

tivamente con las de Prusia, Grecia, Dinamarca, Noruega y Rusia, en que dicha proteccion no fué tan ámplia, ni por tan dilatado tiempo sostenida. Las marinas mercantes de aquellas han permanecido estacionarias, mientras las de estas, y sobre todo en estos últimos tiempos, han hecho rápidos adelantos en el número y porte de sus buques: y esto porque el único medio de fomentar la marina de un pais es impulsar el tráfico interior y exterior, que son los que aumentan los trasportes; cosa á que no alcanzan nunca (si no obran en contrario sentido), los mas altos derechos diferenciales. El Gobierno conoce y confiesa su desengaño en este punto, y conserva no obstante estos derechos, que nosotros tambien respetaremos, aunque fundados en otras razones.

Un derecho diferencial de 0,50 por libra, en todo caso, ha señalado esta comision: 1.º con una mira política, la de conservar y estrechar nuestras relaciones de familia con las provincias Ultramarinas; 2.º como una transaccion con las preocupaciones del pais, que se creeria abandonado en los intereses de su marina si se le igualase en consideraciones con las marinas extranjeras.

Este derecho protector parecerá módico á muchos, pero no lo és si se considera que un buque de 200 toneladas resulta favorecido en cada viage, sobre los buques extranjeros, en 10,000 duros. Si se ha fijado este derecho con relacion al peso, y no con relacion al derecho de arancel, es porque así únicamente puede pretenderse que proteja la marina. Del modo que lo ha fijado el Gobierno, se convierte, en muchos casos, en un privilegio odioso, y contra producente. En efecto, en el sistema del Gobierno dos buques cargados cada uno con 100 quin-

