

601

4

MEMORIA

SOBRE

EL COMERCIO EN GENERAL,

y en particular

sobre la utilidad de la construcción

del Muelle

CONCEDIDO Á VINARÓZ.

Presentada á los M. I. SS. Gefes Políticos y Sociedades
Económicas de Amigos del Pais de Zaragoza y Castellon
de la Plana,

POR

D. RAMON JORGE AYZA.



J. G. Ayza
VALENCIA.

IMPRESA DE JAIME MARTINEZ. AÑO 1840.

MEMORIA

DEL

CONSEJO DE GOBIERNO

DE LA UNIVERSIDAD

DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

DEL AÑO 1810

CONFERENCIA A LA UNIVERSIDAD

Presentada a José M. I. S. de las Cortes y Constituciones
de las Américas de San Juan de los Rios de la Magdalena y Caceres
de la Plaza

POR

D. RAMON JORGE AYNA



IMPRESA

DE JUAN MARIANO Y CIA. 1810

ADVERTENCIA.

El deseo de poder pertenecer á la Sociedad Económica de Amigos del País, y la necesidad en que me he visto de acceder á algunas invitaciones, han vencido la repugnancia que sentia para dar á la luz pública este pequeño y ligero trabajo. Al reflexionar la utilidad de su objeto confio que serán mirados con indulgencia sus defectos. Mis compatriotas deben reputarle como una leve indicacion que tiene por objeto estimular sus mayores luces para que se dediquen á secundar con su influencia, y á perfeccionar con sus talentos una idea de cuya realizacion pende la prosperidad del territorio. Los antecedentes de que me he valido, relativos al muelle, obran en su mayor parte en el expediente instruido

sobre el particular ; mas como por la naturaleza de mi propósito me he visto precisado á tratar de él en un órden secundario , y entrelazando máximas generales , el que desembarazado de estas trabas pueda dedicarse esclusivamente á aquella empresa indudablemente ha de conseguir hacerlo con ventajas sobre su atento y seguro servidor

D. B. S. M.

Ramon Jorge Aysa.

La circulacion de la riqueza es para el cuerpo social, como la circulacion de la sangre para el cuerpo humano; y esta circulacion es incierta en todo pais que carezca de buenos caminos, canales, rios de navegacion ó puertos de mar.

FLOREZ ESTRADA, *Economía Política*
Tom. 1.º pag. 179.

Entre los varios ramos de industria que en el dia constituyen la prosperidad y opulencia de las Naciones, indudablemente uno de los principales es el Comercio interior y exterior. Esta verdad ha sido progresivamente demostrada al tenor que las investigaciones de las ciencias económicas, entendiéndose cada dia mas, han llegado al grado de perfeccion que actualmente gozan. Solamente á la absoluta ignorancia de este útil y moderno ramo del saber, han de atribuirse las preocupaciones absurdas que dominaron en este punto á algunos de los pueblos de la antigüedad. Ninguna admiracion ha de causar el ver que entre los hombres eminentes que tanto se reverenciaban en las populosas ciudades de Atenas y Roma, se abrigasen ideas erróneas y desfavorables acerca del Comercio. Entregados casi esclusivamente á la guerra y al ocio, descuidaron ó miraron con desprecio el fomento de la industria; y así fué que la orgullosa ciudad que en el frenesi de su ambicion aspiró á llamarse Señora del Mundo, vió desvanecerse su colosal imperio, trasmitiendo solo á la posteridad algunas ruinas que demuestran el lujo

*

deslumbrador con que quiso fascinar á sus guerreros y esclavos, y el errado uso que dió á sus inmensos tesoros. La economía política, ciencia que les era absolutamente desconocida, principió á sentar sus bases, como es sabido, entrado el siglo XVI; y ella es la que ha fijado y ecsaminado los medios de la verdadera riqueza y consistencia de las Naciones. Ejemplos convincentes de su beneficio y feliz influjo ofrecen algunos Estados modernos, entre los que indudablemente descuella como modelo la poderosa Inglaterra. Protegiendo constantemente los progresos de la industria, adoptando los medios que necesita para su fomento, facilitando las comunicaciones interiores y exteriores hasta con la construccion de caminos de yerro, carruages y barcos de vapor; y multiplicando esmeradamente sus puertos de mar, atrayendo á su mercado la concurrencia de los estrangeros, es como su comercio ha llegado al punto de prosperidad en que se ve.

La cercanía del mar es una de las grandes ventajas que se han reconocido para contribuir al desarrollo de la industria; pero España, á pesar de haber sido tan favorecida en esta parte por la naturaleza, no la ha aprovechado suficientemente. »¡Cómo es, dice un célebre escritor Español, que en la feliz situacion que gozamos, hemos desatendido tanto la mejora de nuestros puertos?..... ¡Cuántas provincias marítimas y al mismo tiempo industriosas, carecen por falta de un buen puerto del beneficio de la navegacion, y de todos los bienes dependientes de ella!»

Dos siglos hace, que varios hombres esclarecidos y todos los habitantes de los reinos de Valencia y Aragon, han dedicado sus esfuerzos á manifestar que un puerto en Vinaróz habia de reportar incalculables beneficios, y la prosperidad y riqueza de este vasto y fértil pais. Ya en el año 1608 la ciudad de Alcañiz y villa de Aguaviva, elevaron sus obser-

vaciones y súplicas en favor de este proyecto á los diputados de Aragon , los cuales del mismo modo que los próceres del reino , consta que dedicaron sus mas solícitos afanes en llevar á cabo esta empresa , que reputaron del mas urgente interés , puesto que segun una informacion jurídica que se recibió por aquel tiempo , resultó una utilidad considerable solamente de haber importado por Vinaróz lo que se introducía anualmente en Aragon por Barcelona , Francia y S. Sebastian. Tantos eran los beneficios que se prometieron ya entonces de esta intentada obra ; tantos los favorables efectos que veían iba á producir en la prosperidad de la agricultura y riqueza general , que para reducirlo á demostracion estimó conducente el ocuparse de ello el Dr. D. Diego José Dormer en sus discursos histórico-políticos que publicó en el año 1684, dando una sólida instruccion de lo que debia esponderse sobre el particular en las juntas de los ilustrísimos cuatro brazos del reino de Aragon , que mandó congregar en Zaragoza el rey D. Carlos 2.º Y posteriormente , generalizada é ilustrada la opinion , se principió á tratar este punto con la solicitud que ecsigia el bienestar de los pueblos , que de continuo elevaban su voz en favor de esta medida ; resultando que á pocos años (en 1691) un diputado de Zaragoza (D. Miguel Aragonés) se constituyó en Vinaróz á explorar y adoptar los medios para llevarla á cabo.

Asi en aquella época en que apenas se presentia la influencia del espíritu mercantil ; en que tan solo se habia vislumbrado algun destello de las verdades importantes que la ciencia de las riquezas de las naciones ha demostrado en favor de la circulacion , de las comunicaciones , y de los cambios ; se conoció ya la imperiosa necesidad de proporcionar á los fértiles campos de Aragon un puerto que proveyendo económicamente á sus necesidades , atrajera el exceso de sus pre-

ciosos frutos , facilitára la esportacion , y promoviera una activa y lucrativa reproduccion. Esta necesidad se sintió , se trató de satisfacer con ahinco ; y ello especialmente si se tienen en consideracion las calamidades que rodeaban aquel tiempo , se adquirirá la certidumbre de que al decidirse á ocurrir á ella , solo pudo obrarse á impulsos de su naturaleza imprescindible é imperiosa , y por el convencimiento absoluto de que la idea lleva en sí el sello de la bondad. Así es que este pensamiento ha dominado constantemente por mas de 200 años el ánimo de todos los habitantes del pais , y de cuantos hombres interesados por la utilidad de su patria han tenido lugar de ecsaminarla. Semejante proyecto hasta parece que precedió á la existencia misma de Vinaróz. Cuando esta villa no tenia nombre aun ; cuando no se componia mas que de una porcion de chozas de pescadores que formaban una *alqueria* de 50 habitantes ; ya el rey D. Jaime el Conquistador al darle la carta de poblacion en 28 de setiembre de 1241, entre las varias condiciones que mediaron se espresa en estos términos: *Itaque , prædictam Alqueriam vos et vestris habeatis et possideatis securè et integrè , per forum et consuetudinem Civitatis Cæsar-Augustæ.* De ello se deduce naturalmente , que aquel memorable monarca previó y reconoció que en la posicion litoral en que se encuentra Vinaróz , era el punto necesario para la fácil salida de los frutos de Aragon , y para una cómoda introduccion de los que necesitase. Esta es la razon porque quiso se poblára segun los fueros y costumbres de Zaragoza ; y ello lo persuade aun mas el observar que en ninguna otra poblacion de este reino medió semejante condicion.

El estado de decadencia empero en que por entonces se vió el comercio y la agricultura , juntamente con la miseria de la nacion , efecto de las terribles guerras en que esta se

vió empeñada , debieron ser las poderosas causas que impidieron el que se realizase su propósito ; mas insistiéndose en la necesidad con constancia por todas las generaciones que se sucedian , habíamos ya entrado en el siglo XIX cuando se encontró coyuntura y se pudo ver autorizado el logro de tantas solicitudes ; en 15 de marzo de 1803 , se concedió el real permiso para construir en Vinaróz un puerto ó muelle de escollera. A ello contribuyeron no solo las reiteradas instancias, si que tambien el convencimiento personal que adquirieron S. M. y sus ministros al tránsito por esta villa por aquel tiempo , inspeccionando y calculando por sí mismos la utilidad y conveniencia de la obra. Así fue que la real gracia fue seguida de varias medidas dirigidas á llevarla á efecto con actividad. En el mismo año se comisionó ya de real orden para formar el plano y presupuesto del muelle al ingeniero Don Manuel Serstevens , y habiéndolo verificado , S. M. se sirvió aprobar ambos trabajos en 2 de julio de aquel año , previniendo se propusieran arbitrios , que fueron elevados inmediatamente. Otra vez las circunstancias de la época que á todos nos son conocidas paralizaron la prosecucion de la empresa , hasta que en 26 de diciembre de 1827 dispuso el gobierno que se formára un nuevo plan de arbitrios que se remitieron en 7 de julio de 1828, ascendiendo anualmente á 129.205 reales vellon , pesando sobre los artículos de introduccion y estraccion de la villa , y calculando el coste de principiar la obra por entonces en 1.200.000 reales vellon. A consecuencia de este paso , por real orden de 26 de agosto de 1828 se mandó al director de las obras del puerto de Salou pasára á ecsaminar el proyecto del de Vinaróz , dando sobre él un informe favorable que elevó en octubre del mismo año ; sin que desde entonces se haya podido obtener otro resultado que una inesperada real orden comunicada por el

ministerio de Marina en 12 de noviembre de 1832 en que se dispuso que á la mayor brevedad se remitiera una relacion circunstanciada de todos los derechos ó arbitrios que estuvieren asignados á las obras del Muelle, con expresion de los que se cobrasen, de quiénes se recaudaban, y quién los administraba.

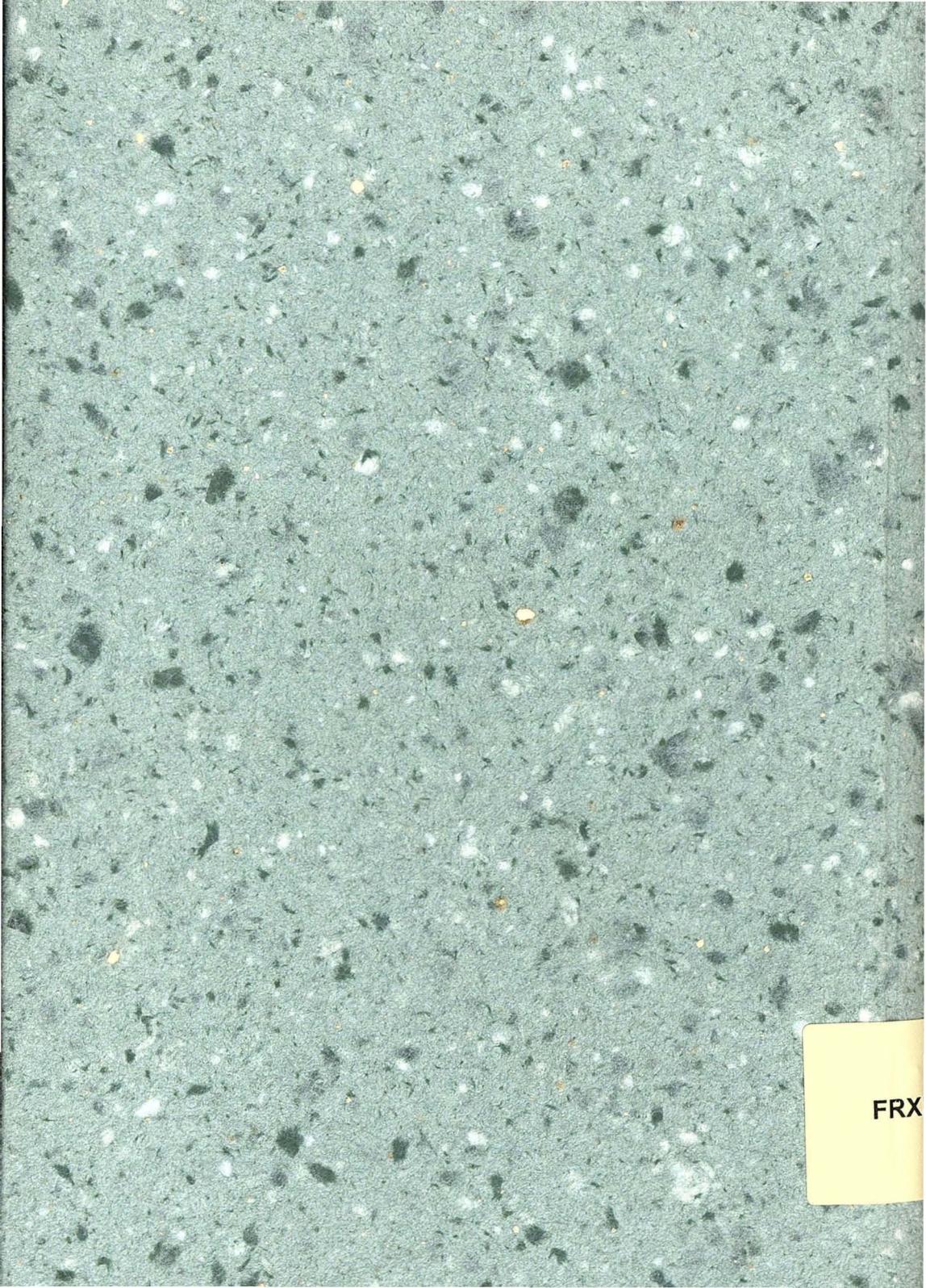
En este estado yace paralizado un expediente de cuyo écsito pende la felicidad de muchas provincias. Acaso una simple medida, un solo decreto, que aprovechando tantos trabajos empleados llevara á cabo la empresa aprobando los arbitrios propuestos, ú otros mas productivos y de fácil recaudacion que podrian en el dia reemplazarles; proporcionaria la dicha de este vasto territorio. Porque sabido es que no basta la fertilidad de un pais, para que este goce de prosperidad; es necesaria ademas la circulacion y salida de sus frutos sobrantes. »*Los labradores de Castilla la vieja y del Reino de Leon*, dice un moderno Escritor, *se ven igualmente arruinados con una cosecha abundante, que con una escasa, à causa de la dificultad de los transportes y de la escaséz de la demanda.*” Esta es precisamente la razon porque se ven los preciosos frutos de Aragon entrojados y almacenados, ocasionando la falta de estraccion un tardio reembolso del capital de industria. Una de las mayores ventajas que ofrece el comercio á la agricultura es la prontitud de este reembolso de las sumas indispensables para la reproduccion; si no se verifica este cambio oportunamente, evidente es que el cultivo se ha de resentir de la falta; y la industria es tanto mas productiva cuanto mas rápido es este reintegro, y mas viva la circulacion. El único medio pues para conseguir estos objetos de primer interés, consiste en que el comercio ó las personas dedicadas á él, esten siempre dispuestas á verificar estos cambios; y esto solo puede lograrse,

cuando tengan aquellos á su vez espeditos tambien los medios para realizar sus cambios ulteriores. Si los caminos , canales y rios de navegacion , ofrecen una garantía á la circulacion interior , el mar es la base de la especulacion mas estensa que se han de proponer los comerciantes ; pero el mar necesita seguridades. Solo la comodidad de un buen puerto, puede constituir el mercado de una provincia fértil. Sin seguridad no es fácil la concurrencia ni para la importacion ni para la demanda. Esto es lo que necesitan las provincias de Aragon y Castellon de la Plana ; su posicion geográfica reclama un puerto en Vinaróz. Esta necesidad como se ha visto ha sido reconocida en todos tiempos , y la recomienda en el dia mucho mas los progresos que en este punto ha hecho la navegacion y el comercio , en medio de las dificultades é inconvenientes que ofrecen sus playas inseguras. La matricula de Vinaróz consta en el dia de cerca de 1500 hombres de mar , y de 338 buques , 81 de 1.^a clase , 108 de 2.^a , 96 de 3.^a y 53 de 4.^a

Estos buques constantemente empleados en el comercio de cabotaje y en el del extranjero , reclaman por sí solos la construccion del muelle concedido. Esta medida al paso que llevaria en sí las inapreciables ventajas indicadas , reportaria otras de igual valor para el pais. La carretera trazada y aprobada desde Vinaróz á Zaragoza , vendria luego á ahorrar en los transportes esa considerable utilidad , que segun los últimos Economistas ha de calcularse en un setenta por ciento. Así facilitadas las comunicaciones, progresaria la circulacion, la industria , la riqueza , la civilizacion , y la felicidad de esta importante parte de la Nacion.

cuando se han ya apurados a su vez capitales tambien los medios
 para recibir sus capitales ilustres. Si los capitales, con sus
 y sus de sus acciones, ofrecen una gran parte a la especulacion
 interior, el mar es la base de la especulacion mas estensa
 que se han de proponer los comerciantes; pero el mar no
 es de especulacion. Solo la especulacion de un buen puerto,
 puede constituir el mercado de una provincia feliz. Sin es-
 gar, no es facil la especulacion ni para la industria ni para
 para la agricultura. Esto es lo que necesitan las provincias de
 Aragon y Castellon de la Plana; su posicion geografa no
 da un puerto en Vinaros. Esta necesidad como se ha vi-
 to ha sido reconocida en todos tiempos, y la recomendada en
 el dia muchos nuevos proyectos, que en este punto ha hecho
 la navegacion y el comercio, en medio de las dificultades de
 inconvenientes que ofrecen sus playas inseguras. La marina
 de Vinaros consta en el dia de cerca de 1500 hombres de
 mar, y de 333 buques, 81 de 1.ª clase, 108 de 2.ª, 20
 de 3.ª, y 27 de 4.ª

Estos buques constantemente empleados en el comercio
 de castigo y en el del extranjero, reclaman por si solos la
 construccion de un muelle consueho. Esta medida al paso que
 favorece en el muelle consueho, ventura inmensa, respaldada
 otras de igual valor para el pais. La construccion de un muelle
 apropiado desde Vinaros a Cartagena, vendria luego a dar lugar
 en los tiempos que se consideraba utilidad, que segun los
 ultimos calculos se ha calculado en un setenta por
 ciento. Asi facilitada las comunicaciones, progresaria la en-
 señanza, la industria, la riqueza, la civilizacion, y la felici-
 dad de esta importante parte de la Espana.



FRX