglaterra, subió á la tribuna de la Cámara de los Comunes y anunció á sus amigos estupefactos que abjuraba las doctrinas del proteccionismo, que hasta entonces habia profesado, y se hacia partidario del libre-cambio. Desde aquel dia, señores, nada faltó ya al gran principio que defendemos para ser una religion : habia tenido sus apóstoles y sus profetas, sus sacerdotes y sus mártires; ahora contaba además en su comunión un converso, un catecúmeno ilustre, un San Agustin ó un San Pablo. (*Aplausos.*)

¿Pero cómo se verificó en Inglaterra una revolucion tan radical? Roberto Peel habia subido al poder en 1841, en las circunstancias más desfavorables. Una crisis espantosa pesaba desde 1838 sobre la industria y el comercio de la Gran Bretaña : el déficit del Tesoro, que en 1839 era de 36 millones de francos, habia ido creciendo sucesivamente hasta subir á 44 millones en 1840, y todavía amenazaba llegar á 102 en el año inmediato. Aquel ilustre hombre de Estado comprendió que la causa de tanta penuria estaba en las restricciones mercantiles, y resolvió descargar sin piedad el hacha de la reforma sobre la vieja ó informe legislación aduanera del Reino Unido. En su consecuencia, empezó por modificar 44 artículos del arancel, remplazando con derechos moderados la prohibicion á la entrada de algunos de ellos, permitiendo la libre exportacion de otros y haciendo en los demás rebajas notables. Despues, continuando el plan que habia adoptado, levantó en 1842 y 1844 todas las prohibiciones y rebajó los derechos de importacion á un máximum de 5 por 100 para las primeras materias y de 12 por 100 para la mayor parte de los artículos manufacturados. Por último, en 1845 suprimió los derechos sobre las primeras materias empleadas en las manufacturas, sobre las materias tintoreales y los aceites; rebajó los que pagaba el azúcar y declaró completamente libre la importacion de los algodones y las lanas, así como otros 430 artículos de me-

nor importancia. Pero el gran golpe dado al proteccionismo fué la abolicion de las leyes de cereales, propuesta por el mismo Peel y adoptada por el Parlamento en 1846. Esta medida ha abierto una nueva era en la politica comercial de la Inglaterra, que desde entonces no se ha detenido un solo momento en el camino del libre-cambio, fecundando la obra comenzada en 1841 con nuevas y radicales reformas, como la de las leyes de navegacion, de que he hablado anteriormente, y las rebajas progresivas hechas en los aranceles por M. Gladstone, hasta dejarlos reducidos á 48 artículos gravados con derechos meramente fiscales, y aún de estos artículos 15 sólo son esenciales —el azúcar, el thé, el tabaco, el café, el vino, las maderas de construccion, etc. — los demás sólo figuran en el arancel para compensar imposiciones anteriores.

Ahora bien : ¿la Gran Bretaña ha ganado ó perdido con el total abandono del sistema proteccionista? Dejemos hablar otra vez á la Estadística, porque nada hay tan elocuente como los hechos cuando se sabe interpretar su mudo lenguaje.

Las importaciones inglesas figuraban en 1842 por 65 millones de libras esterlinas : en 1844 ascendieron ya á 152 y en 1854 á cerca de 164 millones (1).

El movimiento de la exportacion es como sigue (2) :

En 1844 figuraba en los cuadros del comercio exterior por la suma de 58  $\frac{1}{2}$  millones de libras.

De 1844 á 1848 permanece estacionario y aún descende á 52 millones en este último año de conmocion europea.

Pero desde 1849, fecha de las grandes franquicias, va aumentando rápidamente, hasta subir en 1850 á 71 millones, en 1852 á 78, en 1853 á 98.

El rompimiento con la Rusia y la interdiccion de sus mercados no le disminuyen : léjos de eso, se mantiene á la misma altura hasta 1856 y 57 en que llega á 116 y 122 millones de libras, no bajando en 1858, en plena crisis comercial, de 116  $\frac{1}{2}$ .

En suma, en el espacio de ocho años un incremento en la ex-

(1) *Economistas contemporáneos*. Ricardo Cobden y la escuela de Manchester, por M. Reybaud.—*Revista de Ambos Mundos* del 15 de Mayo de 1862.

(2) *Economistas contemporáneos*, por Reybaud.

portacion de 45  $\frac{1}{2}$  millones de libras; más de 3.670 millones de reales.

La industria de los transportes marítimos camina al mismo paso. El tránsito, que era de un valor de 2 millones de libras en 1854, se eleva á 4  $\frac{1}{2}$  millones en 1858. El tonelaje, que en 1844 importaba 10 millones de toneladas, sube á 23 en 1857 y 22 en 1858 (1). El movimiento de entrada y salida de los buques en los puertos del Reino Unido, que comprendia en 1848 poco más de 13 millones de toneladas, asciende en 1856 á 21  $\frac{1}{2}$  millones (2).

¡Pero, al menos, los ingresos de las aduanas inglesas se habrán resentido notablemente con la adopcion del libre-cambio! Nada menos que eso. El importe de la reduccion y supresion de derechos, verificada desde 1842 á 1850, no bajó de 10 millones de libras esterlinas, y sin embargo ¿quereis saber la pérdida que en definitiva causó al Tesoro tan radical reforma? ¡Poco-más de 700 millones de libras! (3)

Y por otra parte ¡cuán ámpliamente compensada ha sido esta pérdida! Comparemos, señores, el estado moral y económico del pueblo británico, en nuestros dias, con el que tenia antes de la reforma, y veremos cuánto ha mejorado en tan poco tiempo, cuánto ha ganado en fuerza numérica, en salubridad pública, en bienestar, en prevision, en moralidad, en todo lo que constituye la fortuna y la felicidad de los pueblos.

La poblacion ha ido constantemente en aumento. En 1844 era de 16  $\frac{1}{2}$  millones de habitantes en Inglaterra y 3.004.000 en Escocia. En 1858 ascendia ya á 19  $\frac{1}{2}$  millones en el primer país, y 3.093.000 en el segundo.

A pesar de esto, el número de pobres ha disminuido notablemente. En Inglaterra era en 1844 de 934.000; en 1858 habia bajado á 858.000. Escocia contaba en 1844 unos 82.000; en 1858 no más que 79.000.

La emigracion no presenta ya proporciones tan alarmantes: en 1852 subia á 368.000 almas; en 1858 no llegó á 114.000.

(1) *Economistas contemporáneos*, por M. Reybaud.

(2) *Anuario de Estadística y Economía política*, por Guillaumin.—1858.—Artículo *Gran Bretaña*.

(3) *Diccionario de la Economía política*.—Art. *Peel*.

El número de los crímenes y delitos ha disminuido también muchísimo. Eran en 1844 cerca de 49.000 en Inglaterra y el País de Gales; en 1858 apenas pasaron de 13.000.

Por último, las cajas de ahorros siguen una progresión lenta pero no interrumpida. No tenían en 1844 más que 29  $\frac{1}{2}$  millones de libras; en 1858 contaban ya con más de 36 millones (4).

¿Qué tienen que oponer los proteccionistas á la elocuencia de estos guarismos? ¿Dirán que las manufacturas inglesas, fortificadas durante un siglo con la protección, han podido arrostrar sin peligro la competencia extranjera! ¿Pero y la agricultura, señores, la agricultura que en Inglaterra, á pesar de la protección, era tan débil al advenimiento del libre-cambio ¿cómo ha podido resistir la ruda prueba á que se ha visto sometida con la importación de los trigos de Marruecos, de Sicilia y de Odessa?

Dirán que la Gran Bretaña es un país excepcional, como si dijéramos, la isla *Utopia* de su antiguo canciller Tomás Morus, y que lo que allí pasa no es aplicable al resto del mundo! Ya hemos visto que la rebaja de los derechos arancelarios, aunque en mucho menor escala, ha producido frutos análogos en Prusia y la mayor parte de Alemania. Francia ha entrado también en las vías del libre-cambio, por los tratados de comercio que ha celebrado últimamente con la Inglaterra y la Bélgica, y aunque por parte del imperio no se han puesto en vigor desde luego todas las cláusulas de estos convenios, los resultados obtenidos hasta ahora no pueden ser más satisfactorios. Gracias, en efecto, á la abolición de la escala móvil, consecuencia natural de su nuevo sistema arancelario, nuestros vecinos han soportado fácilmente, sin grandes apuros, sin conmociones populares, una crisis alimenticia que de otro modo hubiera desencadenado las pasiones de sus clases jornaleras, arrastrándolas quizá á una de esas revoluciones sociales á que se sienten tan inclinadas, y que hace hoy más que nunca temibles la organización política de la Francia. Verdad es que esto le ha costado un desembolso de 450 á 500 millones de francos en dinero, demostrado por un exceso de la importación sobre la exportación; que la falta, siquiera sea momentánea, de tan enorme cantidad de numerario, ha oca-

(4) *Economistas contemporáneos*, por M. Reybaud.

sionado, como es natural, una disminucion correspondiente en el consumo y la produccion francesa, y que todo ello, unido á la guerra civil de los Estados-Unidos, que ha venido á privar casi completamente á la Europa de la materia primera más necesaria á sus manufacturas, ha dado lugar á una crisis industrial de que la Francia se resiente, lo mismo que la Inglaterra, la Alemania y España misma. Pero ¿qué hubiera sido del imperio sin los tratados de comercio, á que los proteccionistas atribuyen, como era de esperar, el malestar pasajero de algunos ramos de la industria francesa? Ya lo hemos dicho: una miseria espantosa, una rebelion popular, un sacudimiento terrible, que hubiera hecho vacilar acaso los deleznables cimientos en que se apoya el trono de Napoleon III. Y por otra parte, ese malestar tan lloriqueado por los proteccionistas de allende los Pirineos, ¿á qué viene á reducirse? M. Baroche lo ha demostrado con datos irrecusables (1). Y cuidado, señores, que yo me coloco aquí bajo el punto de vista proteccionista: quiero combatir al proteccionismo en su propio terreno.

La proporcion de las importaciones de productos ingleses en Francia, relativamente á la produccion y exportacion nacional, vendrá á ser en definitiva durante un año, contando desde primero de Octubre de 1861, de 3 por 100 para los hilos de algodón, 5  $\frac{1}{4}$  por 100 para los hilos y tejidos de la misma materia; y 6 por 100 para los tejidos de lana.

El excedente de importacion de los hilados de algodón extranjeros, desde 1.º de Octubre de 1861 á 1.º de Febrero de este año, representa un 4 por 100 del producto de las fabricas francesas.

En los cuatro meses que comprende el mismo período, han entrado en Francia tejidos de algodón por valor de 42 millones de francos, lo cual hace suponer que entrarán por valor de 36 en todo el presente año, es decir, un 4  $\frac{1}{2}$  por 100 de la produccion francesa, que asciende á 800 millones anuales.

¿Puede influir nada de esto, de una manera sensible, en la situacion de la industria? ¿Puede decirse con razon, como no han dejado de decir, segun su añeja costumbre, los proteccionis-

(1) Discurso pronunciado en el Cuerpo legislativo francés, el 19 de Marzo de 1862.



tas, que ha habido en los mercados de Francia, una verdadera invasion de mercancías inglesas y belgas?

En cambio, señores, la agricultura francesa, se halla en un estado más floreciente que nunca, y no encuentra bastantes brazos para sus labores, á pesar de haber aumentado los jornales en un 40 por 400.

En cambio, se han exportado á Inglaterra en 1860 sobre 62.000, y en 1861, sobre 42.000 hectólitros de vinos franceses más que en 1859.

En cambio, la industria del hierro, por lo cual se temia tanto la competencia británica, no sólo no ha decaido en Francia, sino que ha prosperado visiblemente, en términos que el precio del hierro fundido, ha ido creciendo de dia en dia, no habiendo sido nunca tan grande la demanda de este producto.

Y sobre todo, señores, ¿no hablan bien alto, en favor de los tratados de comercio franco-belga y anglo-francés, las últimas exportaciones de Francia para Inglaterra y Bélgica, consideradas en conjunto? Ya he dicho anteriormente la extension que han adquirido respecto de los vinos. Por lo que hace á los demás productos franceses, han excedido en 1861, en 44 millones de francos á las de 1860, y en 25 millones á las de 1859.

Por último, los tratados de comercio á que me refiero han aumentado notablemente los ingresos en las aduanas francesas. En 1861, esta renta ha producido 25 millones de francos más que en 1860, y en los dos primeros meses de 1862 presenta ya un excedente de 21 millones sobre 1861, y de más de 44 millones sobre lo presupuestado.

Paréceme que todos estos hechos son bastante significativos; pero todavía tengo que presentar otros á vuestra consideracion. Aún me resta hablaros de España, esta tierra clásica de la proteccion industrial, y que, sin embargo, nos ofrece una prueba más de las excelencias del libre-cambio.

Teníamos, señores, en 1849 un arancel, que podia considerarse como el bello ideal del proteccionismo. Los derechos que imponia á las mercancías extranjeras eran enormes; las prohibiciones menudeaban en todas sus páginas, y como si esto no fuese bastante, una Instruccion de Aduanas, fundada en la más cavi-

losa desconfianza, venia á poner el comercio exterior, atado de piés y manos, á merced de unos cuantos productores, y sobre todo, de una legion de contrabandistas. El interés del gobierno, de acuerdo esta vez con el de la nacion, condujo en 1849 á una reforma de la legislacion aduanera, y en su consecuencia, se levantaron varias prohibiciones, se redujo el número de los artículos impondibles y se rebajaron algun tanto los derechos de los restantes. Como se ve, el nuevo arancel estaba muy léjos de satisfacer las condiciones de la ciencia: concebido, por el contrario, en un sentido restrictivo, y considerando la aduana, no sólo como máquina de obtener tributos, sino tambien como medio de proteger á ciertos industriales, no podia considerarse más que como un ensayo, como una tendencia débil y apenas perceptible hácia el fin que se propone el libre-cambio. ¿Qué sucedió, sin embargo?

En 1846, que fué en el sistema arancelario de 1844 el año más notable, y tambien el más libre de los accidentes de todo género que pueden perturbar las transacciones mercantiles, el movimiento de nuestro comercio exterior apenas pasaba de 1.078 millones de reales, y eso que los valores oficiales eran muy elevados y que las Canarias no habian obtenido aún las franquicias que despues se les concedieron (1).

Pues bien, la suma de las importaciones y exportaciones reunidas subió ya (2)

En 1850	á	4.160
1851	á	4.185
1852	á	4.315
1853	á	1.570
1854	á	4.807
1855	á	2.283

Siendo de notar una cosa, que, para los proteccionistas, suspendidos todavía del fiel, nada *fiel* por cierto, de la balanza mercantil, debe tener gran importancia, y es que, si bien en los

(1) Discurso pronunciado por D. Laureano Figuerola en el Congreso internacional para las reformas aduaneras, celebrado en Setiembre de 1856 en Bruselas.—*El Economista* de 20 de Noviembre de 1856.

(2) Observaciones sobre los efectos de la reforma arancelaria de 1849.—*El Economista* del 20 de Enero de 1857.

cuatro primeros años de la aplicación de la reforma, las importaciones excedieron á las exportaciones (1), y se empobreció el país á los ojos de aquellos celosísimos defensores de sus intereses, en los tres siguientes sucedió precisamente todo lo contrario, pues exportamos en cada uno de ellos por valor de 100 á 200 millones más de lo importado (2) y, según la misma doctrina, debió enriquecerse la nación otro tanto. Para hablar formalmente, señores: en todos esos años la industria española halló medio de crear productos en mayor cantidad, y sobre todo más baratos que otros similares del extranjero. Por lo visto, la menor protección que ahora se le dispensaba, no había sido bastante á impedir su desarrollo, como temían ó afectaban temer los industriales privilegiados.

Al contrario, los más asustadizos, los más declamadores (hablo de los fabricantes de tejidos de algodón) fueron quizá los más favorecidos por la reforma. Según un estadito presentado por el gobierno á las Cortes en 1856, la importación del algodón en rama había ido creciendo hasta ser en aquel año doble que en 1849 (3), y esto prueba que la fabricación se había también aumentado, á no ser que el exceso de algodón introducido se emplease todo directamente en entretelar gabanes.

De todos modos, es preciso convenir en que los fabricantes nada perdían porque los españoles se arropasen, al mismo tiempo que estos ganaban mucho en evitar constipados, y el Tesoro, por su parte, veía llenarse sus arcas con los rendimientos cada vez mayores de las aduanas, los cuales en 1855 excedían ya en un 20 por 100 á los del año común del quinquenio de 1850 á 1854 (4).

Pero detengámonos aquí, señores. En el rápido exámen que hemos hecho de las principales reformas arancelarias, verificadas en Europa de cuarenta años á esta parte, hemos visto al libre-cambio ir conquistando palmo á palmo el terreno ocupado antes

(1) Observaciones sobre los efectos de la reforma arancelaria de 1849.

(2) Observaciones sobre los efectos de la reforma arancelaria de 1849.

(3) Lamentable estado de la industria algodonera en nuestro país, según los proteccionistas.—*El Economista* del 10 de Junio de 1857.

(4) Cuadro general del comercio exterior de España en 1855, publicado por la dirección de Aduanas.

estérilmente por el proteccionismo y animándole con su espíritu creador y fecundo. ¿Qué enseñanza se desprende de aquí para nuestra patria? España, como Prusia, siquiera sea en menor escala, tiene interceptado el curso de sus grandes rios y el acceso de una parte de sus mares por la interposicion de un Estado vecino; España, como la Inglaterra de ayer, ve comprimida su produccion y su riqueza por las inextricables redes del sistema restrictivo: es preciso que acuda al remedio de estos males por el mismo método que han empleado la Prusia y la Inglaterra. Una reforma liberal, prudente, si se quiere, pero progresiva en nuestra legislacion hasta hacer del arancel una forma especial del impuesto y no un instrumento de opresion para el comercio; una union aduanera con Portugal, íntima, completa, inmediata, que haga participar á ambos paises de las ventajas con que la Naturaleza ha dotado á la Península: hé aquí el fin á que deben dirigirse los esfuerzos de todos los hombres pensadores, de todos los sinceros amantes de la justicia y del bien público.

¿A qué esperamos, señores? Una extensa línea de aduanas interiores separa dos pueblos hermanos, nacidos para amarse; el contrabando ensangrienta todos los días nuestras costas y nuestras fronteras; despues de noventa años de una proteccion decidida y constante, representada las más veces por prohibiciones absolutas, las manufacturas catalanas han llegado hasta la época actual *cada vez más ávidas de privilegios y restricciones mercantiles* (1); un derecho de 100 por 100 no ha bastado en seis años para desarrollar entre nosotros la produccion del azufre (2); los derechos impuestos al carbon mineral extranjero por el arancel de 1849 son altísimos, y sin embargo, apenas ha aumentado en diez y siete años la explotacion de aquel combustible en Asturias (3); la produccion del hierro indígena, á pesar de los derechos exorbitantes que la protegen, no ha podido aumentarse en veinte y cinco años más que en quinientos mil quintales (4)... Qué más

(1) La industria algodonera y los operarios de Cataluña, por D. Ramon de la Sagra.—*Journal des économistes*, 1842.

(2) Proyecto de reforma del arancel de Aduanas de 1849, presentado al gobierno por la Junta consultiva del ramo en 1855.—Art. *azufre*.

(3) *Ibid.*—Art. *carbon mineral*.

(4) Sobre la proteccion á la industria del hierro, por D. R. Rúa Figueroa.—*El Economista* de 5 de Noviembre de 1856.

os diré, señores? Nuestra agricultura se arrastra lánguida y miserable por la senda de la rutina; nuestro comercio avanza á duras penas con el paso lento y perezoso de la tortuga; nuestra industria se muere de asfixia, sofocada por las caricias del proteccionismo..... Ya es tiempo de salir de tan triste estado!.... ¿Qué nos falta? ¿La union? Pues bien, señores, unámonos todos para lograrlo.

¡*E pluribus unum!* Juntemos nuestros esfuerzos; alistémonos en las banderas del gran ejército libre-cambista que ha empezado á formarse; constituyamos una liga tan fuerte, tan poderosa como la de Manchester; agitemos la opinion pública; apoderémonos de la imprenta periódica; levantemos una tribuna en cada plaza; hagamos tronar desde esta trinchera del saber la *artillería pacífica del pensamiento humano* (1), la elocuencia de nuestros grandes maestros, y juremos solemnemente no deponer nuestras armas, la palabra y la pluma, hasta clavar el pendon de la libertad sobre el ruinoso alcázar del proteccionismo. He dicho. (*Aplausos prolongados.*)

(1) Lamartine.—Discurso pronunciado en Macon en 1848.

---

