

CONDICIONES Y PUNTOS DE SUSCRICION. Sale los días 5 y 20 de cada mes desde el 5 de febrero. Cada número consta por lo menos de 16 páginas. Al fin del año se repartirán los índices y portadas correspondientes.—Cuesta en Madrid 5 rs. al mes, llevado á casa de los suscritores. Pagando un año adelantado 52 rs.—En provincias 10 rs. por trimestre y 56 por un año.—Se suscribe en Madrid, librerías de Bailly-Bailliére y Duran, y en la administracion, Carrera de San Gerónimo, núm. 22, piso segundo, derecha.—Las suscripciones de provincias se harán en carta franca al administrador de EL ECONOMISTA, por medio de libranzas ó sellos de franqueo.—No se admitirá correspondencia que no venga franca de porte.—Las reclamaciones se dirigirán á la administracion.

FERRO-CARRILES.

ARTICULO I.

A principios del año 1845 se desarrolló en España una epidemia que podemos llamar la enfermedad de los ferro-carriles. Fué tal el entusiasmo, real ó ficticio, que se despertó entre los capitalistas por estas vías de comunicacion, que se pidieron al Gobierno concesiones suficientes para habernos puesto, si la mitad de ellas siquiera hubieran dado resultados positivos, al nivel de las naciones mas adelantadas del mundo en este ramo. El resultado fué el que todos sabemos. Apoderóse el ágio de las *concesiones provisionales* y los ferro-carriles quedaron en la imaginacion de los proyectistas.

En 1852 sucedió una cosa parecida, con la diferencia de que así como en la primera época eran los capitales privados los que trataban de llevar á cabo los ferro-carriles, en la segunda fué el Gobierno quien tomó la iniciativa, y emprendió la construccion de las líneas que se consideraban como principales por cuenta del Estado, ofreciendo pagar á los contratistas en papel creado con este objeto. Acometiéronse algunas obras por este sistema, cuyo resultado tampoco tenemos necesidad de referir, por ser sobradamente conocido.

En 1856 ha vuelto la fiebre. Menudean las concesiones y las compañías de crédito, y antes de mucho apenas habrá, si seguimos al mismo paso, aldea que no tenga concedido su camino de hierro; por supuesto, con la subvencion correspondiente de los fondos generales del Estado.

Por doloroso que sea, fuerza es reconocer que el pais ha aprendido muy poco con las crisis anteriores. Es muy general la creencia de que ahora va á ser una verdad el establecimiento de los ferro-carriles, y la mayoría espera antes de muchos años ver convertida á España en un verdadero paraiso.

5 de Julio de 1856.

El ECONOMISTA, á pesar del dicho vulgar de que *á la tercera vá la vencida*, no participa, por desgracia, de las mismas ilusiones. Quisiera equivocarse, pero se le ha metido en la cabeza, que con la marcha adoptada, no va á ser tampoco á la *tercera*, ni aun á la *cuarta*.

Para opinar así, nos basta conocer un axioma económico, que asegura que *cada agente de la produccion* tiene que sujetarse forzosamente á cierto desarrollo proporcionado á las necesidades, y que cuando uno se exagera y aumenta por medios artificiales, la perturbacion ocasionada por la falta de equilibrio da lugar á males sin cuento; á una disminucion en la riqueza general, y á una reaccion en contra de ese agente, tan perniciosa como la exageracion anterior.

El equilibrio entre los agentes de la produccion es indispensable para los buenos resultados de esta, y el mejor medio de alcanzar ese equilibrio en lo posible, es dejar libertad á la actividad privada, que acude siempre á fortalecer, á aumentar la importancia en cantidad del agente que las necesidades reclaman, porque es el que mas se paga, y el que por lo tanto mayores ganancias proporciona á sus poseedores.

Si observamos atentamente cualquiera de los ramos de la produccion, veremos con la mayor claridad la tendencia á ese perfecto equilibrio, que se alcanza tanto mas, cuanto menor es la intervencion artificial del Gobierno; cuanto mas libres son en su accion los productores. En una aldea, por ejemplo, que supondremos sin comunicacion alguna con otras localidades, la produccion de objetos de una clase cualquiera estará limitada por el número de habitantes, y aun dado este número, guardará cierta proporcion en cuanto á su calidad y á su cantidad, con el capital disponible para todas las otras producciones que necesiten los habitantes de la aldea, con las costumbres de estos, con las condiciones de su alimentacion y de sus habitaciones, con el clima y hasta con el capricho y la moda.

En esta aldea, si hay completa libertad económica, es bien seguro que el número y calidad de los objetos que se produzcan, será casi exactamente el que exijan las necesidades.

Si ensanchamos ahora el campo de nuestra observacion, suponiendo que no se trata de una aldea, sino de una gran ciudad ó de una nacion relacionada con las demas por medio de fáciles comunicaciones, veremos que el equilibrio seguirá conservándose, aunque el número y la calidad de los productos hayan variado, lo mismo que los procedimientos de fabricacion, etc.

La estension de un ramo cualquiera de produccion, que es racional por lo tanto en una localidad, es un absurdo en otra; y el procedimiento técnico que con un gran mercado proporciona inmensas ganancias al productor, permitiéndole al mismo tiempo vender muy baratos sus productos, en un pueblo pequeño le arruina, sin ventaja para los compradores.

En una palabra, *el número y la calidad de los productos* de una industria cualquiera debe ser proporcionado al número y situación económica de los compradores. Si hay una producción escesiva, lo que se ha gastado en obtener ese exceso es una riqueza destruida.

Para ver esto mas claro todavía, supongamos que es N el número de personas que necesitan un producto P , que supondremos es de los que sirven para la alimentación del hombre, y que en general dejan de ser aprovechables si no se aplican inmediatamente. Supongamos que en la situación, mejor dicho, en el estado de civilización y de riqueza en que se hallan esas personas, puede y quiere cada una de ellas dedicar á la adquisición del producto P una cantidad 10 (a). La remuneración disponible para los productores será $10N$. Un capitalista, con un procedimiento determinado y un capital $20N$ puede obtener cada producto con un coste representado por $8N$. Vendiéndolos á 10 realizará por cada uno la ganancia 2 y en todo la ganancia $2N$, que es el 10 por 100 del capital empleado.

Supongamos ahora que se inventa un procedimiento mas perfecto que permite obtener 20 veces mas productos, teniendo cada uno de coste 4 , en lugar de 8 , pero que exige el empleo de un capital $1000N$. Este procedimiento mas perfecto, en una localidad en que el número de compradores fuera $20N$, dejaria al productor, vendiendo al mismo precio 10 , un beneficio $120N$, que es el 12 por 100 . Pero en la localidad supuesta, el productor haria una especulación ruinosa, porque $49N$ productos quedarían completamente sin aplicación, y el beneficio sería por consiguiente solo de $6N$, que no llega á representar el 1 por 100 . El productor volverá, pues, á su primer sistema, que aunque le obligaba á gastar mas para obtener cada uno de los productos que habia de vender, no exigía un empleo tan considerable de capital.

La digresión anterior era necesaria, porque en ella hemos de fundar mucha parte de lo que pensamos decir sobre los ferro-carriles y en general sobre todas las vías de comunicación. Son estas unos instrumentos industriales de igual naturaleza que todos los demas; y ha de haber entre ellas y las necesidades la proporción conveniente, para que no sea un absurdo su establecimiento, como es un absurdo la adopción de un procedimiento perfeccionado para la producción de alimentos, allí donde no hay número bastante de personas para consumirlos.

Las vías de comunicación producen *facilidad de transporte*. Esta *facilidad* tiene una *utilidad* que desea obtener todo el que necesita, ya sea trasportarse, ya trasportar objetos de cualquier clase, y por lo tanto es una *utilidad* que *vale*, que se compra ó se cambia y puede

(a) Habrá muchos que puedan y quieran dedicar mas; otros menos; para el raciocinio basta tomar un término medio.

asimilarse bajo el punto de vista económico, á todos los demas productos tanto inmateriales como materiales.

Es innegable la *utilidad* de las vias de comunicacion, y por consiguiente, estos instrumentos industriales tienen siempre uno de los *elementos* que se necesitan para que haya ventaja en establecerlos. Pero este elemento no es bastante, como hemos visto, y antes de arrojarse imprudentemente á establecer en todas partes caminos, es preciso saber cuánto costará la *produccion de esa utilidad* y cuántos individuos desearán obtenerla, y el sacrificio que para obtenerla están dispuestos á hacer. La riqueza que está dispuesta libremente á dedicarse á esta adquisicion da la medida del *pedido* ó *demanda* que hay de *facilidad de transporte*.

Donde el *pedido* ó la riqueza disponible para comprar la facilidad de transporte sea suficiente para cubrir los gastos de produccion, dejando el beneficio que el capital y el trabajo reporten como término medio en las demas industrias, puede establecerse una via de comunicacion. Donde esto no suceda, es un absurdo establecerla, porque su ejecucion equivaldria á una pérdida absoluta, á una completa destruccion de una parte de la riqueza del pais.

Para convencernos de esta verdad, por desgracia desconocida todavía, no solo por el vulgo; no solo por la inmensa mayoría de las personas que se tienen por ilustradas, sino tambien por casi todas nuestras eminencias politicas y gubernativas, basta poner un momento desapasionadamente la atencion en el fenómeno económico de los transportes, considerando sus relaciones con los demas ramos de la produccion.

El principio económico que vamos á demostrar, podemos formularlo del modo siguiente:

Una via de comunicacion solo es beneficiosa para la riqueza pública cuando explotada hábilmente y con ABSOLUTA LIBERTAD por su poseedor (b), deja POR LO MENOS, despues de cubiertos todos los gastos corrientes de la explotacion, un producto liquido igual al interés del capital empleado en su establecimiento; siendo este interés el que por término medio obtengan los capitales en las demas industrias.

La proposicion anterior está fundada en el hecho innegable de que para cada individuo hay un empleo de su riqueza, mas provechoso que todos los demas á que pudiera dedicarla. Este empleo, nadie puede conocerlo mejor que el mismo individuo, por aquello de *mas sabe el tonto en su casa* etc.; pero dejando para su lugar oportuno el exámen de si es mejor dejar libertad completa á cada uno para buscar ese empleo, ó si deberá buscárselo la ley, que esto no nos interesa por ahora, veamos que es lo que hace el individuo luego que

(b) Aquí prescindimos por completo de la clase de poseedor; séalo el Gobierno ó una empresa privada, el principio es igualmente exacto. Mas adelante veremos por qué no debe serlo el Gobierno.

realiza ó cobra el precio de su trabajo y de su capital. Dos caminos se le presentan; consumir en la satisfaccion de sus necesidades, de cualquier clase que estas sean, toda la riqueza obtenida, continuando la produccion á que estaba dedicado en las mismas circunstancias que antes, ó dedicar la parte que pueda de la riqueza obtenida á mejorar sus medios de produccion, con la esperanza de obtener despues mayores ventajas, y por lo tanto la posibilidad de satisfacer mayor número de necesidades (c). Si todos los individuos de un pueblo hacen lo primero, la riqueza pública permanecerá constante, lo mismo que la condicion moral y fisica del individuo. En este caso no habrá progreso; no se adquirirán ni establecerán nuevos instrumentos industriales.

Como la inmovilidad no está en la naturaleza del hombre; como todos desean ardientemente mejorar su condicion, progresar, en una palabra, el segundo caso es el que por regla general se verifica, y el único que debemos considerar aqui.

La riqueza *ahorrada* por cada individuo, reunida á la que *ahorran* todos los demas, constituye el capital disponible en la sociedad para la mejora de los medios, y por lo tanto, para el aumento de la produccion, y la suma de los aumentos individuales constituye el aumento de la *riqueza pública* ó general del pais.

Ahora bien: concretándonos á un individuo, supongamos un labrador que posee una tierra, situada á cierta distancia del mercado, y que produce cierta cantidad de trigo, que conduce á costas, porque no existe camino, ni tiene una caballeria sobre que cargarlo. Si ese labrador ahorra de su produccion anual una cantidad, ó se la proporciona por un medio cualquiera, tratará de ver qué *forma* deberá dar á ese capital; qué empleo de ese capital será el que le proporcione mayor aumento de produccion, y por lo tanto, la posibilidad de satisfacer mayor número de necesidades.

Puede mejorar, por ejemplo, sus útiles de labranza; puede hacer acaso una pequeña acequia que le permita regar su terreno; puede comprar una caballeria que conduzca el trigo al mercado; puede, para terminar, componer la senda por donde lo conducia. El problema para él es el siguiente, reduciendo á dos grupos los diferentes empleos que puede hacer de su capital: *¿Realizaré mayores utilidades aumentando la cantidad de trigo que producía, ó mejorando los medios de conduccion al mercado de lo que en el dia produzco, ó dividiendo mi capital entre los dos empleos?*

Cualquiera que sea la solucion que prefiera, es evidente que su propiedad *aumentará de valor*; y tanto mas, cuanto más acertado sea el empleo elegido. Si el labrador no elije el *mejor empleo*, claro está

(c) Por *necesidades del hombre* entendemos *todos sus deseos*; y por *cosas necesarias* todas aquellas para cuya adquisicion está dispuesto á hacer algun sacrificio.

que experimenta una pérdida: que malgasta lastimosamente una parte de su capital. Si dedicado este á la compra de nuevos útiles de labranza puede aumentar en una cuarta parte la riqueza, que realizaba, por ejemplo, anualmente, y lo emplea en comprar una caballería, obteniendo solo un aumento de la octava parte, ha perdido otra octava parte de aumento que podría haber disfrutado.

Volviendo ahora los ojos á las demás industrias, vemos que en muchos casos, sería preferible para el labrador, no dedicar el capital ahorrado á mejorar su producción particular, sino prestarlo, por ejemplo á otro productor que le pagara por él un interés.

Y aquí entramos ya en un campo mucho mas vasto, pasando insensiblemente del labrador aislado al gran taller social, en que todos los individuos buscan el mejor empleo de sus capitales, y donde en cada época hay un tipo del interés del capital, al cual tienden todas las industrias; que se ven abandonadas, cuando no llegan á producir ese mismo interés; afluyendo á ellas por el contrario los capitales, cuando dan un interés mayor, hasta que por la competencia se reduce otra vez el beneficio al tipo medio y uniforme, al rededor del cual se verifica una incesante oscilacion.

En cada época, todo capital, que no pasa de ese interés (dependiente de la abundancia de capitales, de la población, de la ilustración, de las necesidades etc. etc.) es un capital mal empleado; es un capital que no hace todo el bien que podía hacer á la sociedad.

Fijando nuestro exámen en las vías de comunicación, vemos que si un individuo emplea un capital 100 en construir un camino, por ejemplo, y no reporta de la explotación, teniendo completa libertad para establecer la tarifa ó el precio que han de pagarle los que usen el camino, mas que 4, mientras que en la generalidad las otras industrias un capital 100 rinde 6, ese individuo ha invertido improductivamente la tercera parte de su capital, que puede considerarse como destruido. Y esa destrucción es real y efectiva para la sociedad lo mismo que para el individuo, porque este explotando *hábilmente* y con *absoluta libertad* el instrumento industrial, exigirá á los que usen de él el mayor precio que pueda exigir; *un precio tal que si lo excediera, aumentaría los consumidores*; lo que quiere decir que estos no creen reportar mas ventajas del uso de la vía, que las que representa ese precio; estando por consiguiente medida *toda* la utilidad, *todas* las ventajas que proporciona á la sociedad el instrumento industrial, por la suma total de los rendimientos de la explotación. Ese camino no ha debido construirse. En la construcción de ese camino, la sociedad, lo mismo que el individuo han empleado para que nada produzca, han *destruido* la tercera parte del capital 100.

No comprendemos por lo tanto, la idea tan generalizada de que una vía de comunicación puede ser ruinosa para el que la construyó, por grandes que sean su inteligencia y su actividad, y reportar sin

embargo, inmensos beneficios al país, aumentando la riqueza pública. Estos dos efectos, completamente contradictorios é incompatibles los explican los que todavía no ven claro en este asunto, diciendo que la empresa que explota pierde, pero ganan los propietarios del territorio que recorre la vía, y cuyas propiedades aumentan de valor; y que la facilidad del transporte aumenta el consumo, abre nuevos mercados, y permite mayor desarrollo á las demás producciones.

Todo esto es cierto, pero debe notarse que el aumento de valor que pueden tener las propiedades, debe ser necesariamente proporcionado á su causa, que es la facilidad de trasportar los productos de esas mismas propiedades. La importancia de esa facilidad está medida por el precio máximo que puede darse por disfrutarla, y si ese precio máximo no basta para dar el interés del capital, lo que se gane por aumento de valor de la propiedad, no puede compensar para la sociedad el capital destruido.

El otro efecto es cierto también, pero no tiene nada que ver con la cuestión. El empleo de un capital puede ser bueno, y estar en las condiciones que hemos fijado para apreciar sus ventajas, aunque hoy no produzca el *interés corriente*, con tal de que dentro de cierto tiempo, rinda un interés tal que compense con su exceso sobre el *corriente* la pérdida de los primeros años. Pero si después de llegar á su máximo desarrollo el beneficio obtenido no proporciona esta compensación, ha habido *destrucción de capital*. Debe tenerse en cuenta que el exceso de que hablamos, ha de ser sobre el interés de las demás industrias, en la segunda época, y no cuando se estableció la vía de comunicación, porque el tipo del interés corriente puede elevarse ó descender, y en ese caso el capital dedicado á esta, en las otras industrias hubiera tenido esa misma elevación ó descenso.

Después de lo dicho, parécenos inútil decir nada sobre la vulgaridad de suponer que gana *el Estado*, aunque sea ruinosa la explotación por el mayor rendimiento de las contribuciones (absurdo con que se quieren legitimar las subvenciones que se dan á las empresas de Obras públicas); porque ese aumento ha de ser proporcionado al del valor de las mismas propiedades, y hemos visto ya dentro de qué límites puede este realizarse.

Nuestra proposición está por consiguiente demostrada.

Sabemos ya que hay vías de comunicación absurdas, y conocemos los principios fundamentales, que deben tenerse á la vista antes de acometer su establecimiento. También sabemos, recordando la primera parte de este artículo, que allí donde no puede sostenerse, donde es un disparate querer hacer un ferro-carril, puede ser conveniente un instrumento menos perfecto, una carretera, ó un sencillo camino de herradura. Lo mejor en cada estado social, no es lo *mejor absoluto*; hay que ver lo que *cuesta*, ó lo que es lo mismo, comparar lo que vamos á obtener con las cosas de que *hay que privarse* para ello; porque con el capital que se dedica á la adquisición de facilidad de

trasporte, se pueden adquirir otros objetos, y hacer un ferro-carril cuando hay poco que llevar por él, es obrar como el médico que sin tener visitas se compra carruaje.

En los siguientes artículos veremos cual es el mejor sistema para establecer las vías de comunicacion; examinaremos si la afición que se ha despertado en nuestro país hácia los ferro-carriles, es racional llevada hasta el extremo á que ha llegado, é indicaremos los resultados que esa fiebre, con el apoyo que inconsideradamente le han dado las Cortes y el Gobierno, ha de tener para nuestro país.

REMITIDO.

El Sr. D. José Aldama, autor del *Compendio geográfico estadístico de Portugal*, obra sobre la cual publicamos un breve juicio en nuestro número anterior, nos ha remitido el siguiente comunicado.

Por el particular cuidado con que repite, aplicándolas á la redaccion de EL ECONOMISTA, las mismas palabras que este empleaba, y por cierta acritud que se nota en alguna parte de su escrito hemos llegado á figurarnos que el Sr. Aldama se ha considerado ofendido personalmente por nuestra critica. Como no teniamos intencion de lastimar en lo mas minimo al Sr. Aldama, cuyas buenas prendas conocemos, nos apresuramos á retirar todo lo que en la forma de aquella haya podido desagradarle.

Pero despues de retirar en obsequio al Sr. Aldama cuanto exija respecto de la forma, debemos manifestarle que insistimos en las apreciaciones que hemos hecho de su obra, porque las consideramos fundadas á pesar de todos los argumentos de su comunicado, que contestaremos en el número próximo, ya que en este nos es imposible por falta de tiempo y espacio.

Sres. redactores de EL ECONOMISTA.

Muy Sres. míos y de mi distinguido aprecio: sirvase Vds. dar cabida en su acreditado periódico al siguiente comunicado, contestacion á un suelto impreso en el número correspondiente al 20 de junio, relativo al juicio que han formado Vds. del Compendio Geográfico estadístico de Portugal y sus colonias, que acabo de publicar. A cuyo favor les quedará altamente reconocido su atento S. S. Q. B. S. M.—José de Aldama.—Madrid 30 de junio de 1856.

Ciertamente que si el suelto á que me refiero hubiera tenido lugar en algun diario político, no molestaria la atencion del público con mi oscuro nombre, pero tratándose de un periódico no diario, que lleva tan bello título y con el que desde su aparicion en la arena periodística me unen afecciones y simpatías del mayor interés y sinceridad, conociendo ademas la ilustracion y altas prendas que adornan á sus redactores, me veo obligado á no dejar pasar en silencio la ligereza con que han juzgado mi Compendio, suponiéndole *errores notables*, que soy el primero en reconocer y advertir

al público (prólogo, página 55) aunque con tal desgracia, que como paso á demostrar, las faltas que con la severidad propia del que ejerce el noble magisterio de la prensa cita, las creo infundadas, dando además la interpretación menos favorable posible á mis palabras y citas.

Sabido es, Sres. redactores, por poco que se haya hojeado la historia de Portugal, que el tratado de Methuen celebrado por D. Pedro 2.º y Ana Reina de Inglaterra, se firmó en Lisboa á 27 de diciembre de 1705 (1) y que lleva aquel nombre derivado del diplomático inglés que lo confeccionó; mas no es menos cierto que la cita de este tratado á nada conducía en mi obra, al hablar de la industria manufacturera, y menos para probar su decadencia como fruto de dicho tratado, pues á la sazón no existía tal industria en el reino Lusitano y apenas comenzaba á desarrollarse en la poderosa Albion.

Así que, no he podido menos de estrañar que los redactores de un periódico que se llama *EL ECONOMISTA*, hayan cometido el grave error de suponer tuviera influencia en la industria algodonera de Portugal un tratado de época tan remota; y que yo pudiera confundirlo con ningun otro, puesto que no existiendo dicha industria y estando aun en la misma Inglaterra poco estendida, mal pudiera contribuir á la decadencia de la Portuguesa. Tal alarde de erudición y superioridad por parte de *EL ECONOMISTA* es inadmisibile, y tanto mas notable, cuanto que el error de su deducción manifiesta escaso conocimiento de los hechos que censura.

Sabido es tambien que los ingleses siguieron en Portugal una política análoga á la de España en la guerra de la independencia, y que tan fieles aliados hicieron mas daño á nuestros vecinos que los mismos franceses, puesto que redujeron á cenizas todos los establecimientos industriales de alguna importancia, recordando entre ellos los de Alcobaza, Aceitado y otros.

Pues bien, no contentos con haber asolado los establecimientos manufactureros quisieron imposibilitar á Portugal para que levantase otros; el hecho lo convirtieron en derecho, y tomando por base el citado protocolo de Methuen (que otros escriben Metkwen) celebraron con nuestros vecinos el tratado de 19 de febrero de 1810, que yo cito, que es el que conviene al caso, firmado en Rio-Janeiro y que consta de 54 artículos; la sola circunstancia de estar fechado en la capital del Brasil, demuestra ya hasta la evidencia la coaccion ejercida y las circunstancias porque atravesaba Portugal huérfano de sus reyes, que emigraron á dicho punto. (2)

A este tratado se trasladaron con ampliacion los principios del de Methuen, especialmente en lo concerniente á la industria algodonera, que desde 1705 á 1810 se habia desarrollado tanto, que como se ve en la página 240 de mi obra, llegó en los años de 1796 á 1805 á equipararse con las importaciones inglesas de épocas anteriores; y de aqui Sres. redactores proviene

(1) Martens. Supl. T. 4, pág. 40.—Chalmers, T. 2, pág. 505.—Archivo de la Secretaria de Estado de Negocios Estrangeros, caja de tratados con Inglaterra.—Biblioteca pública de Lisboa.—Libro de tratados por D. Luis Cayetano de Lima, pág. 287.

(2) Impreso en Lisboa 1811.—Archivo de la Torre de Tombo núm. 36, armario de tratados.—Martens, T. 7, pág. 194.—Archivo de la Secretaria de Estado de Negocios Estrangeros, caja de tratados con Inglaterra.—Véase tratados diplomáticos de Dumont.—Conde de Garden.—tratados de Utrech.

el que tanto diplomática como económicamente se atribuya á los principios del tratado de Methuen realizados en 1810 la decadencia de la industria portuguesa; en términos que la importacion inglesa en 1811, un año despues, llegaba á 8,245,000 cruzados (82,450,000 rs. vn.) siendo así que en el mismo año en que se hizo el referido tratado apenas ascendía á la exigua suma de 967 000 cruzados (9 670 000 rs. vn.)

Claro es por consiguiente que este convenio fué el golpe de gracia dado á las manufacturas portuguesas, puesto que permitiéndose por él la libre introduccion de los algodones ingleses, estos inundaron el pais cual un torrente. La demostracion de este hecho consta en los varios estados que intercalo en mi obra, por los que resulta, ademas en lo espuesto, que en 1804 tan solo el valor en los tejidos de algodon y estampados nacionales esportados para los diversos dominios de Portugal ascendió á 1 454 048 925 reis (31 174 974 rs. vn.); y sin exageracion, elevando á igual cantidad el valor de las manufacturas consumidas en el pais, deduciremos que ascendió el total á cerca de 5 000 contos de reis (60 000 000 rs. vn.); pues bien, por efecto de dicho tratado en 1815 el valor de la importacion de los géneros ingleses de algodon ascendió ya á 15 595 000 cruzados (155 950 000 rs. vn.) de los que la mayor parte serian para el Brasil y para nuestra desgraciada España.

Tambien debo manifestar que los portugueses al hablar de algodones se refieren al tratado de 1810 y no al de 1705, y en prueba de ello pueden verse los brillantes articulos que sobre manufacturas ha publicado el acreditado periódico de Lisboa el «Jornal do Comercio» correspondiente á los dias 28 de Febrero, 1.º y 14 de marzo del próximo pasado año de 1855, y que no copio á continuacion por no dar á este comunicado demasiada estension.

Réstame tan solo advertir que el autor de dichos articulos es el distinguido economista Silveira Pinto, jefe del negociado de comercio en el Ministerio de Fomento, y que por lo tanto á su competencia en la materia reúne la superioridad de su carácter oficial.

En vista de las razones expuestas me atrevo á suponer que los Sres. redactores de EL ECONOMISTA, verán en mi compendio algo mas que *diligencia, poca meditacion y estudio en las cuestiones económicas.*

Por no ser mas prolijo, hago abstraccion de otros estremos que comprende el suelto á que me refiero, como el de suponer que he dado sobrada importancia á la balanza mercantil, como si esto fuera posible; y termino este escrito dando las gracias á los Sres. redactores de EL ECONOMISTA por su consejo cuando dicen, «porque, y no debe olvidarlo el Sr. Aldama, la union de España y Portugal se ha de realizar por la fusion de sus intereses, y para esto no basta la union aduanera, si se han de conservar los absurdos privilegios actuales;» solo que antes de recibir dicho consejo lo habia ya adoptado; en prueba de ello y por contestacion copio el siguiente párrafo de mi obra página 17. «Para conseguir tan beneficioso objeto (la union) para la realizacion de la grande idea del siglo actual solo se necesita el afianzamiento de la paz en la peninsula, por medio de la union de los partidos constitucionales; las prudentes reformas interiores que demandan los adelantos del dia, el progresivo descenso de los derechos de sus respectivas aduanas, la apertura de vias de comunicacion que enlacen ambos reinos y sobre todo el camino de hierro de Lisboa á Madrid que uniendo las dos capitales, haga de toda

« la península un solo país, apesar de las disensiones políticas que debemos relegar al mas completo olvido, porque verificada la union de los intereses materiales de ambos pueblos, la union política pierde gran parte de su importancia y es una consecuencia inevitable y natural de aquella, » lo que prueba hasta la evidencia la poca meditacion y el ligero estudio que se ha hecho de mi obra; y es lástima, por cuanto conteniendo 650 páginas, en ellas podrá apreciar *El Economista* con el claro ingenio que le distingue, mil puntos tal vez mas vulnerables que no los que cita en el suelto á que me refiero y que dejo contestado.

JOSE DE ALDAMA.

REMITIDO.

A continuacion insertamos el comunicado que nos ha remitido el Sr. D. Julian Pellon y Rodriguez y de que ya hicimos mencion en nuestro número anterior.

« Señores redactores de *El Economista*.

« Muy señores míos: aunque tarde y por aviso que me dió un amigo, he leído el suelto que Vds. han puesto en el número 6, página 105 de su apreciable periódico, en el cual ridiculizan la exposicion que tengo presentada á las Cortes sobre la publicacion de mi *Diccionario Tecnológico* de la industria española.

« Cualquiera otro diario que hubiese adoptado la forma en que Vds. me censuran, no mereceria los honores de una contestacion seria; pero tratándose de personas tan respetables como las que redactan *El Economista*, voy á esplicarme sobre los dos puntos que abraza el mencionado suelto.

« Llama á Vds. la atencion que yo haya calificado de *grande* el pensamiento, y de *interés nacional* la publicacion de una obra compuesta de diez tomos en folio con 40,000 figuras y 10,000 páginas de testo, en que se describirian las máquinas, hornos, aparatos y procedimientos de mas de 5,000 industrias indígenas ó aclimatables entre nosotros, que mejoradas unas y creadas otras, aumentarían considerablemente la riqueza de la patria. En esto, señores redactores, todavía insisto; pues me parece que mi diccionario, si tiene la fortuna de publicarse y de salir bien redactado, podrá contribuir mas al bien general de la nacion, que todas las poesias juntas, que todas las elucubraciones de la metafísica, que las discusiones abstractas de las ciencias, y que muchos proyectos y trabajos declarados *grandes* y de *interés nacional*, cuyo verdadero interés es problemático y en los cuales se gastan fuertes sumas.

« Una obra que, no solo tiene por objeto fomentar la produccion de las primeras materias que rinden la agricultura y la minería, divulgando los modernos conocimientos en España, sino tambien el de

crear y mejorar las manufacturas que purifican y trasforman esas materias brutas, dándoles propiedades nuevas y acomodándolas á la civilizacion actual, es en efecto una *obra de interés público* y un *gran pensamiento*: es en fin, una obra de interés nacional, porque tiende á emanciparnos del vergonzoso tributo que pagamos al extranjero, á devolvernos la independencia perdida y á colocarnos entre los paises mas civilizados y prósperos del mundo.

»Lo que Vds. habrán querido decir, y en eso estoy conforme, es que si el Diccionario Tecnológico fuese redactado por mi solo, carecería del mérito y del interés que yo le atribuyo; porque ni mis escasos conocimientos bastan para dar importancia á una obra de semejante magnitud, ni mis fuerzas alcanzarían para ejecutarla. Pero este recelo, justísimo en personas tan ilustradas como lo son Vds., quedará desvanecido cuando sepan, que para la redaccion están asociadas conmigo varias personas célebres cada una en su ramo, entre las cuales me considero el mas insignificante; sin embargo de haber todas ellas convenido en que yo diera mi nombre como director del diccionario, por motivos especiales. Si llegára á publicarse la obra, todos los artículos irán firmados, y la nacion juzgará.

»La otra base en que Vds. han apoyado su critica, es mucho mas deleznable que la anterior, á pesar del virulento espíritu que ha guiado su pluma al escribir el artículo: senda en que yo no pienso imitarles. Toda persona que estudia economia política, y escribe mas ó menos sobre ella, tiene derecho para nombrarse *economista* del mismo modo que se nombra *escritor público* el redactor de un periódico. En economia política, mis doctrinas pertenecen á la escuela de Bastiat, Rossi, Coquelin, Blanqui, Chevalier, Clement, Say, Dunoyer y Molinari, por cuya razon no soy proteccionista. Mas entre profesar un principio como doctrina general, y aceptar un hecho accidental de circunstancias locales, entiendo que media una diferencia muy grande.

»Lo que yo pido á las Cortes no es un monopolio: es una *subvencion* que me ayude á soportar los gastos de la obra, como la pide todos los dias cualquiera empresa para hacer un camino de hierro, por ejemplo, ya se llame esto *proteccion, auxilio*, ó como quiera, porque sin ello es imposible realizarla. En un pais como el nuestro, donde falta mucho que andar en la carrera de la civilizacion general, donde se hallan monopolizados los destinos, el trabajo, la profesion, el comercio, y casi todo cuanto se conoce, el estímulo no ha desarrollado bastante la aficion del público á los libros científicos ni tecnológicos, y ningun editor puede luchar con los infinitos privilegiados cuerpos que, viviendo del tesoro nacional, matan las aspiraciones de laboriosidad en unos hombres, y el deseo de instruirse en los otros.

»Conocida la imposibilidad absoluta de llevar á cabo una obra tan costosa, y habiendo la conviccion íntima de que la suscripcion espontánea jamás daría para cubrir ni la quinta parte de sus gastos, ¿qué

deberia hacer yo, en concepto de Vds? ¿Abandonar el proyecto?... Demasiado frecuente es esta resolucion en nuestro pais, y tal vez sea la suerte que espera á mi diccionario tecnológico, si en las Córtes y en el Gobierno halla la misma acogida que en Vds.

»No soy proteccionista: pero tampoco sacrifico los verdaderos intereses de mi patria á la austeridad absoluta de un principio, cuyas reglas de aplicacion local y especial son todavia cuestionables.

»Ayudenme Vds. á destruir esos monopolios de profesion, de comercio é industria que nos ahogan, ejercidos por fracciones, cuerpos y personas privilegiadas, para que las artes se mejoren, progresen las ciencias y la civilizacion se generalice entre nosotros. Y cuando lo hayamos conseguido, verán Vds. como no es preciso acudir al Gobierno pidiendo auxilio ninguno para semejantes obras. Pero entre tanto, juzgo mas censurable y mas criminal abandonarse á la inaccion completa, que pedir una participacion en esas mismas protecciones de que yo soy victima, como lo es todo español que no se halla iniciado en esos cuerpos, hermandades y fracciones del privilegio; especialmente cuando mi demanda se encamina á buscar el bien de la nacion.

»Ruego á Vds., señores redactores, me dispensen la justicia de creerme animado por laudables miras de patriotismo al gestionar por la realizacion de mi obra, esperando se sirvan dar una muestra de imparcialidad insertando estos renglones en su próximo número, por cuyo favor les quedará reconocido su atento y seguro servidor Q. B. S. M.—Julian Pellon y Rodriguez.—Madrid 15 de junio de 1856.»

Hasta aqui el comunicado del Sr. Pellon.

Sin que sea nuestro ánimo contestar punto por punto al remitido de dicho Sr. y mucho menos entrar en una estensa y completa discusion, debemos, no obstante, rectificar algunos de los extremos que abraza el escrito á que nos referimos.

No ha comprendido bien nuestra idea el Sr. Pellon, si cree, como parece indicarlo en su carta, que al oponernos á que se subvencione su obra, lo hacemos únicamente porque no la consideramos de *interés nacional*; que lo sea ó deje de serlo, que no es esta cuestion la que discutimos, nos oponemos á que se subvencione el Diccionario tecnológico, por lo mismo que nos oponemos á que se subvencionen los *caminos de hierro*, y en general todas las *obras públicas*; por lo mismo que nos oponemos á que se subvencionen los *teatros* y á que se proteja á las *industrias*; que *proteccion* es todo ello por mas que se disfrace su nombre.

Tampoco ha pasado por nuestra mente, y en esto tambien ha padecido una equivocacion el Sr. Pellon, la idea de que, «siendo redactado el Diccionario tan solo por dicho Sr., careceria del mérito y del interés que le atribuye.» Nosotros no dudamos, apesar de la modestia del autor, que fuera capaz por si solo de dar cima á tan

difícil trabajo, que ahora, como al escribir el suelto que motiva estas líneas, hemos reconocido su no vulgar ilustración, y no es parte el que combatamos con todas nuestras fuerzas la exposición que á las Córtes tiene presentada, para que al propio tiempo no le apreciemos en lo que vale.

Con esto creemos que debe darse por satisfecha la susceptibilidad del Sr. Pellon, sin que se alarme de nuevo porque prosigamos atacando el que se subvencione su diccionario.

Por lo demás nos estraña sobre manera que quien profesa las ideas económicas de Bastiat, Rossi, Coquelin etc. etc, se preste tan buenamente á establecer esas sùtiles diferencias entre *subvencion, proteccion, auxilio y monopolio*. « Yo no pido un *monopolio*, dice el Sr. Pellon, pido una *subvencion* que me ayude á soportar los gastos de la obra.»

« Y bien, dirá el fabricante de algodones, yo no pido un *monopolio*, pido únicamente una *subvencion* que me ayude á soportar los gastos de mi fabricacion.»

« Y bien, dirán los partidarios de que se subvencionen los teatros, nosotros no pedimos un *monopolio*, pedimos únicamente que se nos ayude á soportar los gastos de nuestra industria.»

Y hémos ya tratando de apreciar cual de todas estas industrias es mas digna de ser *subvencionada*, es decir, de que les quitemos á los contribuyentes lo que no quieren dar, para sostener una cosa, que podrá ser muy buena, pero que no la creen tal, puesto que no la compran.

Nos pregunta el Sr. Pellon, « si conocida la imposibilidad absoluta de llevar á cabo una obra tan costosa y teniendo la convicción íntima de que la suscripción espontánea jamás daría para cubrir ni la quinta parte de sus gastos, debería abandonar el proyecto, » y nosotros no dudamos un instante en contestarle que esto precisamente es lo que debiera haber hecho, por lo mismo que es lo mas conforme con la justicia. Asi es como enseñan Bastiat, Rossi, Coquelin, etc., que *cuando los consumidores no quieren comprar un producto porque no les compensa el sacrificio que hacen comprándolo, el legislador no tiene derecho para obligarlos á ello, y si tal hace, despoja indignamente al consumidor en provecho del productor.*

Que esto se haga directamente ó por el intermedio del presupuesto es igual para el caso, que la forma no cambia el fondo de las cosas.

Pero inútilmente nos cansamos en rebatir lo que el buen talento del Sr. Pellon no puede menos de conocer. Hé aqui lo que dice al concluir su artículo.

« Pero entre tanto, juzgo mas censurable y mas criminal abandonarse á la inacción completa, que pedir una PARTICIPACION en esas mismas protecciones de que SOY VÍCTIMA.»

Asi pues el Sr. Pellon confiesa que lo que pide es UNA PARTICIPACION en esas mismas protecciones que combate.

Así pues el Sr. Pellon no está conforme con su papel de víctima y quiere cambiarlo.

A esto nada debemos añadir.

Una palabra mas.

El Señor Pellon nos tendrá siempre á su lado para destruir **todos los monopolios de profesion, comercio, industria, ejerzanse por quien se ejerzan y sean cuales fueren.**

VARIETADES.

EL ECONOMISTA está de enhorabuena. Despues de un largo debate sobre si debería protegerse con una subvencion solo uno ó dos teatros de verso, ó si convendría estender los auxilios del Gobierno hasta la ópera, la zarzuela y el baile, las Córtes acordaron..... que no se diera subvencion á ninguno. Así entendemos nosotros la resolucion de la Cámara. El proyecto de ley de teatros ha quedado suspenso por ahora, en expectativa de mejores tiempos. Quiera Dios que no haya mejores tiempos para él; que siempre que traten los partidarios de la subvencion de los teatros de resucitar su absurdo proyecto, esten las Córtes tan acertadas como ahora. Si hubieran hecho lo mismo siempre, ni estaria tan recargado el presupuesto, ni se malgastarian las fuerzas sociales en empresas ruinosas para el país, ni existirían tantos privilegios odiosos en nuestra organizacion económica.

Nuestros lectores conocen los vandálicos acontecimientos que han presenciado Valladolid, Rioseco y Palencia. Nada debe decir EL ECONOMISTA sobre los móviles que puedan haber tenido, pero sean cuales fueren aquellos, es seguro que no hubieran conseguido tan atroz resultado á estar un poco mas ilustrado el país en la cuestion de subsistencias. Si el país estuviera convencido de que solo *la libertad del comercio de granos*, puede disminuir los efectos de una mala cosecha, no sería tan fácil encontrar quien llevara ciego la tea incendiaria á las casas y almacenes de los comerciantes, destruyendo los productos que podían alimentarle, y sembrando el terror, cuyo único efecto es ahuyentar las subsistencias del mercado. Pero ¿cómo es posible que el pueblo se ilustre, cuando el Gobierno interviene en el comercio de las subsistencias en nombre de los principios absurdos de la proteccion al *productor*, prohibiendo la importacion del grano extranjero? ¿Cómo es posible que el pueblo se ilustre, cuando la prensa está diciendo

todos los días: «Se ha subido el pan! ¿Qué hace la autoridad?» La cosecha se presenta mal. «¿Qué medidas ha adoptado el Gobierno para impedir la carestía?» ¿Qué precauciones se han tomado contra la codicia de los acaparadores?»

Y estas palabras circulan entre el pueblo, que aspira así el veneno del absurdo, y su inteligencia se vicia, y cuando las pasiones políticas necesitan un arma, lo encuentran fácil á la seducción y dispuesto para la violencia.

Las amargas reflexiones que esto nos sugiere no pueden tener cabida en *EL ECONOMISTA*. Pero medite el Gobierno sobre los sucesos de Castilla, que gran enseñanza puede adquirir en ellos, y abandone tan resueltamente como las circunstancias lo consientan, la senda de la *protección*, madre del *socialismo*, que no puede producir otra cosa que males y desgracias.

BIBLIOGRAFIA.

MANUAL COMPLETO DE DESAMORTIZACION CIVIL Y ECLESIASTICA por D. *Ignacio Miguel* y D. *José Reus*, redactores de la Revista general de legislación y jurisprudencia.

Esta obra, que forma parte de la *Biblioteca jurídica*, está compuesta de tres secciones. La *primera* comprende el dictámen de la comisión de las Cortes sobre la ley de desamortización y la discusión que hubo en la Cámara. La *segunda* abraza la ley, las instrucciones y reglamentos para su ejecución y demás disposiciones posteriores. Finalmente la *tercera* sección completa la obra con unas tablas para la capitalización de las fincas, censos etc., los *formularios* para esta clase de expedientes y otros trabajos interesantes.

La obra forma un tomo en 8.º mayor de 400 páginas.

PRECIO: 12 reales en Madrid y 16 en provincias franco de porte. A los suscritores de la *Revista de legislación* se les hace una rebaja de 2 reales en el precio indicado.

PUNTOS DE SUSCRICION. *Madrid:* administración de la *Biblioteca jurídica*, calle del Meson de Paredes, núm. 7, cuarto principal de la derecha; administración de la Enciclopedia de derecho y legislación, calle de la Espada, núm. 4; Cuesta, calle Mayor; Publicidad, pasaje de Matheu, y Lopez, calle del Carmen. *En provincias,* en casa de los corresponsales de la *Biblioteca jurídica*, de la *Revista* y de la *Enciclopedia*.

SUMARIO.

Ferrocarriles, art. 1.º—Remitido de D. José Aldama.—Remitido de D. Julian Pellon y Rodriguez.—Variedades.—Bibliografía.

MADRID: — 1856.

Imprenta de D. José C. DE LA PEÑA, calle de Atocha, núm. 149.