



LXXVII
1 A 2



REAL ACADEMIA

DE

JURISPRUDENCIA Y LEGISLACIÓN



BIBLIOTECA

Núm.

Estante 19 9. F.

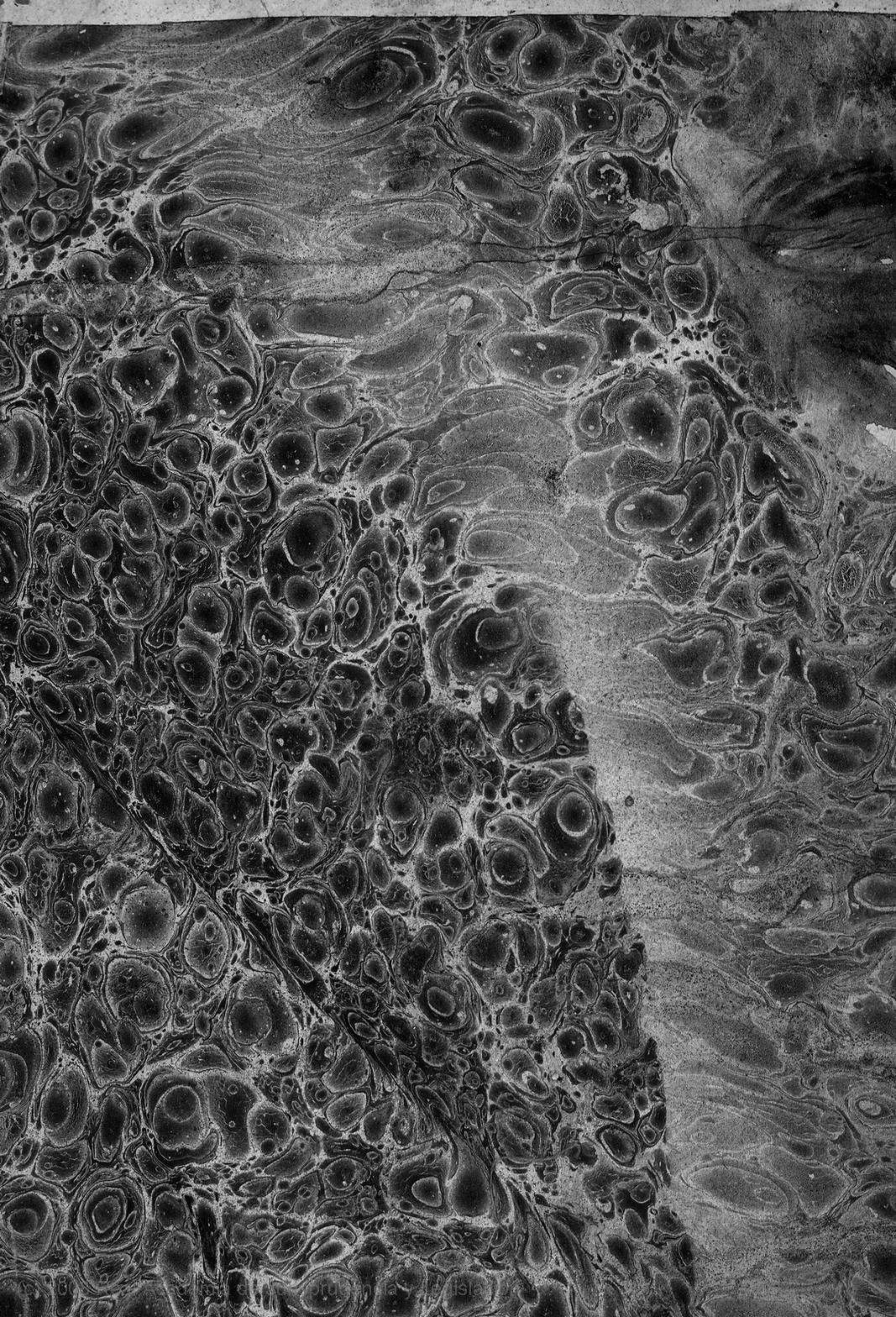
Tabla

OBSERVACIONES

.....
.....
.....

1894





PAD

1/10452

OBSERVACIONES

SOBRE EL COMERCIO DEL MAR NEGRO,

CON ESPECIFICACION DEL QUE LOS ESPAÑOLES PUEDEN
HACER ALLI VENTAJOSAMENTE.

LXXVII
A - 2

ESCRITAS

*POR DON LUIS DEL CASTILLO,
ENCARGADO DE NEGOCIOS DE S. M. CATOLICA
EN CONSTANTINOPLA.*



DE ORDEN SUPERIOR.

MADRID EN LA IMPRENTA REAL

AÑO DE 1828.

CONSTITUCIONES

SOBRE EL COMERCIO DE LAS MARIAS NEGROS

CON APROBACION DEL GOBIERNO DE LAS INDIAS
HECHA EN MADRID A VEINTIUNO DE JUNIO DE 1763

EN MADRID

POR DON LUIS DE CASTELLANO,
ENCARGADO DE NEGOCIOS DE LA REAL
EN CONSTITUCION



DE ORDEN SUPERIOR

MADRID EN LA IMPRENTA REAL

AÑO DE 1763

INTRODUCCION.

Fueron en lo antiguo el mar Negro y el de Azoff centro del comercio mas vasto y opulento del Universo. Fundáronlo los egipcios y fenicios; pasó luego sucesivamente á manos de los griegos y romanos, y estos últimos lo cedieron despues á los griegos del bajo Imperio. El genio audaz y emprendedor de los genoveses lo elevó en seguida al mas alto grado de esplendor, formando en Criméa el empório de sus relaciones con la Persia y la India por el mar Caspio; pero en 1476 tuvieron que abandonar á los turcos este teatro de su industria y de sus riquezas.

Luego que los otomanos se hicieron dueños absolutos de todas las costas que bañan los dos citados mares, cerraron su entrada á las demas naciones; y desde entonces aquellas hermosas regiones, que tanto habian prosperado á impulsos del comercio, quedaron reducidas á la mera comunicacion con

Constantinopla, y cayeron de repente en aquel estado de abatimiento y decadencia en que yacen en el dia todas las Provincias sujetas al dominio musulman.

Pedro el Grande, Emperador de Rusia, concibió y trazó un plan para restablecer el antiguo rumbo del comercio por el mar Negro; pero su malograda jornada del Pruth desconcertó tan laudable y útil pensamiento. Quedaba reservada esta gloria á las victoriosas armas de Catalina II, quien por el tratado de Kainardschy con los turcos, no solo obtuvo en 1774 la libre navegacion en el mar Negro, sino tambien el paso al Mediterráneo por el canal de Constantinopla. El Austria consiguió la misma franquicia por los años de 1783 á 1784.

El restablecimiento de la antigua navegacion del Ponto-Euxino formará lustrosa época en la historia moderna, y ya ha causado una grande mudanza en el Comercio. Rara vez los frutos y ventajas de una paz llegan á compensar los males y desastres de la guerra. Este fenómeno se ha visto, empero, en la que la Emperatriz Catalina concluyó tan gloriosamente con los turcos. En

ella, puede decirse, que el bien supera al mal, porque de la paz de Kainardschy ha resultado el bienestar de una gran porcion del pueblo ruso, y una utilidad general al comercio de Europa; gracias á la sana política, que habiéndose desprendido de sus inveterados nocivos errores, dirige en el dia su principal conato al fomento y extension de las relaciones mercantiles entre todos los pueblos. Sobre esta base vemos ahora asentados los tratados entre las Potencias europeas, por haberse llegado todas ellas á convencer de que la agricultura y el comercio son las dos fuerzas motrices de la industria, del poder y de la riqueza de las naciones.

Infructuosas habian sido hasta el año de 1802 cuantas instancias hicieron las demas Potencias marítimas de Europa para obtener, á ejemplo de los rusos y austriacos, el paso libre por el canal de Constantinopla al mar Negro. La Puerta otomana se habia obstinado siempre en negarlo aun á aquellas naciones que le habian hecho señalados servicios, y prestado auxilios en circunstancias muy críticas y apuradas. Al fin en la indicada época de 1802 la Francia y la In-

glaterra lo obtuvieron casi á un mismo tiempo, y aun la Puerta hizo extensivo este privilegio á la España; pero con ciertas condiciones tan onerosas como incompatibles con la dignidad de nuestro Soberano, lo cual obligó á S. M. á no ratificar el acuerdo preliminar que al efecto se firmó en Constantinopla en dicho año de 1802, sin que desde entonces hayan producido efecto alguno favorable cerca del Ministerio otomano cuantas diligencias ha mandado practicar el Rey nuestro Señor, siempre afanado del deseo de asegurar el bien y prosperidad de sus vasallos. Mas la Rusia, conociendo las infinitas ventajas que deben resultarle del libre tráfico de las demas naciones con sus provincias meridionales, se ha valido de la influencia, que en virtud de una medida enérgica, y cual su poder y dignidad exigian, acaba de recobrar en Turquía, para obligarla á conceder á todas las demas Potencias amigas de la Puerta aquel importante paso, tan constantemente anhelado por aquellas, como tenazmente negado por esta. Finalmente por convenio firmado en Constantinopla en Mayo y Octubre de 1827, la España,

Nápoles, Suecia y Dinamarca han conseguido la preciosa facultad de que sus buques mercantes puedan pasar libremente el mar Negro, á fin de participar de los beneficios que disfrutaban, ya hace muchos años, los franceses, ingleses, austriacos, y mas recientemente los sardos.

Con tan plausible motivo me ha parecido útil y oportuno publicar aqui varias noticias y observaciones, que una experiencia prolongada me ha suministrado, á fin de que nuestros negociantes, que deseen emprender algunas operaciones, no se vean expuestos á los yerros y menoscabos que pudiera ocasionarles la falta de nociones náuticas y mercantiles de unas regiones hasta ahora poco conocidas y frecuentadas por los españoles.

Odessa puede considerarse como el punto céntrico del comercio de la Rusia y de la Polonia en el mar Negro. Conocer, por lo tanto, el estado actual de esta plaza, y principalmente el de sus relaciones mercantiles, es lo que mas debe interesarnos; y esta es la parte que me he propuesto tratar en el presente escrito.

DE LA CIUDAD DE ODESSA.

Por el tratado de paz de 1791 tuvo la Turquía que ceder á la Rusia toda la costa y territorio hasta el largo del Dniester. Los costosos establecimientos que anteriormente se habian hecho en Jersona y Gluboca, ni eran suficientes ni bastante cómodos, ni tampoco correspondian á la magnitud del plan que Catalina II meditaba. Dueña esta Emperatriz de una gran parte de la Besarabia mandó examinar sus costas, y por informes del almirante Rivas, oriundo español, la bahia de Jodchabey fue escogida como el sitio mas á propósito y aventajado para fundar una ciudad marítima; y en menos de cinco años logró dicha Soberana ver efectuado este proyecto, para el cual no perdonó gastos ni trabajos. A su muerte, acaecida en 1796, ya Odessa competia con Jersona, Otchacoff y otras ciudades antiguas; pero su esplendor fue bien poco duradero. Pablo I adoptó un sistema totalmente contrario, y no hizo mas que destruir cuanto su augusta Madre habia tan cuerdamente es-

tablecido. Odessa fue, por lo tanto, víctima de este insano resentimiento; pero gracias á la ilustracion y sabia política de su sucesor Alejandro I, que procuró reparar los males y desacuerdos de su padre, no solo recobró Odessa su anterior existencia, sino que este sabio Soberano la ha elevado con maravillosa rapidez al mayor auge y prosperidad.

La ciudad de Jodchabey, ú Odessa, cuyo nombre le dió Catalina II, está situada en la Besarabia bajo los 46 grados, 35 minutos de latitud, y 29 grados y 2 minutos de longitud del meridiano de Paris, entre el Bug y el Dniester, y á siete leguas distante Otchacoff. La bahía es espaciosa y cómoda, con la ventaja de hallarse fuera de los bancos de arena que forma el Dnieper. Puede entrarse en ella con todos vientos, y se echa el ancla de siete á diez brazas en un fondo excelente, y al abrigo de una punta de tierra, dominada de una eminencia, sobre la cual está el fuerte y la ciudad. El puerto es una obra maestra, que ha costado sumas inmensas: su capacidad es suficiente para contener cómodamente quinientos buques, y excepto el del Este al abrigo de los demas vientos.

La ciudad, construida en una altura, domina agradablemente el puerto y todos los alrededores. El clima, aunque muy variable, es templado y sano: las calles tiradas todas á cordel y sumamente anchas: las casas de piedra, las mas de dos y tres pisos: los almacenes tambien de piedra, y capaces de contener mas de millon y medio de fanegas de grano.

Los edificios públicos mas notables son: la Catedral Griego-rusa; las Iglesias Católica, Griega y Luterana; la Sinagoga; la Cárcel pública sumamente vasta y cómoda; el Hospital civil para doscientos cincuenta enfermos; la Casa de contratacion; el Teatro, en el cual se representan operas italianas y comedias rusas; y una espaciosa sala de baile; todos ellos son de agradable aspecto y de hermosa arquitectura.

Su poblacion, comprendiendo todo el territorio de la ciudad, que se extiende á varias leguas de circuito, se calcula en el dia entre cuarenta hasta cuarenta y cinco mil almas. La mitad de sus moradores son extranjeros, franceses, alemanes, ingleses, italianos, griegos y judíos.

España, Francia, Inglaterra, Austria, Cerdeña, Nápoles, Holanda, Prusia, Suecia y Dinamarca tienen Cónsules en Odesa para seguridad y fomento de su comercio.

En el centro de la ciudad hay un hermoso jardín que sirve de paseo público: otro, con el nombre de Boulevard, se concluyó el año pasado con amenas vistas sobre el puerto, y en él se ha erigido una estatua ecuestre del Duque de Richelieu, fundador de la ciudad.

El Emperador Alejandro, á su exaltación al trono, designó á Odessa como primer puerto de sus dominios en el mar Negro, y nombró Gobernador civil y militar de él, así como de las vastas provincias de Jersona, Ekatherinoslaff y Criméa, al referido Duque de Richelieu. El zelo, sagacidad, conocimientos, probidad y demás méritos personales que le distinguían, le granjearon la entera confianza de aquel Monarca, la admiración de los extranjeros, y la gratitud de los nacionales. Los asombrosos progresos que esta ciudad ha hecho en tan corto tiempo se deben á este sabio administrador.

Entre los varios establecimientos públicos que ha fundado, merece particular mención el Colegio denominado Liceo de Riche-lieu, que es el mas perfecto que posee la Rusia. Ademas de las clases públicas hay cien pensionistas: los alumnos aprenden las lenguas rusa, francesa, alemana, italiana, griega y latina; la aritmética, geometría, fisica, geografía, náutica y la ciencia del comercio. Concluidos sus estudios, cualquiera que desee entrar al servicio, recibe por privilegio exclusivo del Gobierno el grado de oficial en el ejército, ó su equivalente en lo civil. Hay tambien un instituto para sesenta señoritas nobles, hijas de padres establecidos y propietarios en las tres citadas provincias.

Cuando en 1817 el Emperador Alejandro visitó á Odessa, concedió á esta ciudad una suma suficiente para el empedrado de sus calles, que en el invierno eran antes intransitables, y tambien destinó otra para conducir aguas, de que se carece enteramente, si no es la que suministran los pozos y cisternas.

Los alrededores de la Ciudad, antes desiertos é incultos, se han cubierto de jardi-

nes, casas de campo y aldeas. Se han establecido colonias de búlgaros, húngaros, moldavos y alemanes, que la abastecen de legumbres y víveres. La cria de ganados, y en especial la de merinos, se ha propagado infinito por ser favorable el clima, además de la abundancia de pastos para esta clase de establecimientos.

Como el objeto primario, que el Gobierno ruso se propuso al formar á Odessa, fue el mayor ensanche del comercio, ha dirigido toda su atención á atraer, por toda clase de privilegios y ventajas, á los comerciantes extranjeros, y sobre todo á inspirar á estos una entera confianza, asegurándoles en sus disensiones una pronta é íntegra justicia, administrada sin penosas formalidades por jueces de la misma profesion. A este efecto se estableció un tribunal de comercio, que entiende en todos los asuntos contenciosos entre los comerciantes, y de estos con los propietarios, con solo la apelacion al senado de Moscua. De este modo no se tolera ya, como sucedia anteriormente, que las personas de mala fe falten impunemente á sus tratos con los extranjeros. La inexperiencia de estos los

reducia á las veces á la dura precision de transigir dolosamente en sus negocios por no exponerse á las largas y dispendiosas diligencias é inciertas resultas de un proceso judicial, en un tribunal distante muchísimas leguas de su residencia y del centro de sus negocios.

Odessa está ventajosamente situada para el comercio de toda la Besarabia, Podolia, Volinia, Ukrania y demas provincias que cupieron en suerte á la Rusia en los diferentes desmembramientos de la antigua Polonia, y tambien lo está para el de todas las provincias comarcanas hasta Moscua.

Alejandro I nada ha omitido para favorecer esta tan importante comunicacion, y para su logro ha dado los mas sabios reglamentos y acertadas providencias. Con tan plausible fin eximió á Odessa, por el espacio de veinte y cinco años, de toda clase de impuestos; y este privilegio se ha extendido despues hasta el año de 1830.

El puerto de Odessa fue declarado franco por el término de treinta años, contando desde el de 1818; pero despues recibió esta franquicia cierta restriccion. En el dia to-

das las mercancías, aun las prohibidas en el resto del Imperio, pueden importarse en Odessa, y depositarse en los almacenes de la aduana sin adeudar derechos. Las que de allí se extraen para el consumo de la ciudad solo pagan la quinta parte de los derechos, que solo se perciben por entero cuando los géneros se expiden al interior del Imperio.

Con el fin de favorecer el comercio de tránsito por el puerto de Odessa, todos los géneros de lícito comercio se pueden expedir, libres de todo derecho, tanto los que llegan por mar de Constantinopla, como los que se dirigen del Austria, de la Prusia, de la Valaquia y de la Moldavia.

Para mayor fomento y facilidad del comercio ha establecido el Gobierno un Banco, que llaman de descuento, con seis millones de rublos de capital: en él se presta al comerciante sobre hipoteca de sus géneros, y se descuentan sus letras de cambio, endosadas por otro, á razon de siete por ciento al año; lo cual facilita extraordinariamente sus operaciones mercantiles. Hay dos compañías de seguros, que á un premio modera-

do admiten todos los riesgos marítimos, aun de las expediciones mas lejanas.

Para precaverse de la peste, que incessantemente reina, poco mas ó menos, en Constantinopla, de cuya capital á Odessa solo hay una muy corta travesía, se ha establecido un hermoso y vasto lazareto, en el cual todas las embarcaciones que llegan estan precisadas á hacer ocho dias de observacion, y despues entran en el puerto, en donde inmediatamente pueden recibir sus cargos; pero sin comunicar directamente con la ciudad. Los géneros se depositan en suntuosos almacenes de piedra, en los cuales se purifican por espacio de cuarenta dias los sujetos á contumacia. Para los pasajeros se han construido habitaciones cómodas en el recinto de la antigua fortaleza. Los que no quieren sujetarse á todas las formalidades de una rigurosa cuarentena con sus efectos, se ponen en observacion durante quince dias, y cambiando de ropa, ó empapando la suya en el agua, son admitidos á libre práctica; de cuya ventaja no se disfruta en los otros lazaretos de Europa.

La correspondencia con el extranjero

se ha facilitado dándole una direccion mas corta, segura y económica que la comun. Para ello se ha establecido una estafeta desde Odessa á Brody, ciudad fronteriza de la Galitzia austriaca, por cuya via se reciben las cartas de Viena en doce dias. Otra estafeta particular sale dos veces cada semana para Petersburgo, y solo pone seis dias; lo cual favorece sobremanera las operaciones del comercio.

Para mayor facilidad de estas tiene Odessa cambios abiertos con varias plazas: en el interior del Imperio, con Taganrog, Moscua y Petersburgo; y al exterior con Brody, Viena, Paris, Lóndres, Marsella, Génova, Liorna, Esmirna y Constantinopla.

Varias monedas extranjeras tienen curso en Odessa, como son los pesos fuertes de España, los ducados holandeses y los beschliks turcos; pero todo en general se contrata allí en rublos de papel de banco, pues los rublos de plata estan sujetos, como las monedas extranjeras, á la variedad de los cambios.

He puesto al fin de este escrito, para inteligencia de los comerciantes españoles, y

para mayor facilidad de sus cálculos, un estado, señalado con el número 1, de las monedas, pesos y medidas de Rusia, con sus respectivos equivalentes á las de España.

DEL COMERCIO.

El comercio del mar Negro ha fijado desde muy antiguo la atención de la Rusia, como ya se ha dicho, y el Gobierno ha puesto el mayor conato en promover la felicidad de sus provincias meridionales, fomentando el tráfico y navegacion por dicho mar con el mayor ardor y constancia.

En el año de 1802 se firmó el famoso tratado de Amiens entre la Francia y la Inglaterra, que procuró alguna tregua á la tremenda lucha que poco despues se renovó con mayor furor, y terminó al fin con eterna gloria de todos los pueblos del Continente. En aquella época las dos referidas Potencias obtuvieron de la Puerta otomana la entrada libre en el mar Negro, y la facultad de ir á traficar, no solo en los puertos rusos, sino en los que estan sujetos al dominio turco, privilegio de que hasta en-

tonces solo habian gozado los rusos y austriacos, aunque con poco fruto á causa de las circunstancias.

Apenas se hizo pública esta franquicia, los negociantes de Marsella y de otros puertos del Mediterráneo se apresuraron á hacer expediciones, con especialidad al de Odessa, y lo que mayormente fijó su atencion fue el tráfico de los granos. En el largo período que duró la sangrienta guerra de la revolucion francesa se habian apurado estos, tanto en Italia, como en Francia y España. El Egipto, las costas de Berbería y la Sicilia, que hasta aquella época habian surtido de comestibles á todos los puertos del Mediterráneo, cesaron al punto de dar este socorro; el uno á causa del estado de continua revolucion en que se hallaba, y las otras de resultas de sus escasas cosechas. La Divina Providencia nos socorrió en tamaño conflicto franqueando la entrada al mar Negro y la comunicacion directa con las Provincias meridionales del Imperio ruso, que son manantiales inagotables de productos cereales.

Fue tan prodigiosa la actividad que adquirió este tráfico con la novedad y la con-

currencia, motivada por la necesidad de granos que generalmente se padecía, que, según estados muy auténticos, el número de las embarcaciones que en el año de 1803 llegaron á los puertos rusos del mar Negro pasó de mil y doscientas, cuya mitad destinada al de Odessa. Parece increíble que todas hayan podido cargar de trigos; pero es hecho cierto; y esta es la prueba mas convincente de su extraordinaria abundancia en Polonia y demas provincias comarcanas.

Los artículos de importacion y de exportacion son en los puertos rusos del mar Negro los mismos que los que forman el comercio de Rusia por los del Báltico, como se echará de ver por menor en los estados anejos, números 2 y 3, en los cuales se expresan todos los renglones extraídos, y todas las mercaderías introducidas por el puerto de Odessa en el año último de 1826, especificando el valor total de cada una de ellas.

Para dar un conocimiento mas completo de los principales objetos que alimentan este importante tráfico, convendrá extenderse algun tanto sobre los mas esenciales.

GRANOS.

El comercio de granos y demas productos de la tierra debe siempre obtener preferencia sobre el de todos los demas artículos, pues este es, á mi entender, el mas ventajoso y lucrativo en que se puede emplear cualquiera nacion. Cuando la agricultura no está sostenida por el comercio marítimo son siempre limitados sus progresos; y por lo tanto los pueblos que solo cuidan de sacar de sus tierras el fruto suficiente para satisfacer las propias necesidades, se han visto en todos tiempos expuestos al rigor del hambre. Aquellos, por el contrario, que han considerado la agricultura como objeto de comercio, no solo han gozado siempre de la mayor abundancia, sino que tambien han tenido el consuelo de socorrer á los otros en sus apuros, con beneficios inmensos en su peculiar utilidad.

Bajo este aspecto puede en el dia considerarse á la Rusia. Su dilatada extension; una utilísima variedad de temperatura; un pueblo sobrio, muy aplicado á la agricul-

tura, y un terreno fertilísimo y poco costoso en las labores: tales son las ventajas de que disfruta esta Nación, y que le procuran un sobrante cuantioso de productos, en especial de granos, que sin el menor inconveniente ni apuro puede ceder al extranjero de diez hasta doce millones de fanegas todos los años.

Desde que el comercio tuvo principio en Odessa, los negociantes dieron la preferencia al trigo, tanto por la escasez que en aquel tiempo se experimentaba en todas las costas del Mediterráneo, como por ser su compra, expedición y venta mucho mas fáciles y lucrativas que las de todos los demas géneros.

La mayor parte de los granos que se extraen de Odessa van de Polonia, y se cultivan en los gobiernos ó provincias de Podolia, Volinia y Kieff, especialmente los tiernos, que en el pais llaman *ozimia*, y en Andalucía son conocidos con el nombre de trigo piche. Este es el que mas abunda, y lo hay de dos calidades, pero sin diferencia en el precio; distinguiéndose ambas por el nombre de trigo de invierno y trigo de pri-

mavera, épocas en que se siembran una y otra. El grano sembrado en la primavera, inmediatamente que se derriten las nieves, es siempre mas pequeño y menos nutrido que el del otoño. El *arnautka* ó trigo duro es el mas estimado y el mas caro: este llega de la nueva Rusia, de las provincias de Eka-tiernoslaff y Jersona, y de las cercanías de Odessa, en donde se ha extendido ya mucho su cultivo.

Para obtener todas las posibles ventajas en la compra de los granos, pasaban los comerciantes á contratarlos á Polonia con los mismos propietarios. La feria de la ciudad de Kieff, que se celebra por el mes de Enero, es el punto de reunion general de todos los principales hacendados de aquel Reino, adonde acuden á tratar de la venta de sus esclavos, tierras y frutos; y alli fijan tambien, por lo comun, el precio de los granos. En dicho punto, pues, contrataban los comerciantes de Odessa todos los que necesitaban, adelantando á los propietarios la mitad, ó á lo menos la cuarta parte del valor, y estos se obligaban á acarrearlos á Odessa en los meses de Mayo, Junio y Julio, y

ademas se sometian á satisfacer todos los gastos y perjuicios que podian resultar al comprador, en caso de que ellos faltasen al trato convenido.

Este es, como queda dicho, el modo de que se valia la mayor parte de los negociantes de Odessa para lograr con toda conveniencia los granos; pero ahora los mas prefieren comprarlos, aunque sea á mayor precio, sobre la plaza, por no hacer la anticipacion, no depender de la mala fe de los vendedores, y por la ventaja de poderlos escoger á su antojo en los inmensos almacenes que estan siempre bien provistos, ya por los especuladores particulares, ya por los mismos propietarios, que los trasportan á Odessa por cuenta propia con la esperanza de obtener precios mas altos.

Todo el trigo que del interior de la Polonia llega á Odessa se conduce en carros tirados por dos, tres y cuatro pares de bueyes, á distancia de trescientas hasta cuatrocientas verstas, es decir, de cincuenta hasta ochenta leguas. Cada carro contiene cinco tchetwertes, puestos en sacos, y su conduccion solo cuesta de dos hasta cuatro rublos

el tchetwerte. Los carros mal contruidos y descubiertos exponen los granos á mojarse, lo que sucede con frecuencia, y tienen luego que secarlos al sol. Como todo este comercio pasa por manos de los hebreos, está sujeto á riesgos y fraudes, y así conviene poner suma atención en la compra para no ser engañados. Los trigos mojados y despues secos al sol conservan siempre cierto olor y humedad; son por lo tanto expuestos á calentarse en la navegacion, y se conocen en su color pálido. Para las compras conviene siempre servirse de los peritos nombrados por el Gobierno, á intento de evitar á los compradores estos y otros engaños, y para entera seguridad del comercio.

Hay temporadas en el verano en que diariamente entran en Odessa mil carros cargados de grano; por manera que no se puede transitar por las calles. Además de la exorbitante cantidad de trigo y otras muchas semillas, como las habas, judías, guisantes, maiz, cebada y avena, que la Polonia envia á Odessa, llega tambien á este puerto mucho trigo de Jersona por mar, especialmente el arnautka ó recio, que va del

interior de la Rusia por el Dnieper.

El trigo tierno se contrató en Kieff en la feria de Enero del corriente año, á razon de ocho rublos el tchetwert (medida de áridos que hace al pie de cuatro fanegas de Castilla) puesto en los almacenes de Odessa. Los derechos de salida, gastos de embarque, comision &c. se regulan en cerca de dos rublos, como se verá en la cuenta simulada que he formado, número 4, y así, según el precio arriba indicado, la fanega de trigo salió puesta abordo á diez reales de vellon. Dificilísimo será hallar otro punto en donde el comercio de granos ofrezca iguales ventajas.

El Gobierno inglés, aprovechando de tan favorable coyuntura, hace de algunos años á esta parte en Odessa el acopio de granos, carnes saladas y otros artículos para el abasto de Malta y de sus escuadras en el Mediterráneo, con un ahorro de muchos millones.

Los puertos que ahora siguen un tráfico mas directo y activo con Odessa son: Constantinopla, Esmirna, Malta, Liverpool, Lóndres, Marsella, Génova y Liorna. En estos tres últimos se han formado grandes

depósitos de trigo, de donde surten despues con él las costas de España, Portugal, y á veces las de Berbería.

La libre entrada de nuestros buques mercantes en el mar Negro, que la paternal solicitud de nuestro augusto Monarca acaba de obtener de la Puerta otomana para prosperidad de nuestro amortiguado comercio marítimo y bien general de sus vasallos, nos ha abierto finalmente la importantísima comunicacion con los puertos rusos; y asi en adelante, cuando la necesidad nos obligue á recurrir fuera de nuestro suelo para surtir de granos nuestras costas, podremos acudir á ellos directamente con buques propios, y obtenerlos con facilidad y á moderados precios, sin tener que pagar, como hasta aqui, á la industria del capitalista extranjero un tributo tan oneroso.

HARINAS Y ALMIDON.

Las harinas son tambien objeto de no menor importancia; pero hasta ahora su elaboracion ha sido imperfecta en Polonia. Se acaba de formar una asociacion de ricos pro-

pietarios, así rusos como polacos, para crear un vasto establecimiento y un gran depósito de harinas en Odessa, á imitación de los que existen en los Estados-Unidos, habiendo hecho venir de allí operarios hábiles que deberán prepararlas con todo el esmero y requisitos necesarios, para que se conserven largo tiempo, y puedan resistir sin riesgo á una dilatada navegacion. Si este establecimiento llega al deseado término de perfeccion, podrá en adelante dicha ciudad abastecer de harinas á los puertos del Mediterráneo á mejor precio que los anglo-americanos.

La elaboracion del almidon se hace en Polonia y en la pequeña Rusia con bastante perfeccion. El ínfimo valor del trigo, su excesiva abundancia y lo barato de la manufactura prometen una buena especulacion para el consumo de nuestras dilatadas costas del Mediterráneo, pues en todas ellas sube el valor de este artículo, de general consumo, en proporcion de la carestía del grano.

En Polonia se puede contratar toda la cantidad de almidon que se quiera de tres á

cuatro rublos el pudo puesto en Odessa, ó sea de ocho á diez reales vellon la arroba.

TOCINO Y CARNE SALADA.

Es tal la abundancia de ganado de cerda que hay en Polonia, Ukrania y pequeña Rusia; que de este solo artículo se pueden hacer treinta cargos todos los años con la mayor facilidad y conveniencia. Hasta el presente nadie ha especulado en este objeto, ya sea por falta del conocimiento é inteligencia que para ello se requieren, ya porque, según se ha dicho, todos se han dedicado con preferencia al de los granos como mas fácil y productivo.

El ganado de cerda que se cria en estas provincias es blanco en general; pero su carne no por eso es desabrida como comunmente se cree: todo depende del pasto con que se alimenta. Asi en Polonia como en Rusia acostumbran cebar el ganado con los desperdicios de las fábricas de aguardiente de grano, cuyo alimento, no siendo bastante sustancial, muchos lo acaban de engordar con grano de maiz, trigo inferior, guisantes,

habas &c., como se practica en España en tiempo de la montanera, lo cual no puede hacerse allí porque la pequeñez y amargura de la bellota haria la carne muy desabrida, y por el contrario el grano le da toda aquella consistencia y buen sabor que se requieren.

El consumo del tocino es grandísimo en España, y su precio en algunas Provincias exorbitante. La Real Hacienda tenia que hacer acopios considerables de tocino para el Ejército y Marina, y en Málaga se embarcaban anualmente veinte mil arrobas para el abasto de los presidios del Africa. Es notorio que la libra de tocino salia, puesta en Africa, á diez reales vellon, lo cual forma un total de dos millones y medio de reales. Si dicho acopio se hiciera en Odessa, y se expidiese á Málaga, ó á los presidios en derechura, el Real Erario haria en solo la cantidad de veinte mil arrobas un ahorro de millon y medio de reales.

La pequeña Rusia y la Polonia abundan asimismo en ganado vacuno. De ellas se extraen todos los años para el Austria y la Prusia al pie de ochenta mil cabezas. Esto

ofrece mucha facilidad y conveniencia para salar carnes.

Los ingleses han formado en Nicolaëff un establecimiento destinado á este objeto, y no solo abastecen de él toda la Marina rusa en el mar Negro, sino que hacen fuertes remesas á Malta para el consumo de sus escuadras en el Mediterráneo.

SEBO, CUEROS EN PELO Y CERA.

Los inmensos esteps, ó llanuras que circundan á Odessa, á distancia de mas de cuarenta leguas, son sumamente favorables para la cria de toda especie de ganado. El caballar, lanar y vacuno abundan sobremedida. De este último se hacen matanzas considerables para extraer el sebo y curtir las pieles.

De algunos años á esta parte los ingleses acuden á Odessa para exportar estos dos importantes artículos; y ha sido tanto el fomento que se les ha dado, que en el dia se sacan de allí anualmente cerca de quinientos mil pudos de sebo, y de cuarenta á cincuenta mil cueros en pelo; aquellos en tota-

lidad para Inglaterra, y estos para los diferentes puertos del Mediterráneo y también para los de la Gran-Bretaña, en donde empiezan á competir ya con los de Buenos-Aires.

La expedición de los cueros padeció al principio muchas quiebras por la impericia en prepararlos. Un comerciante catalan, que ha residido largos años en Buenos-Aires, y que una serie de infortunios condujo á Odesa, tuvo la buena idea de formar un establecimiento para lavar y secar los cueros del modo que se practica en América, con cuya operacion se conservan sin riesgo alguno y pueden resistir á una larga navegacion. Este establecimiento prospera mucho, rindiendo al mismo tiempo grandes beneficios á este industrioso español.

Una casa de comercio catalana también ha formado, no con menor fruto, otro establecimiento para curtidos y suelas, de cuyo último objeto se proponia hacer remesas considerables á Sicilia y otros mercados de Italia.

La Polonia, la pequeña y la nueva Rusia producen cera en abundancia, y tam-

bien se puede extraer mucha de la Moldavia y Valaquia. Este artículo conviene asimismo para España, en donde su consumo no es indiferente.

ARBOLADURA, MADERAS, BETUNES.

La mejor arboladura que se conoce en Europa se saca de los dilatados bosques de la Ukrania y Rusia blanca, poco distantes del Dniester, ó Boristhenes de los antiguos.

Hasta ahora se ha hecho este comercio por el Puerto de Riga en el Báltico, adonde es preciso trasportar los árboles río arriba por espacio de mas de cien leguas. En seguida se acarrean por tierra hasta el Dwina, distante otras siete, y por este río acaban su viage hasta Riga. Basta echar una ojeada sobre el mapa para convencerse de cuanto mas ventajosa y breve es la conduccion de dicha arboladura, siguiendo las corrientes del Dnieper hasta su desembocadura por Jersona en el mar Negro.

Por esta via recibe el Almirantazgo de Nicolaeff toda la arboladura y madera de construccion para los astilleros de Jersona,

Nicolaeff y Sebastopol. El corte y trasporte de árboles desde los bosques de la Ukrania hasta Riga dura siempre dos años; en tanto que desde aquellos hasta Jersona se hace esta operacion en seis meses. La misma ventaja ofrece la navegacion desde Jersona por Constantinopla á los puertos del Mediterráneo, sin comparacion mas corta que desde Riga por el Sund, canal de la Mancha y estrecho de Gibraltar.

Los franceses, conociendo las utilidades y ahorros considerables que podian resultarles haciendo por esta vía la adquisicion de pertrechos navales para el arsenal de Tolon, hicieron en 1785 un ensayo que tuvo el éxito mas completo.

En 1822 y 1823 se ha renovado esta empresa por españoles, y las dos expediciones que hicieron en derechura de Jersona á Cartagena han demostrado hasta la evidencia los incalculables beneficios que á España pueden resultar surtiéndose por el mar Negro, con preferencia al Báltico, de todos los objetos necesarios para su Marina militar. La diferencia que hallaria en los precios es ciertamente de mas de sesenta por ciento.

Tambien merece atención el maderamen y tablazon, asi como la duelaria tan celebrada del Norte. De la pequeña Rusia, y de las demas Provincias contiguas al Dnieper, se saca tambien cantidad considerable de cáñamo, lino, jarcias, brea y alquitran, cuyo trasporte hasta Odessa es mucho menos largo y costoso que á Riga, y por lo tanto el precio de todos estos objetos es infinitamente menor sacándolos por el mar Negro que por el Báltico.

Los demas renglones de extraccion que convienen á España, y sobre los cuales no es necesario extenderse mucho, son: cerda de puerco, jarcias, lonas, fierro, cobre, vaquetas de Moscovia, pieles de liebre &c.

Como lo mas esencial para el comerciante que desee entablar relaciones con Odessa, es tener noticia cierta de los géneros y productos que con beneficio puede llevar ó sacar de Rusia, y del arancel que en el dia rige en las aduanas para saber los derechos que adeudan, he puesto el estado núm. 5, especificando en él todas las mercaderías que España puede extraer de Rusia por el puerto de Odessa; los precios á que comunmen-

te se compran allí, y los derechos á que estan sujetas á su salida.

Los géneros de remesa á Rusia, tanto del producto de la Península, como del de las Américas, van anotados en el Estado número 6 con igual especificacion de precios corrientes y derechos de Aduana; y para mas completo conocimiento é inteligencia de nuestros comerciantes, añadiré aqui algunas observaciones oportunas sobre varios artículos que á continuacion se indican.

VINOS.

Los vinos tintos ordinarios de Cataluña logran aceptacion en las provincias meridionales de la Rusia hasta Moscua, y en la Polonia. Los blancos de Villanueva, Valls, Tarragona y otros tendrian asimismo ventajosa salida. En general el único defecto que encuentran al vino de Cataluña es su demasiada fortaleza; y asi convendria que los propietarios procurasen imitar lo que practican los franceses con los que remiten al extranjero, mezclando las calidades fuertes con las ligeras, y clarificándolos hasta dar-

les aquel grado de perfeccion que los hace gratos al paladar y propios para el consumo ordinario de la mesa.

Nadie ignora que los vinos de Cataluña son los que emplean en Marsella para la composicion del vino que despues llaman de Burdeos, y que tanto se aprecia en Rusia. Este género de industria no es á la verdad conocido en todas partes; pero tan sencilla operacion tampoco es un misterio, y nadie mejor que los catalanes pudieran ejercerla con mayor ventaja, lo cual nos daria una notable preeminencia en el comercio de vinos en el mar Negro.

Los de licor de Málaga, Jerez, Canarias, Alicante, y otros semejantes, hallan tambien buen despacho, aunque en menor cantidad. Los añejos y secos son preferidos, y obtienen precios mas crecidos.

PLOMO.

Este artículo puede ser con el tiempo el que mas beneficios tribute á nuestra patria en su comercio con el mar Negro.

Los ingleses, que hasta estos últimos

tiempos estuvieron en posesion de la mayor parte del comercio de Rusia, han surtido á esta nacion de plomo desde su primer establecimiento en aquel Imperio. Por el puerto de Petersburgo solamente introducen todos los años cien mil pudos de este metal, que se reparte despues por el interior hasta las costas del mar Negro, y hasta Astracan en las del Caspio, de donde pasa mucha parte á la Persia.

España debe, pues, aprovechar de esta favorable coyuntura para dar salida al plomo de sus minas, pues sabido es, que solo las del reino de Granada bastarian para surtir á toda la Europa. La falta de extraccion es causa de que el plomo quede estancado en España; pero consiguiendo darle ahora una salida ventajosa en el Levante y mar Negro, como no es dudable, y lo acreditan los cortos ensayos que hasta aqui se han hecho, su valor compensaria en gran parte el de los objetos de primera necesidad que por precision tenemos que sacar de Rusia, y entonces nos seria este comercio doblemente ventajoso.

La Rusia siempre solícita en extender su

dominación y sus relaciones mercantiles con los pueblos del Asia, especialmente con la Persia, se vale de cuantos medios estan á su alcance para atraer á sí el antiguo opulento comercio de aquel Imperio, que los estragos de Tamerlan trasladaron á Esmirna, en donde se mantiene aun en fuerza de los disturbios y disensiones que de continuo le agitan. Para lograr mejor este intento el Emperador Alejandro por ukaz de $\frac{8}{20}$ de Octubre de 1820, ha abierto de nuevo á los puertos del Mediterráneo la via mas breve y mas antigua del comercio del Asia, concediendo infinitos privilegios y exenciones por espacio de diez años á todos los negociantes asi extranjeros como nacionales, que formen establecimientos de comercio en aquellas regiones; señalándoles terrenos baldíos, exentos de todo impuesto, y abandonándoles á perpetuidad su posesion, con tal que lo cultiven ó formen en ellos cualquier género de industria. Para mayor fomento de este naciente comercio todos los géneros que del extranjero se introduzcan en la Georgia, con destino á la Persia y al interior del Asia, solo adeudan cinco por ciento de derechos sobre

el valor que se declara. Tambien ha formado la Rusia establecimientos militares en las costas de la Mingrelia y de los Abaces hasta la embocadura del Phaso, que con el tiempo serán de la mayor importancia, tanto para extender sus miras de engrandecimiento por aquella parte, quanto para consolidar y favorecer sus relaciones mercantiles. Con este propósito trabaja con empeño en abrirse una comunicacion directa menos expuesta á riesgos y dilaciones que la que hasta ahora ha tenido, y para ello se ha formado una asociacion, bajo la proteccion y auxilios del Gobierno, la cual hace remesas de toda clase de géneros á aquellos parages, y ha erigido un depósito considerable en Tiflis, capital de la Georgia; y como uno de los principales para el tráfico con todos aquellos pueblos guerreros es el plomo, nos conviene muy mucho aprovechar tan favorable ocasion de dar una salida cuantiosa al que con tanta abundancia poseemos.

Objetos de no menos interes para el comercio del mar Negro, y para el que ha abierto la Rusia por este mar con el Asia, son: la grana, añil, palo de tinte, azúcares,

café y otros productos coloniales. De la Península, además de los ya citados, convienen los aceites, corcho, pasas, almendras, alcaparras, anchoas, aceitunas, zumo de limón y de naranja.

Como el comercio del Mediodía de la Rusia se hace por dos puntos principales y enteramente opuestos, que son Odessa y Taganrog, y habiendo ya dado á conocer exacta y circunstanciadamente el relativo al primero de dichos puertos, parece oportuno y necesario añadir aquí alguna cosa sobre el segundo.

Pero la navegación del mar de Azof, sobre ser muy difícil á causa de infinitos bancos de arena que en ella se encuentran y del poco fondo que hay á su entrada en el estrecho de Yevicálé, por lo cual los buques de porte algo mayor tienen que descargar en parte, está además casi interrumpida durante cinco meses del año, es decir, desde Noviembre hasta Mayo. Para remover tan graves obstáculos, y procurar toda la facilidad posible al comercio para su mayor seguridad y engrandecimiento, el dilu-

TAGANROG.

El puerto de Taganrog, situado en la parte mas interna del mar de Azoff, lo está ventajosamente para dar salida á los productos que por el Don llegan á Rostoff del interior de la Siberia, como son: hierro, cobres, sebo, manteca, y tambien los caviars de Astracan. Se extrae asimismo por dicho puerto una inmensa cantidad de trigo *arnautka* ó recio de superior calidad, cuyo cultivo se ha extendido mucho entre los tártaros, nogais y los cosacos del Don.

Pero la navegacion del mar de Azoff, sobre ser muy dificil á causa de infinitos bancos de arena que en ella se encuentran, y del poco fondo que hay á su entrada en el estrecho de *Yenicalé*, por lo cual los buques de porte algo mayor tienen que descargar en parte, está ademas casi interrumpida durante cinco meses del año, es decir, desde Noviembre hasta Marzo. Para remover tan graves obstáculos, y procurar toda la facilidad posible al comercio para su mayor seguridad y engrandecimiento, el difunto

Emperador Alejandro por ukaz de 10 de Octubre de 1821, mandó abrir en la Crimea el puerto de Kertch, ó la Panticapea de los antiguos, situado al pie de un monte á orillas del estrecho Limeriano, actualmente de Yenikalé. Segun la tradicion fue en el lugar que hoy ocupa la ciudad de Kertch, donde ocurrió la muerte de Mitridates, célebre Rey del Ponto.

En el dia todos los barcos que pasan al mar de Azoff tienen que detenerse en Kertch para hacer allí la cuarentena, á cuyo efecto se ha construido un vasto edificio en parage seguro y cómodo. Tambien se ha establecido una aduana para el cobro de los derechos de todos los géneros extranjeros destinados á Taganrog. Los buques pueden entrar y salir de dicho puerto en todas las estaciones del año, sin el riesgo de los arrecifes de Yenikalé.

La intencion del Gobierno ruso es de cerrar con el tiempo enteramente este mar á los extranjeros, reservándose de hacer en él exclusivamente el cabotage por nacionales, y concentrando en Kertch todo el comercio que en el dia se hace en Taganrog, cuyo puerto quedaria entonces reducido al

mero depósito de los géneros que desde allí serian trasladados en barcas al de Kertch. De consiguiente con el tiempo los buques extranjeros, ahorrándose las dificultades, dilaciones y riesgos que en el dia ofrece la navegacion de Azoff, hallarán en Kertch en todas estaciones la facilidad de contratar sus cargos de trigo, hierro, cobre, cueros, lanas, sebo, manteca, caviar, cola de pescado, simiente de lino, peletería, miel, cera, linos, cáñamos, jarcias, lienzos, lonas, betunes y otros varios productos de la Rusia que ahora se extraen de Taganrog, del cual se han exportado durante el año último de 1826:

Trigo.....	tchetwertes.	150.000
Fierro.....	pudos.....	380.000
Cobre.....	idem.....	4.645
Caviar.....	idem.....	22.000
Lana ordinaria.....	idem.....	20.000
Manteca de vaca.....	idem.....	20.000
Járcias.....	idem.....	20.000
Lonas.....	piezas.....	3.000
Azafates de Siberia.	idem.....	2.000

El valor total de dichas exportaciones asciende á cerca de cinco millones de rublos,

y el de las importaciones á cuatro millones, trescientos noventa y dos mil ochocientos cuatro rublos. Los principales artículos de estas fueron:

Aceite.....pudos....	125.269
Café.....	436
Azúcar en polvo.....	882
Zumo de limon.....	200
Tabaco.....	250
Azufre.....	3.604
Aceitunas.....	4.168
Pasas, nueces, almendras, higos y ciruelas.....	153.124
Limones y naranjas.....piezas....	1.614,000

NAVEGACION DEL MAR NEGRO.

El mar Negro es navegable en todas las estaciones del año; pero en los meses de invierno es preciso tomar ciertas precauciones á causa de las continuas nieblas, frios y hielos que se experimentan en las costas del Norte. Por lo tanto, las embarcaciones que emprenden esta navegacion deben llevar siempre en el mejor estado sus aparejos, cables y anclas, porque como este mar es de poca extension, se tiene que luchar á menudo contra vientos contrarios, y mantenerse á la vela por temor de estrellarse contra las costas. A veces se ven tambien los barcos precisados á aguantar fuertes ráfagas de viento estando anclados en parages no muy seguros.

Los vientos del Norte, que casi sin interrupcion reinan en el Archipiélago desde mediados de Junio hasta fin de Agosto, son aun mas fuertes al acercarse á la embocadura de los Dardanelos. Las corrientes son entonces mucho mas rápidas y violentas; por manera que la entrada en dicho canal es di-

ficultosísima, y los barcos se detienen largo tiempo entre la costa de Asia y la isla de Tenedos que está en frente, y allí esperan un buen viento para entrar.

En la primavera, otoño é invierno, excepto en el mes de Febrero, los vientos en el Archipiélago y en el estrecho reinan por el contrario mas comunmente de la parte del Sur.

Por lo que toca á la navegacion desde el Mediterráneo por el Archipiélago y estrecho de los Dardanelos hasta Constantinopla, pueden servir de guia á los navegantes las observaciones de la expedicion que hicieron en 1784 á aquella capital varios buques de la Real Armada al mando de D. Gabriel de Aristizabal. Posteriormente se hizo otra expedicion de orden de S. M. con una fragata, mandada por el Brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano, para examinar y levantar un mapa marítimo del Archipiélago y canal de Constantinopla hasta su desembocadura en el mar Negro; de suerte que en esta parte nada queda que desear.

El Gobierno ruso tambien ha hecho levantar el plan de todas las costas del mar

Negro por Oficiales inteligentes, y en el depósito del Almirantazgo de Nicolaeff se vende al público el mapa mas exacto y perfecto que se conoce de dicho mar. Los Capitanes deben tener cuidado de proveerse de él á su arribo á Odessa, si ya no lo hallasen en Constantinopla.

Saliendo de esta capital para el mar Negro conviene costear la parte de Europa hasta Arnaud-Kioy fuera de los arrecifes que hay en la orilla; pero al acercarse al lugar de Tarapia es mejor aproximarse á la banda de Asia, en donde las corrientes no tienen tanta rapidez. Si el viento fuese contrario, conviene entonces echar el ancla en Buyuk-deré en la costa de Europa. Al tiempo de desembocar al mar Negro sale un bote de los últimos castillos para revisar el firman, y franquear el paso.

El mar Negro tiene cerca de ciento quince leguas de largo y treinta y cinco de ancho en la parte mas estrecha. Los rios caudalosos que en él desaguan forman diversas corrientes, con especialidad en el invierno. Los marinos deben pues observar con atencion el derribe del barco, su marcha y la

rapidez de las corrientes, que no siempre llevan la misma direccion.

Las embarcaciones que se dirigen á Odesa van siempre á reconocer la isla de las Serpientes, situada frente á la embocadura del Danubio, y en caso absoluto de necesidad pueden refugiarse á ella y fondear cómodamente en sus playas. En las costas europeas del mar Negro no hay ningun puerto seguro en invierno, por lo cual conviene apartarse lo posible de ellas, y navegar en alta mar. Sin embargo, en caso de necesidad se acojen las naves á Sisopolis, cabo Ensená, cabo Kalakry y Gnada. Por el contrario, en las de Crimea á cada paso se encuentran parages donde ponerse al abrigo del mal tiempo. Los principales puertos son: Cafa, Baluklava, Sevastopol y Koslof. Los vientos S. S. E. y S. O., que con frecuencia reinan desde fines de Diciembre hasta Marzo, son muy favorables para pasar desde Constantinopla á Crimea, cuya travesía á veces no dura cuarenta y ocho horas.

El puerto de Odessa, situado al O. del de Otschakof, se señala á distancia de tres leguas, y se reconoce por una linterna que

han elevado en la parte del Sur. La bahía es espaciosa, y el puerto cómodo y capaz. Los vientos del E. son los únicos que pueden causar algún daño en el invierno.

El viage de vuelta de Odessa á Constantinopla se hace en sesenta horas con un buen viento N. Cuando se llega á distancia de quince á veinte leguas del canal de Constantinopla, y que el tiempo está cubierto de niebla y tempestuoso, es conveniente ponerse á la capa hasta que se aclare el horizonte, y puedan distinguirse bien las costas y la embocadura del canal, á cuya entrada entretienen ahora los turcos fuegos y faroles para que de noche pueda reconocerse. Los Capitanes deben poner el mayor cuidado en bien calcular la distancia en que se encuentran de la costa, porque si se ponen á bordear demasiado cerca, corren riesgo de que las corrientes precipiten los barcos contra la tierra.

Hasta estos últimos tiempos todos han tenido ideas muy exageradas y erróneas sobre las dificultades y peligros de la navegacion del mar Negro. Esto debe atribuirse á la impericia é ignorancia de los que hasta

entonces la habian practicado; pero desde que esta navegacion se ha hecho libre á la mayor parte de las Naciones europeas, y que se hace por capitanes hábiles é inteligentes, se ha visto que no es mas dificultosa que las demas.

No es á la verdad la violencia de los vientos ni su inconstancia lo que la hacen peligrosa; lo es sí en invierno á causa de la lluvia, de la nieve y el hielo, pues entonces todo el aparejo del barco está helado, la tripulacion acobardada con el frio no puede maniobrar libremente, y abandonándose algunos á la merced del viento y de las corrientes, suelen á veces naufragar. En los meses de Noviembre y Diciembre es cuando comunmente ocurren algunas de estas desgracias; pero, si el invierno no es rigurosísimo, el mejor tiempo para hacer la travesía de Odessa á Constantinopla es desde mediados de Diciembre hasta fines de Enero. El viento del Norte se fija entonces por algun tiempo, y los dias son tan claros y serenos que se navega con la mayor seguridad. En dicha estacion he visto salir de Odessa infinidad de embarcaciones y un crecido

convoy inglés, sin que ocurriese el menor accidente.

A pesar de la facilidad y confianza con que todos navegan ya en el día por este mar, siempre será prudente que cuando por primera vez se entre en él, tomen los Capitanes un Piloto práctico de sus costas; pero en los viages sucesivos esta precaucion seria ya superflua.

CONCLUSION.

En resúmen, el comercio con la Rusia por el mar Negro conviene á España. *Primera*mente: como comercio de la region mas septentrional con la mas meridional de Europa; consideracion que, dejando á un lado los zelos de industria y de competencia, demuestra con toda claridad el interés de un cambio de productos igualmente ventajosos y esenciales. *Segundo*: porque por esta via puede España proveerse, á muchísimo menor costo que por el Báltico, de todos los objetos de primera necesidad que saca de Rusia. *Tercero*: porque los viages del Mediterráneo al Báltico son sin comparacion mucho mas largos y costosos, y el premio de los seguros mas alto que los del mar Negro. *Cuarto*: porque la navegacion de este mar está abierta en todas las estaciones, y por lo tanto pueden hacerse por lo menos dos viages al año. Y *quinto*: porque los buques destinados al mar Negro pueden llevar á su bordo varios artículos, que á su tránsito les será facil descargar y

vender con lucro y comodidad en las escalas de Levante y en Constantinopla.

Finalmente deben considerarse las ventajas que no solo al Erario, sino tambien al Estado en general, y al pobre en particular, pueden con el tiempo resultar de este tráfico, tanto en la multiplicacion de derechos, y en el cómodo y barato surtimiento de los Arsenales, como ademas en el fomento de nuestra agricultura é industria; en el de nuestra Marina mercantil, y en el bien general de la nacion, poniéndola á cubierto de la penuria y de toda escasez, ya que tenemos expedito y seguro este benéfico manantial para surtirla de granos, carnes y otros alimentos tan útiles como esenciales.

Hasta aqui no han podido los españoles cultivar libre y directamente el comercio del mar Negro: ahora pueden ocuparse de él con ventaja y seguridad, y recoger opimos frutos de las útiles empresas á que da margen la nueva senda que se ha abierto al comercio y navegacion, y dilatar de este modo la prosperidad pública, que es su mas inmediata y mas segura consecuencia.

Todos mis deseos se dirigen á este tan

laudable intento ; y si estas breves observaciones pueden contribuir de algun modo á su ejecucion, daré por bien empleados cuantos trabajos y quebrantos he padecido en aquellos paises, pues, como buen español, sacrificaria gustoso hasta mi vida en obsequio de la felicidad de mis compatriotas, y en honor y gloria de nuestro augusto Soberano.

laudable intento; y si estas breves observaciones pueden contribuir de algun modo a su ejecucion, daré por bien empleadas todas las fuerzas y quebrantos de que soy capaz en aquellos países, pues como buen español sacrificaría gustoso hasta mi vida en obsequio de la felicidad de mis compatriotas, y en honor y gloria de nuestro augusto soberano.

ESTADO que demuestra las diversas mercancías que se pueden extraer de Odessa para España, con especificacion de sus precios comunes y los derechos de salida.

MERCANCIAS.	MEDIDAS.	PRECIOS COMUNES.		DERECHOS DE SALIDA.	
		RUBLOS.		RUBLOS.	KOPEKES.
Trigo duro y tierno.	Chetwert.	13	á 13½	40	
Cebada.		4	á 4½		13.
Habichuelas.		9	10.		11.
Lentejas.		10	11.		11.
Chícharos.		8	11.		11.
Maiz.		7	8.		11.
Semilla de lino.		14	15.	1.	
Harina de trigo de primera calidad.	Pud.	4.			12.
Idem de segunda.		3.			11.
Idem de tercera.		2.			11.
Almidon.		7	8.		7.
Cera.		43	44.	2.	
Sebo.		8	8½		72.
Miel.		6	9.		40.
Tocino.		8	9.		24.
Carne salada.		3	3½		24.
Cueros al pelo.		12½	13.	1.	45.
Cañamo.		7	8.		54.
Lino.		9	12.		54.
Jarcias.		6	11.		5.
Lonas.	Pieza.	37	38.		Franco.
Rabenduk.	Idem.	28	30.		Idem.
Alquitran.	Pud.	1	80 100.		Idem.
Brea.		2	40 100.		Idem.
Pieles de liebre.	Cada una.	1	20 100.		una. 72.
Cerda de puerco.	El pud.	Segun calidad. 40 á 160.			50.
Arboladura.	Segun dimensiones.	de 20 hasta 300.			Segun dimensiones.

ESTADO que demuestra todas las mercancías de que España puede surtir á la Rusia por el puerto de Odessa , con especificacion de sus precios corrientes y de los derechos que adeudan á la entrada.

NOMBRE DE LAS MERCANCIAS.	SUS PRECIOS CORRIENTES.	DERECHOS DE ADUANAS.	
		RUBLOS.	COPEKES.
Grana superior.....	de 650 rublos á 700. ....El pud.....	27.	...
Afil flor.....	400..... á 450. ....Idem.....	9.	...
Idem segunda calidad.....	275..... á 300. ....Idem.....	9.	...
Palo campeche.....	3½..... á 4.....	90.	...
Idem Santa Marta.....	4½..... á 5.....	90.	...
Azúcar de la Habana florete....	25..... á 26.....	9.	...
Idem idem segunda calidad.....	22..... á 23.....	9.	...
Idem quebrado.....	18..... á 20.....	9.	...
Café de América de primera...	30..... á 33.....	18.	...
Idem idem de segunda.....	27..... á 28.....	18.	...
Cacao.....	28..... á 30.....	16.	20.
Pimienta.....	35..... á 38.....	10.	80.
Canela.....	70..... á 75.....	36.	...
Azafran.....	20..... á 25. La libra.....	1.	80.
Quina.....	80..... á 200. El pud. . Segun calidad franco..	...	...
Zarzaparrilla.....	65..... á 70..... Idem..... Idem..	...	...
Jalapa.....	Sin consumo..... Idem..	...	...
Vino de Cataluña.....	6..... á 6½ El vedro	} Vino de todas calidades, por oxhoft rublos de pla- ta 35, á 3-60.....	
Idem de Málaga.....	22..... á 25 Idem.		
Jeréz y Alicante.....	25..... á 30 Idem..		
Aceite.....	18..... á 20 El pud.	4.	50.
Zumo de limon y naranja.....	4..... á 4½ Idem.... Por 2 oxhoft.....	13.	50.
Aceitunas.....	13..... á 15 Idcm... El pud.....	3.	60.
Anchovas.....	El barril de 5 arrobas-R. 55 á 60. Idem.....	13.	...
Pasas.....	Poca salida. Precio nominal... Idem.....	2.	90.
Almendras.....	El pud de 22 á 25..... Idem.....	5.	40.
Alcaparras.....	Idem.. de 12 á 20.....	...	...
Corcho.....	de 4½ á 5.....	...	24.
Plomo.....	de 8½ á 9.....	...	10.
Tapones primera calidad.....	El millar 10 á 11.....	}..... 5. 40.	
Idem segunda idem.....	4 á 5.....		
Idem tercera idem.....	3 á 3½.....		

P. D. Adviértase que los derechos notados son por la introduccion de las mercaderías en el Imperio ruso, y que las introducidas en Odessa para el consumo de la ciudad pagan solamente el ½ del indicado derecho.

CUENTA simulada del coste y gastos de 1,000 chetwerts de grano, á saber:

	RUBLOS.	KOFEEKS.
..... 1,010..... Chetwerts de grano á rublos 13.....	13,130.....	
..... 10..... Aechaduras vendidas á rublos 2.....	20.....	
..... 1,000.....	<u>13,110.....</u>	
GASTOS.		
Peritos á $\frac{2}{5}$ por 100.....	16.	72.
Papel sellado.....	60.	
Mitad de la medida al recibirlo, á kopekes 4.....	40.	40.
Apalearlo, 11 jornales, á rublos 2.....	22.	
Aechadores, á kopekes 8.....	80.	
Medidores al embarque, á kopekes 8.....	80.	
Portes al muelle, á kopekes 16.....	160.	
Alquiler de los sacos é hilo, á kopekes 4 por saco.....	80.	
Barcasa, á kopekes 15.....	150.	
Permiso de embarque y retirar la guia de la aduana.....	22.	80.
Derecho de la aduana, á kopekes 40.....	400.	
Caja para el escandallo.....	5.	
Corretage al $\frac{1}{2}$ por 100.....	65.	65.
Portes de cartas.....	50.	
	<u>1,173.....</u>	17.
	Rublos 14,283.....	17.
Comision 3 por 100.....	428.....	49.
	<u>Rublos 14,711.....</u>	66.

Este que simula el coste y gastos de 1,000 chetwerts de grano, á saber: extendido por mar del puerto de Olesca en el año de 1870.

SUS VALORES	SUS CANTIDADES	NOMBRES DE LAS MERCANCIAS
1,010	1,000	Chetwerts de grano
10	10	Aechaduras vendidas
1,000	1,000	
16	16	Peritos
60	60	Papel sellado
40	40	Mitad de la medida
22	22	Apalearlo
80	80	Aechadores
80	80	Medidores
160	160	Portes al muelle
80	80	Alquiler de sacos
150	150	Barcasa
22	22	Permiso de embarque
400	400	Derecho de aduana
5	5	Caja para el escandallo
65	65	Corretage
50	50	Portes de cartas
1,173	1,173	
14,283	14,283	
428	428	Comision 3 por 100
14,711	14,711	

ESTADO que demuestra todas las mercaderías, con sus respectivos valores, que se han extraído por mar del puerto de Odessa en el año de 1826.

NOMBRE DE LAS MERCANCIAS.	SUS CANTIDADES.	SUS VALORES.	
		RUBLOS.	
Trigo duro y tierno.....	Tchetwertes.. 804,762.....	9,657,144.	
Centeno.....	8,640.....	51,840.	
Maiz.....	9,055.....	58,857.	
Avena.....	1,710.....	9,405.	
Chícharos.....	1,665.....	18,315.	
Habas.....	125.....	1,250.	
Sebo.....	Pudos..... 331,873.....	2,986,857.	
Lanas sucias de carnero.....	17,250.....	172,500.	
Idem idem de cabra.....	115.....	460.	
Cera.....	8,117.....	405,850.	
Pieles de buey y vaca saladas.....	14,332.....	85,992.	
Idem idem idem sin salar.....	26,951.....	311,412.	
Idem de carnero.....	435.....	86.	
Hierro en barras.....	68,059.....	510,442.	
Varios objetos de hierro labrado.....	670.....	8,040.	
Hilo de alambre.....	168.....	20,160.	
Cobre en barra.....	422.....	16,880.	
Idem en plancha.....	463.....	18,520.	
Idem en hoja.....	2,725.....	109,000.	
Colas de buey y vaca.....	245.....	1,470.	
Carne y lenguas saladas.....	2,724.....	8,172.	
Cueros dichos jufts ó vaquetas de Moscovia.....	1,113.....	38,555.	
Tabaco.....	612.....	5,060.	
Caviar.....	3,525.....	70,500.	
Latón.....	222.....	11,250.	
Hilo de oro.....	Litros..... 5,594.....	335,640.	
Herramientas de carpintero.....	Pudos..... 132.....	1,980.	
Martas cibelinas.....	16.....	128,000.	
Plumas de oca.....	7.....	1,680.	
Barrilla.....	1,611.....	8,055.	
Jarcia embreada.....	60,014.....	600,140.	
Cuerdas de cáñamo.....	229.....	3,425.	
Manteca.....	1,810.....	21,720.	
Queso.....	208.....	2,496.	
Pieles de zorra.....	50.....	2,400.	
Brea.....	50.....	130.	
Ravenduck.....	Piezas..... 426.....	10,224.	
Tela para enfardar.....	1,102.....	16,550.	
Lonas.....	154.....	4,620.	
Lienzos.....	938.....	23,450.	
Borra para rehenchir.....	Pudos..... 1,356.....	5,424.	
			15,741,931.

ESTADO que demuestra todas las diversas mercaderías, con sus respectivos valores, que se han introducido por mar en el puerto de Odessa en el año de 1826.

NOMBRE DE LAS MERCANCIAS.	SUS CANTIDADES.	SUS VALORES.	
		Rublos en asignaciones del Banco.	
Frutas secas del Archipiélago.....	Pudos..... 1,942.....	15,463.	
Medicamentos.....	521.....	21,249.	
Algodon en rama.....	291.....	8,000.	
Id. hilado, blanco y encarnado.....	5,755.....	556,183.	
Tela cambray é indianas.....	325.....	84,713.	
Varias calidades de pañuelos de algodón.....	419.....	94,993.	
Medias y gorros de algodón.....	77.....	16,850.	
Varios géneros de algodón tejidos con mezcla de seda ó estambre.....	Arschinas..... 6,788.....	2,420.	
Telas de algodón de diferentes calidades.....	57,230.....	97,865.	
Mahones de varios colores.....	Pudos..... 294.....	52,421.	
Estampados.....	43.....	4,200.	
Albayalde.....	742.....	13,600.	
Abanicos.....	Piezas..... 124.....	500.	
Cremer tartaro.....	Pudos..... 709.....	10,200.	
Clavo de especia.....	56.....	7,675.	
Pimienta.....	73.....	3,710.	
Esponjas.....	515.....	53,275.	
Gomas, copal, arábica, elástica &c.....	746.....	43,215.	
Palo sandal, campeche, fernambuco &c.....	4,700.....	13,600.	
Maderas de caoba, nogal, roble &c.....	2,047.....	17,085.	
Taponés de corcho.....	1,378.....	26,700.	
Muebles.....	80.....	3,500.	
Bellotas.....	613.....	1,260.	
Hoja de lata.....	1,423.....	52,500.	
Lata labrada.....	30.....	5,500.	
Añil.....	150.....	26,000.	
Libros encuadernados y sin encuadernar.....	1,086.....	11,450.	
Corales.....	5.....	41,700.	
Canela.....	36.....	5,500.	
Grana.....	79.....	57,500.	
Café.....	6,570.....	179,000.	
Colores.....	875.....	12,000.	
Encajes.....	4.....	16,250.	
Hojas de laurel.....	608.....	1,650.	
Cáscara de naranja y de roble.....	200.....	2,500.	
Incienso.....	3,744.....	91,400.	
Caballos árabes.....	Cabezas..... 43.....	96,500.	
Lienzo.....	Pudos..... 443.....	67,590.	
Mantelería.....	40.....	8,000.	
Aceite.....	53,626.....	620,737.	
Quincallería.....	80.....	22,000.	
Plomo en galápagos y en balas.....	10,000.....	120,000.	
Monedas españolas, turcas &c.....	Piezas..... 24,600.....	215,700.	
Nuez moscada.....	Pudos..... 8.....	3,000.	
Jabon de Turquía y de olor.....	460.....	7,000.	
Pieles de Marta &c.....	78.....	30,500.	
Aguardiente.....	Oxhofts..... 38.....	22,090.	
Vino del Rhin.....	Botellas..... 637.....	9,000.	
Idem de Francia de diferentes calidades.....	Oxhofts..... 21.....	243,250.	
Idem de España idem.....	Botellas..... 1,100.....	18,000.	
	Oxhofts..... 1,703.....		
	Botellas..... 22,142.....		
	Oxhofts..... 160.....		
	Botellas..... 800.....		

MONEDAS

El imperial vale 10 rublos
 El medio imperial
 El ducado
 El rublo, que se divide en 100 copécs.
 Y las piezas de 25, 20, 15 y 10 copécs.
 El copék, y las piezas de 2 y de 5 copécs.
 Los billetes del Banco: los hay de 5, 10, 25, 50, 100, 500 y 1000 rublos.
 El rublo de plata, que en el comercio llaman Carbovan, equivale, según el curso mas común, á 2/12 rublos en papel.
 El peso fino de España.....
 El ducado de oro de Holanda.....

PESAS

El Berkozets, tiene 10 pudés.
 El pud 40 libras.
 La libra 30 solotniks.
 El pud equivale á 32 1/2 libras castellanas.

MEDIDAS

El Tolstovsk, medida de áridos, se compone de 2 ómines, 4 payols, 8 chet-wells y 64 granos.
 Dicho Tolstovsk hace 27 fanegas de Castilla.
 El covod, medida de líquidos, se compone de 8 anars ó 187 covods, equiva-lentes á media pipa vino de Málaga.
 La arshina ó vara de Rusia se divide en 16 vershoks, y tiene de largo 2 1/2 1/2 líneas castellanas.
 Otro arshina hacen 8 1/2 varas castellanas.
 La Rusia se sirven generalmente del pie inglés. El pie inglés tiene 12 pulgadas, ó 13 1/2 líneas cas-tellanas, de longitud.
 La Rusia se sirven también de un pie ruso, que equivale á 13 1/2 líneas castellanas.
 La Rusia se sirven también de un pie ruso, que equivale á 13 1/2 líneas cas-tellanas.
 Ciertas comunas tienen 108 vershoks al grado.

ESTADO que demuestra el valor de las monedas, pesas y medidas de Rusia.

NOMBRE DE LAS MERCANCIAS.	CANTIDADES.	VALORES.
		Rublos en asignaciones del Banco.
Vino del Archipiélago.....	Oxhofts. 12,008.	50,000.
Cerveza.....	Botellas. 48,000.	15,000.
Aceitunas.....	Pudos. 10,834.	55,000.
Agallas.....	..... 730.	26,000.
Pimenton.....	..... 5,823.	146,320.
Guantes.....	..... 14.	9,000.
Pañuelos de lana, merinos, de casimir &c.....	..... 52.	24,000.
Schales de Cachemira y de la Persia.....	Piezas. 2,200.	48,500.
Pañuelos de seda, hilo &c.....	Pudos. 40.	28,000.
Pomada.....	..... 20.	3,000.
Porcelana.....	..... 36.	8,000.
Azúcar de la Habana.....	..... 2,926.	65,000.
Idem refinado.....	..... 5,341.	163,000.
Zumo de limon y naranja.....	Oxhofts. 283.	17,000.
Queso.....	Pudos. 820.	36,200.
Goma estorax.....	..... 133.	3,500.
Tabaco en hoja de Turquía.....	..... 17,831.	340,000.
Naranjas y limones.....	Millares. 3,000.	130,000.
Almendras.....	Pudos. 8,397.	155,000.
Nueces y avellanas.....	..... 36,503.	73,520.
Pasas.....	..... 94,103.	400,550.
Dátiles.....	..... 3,874.	20,000.
Algarrobos.....	..... 15,000.	36,000.
Ciruelas secas.....	..... 14,000.	25,000.
Arroz.....	..... 600.	2,000.
Té.....	..... 282.	50,850.
Seda cruda é hilada.....	..... 190.	86,000.
Telas de seda de diferentes calidades.....	..... 300.	266,565.
Medias de seda.....	..... 4.	4,500.
Casimires.....	..... 1,860.	36,000.
Franela.....	..... 400.	17,000.
Camelotes, bombasies &c.....	..... 380.	65,000.
Otras telas de lana y filosedas.....	..... 200.	50,000.
Azafran.....	..... 10.	4,500.
Sombreros de paja.....	..... 5.	18,000.
Coches.....	Piezas. 6.	12,000.
Collares y pipas de ámbar.....	Pudos. 3.	15,000.
Varias otras mercancías, cuya denominacion se omite por demasiado prolija.....	.....	1,016,051.
Total, rublos.....		6,635,050.

MONEDAS.

DE ORO..... { El imperial vale..... 10 rublos.
 { El medio imperial..... 5 id. } Son raras.
 { El ducado..... 2 id. }

DE PLATA..... { El rublo, que se divide en 100 copekes.
 { Y las piezas de 25, 20, 15 y 10 copekes.

DE COBRE..... El copek, y las piezas de 2 y de 5 copekes.

EN VALES..... Los billetes del Banco: los hay de 5, 10, 25, 50, 100, 500 y 1000 rublos.

El rublo de plata, que en el comercio llaman Carbovan, equivale, segun el curso mas comun, á $3\frac{7}{100}$ rublos en papel.

El peso duro de España..... á 5 dichos.

El ducado de oro de Holanda..... á $11\frac{1}{2}$ dichos.

PESAS.

El Berkovetz, tiene 10 pudes.

El pud 40 libras.

La libra 90 solotnikes.

El pud equivale á $35\frac{1}{2}$ libras castellanas.

MEDIDAS.

El Tchetwert, medida de áridos, se compone de 2 osmines, 4 payoks, 8 chetweriks y 64 garnetz.

Dicho Tchetwert hace $3\frac{1}{2}$ fanegas de Castilla.

El oxhoft, medida de líquidos, se compone de 6 ancores ó $18\frac{1}{2}$ vedros, equivalentes á media pipa vino de Málaga.

La arschina ó vara de Rusia se divide en 16 verschoks, y tiene de largo $370\frac{2}{3}$ líneas castellanas.

Cien archinas hacen $85\frac{2}{100}$ varas castellanas.

En Rusia se sirven generalmente del pie ingles. El pie anglo-ruso tiene de largo $157\frac{7}{10}$ líneas castellanas, de consiguiente 100 pies castellanos equivalen á $91\frac{1}{2}$ pies anglo-rusos.

La versta ó milla rusa tiene 500 salchenas de largo, ó 1275 varas castellanas. Cuéntanse comunmente 106 verstas al grado.

1/10452

MEMORIA

PAR.

SOBRE EL COMERCIO DE LOS PUERTOS

DEL

MAR NEGRO,

DE AZOW Y DEL DANUBIO,

y modo de entablar relaciones mercantiles con la Persia

POR TIFLIS:

escrita de orden superior

POR

DON FRANCISCO BAGUER Y RIBAS,

Cónsul de S. M. Católica en Odessa.



MADRID:

EN LA IMPRENTA REAL.

1832.

MEMORIA

DEL COMERCIO DE LOS PUERTOS

DE

LA ISLA DE CUBA

DE AÑO Y DEL DÍA

DE AÑO Y DEL DÍA

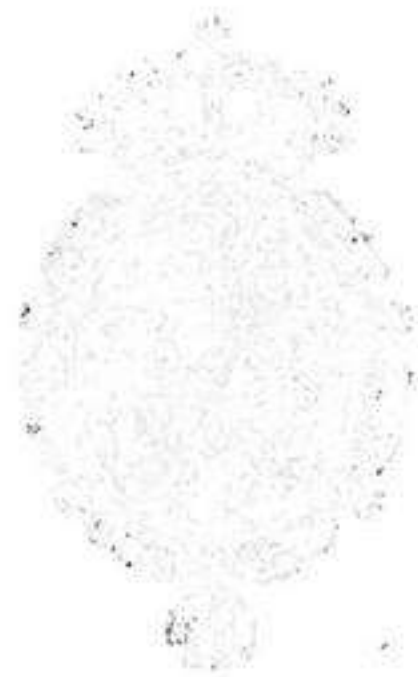
DEL AÑO

DEL AÑO

DEL

DEL AÑO Y DEL DÍA

DEL AÑO Y DEL DÍA



DEL AÑO

DEL AÑO Y DEL DÍA

DEL

como punto céntrico de las operaciones actuales del mar Negro; y y á cuyo fin he puesto la mayor atención en describir todo lo que he creído puede interesar á los negociantes de España.

Lejos de la amada patria hace quince años, en un país donde nunca he podido cultivar el idioma castellano, debe resentirse mi estilo de dicciones y frases extranjeras; pero como mi conato, y la norma de mis desvelos, ha sido siempre la utilidad mas bien que un vano lucimiento, tendré la mayor satisfacción si he llegado á conseguir el primero de dichos fines. Sin embargo ruego á V. E. se sirva dispensarme su benévola indulgencia por la falta de aquellos conocimientos á que no hayan alcanzado mis escasas luces; y si tuviese la dicha de haber corres-

*pondido á la benigna confianza con
que V. E. se ha dignado honrar-
me, satisfaciendo cumplidamente
sus laudables deseos, me tendré por
muy dichoso y rogaré á Dios guar-
de la importante vida de V. E. mu-
chos años.*

EXCMO. SEÑOR.

B. L. M. de V. E.

Su muy rendido y seguro servidor

Francisco Baquer y Poibas.

**Excmo. Señor primer Secretario de Estado y
del Despacho, &c. &c. &c.**

EXCMO. SEÑOR.

El interés que V. E. se digna tomar por el fomento de nuestro comercio, le inspiró el deseo de conocer los medios que el gobierno de S. M. podría emplear para extender las relaciones comerciales de España con los puertos del mar Negro, y entablar un nuevo tráfico en sus costas del Asia.

Tuve la fortuna de merecer á V. E. la confianza de formar una

memoria para poner en ejecucion tan laudable intento ; y si la que tengo la honra de someter á la alta consideracion de V. E. no corresponde á sus extensas miras, no puede atribuirse por cierto á falta de zelo y esmero con que he procurado desempeñar tan honroso encargo , pues toda mi ambicion quedaria satisfecha con presentar á V. E. un trabajo tan perfecto cual requiere la suma importancia del asunto.

Como todo proyecto debe afianzarse en datos positivos y no sobre teorías , he creido oportuno dar á conocer antes el comercio actual de cada plaza separadamente , á fin de poder demostrar con mas evidencia el que los españoles pueden entablar con los puertos de la península y Américas , habiendo considerado la plaza de Odessa,

MEMORIA

SOBRE

EL COMERCIO DEL MAR NEGRO,

de Azov y del Danubio,

**Y NOCIONES PARA ENTABLAR UN NUEVO
TRÁFICO CON LA PERSIA POR TIFLIS.**



INTRODUCCION.

EL mar Negro, abierto hoy al mundo marítimo por el canal de Constantinopla, comprende el espacio que media entre la costa de Anatolia al sur, la Crimea al norte, el Cáucaso al este, y la Bulgaria y Romelia al oeste; pero segun nociones de antiguos geógrafos sobre su extension, parece que en la mas remota antigüedad fue confundido con el mar de Azow, el mar Caspio y el lago Aral, y que estos mares reunidos formaban uno solo.

Despues del rompimiento del Bósforo de Tracia y del derrame de las aguas que le siguieron, invadidas sus costas por la ir-

*

rupcion de las Amazonas y diferentes pueblos bárbaros, á causa de las atrocidades que cometieron con los navegantes, diéronle el nombre de Ponto-Euxino (mar inhospitalario); pero dejó de llamarse así luego que los griegos extendieron sus relaciones comerciales en sus costas, y se fijaron en ellas por medio de colonias que establecieron.

La navegacion en el mar Negro tuvo origen muchos siglos antes de la era cristiana. Los argonautas fueron los que por primera vez atravesaron dicho mar en la expedicion que hicieron á la Colchida, y mas tarde los egipcios, griegos y romanos sucesivamente le hicieron teatro de sus empresas y expediciones guerreras y mercantiles.

A mediados del siglo XII los venecianos y pisanos á su turno pasaron tambien á traficar en el mar Negro. Los genoveses, cuyo ingenio mercantil, sagaz y emprendedor en las expediciones marítimas parece innato en ellos, no pudieron ver con indiferencia que solo aquellas dos repúbli-

cas gozasen del privilegio de traficar en dicho mar, y venciendo con hábil política los obstáculos que les oponian Venecia y Pisa para establecer un tratado con el Emperador Manuel en 1155, lograron á pesar de sus rivales fijarse en Constantinopla y formar una factoría en esta capital. Dado el primer paso que les aseguraba la libertad de navegar en el mar Negro para proteger mayormente el comercio que habian entablado con tantas diligencias, extender sus ramificaciones y tener un punto de apoyo á fin de hacer frente á los insultos y á las querellas que incesantemente les suscitaban sus antagonistas los venecianos y pisanos, quienes no podian sufrir su competencia; resolvieron al fin los genoveses en 1280 formar una colonia en el punto mas adecuado á sus miras comerciales; y habiéndose establecido en la Khazaria (1) fundaron la ciudad de Caffá. Tan rápidos como grandiosos fueron los progresos de aquella soberbia colonia, pues al cabo de nueve años de su fundacion ya hacia temblar á

(1) Hoy la Crimea.

sus enemigos marítimos, é imponía respeto á los tártaros que les habian vendido aquel pedazo de tierra. ¡Tanto puede la influencia de un comercio bien dirigido!

Con la conquista de Byzancio por Mahomet II en 1453 la gloria de Caffá quedó sepultada bajo sus ruinas por este conquistador, y cortada toda comunicacion de los cristianos con el mar Negro.

Pedro el Grande, despues que hubo subyugado á Azow, pensó en restablecer el comercio de dicho mar con la Europa civilizada; pero habiéndole sido forzoso dirigir sus miras hacia el Báltico, quedaron desvanecidos sus pensamientos por aquella parte. La gloria de este restablecimiento quedaba reservada á Catalina II, que animada del mas augusto y generoso anhelo á favor del comercio de sus pueblos, dictó en 1774 con sus armas triunfantes á la Sublime Puerta el tratado de Kainardschy. Mas tarde el Austria, la Inglaterra y la Francia establecieron tambien otros tratados, y la navegacion del mar Negro fue tomando tal impulso que despues de la incor-

poracion de la Crimea al imperio ruso, los puertos que antes se hallaban desiertos y en una completa apatía, se llenaron de buques, salieron de la inaccion, los pueblos se civilizaron, levantáronse nuevas ciudades, se aumentó la poblacion, prosperaron la industria y la agricultura; y finalmente, para dar una idea mas completa de los prodigiosos y benéficos efectos de las relaciones comerciales del mar Negro, basta presentar por ejemplo el auge en que se halla en el dia la ciudad de Odessa, que aun no existia cuando se hizo el referido tratado de Kainardschy.

A la verdad las naciones que no habian hecho un tratado de comercio con la Turquía para obtener la franquicia del mar Negro á sus buques mercantes, tomaban en Constantinopla el pabellon de una de las cuatro naciones privilegiadas; pero dejó de permitirlo la Puerta en la última revolucion de los griegos. Sin embargo, siempre era un gran estorbo al comercio y navegacion que para prosperar necesitan verse libres de trabas, y gozar de una entera

libertad. Convencidos pues los Gobiernos de que el comercio es uno de los primeros manantiales de donde se derivan las riquezas de un Estado, y que bajo este principio han dirigido su benéfica atención á protegerle y llevarle al mas alto grado de esplendor, solicitaron de la Puerta Otomana el libre paso por el Bósforo de sus pabellones; y la España, que hacia muchos años tenia puestas sus miras en aquellos mares, logró esta libertad por un tratado especial firmado y ratificado en 1827; habiendo confiado su negociacion al Caballero Don Luis del Castillo, que con tanto acierto y pulso consiguió de la Puerta la concesion de unas bases mas favorables que la Cerdeña y otras potencias que lograron otros tratados al mismo tiempo (1). La franquicia de tantos pabellones debe influir sobremanera en el incremen-

(1) Los buques españoles á su paso por Constantinopla para el mar Negro y vice versa solo tienen de gasto $61\frac{1}{2}$ piastras por el firman y demas documentos; mas 52 piastras para el fondo de beneficencia y por los papeles españoles; todo lo cual asciende á $113\frac{1}{2}$ piastras turcas, que hacen unos 120 reales de vellon.

to de la navegación y actividad del comercio de los puertos del mar Negro, y el reciente tratado de Andrinópolis que asegura una duradera armonía entre los dos imperios, acabará de llevar uno y otro al colmo de su prosperidad.

En efecto, todos los gobiernos á porfía concurren á participar de las acertadas y eficaces condiciones que estableció la Rusia en dicho tratado, exigiendo de la Puerta la libertad del comercio del mar Negro para todas las naciones amigas de la Puerta, cuyos efectos empezaron á hacerse sentir en 1830, pues que se vieron navegar en el mar Negro los pabellones griego, romano, toscano y el americano, sin contar el español, napolitano y sueco, que pasaron el canal con sus propias banderas sin ningun obstáculo.

Los Estados-Unidos del norte de América, una de las primeras naciones comerciantes del globo, acaba de concluir tambien un tratado con la Puerta, siendo de esperar que aquella marina influya eficazmente en dar alguna importancia á las

relaciones que por necesidad se entablarán directamente en lo sucesivo con el Nuevo mundo. La posición geográfica de la España, las posesiones que tiene en aquel hemisferio, y la naturaleza de sus productos, de que la Rusia necesita, y que no puede cultivar en su rígido clima; presentan una perspectiva muy halagüeña para sacar mayores ventajas que las otras naciones, y no hay duda que el establecimiento de sus relaciones comerciales con el mar Negro y Levante, podrán contribuir muchísimo á llevar su marina mercantil al mas alto grado de prosperidad bajo el amparo y proteccion de su benéfico y paternal Gobierno.

FUNDACION Y DESCRIPCION
DE
LA CIUDAD DE ODESSA.

DESPUES que Catalina II hubo extendido sus conquistas hasta la Besarabia, y que el tratado de Kainardschy en 1774 moderó por algun tiempo su ambicion, aprovechando el reposo de la paz, aplicó sus tareas á dar un impulso al abatido antiguo comercio del mar Negro, y levantarlo de la apatía y decadencia en que yacia por los obstáculos de la Puerta Otomana. Meditó pues cual seria el puerto mas apto para el complemento de sus vastos planes, y pensó que la fundacion de una ciudad en la embocadura del Borysthenes podria satisfacer ampliamente sus augustas y benéficas miras. En consecuencia fundó á Jersona, y como todo era grande en el reinado de esta célebre Emperatriz, cuyos altos planes recibian en la ejecucion el impulso de su imaginacion profunda, en pocos años tuvo la glo-

ria de ver adquirir á Jersona una gran celebridad por concentrarse allí las mas vastas operaciones de comercio del mar Negro. Mas como Jersona ó Kersona (como se escribe comunmente) no ofrecia toda la seguridad y recursos necesarios á una navegacion que iba extendiéndose á pasos agigantados, y que la navegacion del Dnieper no tenia un libre curso por sus cataratas, el ánimo augusto y protector de Catalina, que conocia muy bien la importancia de facilitar y animar las relaciones ya entabladas en el mar Negro, trató luego de poner remedio á todo; y ofreciéndole la rada de Jodchabey todas las ventajas que podia apetecer, particularmente por su espaciosidad y fondo seguro, por la facilidad de construir un puerto y lazareto, por la favorable y próxima posicion de los gobiernos de Podolia, Kiew, Volhinia, Ukrania y Ekaterinoslaff, principales graneros de la Rusia meridional, y por la salubridad del clima; fundó dicha Emperatriz la ciudad de Odessa en 1796, quedando asi cambiado el nombre de Jodchabey, y oscurecido para siempre con la nombradía de una ciudad de las principales de la inmensa Rusia, y conocida en ambos mundos. Catali-

(3)

na confió la fundacion de esta ciudad al contra almirante de Ribas, conquistador de Jodchabey ó Kojabey; pero como poco tiempo despues fue destinado á Otchakoff, que á la sazón era mucho mas importante que Odessa, esta ciudad debió la gloria de su esplendor al Duque de Richelieu, que animado constantemente del mas puro y vivo ardor, y empeñado en promover la prosperidad y fomento de esta ciudad naciente, no cesó de emplear todo su zelo y las sabias medidas que sus luces y experiencia le sugerian para ensancharla, engrandecerla, y hacer de ella la tercera plaza marítima comercial del Imperio.

Conservando los habitantes de Odessa una gratitud indeleble á la beneficencia del Duque de Richelieu, han concurrido unánimemente á consagrarle una memoria perenne, erigiéndole un monumento de bronce en la plaza del paseo del Baluarte, cuya inauguracion fue celebrada con suma pompa el 30 de Julio de 1827.

Odessa está situada en una pequeña elevacion en forma de anfiteatro (mirada desde el puerto) en la latitud de $46^{\circ} 28' 55''$, y $28^{\circ} 23' 50''$ longitud E. del meridiano de París, en la orilla derecha del Dnieper, en-

tre el Bug y el Dniester, y á 480 leguas Sur de San Petersburgo.

Esta ciudad tiene una grande extension con motivo de su gran número de almacenes, de tener las casas unos patios espaciosos, y de ser las calles muy anchas, largas y tiradas á cordel como en todas las ciudades nuevas de la Rusia, siendo su circunferencia de once verstas.

La gran afluencia de carruages hace necesario que las calles sean tan anchas, particularmente en el verano cuando llegan los trasportes de trigo del interior, y como no estan empedradas, las incomodidades del gran polvo en el verano, y mucho lodo en el otoño y primavera, hacen su mansion poco agradable. Sin embargo, la administracion se ocupa con toda sollicitud en empedrarlas para preservar á los habitantes de estas incomodidades; pero como la piedra del pais se reduce luego á polvo, y es necesario llevarla del extranjero, es de temer que sus esfuerzos sean infructuosos. Por este motivo desean los habitantes en el invierno que el frio sea constante y duradero, porque de este modo, al paso que se divierten, estan libres del lodo, incomodidad que detestan. Muchas casas

conservan aun una empalizada en forma de jardinito en la calle con árboles de acacia, de los cuales hay una hilera en cada lado del anden ó acera en las calles que se van empedrando. Entre las plazas y paseos públicos hay un jardin inglés en medio de la ciudad, que lleva el nombre de su fundador de Ribas. La plaza de San Nicolás es la mas hermosa y extensa; su forma es cuadrada, y en el centro está fundada la catedral rusa, cuyo patron es San Nicolás, nombre que se da á la plaza. El paseo del Baluarte es muy agradable y divertido, pues la hermosa arquitectura de las casas, el suntuoso edificio del Gobernador general en una extremidad, y en la otra opuesta la magnificencia y moderna estructura de la Casa-lonja, junto con la bella vista del puerto y rada, concurren á formar un paseo digno de las mejores capitales de Europa.

El mayor inconveniente que hay en esta ciudad es la falta de agua. La Sociedad económica-rural de la nueva Rusia, cuyo presidente es el gobernador general conde de Woronzoff, animada del mayor esmero y solicitud por el bien de estas provincias y de los habitantes de Odessa, se ocupa en

subvenir á sus necesidades y poner un remedio á este mal, á cuyo fin ha hecho llevar de Inglaterra las sondas necesarias para hacer unos cuantos pozos artesianos, cuyo importante descubrimiento será de la mayor utilidad para la Rusia.

La abundancia de casas de campo y de colonias alemanas que se han formado en las cercanías de Odessa, proveen abundantemente la ciudad de toda especie de frutas y legumbres.

El clima de Odessa es sano, aunque bastante variable, y segun las observaciones meteorológicas que se han hecho durante una serie de años, el máximo del frio es de 23° , y 28° el calor; término medio del frio 7° , y 18° del calor; no obstante esto el puerto y rada de Odessa se hielan casi todos los años, á lo que contribuye bastante el estar muy cerca del desagüe de los rios Dnieper, Bug y Dniester.

Los fuertes vientos del Sur que suelen reinar, especialmente en el verano, levantan un polvo tan incómodo, que muchas veces se parece á una niebla muy densa.

El quinto de los derechos que adeudan las mercaderías para el consumo de la ciudad, está destinado para las obras públicas

y adornos de la misma, y entre otros privilegios é inmunidades, tiene aun el arrendamiento de los aguardientes.

A últimos de 1829 habia en Odessa y arrabales cerca de 52000 habitantes (1) comprendidos los del rastro ó distrito de la ciudad, cuya poblacion se compone de rusos, polacos, alemanes, suizos, italianos, franceses, españoles, ingleses, griegos, turcos, armenios, judíos polacos y caraitas &c. &c. El idioma francés es el mas usual, y el italiano es muy esencial para la gente de comercio por ser el mas corriente.

En Odessa hay un tribunal y una cámara de Comercio. El primero se compone de cuatro miembros elegidos cada año por la ciudad entre la clase comerciante, siendo nombrados únicamente por el gobierno el presidente, secretario y demas empleados. La cámara de Comercio, que se abrió el 27—8 de Marzo de 1830, se compone de un presidente y un secretario nombrados por el Gobierno, y siete miembros perte-

(1) Esta poblacion se compone de 33,071 habitantes en la ciudad, 5,967 en el arrabal de la Moldovanka, 2,030 en el del Peresip, y 484 en los Khuters (casas de campo) situados en el recinto del Puerto-Franco: total 41,552 habitantes, de los cuales 36,646 son cristianos, y 7,906 judíos: mas 10,446 individuos en el rastro ó distrito.

necientes al cuerpo de comerciantes, ocupándose únicamente en todo asunto dirigido á favorecer el comercio, y representar sobre todo lo que pueda entorpecerlo. Hay además un colegio que fue fundado por el Duque de Richelieu, y lleva su nombre; un Instituto de niñas nobles, que desde el año de 1830 está bajo la augusta proteccion de la Emperatriz; una biblioteca pública fundada tambien en 1830; un museo de antigüedades, y un hospital civil que es un edificio muy grande y hermoso.

La rada de Odessa, espaciosísima y buena, tiene dos puertos. El de cuarentena en el dia no puede contener mas que unos trescientos buques; pero el Emperador Nicolás (digno sucesor de los Monarcas que han colmado á Odessa de beneficios) durante su residencia alli en 1828, se penetró de la importancia de extenderle mas, y mandó aumentar los fondos que ya habia destinado para esta importante obra, hasta 1.700 000 rublos: en consecuencia el puerto de Odessa, segun el nuevo plan, podrá contener seiscientos buques de mayor porte con toda seguridad y comodidad. El puerto de práctica es pequeño, y de poco

fondo, sirviendo solo para los buques costaneros que calan poca agua.

La rada de Odessa es segura, con buenas anclas, á pesar de estar abierta á los vientos del E. y E. S. E.

(2)

COMERCIO DE ODESSA.

Así que se puso la primera piedra fundamental de Odessa, la próspera Kersona debió temer su ruina. La situación de Odessa era sobremanera ventajosa para que dejase de suceder así. En efecto, pronto pasó á Odessa con la mayor rapidez el cúmulo de negocios que habia abrazado Kersona. La fama de aquella ciudad se extendió velozmente por el extranjero, y la constante solicitud y miras del gobierno, el esmero de su gobernador duque de Richelieu en facilitar, animar y proteger un comercio apenas naciente, y sobre todo tantas felices coyunturas que se agregaron despues á todas estas buenas disposiciones, concurrieron á hacer en breve tiempo de Odessa el punto céntrico del comercio del mar Negro, y el principal granero de Europa. (1)

(1) En 1817, año memorable en los anales comerciales de Odessa, entraron en su puerto 1044 buques de varias naciones, procedentes del extranjero, y 881 buques rusos costaneros, procedentes de Kersona y otros puertos del mar Negro.

Los rusos naturales del país poco versados en la astronomía y en el arte de la navegación, no tenían ninguna marina mercantil, excepto las *lotkas* (barcas) que jamás han hecho otro comercio que el de cabotage; pero como había muchas naciones que no tenían hecho tratado alguno con la Puerta, se veían obligadas á cubrir sus buques con el pabellon ruso, por ser el mas facil de obtener, y el que mas les convenia por sus ordenanzas. Asi es que los griegos sujetos á la Turquía navegaban con pabellon ruso, y excepto un corto número de buques de varios puntos del Adriático, todos los demas eran extranjeros. En el dia aun la mayor parte, ó casi todos los buques rusos, pertenecen á extranjeros naturalizados, pues los naturales del país estan tan atrasados como antes en la navegación, no obstante que la marina rusa aparece en estado de prosperidad, y es de las principales que frecuentan el mar Negro. La marina austriaca ha sido en todo tiempo la que ha tenido la preeminencia, si esta debe concederse al mayor número de buques que trafican en este mar; pero desde que la Cerdeña logró el tratado con la Puerta, su marina ha aumentado considerablemen-

te, y se halla próxima á competir con la austriaca. A medida que los suecos y otras naciones del Norte, los napolitanos y griegos van tomando el derrotero del mar Negro, la marina austriaca, que solo se sostiene de fletes, debe ir en decadencia, al paso que la sarda prosperará, puesto que tiene el comercio exclusivo con la Cerdeña para abastecerla de los granos que necesita. En efecto, en el año de 1827 pasaron de 300 los buques sardos que cargaron de trigo en el mar Negro y de Azoff para Génova; y en 1830 llegaron á 382. Como el trigo está prohibido en Francia, y los demás artículos no pueden ocupar un gran número de buques, los franceses tienen mas ventaja en el comercio del Levante que en estos mares; puesto que en las escalas de Levante el solo ramo de algodones, aceites, &c., ocupa una buena parte de su marina del Mediterráneo; así es que son muy pocos los buques franceses que trafican en el mar Negro.

Los ingleses, malteses y jónicos, comprendidos en una sola nacion, son despues de los sardos los que acuden en mayor número; pues Zante, Corfú, Cefalonia y Malta solas, tienen necesidad de muchos car-

gamentos de granos, y la Inglaterra misma ocupa un gran número en el comercio de cueros, lanas, sebos y trigos, y en los géneros de importacion.

Antes de las turbulencias é insurreccion de los griegos entraban todos los años en el mar Negro de 70 á 80 buques españoles; pero las trabas de la Puerta Otomana les obligaron á tomar otra direccion y desarmar en sus puertos. Hasta ahora no han vuelto á tomar su antiguo tráfico, pues en el año de 1830 no entraron mas que cinco buques.

EXPORTACIONES.

Odessa es el depósito de trigos de los gobiernos de Podolia, Kiew, de una parte de Volhinia, Ukrania, Ekaterisnoslaff, y de todas las colonias alemanas y búlgaras circunvecinas, cuyo artículo forma el principal ramo de comercio de exportacion. Hay dos calidades de trigo, el tierno y el fuerte. El trigo tierno, llamado *asimaya*, ó trigo de invierno, se cultiva en Polonia, cuya cosecha se hace en el mes de Junio. El fuerte, llamado *arnauta*, se coge en el distrito de Jersona, y en las colonias ve-

cinas á Odesa. El trigo tierno de Polonia es el mejor y mas apreciado que se extrae de todos los puertos del mar Negro; pero la calidad del fuerte no equivale jamas al bueno de Taganrog. Los trigos que llegan en la primavera por lo regular conservan un grado de humedad que hace temible y peligrosa cualquier expedicion, y es menester ponerlos al sol antes de embarcarlos, porque como han sido trillados en el invierno, exigen un gran cuidado para evitar que se calienten durante la navegacion. Los trasportes de trigos del interior llegan á Odessa desde mediados de Mayo hasta el Setiembre, y algunos años hasta el Noviembre; pero la gran abundancia de arribos es en los meses de Julio y Agosto, en los cuales suelen llegar de 250⊘ á 400⊘ tschetwerts (de 925⊘ á 1.480⊘ fanegas de Castilla). En estas épocas los precios bajan por lo regular, porque la gran afluencia de trasportes, en ocasion que todos quieren vender, obliga á los poseedores á moderar sus pretensiones, y tambien son los mejores meses del año para escoger el trigo bueno, sano y bien acondicionado.

A mediados de Enero se abre todos los años la feria llamada comunmente *contra-*

tos de Kiew, en donde se concentra la gran masa de negocios interiores del país. Los hacendados, arrendadores, banqueros, comerciantes de los tres gobiernos de Kiew, Podolia, Volhinia, y otros varios de la antigua Polonia y de la Rusia, acuden á Kiew, sin contar aquellos que van por pura curiosidad y pasatiempo; cuyo inmenso concurso dura hasta fin del mes. En estos 15 días se efectúan la venta y arrendamientos de tierras, se cobran las obligaciones y letras de cambio, cuyo vencimiento en general se fija en la época de los contratos, se dispone de los caudales, se venden los productos agrícolas, y en fin, se arreglan los asuntos de manera que nadie tenga que ocuparse mas en todo el resto del año. Todo este prodigioso giro se trata en un vastísimo salón destinado únicamente á este objeto, donde se halla un tribunal permanente, ante el cual pasan todas las escrituras y actos, hallándose competentemente autorizado para decidir toda cuestión sobre los asuntos que se ventilan.

Algunos comerciantes de Odessa pasan también á la referida feria para hacer contratos de trigos con los hacendados, fijando la época del año en que deben recibirlo,

que por lo regular es en Junio y Julio, mediante un tercio ó la mitad del valor que les anticipan. Otros envian agentes á Polonia á contratar con los propietarios; pero como no siempre se encuentran de una parte ú otra la buena fé y exactitud necesarias en el comercio, para obviar toda disputa y disgusto, la experiencia ha demostrado que es preferible comprar en Odessa mismo aunque se tenga que pagar algo mas.

En esta plaza nunca faltan depósitos de trigos, y aunque se diga á veces que no hay existencias, es raro el caso que no haya un depósito de unos 200 tschetwerts ; asi es que en todos tiempos del año se pueden hacer ajustes. Excepto en los casos extraordinarios, el alquiler de los buenos almacenes cuesta de 8 á 10 kopekes por tschetwerts al mes. A últimos de 1829 habia en Odessa 571 almacenes que podian contener mas de un millon de tschetwerts de granos (cerca de cuatro millones de fanegas), y diariamente se construyen otros nuevos.

En los años de cosecha abundante, y en que hay poca salida para el extranjero, se llenan estos almacenes. En 1826 el depósito de trigos y otros granos llegó á cer-

ca de un millon, (3.700⁰ fanegas de Castilla).

El trigo tierno es sin comparacion mas abundante que el fuerte, y mucho mejor de calidad, pues de 1.215,738 tschetwerts extraidos en 1830 de Odessa, pueden calcularse solamente unos 150⁰ tschetwerts del fuerte.

Los principales mercados para donde se expiden los trigos tiernos, son Liorna, Génova y Marsella, para cuyas plazas se escogen las primeras calidades, maxime para Génova, donde lo quieren sobresaliente.

Como la bandera sarda goza de un gran privilegio sobre los derechos á la importacion del trigo en los estados del Rey de Cerdeña, los genoveses hacen el comercio exclusivo, por cuyo motivo prospera tanto su marina, y siempre obtiene fletes mas ventajosos que las otras banderas.

En 1830 solo Odessa expidió mas de millon y medio de fanegas para el puerto de Génova, todo en buques sardos.

Constantinopla, el Archipiélago y las siete Islas, se alimentan en gran parte de los trigos de Odessa, de donde sacan igualmente muchos cargamentos de cebada y otros granos. Los trigos de baja calidad se

expiden para estos puntos, dando la preferencia al trigo fuerte.

El sebo entra tambien en el número de los principales artículos de exportacion. Las principales fábricas estan en Odessa, Nicolaeff, Kichineff y otros puntos de la Besarabia.

Las matanzas para el sebo empiezan á mediados de Setiembre, y acaban á mediados de Noviembre. Los ingleses suelen dar sus comisiones en estas épocas, pues á excepcion de algun cargamento que consume Constantinopla, y algunas otras partidas pequeñas que se envian á Trieste y otros puntos, todo lo demas pasa á Inglaterra.

Los cueros vacunos al pelo secos, cuyo comercio se ha extendido extraordinariamente de algunos años á esta parte, deben contarse asimismo entre los ramos mas importantes de la extraccion. Los cueros que salen de las matanzas (1) para el sebo se reputan como los de mejor calidad, porque en aquellas épocas el ganado vacuno está sano, y comprando en esta estacion se suele tambien lograr ventaja en el precio. Como durante las matanzas el tiempo no

(1) Las matanzas de bueyes para el sebo se hacen desde el 15 de Setiembre hasta el 15 de Noviembre.

es favorable para secar los cueros; mediante una anticipacion de su valor se hacen las contratas para recibirlos en el mes de Abril, en cuya época el sol ya tiene suficiente fuerza para acondicionarlos y secarlos antes de recibirlos, y asi no tienen mermas. Si se contratan á razon de tanto la piel, se reciben y se pagan de contado. Los cueros de vaca son mas abundantes que los de buey, y por lo regular se establece en las contratas que se entregará la mitad de peso de cada especie. El peso regular de los cueros de buey es de 27 á 30 libras de Rusia (funts) cada uno, y de 18 á 22 libras los de vaca.

Un español que ha estado en Buenos-Aires, y ha aprendido alli el método de acondicionar los cueros, viendo que las primeras expediciones que se hicieron de Odessa á Inglaterra llegaron en un estado fatal, conoció que el establecimiento de un lavadero podria redundar en gran provecho del comercio. En efecto, todos los cueros que se expiden para Inglaterra y otros puntos de larga navegacion, se lavan y acondicionan á imitacion de los de Buenos-Aires; y aunque esta operacion acarrea algunos gastos y produce una disminucion

de peso, como los cueros quedan bien prensados, limpios, sin garras ni cola, y de buena vista, los gastos y disminucion de peso quedan compensados: 1.º con la mejor estimacion que tienen en el mercado de consumo: 2.º con la seguridad que tienen de que no se apolillen durante la navegacion; y 3.º porque se gana tambien en los fletes; pues teniendo menos volúmen que los otros, el buque puede cargar muchos más.

Los cueros se expiden para Trieste, Liorna, Marsella é Inglaterra, y para el Austria por Brody.

En 1830 se hicieron dos cargamentos directamente para España, cuyos buques, ambos españoles, pasaron á Mahon á hacer la cuarentena.

Las lanas son muy abundantes. Las ordinarias lavadas se envian particularmente á Trieste, Liorna y Marsella. La Crimea y Besarabia poseen varios establecimientos importantes de merinos, cuya lana, que sale de calidad superior, se expedia antes á Inglaterra; pero desde que la industria rusa va prosperando, se expide toda á Moscow para las fábricas del pais. Sus precios han variado mucho en el discurso de ocho

años, habiendo aumentado unos 50 por 100. Constantinopla y Smirna sacan de Odesa muchas partidas de cables y cordages, manteca salada, velas de sebo, cabial, lonas &c.

La cera de Ukrania, á pesar de la baja extraordinaria que ha sufrido de algunos años á esta parte, tiene muy poco despacho, y no se expiden mas que algunas pequeñas partidas para Trieste, Liorna, Génova y Marsella, á cuyas plazas se envian tambien pequeñas partidas de cobre y fierro.

En 1830, que las cosechas de granos fueron escasas en los estados venetos y otros puntos de Italia, se han hecho varios cargamentos de avena, cebada, maiz, centeno y legumbres. Tambien se han expedido muchas partidas de linaza para Trieste é Inglaterra.

Todo cuanto queda dicho me parece suficiente para dar una idea completa de los artículos que forman el principal ramo de comercio de exportacion de Odessa; pero como quedan otros muchos artículos que la Rusia puede surtir, los cuales, aunque en el dia no son mas que accesorios, pueden ser de alguna importancia con el tiempo; creo conveniente anotarlos para go-

bierno é inteligencia del comercio, haciendo un resúmen de todos los que se extraen y pueden extraerse, y son: trigos tierno y fuerte, cebada, centeno, avena, lentejas, guisantes, cera, cueros de buey, de vaca y de becerro, al pelo y curtidos, sebos, cáñamo, lino, simiente, y aceite de estos dos artículos; cañamazos, lonas y lonetas, telas para sacos, lienzos caseros, terlices, arboladura, tablazon, cecina, cobre y fierro en barras y en planchas, y una infinidad de artefactos, cuya primera materia es del país, como: clavos, calderas, campanillas de cobre, alambre, tazones de cobre de toda cabida, utensilios de cocina y caseros, instrumentos para la agricultura de toda especie y tamaño, hilo de oro y de plata, galones, pieles de Siberia para forros de todas calidades, cabial, pieles de carnero, tafiletos, manteca salada, velas de cera y de sebo, pastas, lanas ordinarias, crin, cerdas de toda especie, vidriería, plumas para escribir y pluma para colchones, pieles y pelo de liebre, alquitran, pez, cordages é hilo gordo, zinc y harina.

De todos estos artículos los que pueden fijar particularmente la atención del co-

mércio de España y de sus colonias para entablar relaciones de alguna importancia, como lo demostraré á continuacion de este tratado, son: la harina, arboladura y tablazon, carne salada, velas de sebo, plumas, cerdas, y cueros vacunos.

IMPORTACIONES.

Las importaciones de Odessa consisten en géneros coloniales de toda especie, drogas, vinos de toda clase en toneles y botellas, plomos en barras, tapones de corcho, aceites de comer finos y ordinarios, aceitunas, tabaco en hoja y picado, frutas, albayalde, almendras dulces y amargas, con cáscara y sin ella, algarrobas, algodón en rama é hilado, dátiles, corteza de naranjas y limones, incienso, esponjas, perlas, corales, estaño en barras, azufre, queso de varias calidades, gomas, arroz, azafrán, alazor, sedas, azogue, rom, y una cantidad de artefactos y objetos manufacturados que en gran parte llegan por tierra de tránsito por Brody.

Los frutos coloniales van de Inglaterra, de Marsella, Génova, Liorna, Malta y Trieste, y los buques que los llevan son

por lo regular ingleses, malteses, austriacos, genoveses y rusos.

La Inglaterra envia á Odessa frutos coloniales, azúcar refinado, porter (1), estaño, vinos de Madera y de Oporto, queso, carbon de piedra, paños y otros tejidos de algodón, de lana &c., y toda clase de objetos de su industria.

El comercio de Francia consiste en una buena porcion de cargamentos de vinos blancos y tintos ordinarios en toneles de 18 vedros cada uno (igual á media pipa catalana), vinos de Burdeos, Borgoña, Champaña y de toda especie, en toneles y mas en botellas, queso de Holanda, azúcar refinado, (melis), partidas considerables de frutos coloniales de toda especie, plomos y tapones de corcho de España, aceites finos, aceitunas, vinagre superior, tejas y ladrillos, almendras dulces y amargas, manufacturas de toda especie, como paños, lienzos, tejidos diferentes de lana, de hilo y de seda, pañuelos &c., y toda clase de objetos de su industria.

De Génova se importan frutos coloniales, arroz, aceites, albayalde, queso de Parma, plomos y tapones de España.

(1) Especie de cerveza inglesa.

Liorna envia algun fruto colonial, aceites, alabastros, mármol, y alguna manufactura, como sombreros de paja de Florencia &c.

Malta abastece á Odessa de partidas considerables de frutos coloniales y plomos de España.

Nápoles y Sicilia expiden á Odessa aceites de comer, ácido de limon, corteza de naranjas y limones, almendras dulces y amargas, azufre, vinos especiales de Marsala, y comunes de dichos paises, y una gran cantidad de cargamentos de limones y naranjas frescas.

El Archipiélago, Smirna, y Constantinopla, surten á Odessa de algarrobas, vinos tintos, y los superiores de Chipre, grandes partidas de aceite de comer ordinario, aceitunas, esponjas, frutas secas de Smirna en gran cantidad, algodones, sedas, tabacos, dátiles, gomas, incienso &c.

La España no envia á Odessa, y aun pasando antes por Marsella ó Génova, mas que una pequeña cantidad de vinos tintos de Cataluña en pipas, y pocos generosos de Jerez, Málaga y Alicante, tapones de corcho, y algun fruto colonial.

El comercio exterior de Odessa, tanto de importacion como de exportacion, está en manos de extranjeros. Los naturales del pais, poco versados aun en el arte de comerciar, se dedican exclusivamente al comercio interior, dejando á los extranjeros el cuidado de proveerles de los géneros exóticos que necesitan, y de proporcionar el despacho á sus productos indígenas. Para ejercer el comercio en Rusia es necesario inscribirse en la guilda (matrícula) como *gost* (1) ó como ruso. Todo extranjero puede hacerse súbdito ruso prestando juramento de fidelidad al Emperador. Los súbditos rusos pueden inscribirse en una de las tres clases de comerciantes que hay, esto es; de 1.^a, 2.^a ó 3.^a guilda.

Los *gost* solo pueden matricularse en la primera clase, y hacer el comercio por mayor en la ciudad donde residen. La contribucion de comerciante de primera guilda es de 2,200 rublos asignacion, al año, 880 rublos por la segunda, y 220 por la tercera.

Todos los socios de una casa de comer-

(1) Huesped, ó convidado al comercio.

cio en nombre colectivo, que estén en la razón de la casa, deben inscribirse en la misma guilda, y pagar la misma contribucion.

El comerciante ruso de 1.^a clase debe tener un capital de 50000 rublos de asignacion, 20000 el de 2.^a, y 8,000 el de 3.^a Por un ukase que expidió el Emperador Alejandro con fecha de 14—26 de Noviembre de 1824, concedió por diez años varias prerogativas á los comerciantes de Odessa.

Todo extranjero puede inscribirse en Odessa en una de las tres clases de comerciante indicadas, con el capital igual al de un súbdito ruso. Un comerciante ruso de 1.^a clase puede extender por todas partes sus operaciones mercantiles sin límites; puede tener buques y expedirlos á todos los puertos del Imperio y del extranjero; hacer toda clase de operaciones de comercio de cualquier naturaleza; tener fábricas (menos de aguardiente) y tres almacenes ó tiendas para vender al menudo sus mercaderías, y las manufacturas de sus fábricas. Los comerciantes extranjeros, inscritos en Odessa, gozan de las prerogativas precedentes, menos la de poder poseer buques rusos. Los comerciantes de 2.^a clase no pue-

den recibir por su cuenta sobre un mismo buque, ó en un mismo transporte de mercaderías, mas que por valor de 500 rublos: en caso contrario está obligado á pagar la diferencia para completar la contribucion de comerciante de 1.^a clase. Si en el discurso de un año sus operaciones con el extranjero pasan de 3000 rublos, debe pagar el doble de la contribucion establecida para la 1.^a clase. Un comerciante de 3.^a clase no puede hacer mas que el comercio al menudo, y solo en la misma ciudad donde está inscrito.

El comerciante de Odessa de 1.^a clase, súbdito ruso, que posee una casa estimada en 1000 rublos, no paga mas que 250 rublos de contribucion. Los de la 2.^a y 3.^a que poseen raices de un valor proporcionado á los de la 1.^a, no pagan mas que 120 rublos por la 2.^a clase, y 40 por la 3.^a Los extranjeros inscritos en Odessa como *gost*, pagan bajo la misma proporcion, aunque no tengan raices.

Por un ukase del Emperador Alejandro del mes de Julio de 1819, la ciudad y puerto de Odessa fueron declarados francos; pero por otro ukase del 9 de Julio de 1822, el puerto franco recibió varias mo-

dificaciones, y del modo que existe en el dia deberia llamarse propiamente puerto de depósito. Las mercaderías para el consumo de la ciudad pagan á su importacion en ella el quinto de los derechos fijados para el consumo del Imperio, siendo admitidas varias mercaderías que estan prohibidas en Rusia. Los reglamentos de la Aduana del puerto son muy gravosos y perjudiciales al comercio de importacion. Todo capitán que vaya á Odessa con mercaderías debe llevar dos conocimientos de un mismo tenor firmados por el cargador, bajo la multa de dos rublos de plata (unos 30 rs. vn.) por cada conocimiento que le falte. Al hacer el constituto (declaracion á la Sanidad) está obligado á presentar el manifiesto exacto de su cargamento, acompañado de los conocimientos que debe refrendar. Si al formar el manifiesto comete alguna equivocacion ú olvido, y no lo rectifica antes de 24 horas, por cada bulto que olvide ó declare de mas, paga 10 rublos de plata de multa.

Si un conocimiento no contiene explícitamente la cantidad y calidad de la mercadería, su origen, el peso sucio y limpio, ó á lo menos el sucio, ó la medida del país

en donde haya sido embarcada; sino está escrito de un mismo puño, ó hay alguna correccion ó nota en el respaldo, se paga la multa de 10 por 100 sobre el total derecho por las mercaderías admitidas, ó 10 por 100 sobre el derecho fijado en Odessa por las mercaderías prohibidas en Rusia. Se paga el mismo straff ó multa:

- 1.º Cuando no estan divididos los géneros que adeudan un derecho diferente.
- 2.º Cuando en la *obiavlenie* (declaracion de desembarque) no se hace la especificacion de la mercadería, y no se declara el peso conforme al conocimiento; por cuyo motivo este debe ser exacto.
- 3.º Cuando no se hace la *obiavlenie* antes de pasado el séptimo dia desde que el buque toma práctica de observacion.
- 4.º Cuando á la verificacion del peso se encuentra menos de 5 por 100 del que se ha declarado. Si se encuentra mas de 5 por 100, lo que pasa se confisca. El capitan puede llevar mercaderías de su cuenta, sin conocimiento, pero está obligado á declarar el peso ó medida del origen.

Odessa tiene cambio abierto con Amsterdam, Berditscheff, Brody, Constantinopla, Francfort, Génova, Hamburgo,

Liorna, Lóndres, Malta, Marsella, Moscow, Petersburgo, Taganrog, Trieste y Viena. Ultimamente se estableció con Cádiz, y con la misma facilidad podría abrirse con Madrid y Barcelona. Los banqueros son todos judíos comisionados de casas de Brody, menos un banquero de San Petersburgo que allí tiene casa. Generalmente en las letras de cambio reina muy buena fé; pero en ninguna plaza se experimentan unas variaciones tan repentinas de aumento ó baja en los cambios como en la de Odessa; pues de un correo á otro se ven muy frecuentemente bajar ó subir uno, dos, y hasta tres por ciento. Durante las grandes expediciones de trigo en el verano se suele experimentar una gran penuria de dinero, y como hay casas que en un dia compran 15 y 20 t tschetwerts de trigo, al mismo tiempo que Odessa sirve de crédito á muchas operaciones que se hacen en Taganrog, y puertos de Crimea, los banqueros se aprovechan favorablemente de estas circunstancias para aumentar los cambios extraordinariamente; de modo que desde la estacion del invierno, en que todos los negocios con el extranjero se hallan paralizados, hasta la gran masa de operaciones

del verano, los cambios aumentan casi todos los años de seis hasta doce por ciento. Las letras de cambio han de formarse en papel sellado, como tambien todo contrato, por cuyo sello ó timbre se paga un derecho á la Corona, conforme al valor que se contiene en el papel.

Todo contrato ó pago se establece en papel moneda, rublos, (asignacion de banco), y los rublos de plata, llamados karbobans, y demas moneda metálica, no se acepta en los pagos. Todas las monedas extranjeras tienen curso en Odessa, pero se consideran como mercadería, y es necesario cambiarlas por el papel moneda.

Los géneros de exportacion se acostumbra comprarlos al contado; pero los de importacion, como no tienen un curso activo, se venden con algun plazo, siendo este menor ó mayor segun sea mas ó menos fuerte la cantidad del género. La falta de especuladores es causa de que rara vez se venda una fuerte partida; por consiguiente el comercio de importacion es por menor, no pudiendo contar con el resultado de los géneros importados para formar los cargamentos de retorno cuando el buque quiere regresar sin demora.

ESTADO DEMOSTRATIVO

de las mercaderías con sus respectivos valores, que se importaron en Odessa de tránsito por Brody en el año de 1830.

DENOMINACION DE LAS MERCADERIAS.	Sus valores.	DENOMINACION DE LAS MERCADERIAS.	Sus valores.	DENOMINACION DE LAS MERCADERIAS.	Sus valores.
	RUBLOS ASIGN.		RUBLOS ASIGN.		RUBLOS ASIGN.
Alumbre.....	1,005	<i>Suma anterior...</i>	508,096	<i>Suma anterior...</i>	593,056
Plata labrada y vajilla.	9,580	Evanistería.....	40	Nácar labrado.....	345
Acero labrado.....	10,770	Lapiceros y lapiz....	1,153	Oro labrado.....	18,685
Platos de porcelana....	400	Agujas.....	1,863	Oropel.....	150
Idem de loza.....	370	Alfileres.....	1,180	Objetos de oja de lata..	3,012
Ambar labrado.....	240	Tinta.....	160	Idem.....	355
Balanzas de cobre.....	60	Afeites.....	232	Idem de lujo de varias	
Corros de lana.....	50	Pieles para forros....	4,500	clases.....	34,859
Velas de cera.....	20	Queso.....	380	Idem de paja.....	1,227
Cepillos.....	75	Flores artificiales....	585	Perlas falsas.....	670
Algodon blanco hilado.	5,087	Sandaraca.....	10	Papel para escribir....	1,775
Idem colorado.....	760	Estampas.....	3,069	Idem de color.....	801
azul.....	470	Guantes.....	8,260	Plumas para penachos..	215
Cabellos preparados...	310	Semillas.....	77	Perlas finas.....	153
Mapas.....	60	Vestidos.....	4,400	Pinceles.....	35
Coral labrado.....	2,250	Instrumentos de anat-		Piedras de afilar.....	165
Colores para miniatura.	260	mía.....	52	Tablas para pianos....	259
Caracteres de imprenta.	20	Idem de cirugía.....	605	Pimienta.....	3,500
Bricho.....	80	de astronomía... ..	100	Plumas para escribir..	310
Cobre labrado.....	3,080	de música.....	5,675	Pomadas.....	221
Astas labradas.....	295	de matemáticas..	410	Pescado salado.....	212
Vidrios pulimentados .	1,360	de otros metales..	194	Pipas.....	3,565
Idem sencillos.....	1,450	Libros.....	6,933	Ciruelas pasas.....	75
Cuerdas para instrumen-		Anteojos.....	353	Relojes de sobremesa..	6,600
tos de música.....	1,557	Carpintería.....	355	Perfumería.....	100
Casimir.....	39,850	Mármol labrado y sin		Jabon perfumado.....	1,455
Sombreros para hom-		labrar.....	1,200	Cajitas.....	125
bres y mugeres.....	16,340	Molinillos de café....	50	Azúcar refinado.....	39,800
Coches y calesas.....	14,550	Máquinas.....	410	Azafran.....	200
Marfil.....	1,355	Almáciga.....	1,200	Seda en rama.....	547
Encajes.....	10,940	Instrumentos y armas		Tejidos de algodón... ..	433,900
Paños.....	375,115	sin afilar.....	310	Idem de lino.....	134,500
Aguas de olor.....	330	Espejos.....	265	Tabaco en polvo.....	630
Abanicos.....	266	Relojes de oro.....	19,784	Té.....	119,845
Drogas de botica.....	6,771	Idem de plata.....	18,500	Tejidos de seda.....	246,860
Cecina.....	110	Papeles de música....	1,650	Idem de lana.....	199,943
Vino de Champaña....	2,860	Vajilla.....	403	Idem idem.....	880
		Libros de memoria....	602	Tul.....	23,195
				Idem diversos.....	450
	508,096		593,056	TOTAL RUBLOS... ..	1.872,675

ESTADO

que demuestra las mercaderías con sus respectivos valores, importadas en el puerto de Odessa por mar en el año de 1830.

DENOMINACION DE LAS MERCADERIAS.	Su peso 6 medida.	Sus cantidades.	Sus valores.
			RUBLOS ASIGN.
Drogas medicinales.....			131,883
Algodon en rama.....	pudes.....	6,289	106,200
Idem hilado blanco.....		770	34,150
teñido.....		2,805	212,960
Joyería.....			44,431
Gomas.....			25,981
Tapones de corcho.....	pudes.....	3,012	52,690
Oja de lata.....		1,160 5	24,100
Perlas.....			95,175
Colores.....			125,123
Café.....	pudes.....	8,005	174,320
Corales.....		31	66,747
Incienso comun.....		7,750	157,500
Hojas de laurel.....		981	4,425
Objetos manufacturados.			1,919,686
Aceite de comer.....	pudes.....	50,987	728,198
Dinero en oro.....			848,293
Dicho en plata.....			3,564,641
Asignaciones de banco rusas.			652,100
Oro labrado.....			22,490
Plata.....			12,741
Plomo en barras.....			129,700
Acero labrado.....			13,218
Pieles para forros.....	libras.....	504 84 z.	4,475
Jabon comun.....	pudes.....	2,152 36	21,780
Almáciga.....		460	32,190
Vinos.....	oxhofts.....	21,823	1,829,472
Dichos.....	botellas...	53,448	
Porter.....		36,410	75,190
Dicho.....	oxhofts.....	25 3	
Aceitunas.....	pudes.....	18,778	88,336
Pimienta.....		7,643	92,330
Azúcar refinado.....		22,124 31	514,455
Idem en polvo.....		8,362	147,060
Queso.....		888	24,832
Azúfre.....		9,692	23,971
Agrio ó zumo de limon..	oxhofts.....	400 1	30,200
Tabaco turco.....	pudes.....	13,022 8	228,230
Carbon.....		34,495	30,020
Naranjas y limones.....	piezas.....	9,427,898	339,298
Uva pasa é higos.....	pudes.....	186,816 36	841,056
Vidrio pulimentado.....			4,122
Té.....	libras.....	24,799	190,150
Relojes.....	piezas.....	640	41,199
Tubos para pipa.....	libras.....	3,551	15,845
Seda en rama, teñida y torcida.	pudes.....	2,346	1,048,087
Cardenillo.....		152	10,000
Coches.....	piezas.....	10	13,350
Diversos artículos.....			631,522

TOTAL RUBLOS... 15.357,464

Derecho percibido... 1.217,825

Hay dos compañías de seguros, y dos agencias de otras de Trieste que toman á su cargo todo riesgo marítimo, bajo premios proporcionados á las de Europa. La *Società Odessiana d'Assicurazione* tiene un fondo capital de medio millón de rublos de asignacion, compuesto de quinientas acciones de mil rublos cada una. La compañía Griega se compone de trescientas acciones de mil rublos cada una, constituyendo un capital de trescientos mil rublos. Hay tambien un procurador para el riesgo de incendios de la compañía de San Petersburgo, que tiene diez millones de capital.

El banco de Comercio, dependiente del Imperial de San Petersburgo, tiene cuatro millones de capital efectivo. Los préstamos que hace al comercio son bajo letras de cambio, que deben ser firmadas por un endosante, y ambos han de ser negociantes inscritos en *guilda*.

El mayor término de los préstamos es por cuatro meses, cuyo interés ha sido disminuido hace dos años á 6 por 100 al año.

El interés del dinero que los particulares depositan en el banco, es de 4 por 100 al año; pero si antes de seis meses se retira la cantidad depositada, no se paga

ningun interés. Una casa de comercio que viva con decoro y economía, necesita doce á quince mil rublos anuales para solo los gastos de casa y escritorio, fuera de los gastos particulares de los individuos y familia, que tambien son muy crecidos.

ESTADO que demuestra las mercaderías que se extrajeron de Odessa para la Georgia por mar en el año de 1830.

DENOMINACION DE LAS MERCADERIAS.	Sus VALORES.
	Rublos. asignacion.
Bronce labrado.....	25
Cofias ó adornos de cabeza.....	60
Café.....	7,150
Cuchillos de plata.....	20
Sombreros de seda para muger.....	280
Idem de paja.....	40
Paños.....	2,000
Aceite de comer.....	300
Vestidos de paño.....	150
Dichos de señora.....	287
Azúcar refinado.....	71,080
Porter.....	2,000
Tejidos de algodón.....	21,080
Té.....	1,100
Vino de Francia.....	600
Tabaco turco para fumar.....	500
Dicho en hoja.....	8,000
Sierras.....	200
Tejidos de lana.....	1,015
Vidriería.....	410
Sederías.....	4,725
Loza.....	320
Relojes de sobremesa.....	100
Chalecos de franela.....	100
Nácar labrado.....	14
Objetos en perlas falsas.....	10
Idem de tul.....	117
Total rublos.....	121,683

ESTADO que demuestra la navegacion del puerto de Odessa durante el año de 1830 con la clasificacion de buques de cada nacion.

PABELLONES de los buques.	ENTRADOS		SALIDOS.	
	con cargo.	con lastre.	cargados.	vacíos.
Napolitano...	3	9	12	...
Ruso.....	91	69	178	7
Inglés.....	55	89	169	1
Austriaco....	62	160	247	4
Francés.....	6	2	9	...
Sardo.....	54	174	238	2
Turco.....	7	4	7	...
Sueco.....	5	3	8	...
Holandés....	1	1	2	...
Griego.....	12	41	54	...
Americano...	2	...	2	...
Español.....	2	3	5	...
	300	555	931	14

Nota. La Diferencia de 90 buques antre los que entraron y salieron, segun se ve por el estado anterior, proviene de los que habian quedado en el puerto en el invierno del año anterior de 1829.

CABOTAGE.

En 31 de Diciembre de 1829 habia en el puerto	121
buques.	
En 1830 entraron.....	617
	<hr/>
<i>Total.</i>	738

de los cuales durante el año de 1830 salieron para los puertos de la costa 689, y quedaban el 1.º de Enero de 1831 49 buques.

COMERCIO DE JERSONA.

DESPUES de tantas fatigas y dispendios con que procuró el gobierno de Catalina favorecer la ciudad de Jersona, la abandonó luego á su propio y natural impulso para fomentar con mas provecho y facilidad la nueva ciudad de Odessa, que llamaba toda la atencion de la grande Soberana. El engrandecimiento y prosperidad de Jersona quedaron paralizados por la proteccion exclusiva con que se favorecia á Odessa, á cuyo puerto pasó rápidamente todo el comercio exterior de aquella ciudad. La posicion geográfica y topográfica de Jersona jamas podia ser ventajosa al inmenso tráfico que la abertura feliz del Bósforo prometia al comercio de Europa con el Ponto-Euxino, ni tampoco podia pensarse que el arsenal pudiera permanecer largo tiempo, cuando los sitios y puertos de Sebastopol y Nicolaeff ofrecian tantas comodidades para la construccion y conservacion de las escuadras.

La ciudad de Jersona se halla poco dis-

tante de la embocadura del Dnieper, situada en la orilla derecha de este rio bajo la latitud de $46^{\circ} 37' 38''$, y $30^{\circ} 17' 14''$ longitud E. de Paris.

Entre los edificios mas notables se cuentan la ciudadela, cuyo arsenal militar, que se halla dentro de ella, es uno de los mas grandes y hermosos de la Rusia: el almirantazgo, en donde se halla el astillero para los navíos de línea, una fundicion y espaciosos almacenes para la marina: un magnífico, vasto y soberbio edificio para la fábrica de maniobra, siete iglesias, dos hospitales militares y uno civil, el palacio del gobernador, el de la tesorería pública, y un liceo. Las calles son anchas, rectas y la mayor parte empedradas. Esta ciudad es la cabeza de su partido ó gobierno, y alli es donde deberia residir el gobernador general de la nueva Rusia. Su poblacion es de 16② almas, sin contar unos 4② hombres de tropas que hay siempre de guarnicion.

Las plazas de comercio con quienes Jersona tiene relaciones, son: Odessa, Akherman, Ismail, Theodosia, Kertch, la Míngrelia, Nicolaeff y Sebastopol. En el interior, Moscow, Branski, Kiew, Jarcoff, Kremenchuk, Kriloff, Krukoff y Ekaterinoslaff. A

causa de no existir el lazareto y tener los buques que hacer antes el expurgo en Odesa ú otro puerto, no tiene aquella plaza ninguna relacion con el extranjero, y por consiguiente todo su comercio se limita al cabotage con los mencionados puertos; siendo muy activo y de mucha importancia el que hace con Odessa, que recibe todo el trigo y mucho maderage, segun se ve en el estado que se halla á continuacion de este capítulo.

Los trigos llegan á Jersona de sus distritos, de Verniepcosky, Ekaterinoslaff, Nicopol, Nowosnoscowky, Alejandro-Krepositi, Orejoff y Neprowsky, siendo casi todo arnauta ó trigo fuerte. Sus fábricas de sebo se calcula que dan sobre unos 30000 pudes anualmente. Hay tres lavaderos de lana merina y uno de lana ordinaria. Los establecimientos de merinos son muy considerables, pues entre ocho particulares que tienen cria de este ganado, cuya raza se llevó de España, se cuentan mas de 20000 cabezas. Las lanas ordinarias se hallan en manos de los pastores moldavos y búlgaros establecidos alli.

A pesar de las cataratas del Dnieper, este caudaloso rio favorece mucho las co-

municaciones de Jersona con el interior del país, pues casi todos los productos que se extraen de aquel puerto bajan por aquel río, el cual es navegable hasta más allá de 40 verstas de Ekaterinoslaff. Esta facilidad es un gran objeto de economía en dinero y tiempo, máxime en todo lo concerniente al ramo de arboladura y tablazon, que debería llamar particularmente la atención de las naciones que las sacan del Báltico.

Jersona recibe de la pequeña Rusia toda especie de madera para la construcción naval, arboladura y tablazon. Los judíos y rusos del interior compran por contrata unas y otras á los propietarios de bosques, los hacen cortar en el otoño, y aguardan la estación de las nieves para hacerlas acarrear hasta la orilla del Dnieper. Allí esperan el deshielo de este río para hacerlas bajar, y en los meses de Junio y Julio llegan á Jersona. Es cosa muy sabida que este tráfico se hace en casi la cuarta parte menos de tiempo del que se necesita por la vía de Riga, y como tienen que vencer las corrientes subiendo hasta una distancia muy considerable, se emplean dos años. La madera, arboladura, tablazon y duelas que se sacan por el puerto de Riga, pro-

vienen de los mismos bosques de que se provee Jersona para la escuadra y marina mercante del mar Negro; por consiguiente las calidades son las mismas. Todas las dimensiones que puedan desearse desde el mas pequeño buque hasta el mayor navío de línea, pueden hallarse en aquellos famosos bosques, los mejores de Europa.

Varios ensayos que han hecho los franceses para el arsenal de Tolon, y el que hicieron en 1822 los españoles para el de Cartagena, han demostrado evidentemente el considerable ahorro de dinero y tiempo que han hecho la España y Francia proveyéndose de aquellos pertrechos navales por el mar Negro, con preferencia á Riga, y los informes que van tomando otras naciones al mismo objeto, prueban claramente que este comercio tomará con el tiempo toda la extension de que es susceptible.

Los que hacen las contratas con los propietarios de bosques acostumbran verificarlo despues con otros particulares en Jersona, y con los que contratan con el gobierno para el uso de la escuadra en Nicolaeff, pues toda construccion, fábrica y abasto de cualquier naturaleza que sea, en Rusia, se hace por empresa.

Hasta ahora la Francia, que hace tan considerable consumo de dueleria, la sacaba toda del reino de Nápoles y de la Romanía. Hace pocos años que de Trieste empezaron á hacerse expediciones de duelas de roble de la parte de Fiume por los puertos del mediodia de aquel reino, y como este comercio puede hacerse con mucho mas beneficio por Jersona, se han hecho ya varias expediciones de este puerto para Tolon, y se están preparando otras para el año siguiente. Este comercio deberia ser igualmente ventajoso á la España con respecto á las provincias de Cataluña y Andalucía, que como las mas abundantes en produccion de toda especie de líquidos, necesitan muchos cargamentos de duelas de castaño y roble, de que tambien les proveen Nápoles y Romanía.

En el mes de Mayo suelen llegar anualmente á Jersona de Bransky cerca de 120 barcas cargadas de herramienta, clavos de todos tamaños, lastre de fierro, aceite de cáñamo y linaza, papel, cáñamo en rama, hilaza, jarcias, vidrios de toda especie, cristales, loza, cobre, azucar refinado, harina de flor y otros géneros por el valor de dos millones de rublos.

Llegan separadamente de aquellas plazas de 150 á 200 barcas, mas cargadas de maderamen de toda especie, esteras, alquitran, brea, duelas, utensilios de madera, yeso y otros, por el valor de un millon de rublos.

Los meses de Febrero y Marzo son los favorables para contratar los trigos con los cosecheros, y en los meses de Abril y Mayo se expiden á Jersona. Haciendo las contratas en Agosto y Setiembre, se expiden en este mes, Octubre y Noviembre.

Las contratas para arboladura, tabla-zon y maderamen, cáñamo, jarcias, alquitran &c., se hacen en Mayo, Junio y Julio. Al contratar unos y otros es uso hacer anticipaciones sobre el valor.

El sebo y cueros se contratan en iguales términos para entregar en Octubre y Noviembre.

Jersona tiene una marina mercantil de 89 buques del porte de 200 á 400 toneladas, y 193 *lotkas* de 80 á 200. En 1830 se construyeron 9 buques y 29 *lotkas*. Es el principal astillero del mar Negro para buques mercantes.

ESTADO que demuestra las mercancías extraídas de Jersona, con sus respectivos valores y destino, durante el año de 1830.

PUERTOS DE SU DESTINO.	Buques y lotkas.	GENEROS QUE SE HAN EXTRAIDO.	Sus valores en rublos asign.
Para Odesa.	131	Trigo tschetwerts.	884,305 78
. . . . .	. . .	Cebada, harina, avena y centeno.	69,549 $\frac{4}{8}$
.	350	Maderamen.	1.648,102 37 $\frac{4}{8}$
.	75	Jarcias, cáñamo, hilaza, herramienta &c.	887,342 78
Nicolaeff.	139	Maderamen y otros.	1.438,407
Sebastopol.	11	Idem.	242,164
Theodosia.	2	Idem.	11,959 60
Eupatoria.	1	Idem.	13,102 90
Mediterráneo.	1	Trigo y avena, tschetwerts.	17,860
Aleandría de Egipto.	3	Maderamen y arboladura.	38,946 70
<i>Buques y lotkas.</i>	<i>713</i>	<i>Cantidad de tschetwerts.</i>	<i>5.182,191 13</i>

(24)

COMERCIO DE EUPATORIA.

EUPATORIA, ó Gheuslevé, conocida mas particularmente en el dia bajo el nombre de Kosloff, está situada en la costa occidental de la península de Crimea, distante unas 70 verstas de Sebastopol, en la latitud de 45°, 11', 43", y 31°, 1', 53" longitud E. del meridiano de Paris.

Eupatoria tiene de poblacion unas 90000 almas, la mayor parte tártaros y judíos caraitas; algunos griegos y armenios, y otros pueblos de Asia.

Su puerto es una rada abierta á los vientos S. E. que forman la travesía, y es menester que los buques tengan vigilancia en los meses de Setiembre y Octubre, que es cuando suelen soplar estos vientos.

Su comercio de importacion consiste en avellanas, nueces, algarrobas, tabacos, nardenk y otros frutos de la Anatolia y Archipiélago; tejidos de Constantinopla, y particularmente de la Anatolia, de seda, algodón &c.; algodón hilado, cuyas manufacturas deben pasar antes á Teodosia para

el debido expurgo; pues que la cuarentena de Eupatoria no puede admitir ningun género de contumacia que proceda ó haya pasado por puertos turcos ó sospechosos, sin haber hecho antes la cuarentena en el lazareto de Odessa ó de Theodosia, cuya circunstancia no puede dejar de ser una gran traba para el fomento del comercio de importacion.

De Eupatoria se expiden para el extranjero, principalmente: trigo duro, cebada, poca cantidad de avena, mijo, centeno, manteca salada, pieles de liebre y sal para la costa del Asia. Su comercio interior consiste en pieles de cordero tierno, muy finas y parecidas á las de Astrakan, que son de mucho uso para tulupas (pellizas), y se expedirán unas 50 á 60⁰ todos los años; pieles grandes de carnero, lanas, vinos de Crimea y sal de Perecop. En cambio de estos artículos recibe del interior manteca salada, sebo, cereales, lino, cáñamo, telas y lienzos, tapetes de fieltro y tafiletos de Baktchisarai.

Hay en la ciudad muchas tenerías, siendo de alli y Karasu-Basar, de donde toda la Crimea saca los curtidos para el uso de los tártaros que habitan aquella península.

Los puertos de Eupatoria y Theodosia son, en cierto modo, el depósito general de todas las producciones de Crimea, y de una parte de los extensos y fértiles campos del Nogai, siendo de allí de donde se expiden dichos productos para el extranjero. Eupatoria mantiene sus relaciones comerciales con la Anatolia, y particularmente con Constantinopla y el Archipiélago, por razón de que ambos países producen recíprocamente los géneros mas adecuados á las necesidades de sus pueblos respectivos. El comercio directo con las plazas del Mediterráneo, á pesar de haberse visto animado en los años que escasearon las cosechas de cereales en Europa, es en el dia muy limitado, y solo se hace por el intermedio de las casas de comercio de Odessa y de Constantinopla. De esta falta de concurrencia resulta que por lo regular los precios de los granos, cuyo artículo forma la base principal de su comercio de exportacion, son mas moderados que en Odessa y Taganrog, por cuyo motivo muchos buques extranjeros que hacen el tráfico del mar Negro, con los fondos á bordo, dan la preferencia á aquel mercado para formar sus cargamentos; pero no habiendo en Eu-

patoria comerciantes con capitales suficientes para especular en la misma plaza, y almacenar los granos á medida que llegan del interior en pequeñas partidas, los capitanes se ven obligados muchas veces á perder largo tiempo para completar sus cargamentos. Asi es que Eupatoria ofrece muchos medios y recursos á una casa europea que se estableciese alli con fondos suficientes, y que tuviese la práctica del comercio del Mediterráneo; pues ademas del gran impulso que daria á este, podria estar segura de sacar las mayores ventajas de las operaciones que haria en la misma plaza.

A la favorable circunstancia de que el puerto de Eupatoria está abierto todo el invierno, se reune la de poder vivir un comerciante con economía, pues no hará mas que la tercera ó cuarta parte de los gastos que son indispensables á una casa de comercio establecida en Odessa.

En todas las épocas del año llegan trigos del interior al mercado; pero desde el mes de Junio hasta el Setiembre, son mas copiosos los arribos. En estos meses se observa mas variacion en los precios, los cuales, como no hay especuladores en la plaza, varían segun el mayor ó menor nú-

ESTADO

Pág. 54.

que demuestra los buques entrados en el puerto de Theodosia, y los salidos, con las mercancías importadas y extraídas durante el año de 1830.

BUQUES ENTRADOS.	CANTIDAD.	BUQUES SALIDOS.	CANTIDAD.
Con pabellon Ruso	15	Con carga	15
Otomano	47	Idem	47
Austriaco	19	.....	19
Napolitano	2	.....	2
Inglés	6	.....	6
Sardo	4	.....	4
Francés	2	.....	2
Jónico	3	.....	3
Griego	1	.....	1
<i>Total de entrados. .</i>	<i>99</i>	<i>Total de salidos. . .</i>	<i>99</i>

EXPORTACIONES.

DENOMINACION DE LAS MERCANCIAS.	Medida y peso.	Cantidad.	Valor total en rublos asignacion.
Trigo	tschetwerts	81,689	1.306,823 73
Cebada, avena y harina	Idem	17,698	
Lana	pudes	2,630	
Hierro en barras	Idem	26,515	
Manteca, carne salada y sebo .....	.....	1,889
Pieles .....	.....	1,638
Fieltros ó tapetes de lana	piezas	2,160	
Sal	pudes	76,133	

IMPORTACIONES.

En manufacturas de Anatolia y Constantinopla como: tejidos de algodón, de seda, algodón hilado &c., y en frutos como: avellanas, nueces, tabaco, aromas, aceite de comer &c. por el valor total	713,230 50
En metálico	824,926 50
<i>Total rublos asignacion.</i>	<i>1.538,157</i>

ESTADO

Pág. 49.

que demuestra los buques entrados y salidos del puerto de Eupatoria, y el valor de las mercancías importadas y extraídas durante el año de 1830.

BUQUES ENTRADOS.	CANTIDAD.	BUQUES SALIDOS.	CANTIDAD.
Con pabellon Otomano	140	Para Constantinopla con carga	141
Ruso	17	Idem	17
Inglés y Jónico	28	vacíos ²⁶ }	28
Griego	12	Con carga	12
Austriaco	7	Idem	7
Francés	3	.....	3
Sardo	1	.....	1
Napolitano	1	.....	1
<i>Total de entrados. . .</i>	<i>209</i>	<i>Total de salidos. . .</i>	<i>210</i>

CABOTAGE.

Ruso	49	Salidos con carga	37
Otomano	1	Idem vacíos	13
<i>Entrados. . .</i>	<i>50</i>	<i>Salidos. . .</i>	<i>50</i>

IMPORTACIONES.

En frutos de Anatolia, de Constantinopla y del Archipiélago á saber:
 Tabaco, nueces, avellanas, nardenk, aceite de comer, aceitunas, uva pasa, higos, tejidos de algodón, de seda, algodón hilado, y otras manufacturas por el valor total de rublos asignacion de banco. 1.481,845 56+

EXPORTACIONES.

En cereales á saber: trigo duro, cebada, avena, mijo, centeno, manteca, pieles de liebre, sal y otros artículos por el valor total de rublos asignacion de banco. . 2.944,923 50

ESTAD

que demuestran los puques entados
y los salidos con las mercancias
tanto el año de 1830.

		PUQUES ENTRADOS.
15	15	Con pabellon
47	47	Ruso
19	19	Otomano
2	2	Americano
0	0	Napolitano
4	4	Inglés
2	2	Sardo
3	3	Francés
1	1	Portugues
1	1	Griego
Total de entados.		

EXPORTACION

Total

mero de buques que llegan al puerto para cargar.

El trigo duro del suelo de la Crimea, que se expide de Eupatoria es de igual calidad al de Odessa; pero el que llega del Nogai se parece mas bien al de Taganrog.

Como Eupatoria no tiene cambio abierto con ninguna plaza de Europa ni con Odessa, queriendo hacer alguna operacion mercantil con aquella plaza, es menester enviar los fondos con los mismos buques, ó bien ordenar á una casa de comercio de Odessa que los haga pasar alli con el correo. Tanto en dicha plaza como en toda la Crimea, la moneda corriente en el comercio y demas (menos en las compras de sal que pertenece á la corona), son los rublos de plata llamados karvovans que tienen el curso de cuatro rublos, asignacion de banco, por cuyo motivo las asignaciones ó papel moneda gozan de cierto favor, siendo el agio mas ó menos fuerte segun la necesidad; pues se ven subir de 5 y 6, que es el curso ordinario hasta 10 por 100, máxime cuando los mercaderes pasan á las ferias de Makarieff, Berdicheff y otras del interior, y el comercio está mas animado.

COMERCIO DE THEODOSIA.

THEODOSIA, antigua ciudad de los griegos, cuyo nombre quiso conservarle Catalina II, es la opulenta Caffá, célebre colonia de los genoveses, que fue el antiguo depósito del vasto y rico comercio del Asia con Europa. Los tártaros le conservaron el mismo nombre que le dieron los genoveses, y aun en el día muchos la llaman Caffá. La grandeza de esta colonia desapareció como un soplo luego que al genio audaz y mercantil de sus fundadores sucedió el de la barbarie; y á pesar de que despues cayó en poder de una nacion mas ilustrada, nunca ha podido levantarse de su inveterada decadencia.

El cabo que termina al O. la cordillera de montañas de la costa meridional de la Crimea, es el que se llama cabo Caffá ó de Theodosia. Abrese inmediatamente despues la bahia del mismo nombre, y la ciudad aparece á la izquierda al pie de la última elevacion frente al norte, extendiéndose en anfiteatro en la costa de una ensenada espaciosa y segura, donde fondean los buques tan cerca de la orilla, que los de

mayor porte pueden cargar á corta distancia del embarcadero; siendo el mejor fondeadero de los puertos de comercio del mar Negro, Theodosia se halla en la latitud de $45^{\circ} 1'$, y $33^{\circ} 4'$ longitud oriental del meridiano de Paris.

Su poblacion se compone de unas 4000 almas la mayor parte orientales, esto es: griegos, armenios, y judíos caraitas, quienes mantienen las relaciones comerciales con la Anatolia, que es el ramo mas esencial del comercio de aquella ciudad. Los griegos que hay alli, se ocupan tan poco en el comercio, que su cooperacion es imperceptible; habiendo dos solas casas europeas ó de francos, como las llaman en el Levante, que se cuentan entre los individuos activos del cuerpo comercial. Estos francos tienen á la verdad algunas relaciones con las plazas del Mediterráneo; pero de tan poca importancia que se pueden considerar como efímeras. Lo mismo que en Eupatoria, una casa de comercio con fondos y de práctica mercantil que supiera aprovechar los recursos y situacion favorable de aquella plaza, pudiera muy fácilmente prosperar, y grangearse la estimacion de los habitantes por las

ventajas que proporcionaria al país.

Las relaciones actuales de Theodosia mas importantes son con la Anatolia y Constantinopla, cuyas plazas la proveen de frutos como nueces, avellanas, higos, pasas, tabaco, aceite de comer, aceitunas &c.; lo mismo que manufacturas, drogas, aromas &c., que van de la Anatolia principalmente.

Excepto seis ó siete cargamentos de trigo que se expidieron en 1830 para Génova y Marsella, todo lo demas fue despachado para Constantinopla y Anatolia. Los puertos turcos de esta costa hacen el comercio principal; pues como los productos de su suelo y de su industria tienen un gran consumo en Theodosia, su tráfico es muy activo; recibiendo, en cambio de sus productos, los que Theodosia les suministra, como trigo de la mas inferior calidad, cebada, fierro, lana, pieles, manteca, sebo y velas de sebo, carne salada, tapetes de fieltro, sal y algun otro producto del país; pero la balanza de este comercio está casi siempre á favor de los anatolios, por razon de que sus productos son mucho mas ricos.

La importancia de las expediciones de trigo de Theodosia consiste en trigo fuerte,

pues es muy poco el que se envia tierno, por cuanto esta calidad sirve para el consumo de la Península, y el de Polonia que se embarca en Odessa es superior á todos los trigos tiernos del mar Negro. El trigo duro cuando llega al mercado es igual al de Mariupol, puesto que Theodosia lo recibe de los Malotschnes, Wody y de otros puntos en que no es inferior; pero como los especuladores de la plaza casi todos son orientales, no atendiendo tanto á su bella calidad como á que salga barato, mezclan el malo con el bueno, cuya operacion produce el trigo que en algunos mercados del Mediterráneo es conocido bajo el nombre de trigo de Caffá, y en algunos otros de *mezclilla*, y tiene la misma estimacion que el trigo fuerte de Odessa ó de Ismail.

Para las compras de trigo la época mas favorable es comunmente desde la abertura de la navegacion del mar de Azoff, hasta mediados de Setiembre, que es cuando los buques ya no se arriesgan á entrar en aquel mar por temor de no poder salir antes de los hielos, y como durante aquel intervalo todos los buques pasan á Taganrog y Mariupol, el mercado de Theodosia queda sin competencia en ocasion que los trigos

se acumulan, por ser á la sazón cuando llegan los de todos los puntos del interior, y en consecuencia los precios bajan. Lo contrario sucede con los otros productos que en el invierno se compran con mas ventaja; así es que los judíos caraitas los compran en el tiempo de la cosecha por menor, y los revenden en partidas gruesas para la extracción, cuya operación les da algun beneficio por haber hecho las compras de primera mano. Los comerciantes establecidos en aquella ciudad están sujetos á los mismos reglamentos y gozan de iguales privilegios á los establecidos en Odessa, pagando las mismas cargas.

Los buques que entraron y salieron de Theodosia durante el año de 1830 fueron unos 160; pero como una parte no hizo mas que permanecer corto tiempo ó para acabar la cuarentena, á fin de entrar en práctica en el mar de Azoff á consecuencia de los reglamentos sanitarios, no deben contarse estos arribos en el número de los que cargaron, los cuales fueron 99, cuyas naciones están especificadas en la tabla que se verá á continuación de este capítulo, lo mismo que las importaciones y exportaciones.

PUERTO DE KERTCH.

CONOCIENDO la Rusia cuan necesario é importante era para su marina militar y para extender el comercio en sus vastos dominios el formar una marina mercantil, y persuadida de que el mejor medio para lograrlo era extender el comercio de cabotage, se aprovechó de las dificultades que ofrece la navegacion del mar de Azoff para establecer el puerto de Kertch, el cual por su favorable posicion á la entrada de dicho mar, y hallarse al abrigo de los hielos que le hacen innavegable durante la rigurosa estacion del invierno, pudiera ser en lo sucesivo el depósito y centro de todo el comercio del mar de Azoff. A este fin en 1821 se abrió el referido puerto de Kertch, concediéndole el gobierno inmensas prerrogativas. Hizo construir en él un grande y hermoso lazareto, y ofreció una anticipacion á los comerciantes y navieros que hiciesen construir buques destinados al cabotage; pero hasta ahora no ha tenido aun aquel puerto el resultado que se

esperaba, pues continúa como antes el tráfico directo con Taganrog y Mariupol. El puerto de Berdiansk, que se acaba de abrir en el mar de Azoff, es el que puede dar con el tiempo alguna importancia á Kertch por los depósitos de trigo que se pueden hacer en este puerto para cargarlos cuando el mar de Azoff aun está helado.

Los buques que pasan á Taganrog tienen que fondear en Kertch, donde pasan seis ú ocho dias de observacion; toman un guarda de sanidad á bordo, y llegando á Taganrog hacen 21 dias de cuarentena antes de tomar práctica. Kertch se halla situado á la embocadura del estrecho del mar de Azoff á 16 verstas de distancia, y á 35 verstas de la embocadura del mar Negro, en la latitud de $45^{\circ} 21' 30''$, y $34' 8'$ longitud E. de París. Su poblacion, sin contar los empleados y tropas, es de 2,200 almas comprendida la de Jenicalé que es de 413.

Las relaciones de comercio de Kertch son de tan poco interes, como lo demuestran los Estados siguientes, que no merece la atencion de pararse en ellas. Los puertos de la costa de Anatolia, de la de Mingrelia, y del Archipiélago hacen algun co-

mercio, pero de muy poca importancia. El comercio de cabotage con los puertos del mar de Azoff es mucho mas considerable, pues anualmente se extraen de Kertch para dichos puertos de 7 á 90000 pudes de sal, y se importan de Rostow y Taganrog una infinidad de productos, como lanas, trigo, harinas, fierro, cabial, aguardiente, vino del Don &c.

Un comerciante de primera clase paga 240 rublos asignacion de banco al año; pero no puede extender su comercio mas que en la ciudad, y queriendo ejercerle con las ciudades del interior, está sujeto á los reglamentos que quedan especificados en el artículo Odessa.

ESTADO que demuestra el comercio del puerto de Kertch durante el año de 1830.

IMPORTACIONES.	RUBLOS ASIGNACION.
<p>Las mas importantes son, naranjas y limones, tejidos de algodón pintados, tejidos de algodón y seda, dichos <i>chamaladja</i>, vinos del Archipiélago, frutas secas, poco aceite y otros, por el valor total de. En monedas metálicas..... <i>Total</i>.....</p>	<p>205,027 42 179,679 55 <hr/> 384,706 97</p>
<p>EXPORTACIONES.</p>	
<p>En trigos y otros cereales, pescado salado y seco, cabial, fierro y sal, por.....</p>	<p>133,649 95</p>
<p>CABOTAGE.</p>	<p>MEDIDA Y PESO.</p>
<p><i>Importado</i>: de los puertos del mar de Azoff, en víveres para las tropas, tschetwerts..... En carbon de piedra para los buques de vapor.....</p>	<p>27,911 140,400 pudes</p>
<p></p>	<p>RUBLOS.</p>
<p><i>Extraido</i>: en sal para los puertos del mar de Azoff.....</p>	<p>227,697 50</p>
<p></p>	<p>TSCHEWERTS.</p>
<p>En víveres para las tropas á varios puertos.....</p>	<p>26,432</p>
<p></p>	<p>RUBLOS.</p>
<p>Llegado por la posta y expedido por la misma via en metálico y asignaciones de banco por.....</p>	<p>2.000,000</p>

PUERTO DE BERDIANSK.

ESTE puerto que fue abierto al comercio el año de 1830 con objeto de facilitar á los nogueses el transporte de sus cosechas, y favorecer el puerto de Kertch, está situado á 60 verstas S. O. de Mariupol, y á 140 del Bósforo Cimmerio. Tiene la doble ventaja de helarse mas tarde que Taganrog y Mariupol, y de abrirse la navegacion mas pronto que en ambos puertos.

El producto de las cosechas de los nogueses se calcula de 120 á 160⁰ tschetwerts de trigo fuerte de la mejor calidad, siendo desde principios de Agosto hasta mediados de Octubre el tiempo mas oportuno para comprarlo.

De Berdiansk á Kertsch comunmente se paga de 80 kopekes ó un rublo por tschetwerts de transporte, al paso que del Nogai á Eupatoria, se pagó en el año de 1830 hasta 7 rublos á causa de la gran distancia.

El puerto de Berdiansk podrá dar con el tiempo un gran realce al de Kertch, pues la corta distancia de ambos hará que se es-

tablézca un cabotage activo, y se forme un depósito de trigo en el último puerto con cuya circunstancia los buques destinados al mar de Azoff, y que por la estación avanzada tienen que aguardar los deshielos en Kertch, podrían cargar sin demora.

El año de 1830 con objeto de facilitar progresos el transporte de sus cosechas, y facilitar el puerto de Kertch, está situado á 60 verstas S. O. de Marimpol, y á 140 del Bóloro Ciumerie. Tiene la doble ventaja de helarse mas tarde que Taganog y Marimpol, y de abrirse la navegación mas pronto que en ambos puertos.

El producto de las cosechas de los no-greses se calcula de 120 á 1600 tascas, y de trigo fuerte de la mejor calidad, siendo desde principios de Agosto hasta mediados de Octubre el tiempo mas oportuno para comprarlo.

De Berdiansk á Kertsch comunmente se paga de 80 kopekes ó un triplo por tascas, y el paso que del Negar á Eupatoria, se pagó en el año de 1830 hasta 7 triplos á causa de la gran distancia. El puerto de Berdiansk podrá dar con el tiempo un gran tráfico al de Kertch, pues la corta distancia de ambos hará que se es-

MARIUPOL.

EL puerto de Mariupol está situado en el mar de Azoff, en la embocadura del rio Kalmius que desagua en este mar, bajo la latitud de $46^{\circ} 54'$, y $54^{\circ} 55'$ longitud E. del meridiano de Paris.

Desde la abertura del puerto de Kertch el comercio de exportacion de Mariupol ha tomado un incremento considerable, pues en 1830 entraron en aquel puerto 160 buques de varias naciones los cuales extrajeron cerca de 200 tschetwerts de trigo, cuya calidad es toda fuerte.

Como el comercio de exportacion consiste en solo trigo, y el de importacion hasta ahora no ofrece ningun interes, considero supérfluo el extenderme sobre este capítulo, pues tanto por lo respectivo á la navegacion, quanto por el tiempo oportuno para las compras, se podrá ver en el siguiente capítulo Taganrog, donde uno y otro se describe circunstanciadamente.

COMERCIO DE TAGANROG.

EN la parte mas interna del mar de Azoff se halla situado el puerto de Taganrog, en la latitud de $47^{\circ} 12'$, y $56^{\circ} 18'$ longitud E. del meridiano de Paris, distante 30 vers-
tas de la embocadura del Don. Su pobla-
cion es de 10000 almas compuesta de rusos,
griegos, italianos, franceses, alemanes y
judíos, formando las dos clases primeras la
mayor parte de la poblacion.

Este puerto es el centro de las opera-
ciones mercantiles del mar de Azoff, lo
mismo que Odessa lo es para las del mar
Negro.

El mar se hiela comunmente en el mes
de Noviembre, y se mantiene en este esta-
do hasta Marzo; pero los témpanos de hielo
que acarrea en esta estacion hasta el bós-
foro Cimmerio, ó estrecho de Jenikalé, ha-
ce la navegacion muy peligrosa hasta el
mes de Abril; por consiguiente el tiempo
mas oportuno para la navegacion de aquel
mar, es desde principios de Abril hasta el
Noviembre. Los buques que mas libre-

mente pueden navegar en aquel mar son los de porte de 120 á 200 toneladas, y que estando cargados no calen mas de 13 pies ingleses de agua. Algunas veces los buques de mayor porte que van á Taganrog, y que calan mas de 15 pies, se ven obligados á tomar una parte de su cargamento, y con ella pasan á Jenicalé con las barcas de cabotage que los acompañan para trasbordar allí el resto del cargamento, ó bien hacer esta operacion luego que han pasado los bancos, cuyo trabajo, aunque muy usual y frecuente, no deja de ser muy oneroso, tanto por el retardo en la navegacion, como por el aumento de gastos y el riesgo que corren las barcas de perderse. Por consiguiente los buques que mas convienen para el comercio del mar de Azoff, son aquellos cuya construccion es de mucho porte, y que no calan mas de 13 pies ingleses de agua.

Las importaciones en Taganrog, consisten principalmente: en vinos del Archipiélago, aceites de comer, frutas secas de Smirna, nueces de Anatolia, artículos de Sicilia, como naranjas y limones, agrío de limon, cortezas de naranjas y limones, almendras y azufre. Los frutos coloniales,

excepto el azúcar de la Habana blanco y el café, tienen poca salida, pues los compradores de estos artículos, acostumbrados á proveerse en San Petersburgo, los sacan de allí: así es que no habiendo ninguna fábrica de manufacturas en Taganrog, ni en sus cercanías, es muy difícil despachar allí la cochinilla, el añil, el palo campeche, cacao &c. La importación del azúcar blanco de la Habana fue en 1830 de 300 cajas, y la del café de 60 botas, cuya cantidad de ambos renglones es con poca diferencia suficiente para el consumo de la ciudad y cercanías, y sería difícil dar salida á una porción mayor.

El plomo de España en barras es un artículo que hubiera podido ser un objeto de mucha importancia, si las relaciones comerciales con la Georgia y otras provincias de la Rusia en el Asia, hubiesen tomado el incremento de que son susceptibles. Los vinos tintos de Cataluña son estimados en aquella plaza; pero á causa del doble derecho que adeudan con respecto á los del Archipiélago, no pueden sostener la competencia de estos. Lo propio sucede en orden á los vinos de Tenerife, pues las ciudades de consumo los sacan de Petersburgo

en donde la importacion anual es de mucha consideracion.

La posicion favorable del puerto de Taganrog facilita sobre manera la salida de los hierros, cobre, sebo, cabial, y otros artículos que de Siberia y varios puntos del interior del imperio llegan por el Don á Rostow; pero sobre todo, el artículo que forma la base del comercio de exportacion de Taganrog, son los trigos, casi todos fuertes. Su calidad es muy hermosa y la mas estimada de todo el mar Negro en las plazas de consumo del Mediterráneo, en particular para las fábricas de fideos.

El tiempo mas favorable para comprarlos es desde el mes de Marzo hasta el de Setiembre, época en que la gran afluencia de arribos del interior facilita por lo regular el comprarlos con mas equidad. Conviene tener gran cuidado en que el trigo esté perfectamente seco antes de embarcarlo; pues al paso que el trigo fuerte bien acondicionado resiste mucho mas que el tierno, por poca humedad que tenga es mas facil de calentarse y perderse durante la navegacion. Tambien se expide algun poco de trigo tierno; pero en muy pequeña cantidad, y su calidad es

inferior al de Odessa que va de Polônia.

Aunque Taganrog tenga algunas veces cambio abierto con el extranjero, los comerciantes que tienen relaciones de comercio con aquel puerto consideran indispensable el hacer pasar sus fondos á sus corresponsales por medio de Odessa, ó en sus propios buques. Toda moneda metálica extranjera tiene curso en aquella plaza; pero como los pagos se hacen en rublos de plata ó de asignacion de banco, es menester reducirlas á esta moneda, y por lo tanto aquellas deben considerarse como una mercadería.

Todo extranjero que se establezca en Taganrog para negociar, está sujeto á las mismas formalidades y contribucion que el que se establezca en Odessa.

COMERCIO DE ISMAIL,

LA fortaleza y puerto de Ismail están situados en la orilla derecha del Danubio desde la embocadura de este rio, en una agradable posicion: su arrabal, que lleva el nombre de Tutchkoff, está construido con regularidad, y tiene de poblacion unas 10000 almas.

La navegacion del Danubio suele abrirse en el mes de Marzo, y cerrarse por Noviembre, desde cuya época hasta Marzo se interrumpe á causa de los hielos, ó á lo menos por el temor de que estos sorprendan los buques á medio camino de Ismail, y que se vean precisados á pasar en aquella triste situacion el invierno.

La navegacion de aquel rio es muy penosa, pues cuando no se puede navegar con viento en popa, la tripulacion tiene que sirgar por no haber otros medios, á causa de lo desierta que es toda la orilla del Danubio. Los capitanes que no hayan traficado en aquel rio deben tomar un práctico, tanto para subirle, como para bajarle, á

fin de preservarse de los peligros que hay en varios parages de él.

Los buques de mayor porte no pueden navegar por falta de fondo, y solo es dado el verificarlo á los que calan hasta 10 pies ingleses.

El ramo principal del comercio de Ismail son los cereales, las lanas, cueros salados y sebo. La época mas oportuna para las compras es en el otoño, cuando llegan los granos del interior para hacer los depósitos; pero queriendo hacer acopios, es menester recurrir al interior por la abundancia y conveniencia en los precios.

Esta misma estacion es tambien la mas propicia para la compra de cueros de buey y vaca, y de los sebos; pero en cuanto á las lanas, es necesario contratarlas en el mes de Diciembre ó de Enero, á fin de tener la preferencia y asegurar la compra; sin embargo, el precio no se fija hasta el mes de Abril.

Las plazas que tienen relaciones comerciales con Ismail son, Constantinopla, principalmente, Génova, Trieste y las islas del Archipiélago.

El comercio de importacion es de muy poca entidad, pues se limita á una peque-

ña parte de artículos del Archipiélago y de Europa, que la Besarabia necesita para su consumo, en atención á que la mayor parte de los especuladores prefieren proveerse en Odessa por tenerles mas cuenta. En cuanto á frutos coloniales, es insignificante lo que recibe de Constantinopla, y aun se venden con dificultad, no habiendo esperanza de que el comercio de importacion pueda ser de alguna importancia.

Los comerciantes estan sujetos á los mismos reglamentos y tasa que los de Odessa.

na parte de artículos del Archipiélago y de Europa, que la Besarabia necesita para su consumo.

COMERCIO DE GALATZ.

te de los especuladores profeta proveer en Odessa por tenerles mas cuenta. En

ESTE puerto está situado en la orilla izquierda del Danubio, á pocas verstas de distancia del Pruth, que vá á desembocar mas abajo de Reni. La ciudad de Galatz está construida á la turca, y tiene unas 15000 almas de poblacion.

Su comercio es de mucha mas importancia que el de Ismail, por ser la escala de los productos de la Moldavia y Valaquia, y el depósito de los artículos que se importan para el consumo de ambos principados, los cuales extraen por el puerto de Galatz varios productos, como: cera, miel, pieles de liebre, vinos, nueces, tabaco, maderámen y otros.

El comercio de vinos de Moldavia que Galatz hace con Odessa es de mucha consideracion; pues á pesar de ser un vino flojo y poco saludable, tiene en esta ciudad un consumo muy fuerte. Cuando el mar no se hiela, las expediciones de Galatz suelen llegar á Odessa por Noviembre y Di-

ciembre, ó en la primavera si la navegacion está interrumpida.

En 1830 llegaron á un tiempo á Odesa unos 20 cargamentos (cerca de 20 pipas catalanas), y á pesar de la gran abundancia que habia de vinos de España, Francia y del Archipiélago, en pocos dias fueron vendidos á los bodegoneros, y una gran parte á precios iguales al vino de Cataluña y Francia, á pesar del pequeño derecho que pagan; pero por lo regular este vino se vende de 1 rublo á 2 asignacion, mas barato que el de España y Francia.

Al arribo de estos vinos los bodegoneros hacen su provision para venderlo particularmente en el verano, que es cuando tienen un gran consumo por ser un vino muy ligero y que se parece á la limonada por cierto gusto ácido que tiene, en particular el blanco. Para conservarle es necesario tenerle en una especie de minas que hay bajo tierra, pues en las bodegas no podria resistir el fuerte calor del verano.

(17)

COSTAS DE LA BULGARIA Y ROMELIA.

Los puertos de esta costa ofrecen tan poco interes al comercio del mediodia de Europa, que considero superfluo el hablar de ellos con extension. Antes que estos paises hubiesen sido devastados por la última guerra entre la Rusia y la Turquía, Varna era en cierto modo la única plaza que tenia alguna relacion directa con la capital del imperio musulman, para donde se expedian cueros de buey, de vaca y búfalo salados, miel, cera y otros productos de la Bulgaria, aunque de tan poca importancia, que no se podian emplear mas que un corto número de buques pequeños turcos destinados al cabotage de este tráfico. Kustendji, Kavarna, Sisópolis, en el golfo de Burgas, y Gnada ó Iñada, vulgarmente, hacian un tráfico insignificante. Este comercio de cabotage, reservado exclusivamente á los romelios, griegos y turcos, ha quedado reducido despues de la paz, por la gran emigracion de familias de aquellos naturales que han pasado á establecerse en Rusia, donde se dedican á la agricultura.

ESTADO

comercio de importacion y de exportacion
 durante el año de 1830 con los respectivos
 años de 1831

EXPORTACION.	SA L I D O S.	IMPORTACION.
Rublos asign. 968,462	66	Rub. asign. 466,928
2.230,000	180	3.234,000
2.046,000	90	261,800
Cantidad.	Peso y medida.	
457,266	tschetwers	
168,688	puces	
24,707	.....
19,110	.....
12,234	.....
2,260	.....
3,414	.....
1,242	.....
702	.....
181,892	archinas	

ESTADO

que demuestra el comercio de importacion y de exportacion de Taganrog durante el año de 1830, con los respectivos buques de cada nacion.

PABELLONES DE LOS BUQUES.	ENTRADOS.	IMPORTACION.	SALIDOS.	EXPORTACION.
Inglés y Jónico...	73	Rub. asign. 466,928	66	Rublos asign. 968,462
Ruso.....	174	3.234,000	180	2.530,000
Austriaco.....	90	261,800	90	2.046,000
Sardo.....	83	160,600	83	1.504,800
Griego.....	40	259,600	40	589,600
Turco.....	15	88,000	15	232,760
Romano.....	3	.....	3	27,500
Francés.....	2	.....	2	28,820
Toscano.....	3	13,200	3	166,498
Napolitano.....	2	9,900	2	39,600
Sueco.....	1	.....	1	28,600
	486	4.494,028	485	8.162,640

EXPORTACIONES.

MERCANCIAS.	Peso y medida.	Cantidad.
Trigo.....	tshetwerts.....	457,566
Fierro.....	pudes.....	168,686
Cabial.....	.....	24,707
Jarcias.....	.....	19,110
Lanas.....	.....	12,534
Sebo.....	.....	2,560
Cueros secos y salados.....	.....	3,414
Curtidos.....	.....	1,545
Cera.....	.....	705
Lonas.....	archinas.....	181,895

ESTADO

que demuestra el comercio y navegacion de Ismail en el año de 1830.

PABELLONES DE LOS BUQUES ENTRADOS.	Cantidad.	SALIDOS CON CARGO.	Cantidad.
Sardo.....	3	.....	3
Austriaco.....	40	.....	40
Inglés.....	21	.....	20
Ruso.....	42	.....	40
Turco.....	16	.....	16
Francés.....	2	.....	2
Napolitano.....	2	.....	2
	126	Total de los salidos...	123

IMPORTACIONES.

EXPORTACIONES.

De Turquía.	VALOR en rublos asign.	Mercancías.	Para Turquía.	Austria.	Francia.	VALOR TOTAL en rublos asign.
Aceite.....	15,000	Granos...	1.200,000	63,000	.....	1.263,000
Frutas secas.....	18,600	Maiz.....	22,000	180,000	.....	202,000
Aceitunas.....	4,000	Sebos.....	201,100	42,000	.....	243,100
Azúcar.....	12,000	Cueros...	32,000	4,700	30,000	66,700
Numerario.....	506,000	Lana.....	.....	.....	12,000	12,000
Diversos artículos.	42,000	Diversos...	27,000	2,000	.....	29,000
Importado...	597,600	Extraido.	1.482,100	291,700	42,000	1.815,800

(47)

NICOLAEFF Y SEBASTOPOL,

PUERTOS DE ARMADA.

PARA completar la descripción de los puertos del mar Negro en Europa, aunque los de Nicolaeff y Sebastopol no ofrezcan ningún interés al comercio, creo oportuno el hacer una descripción de ellos, y dar á conocer las fuerzas navales del mar Negro.

Nicolaeff es el arsenal de las escuadras rusas de este mar, el astillero de todos los buques de guerra, y la residencia del Almirante.

Está situado en la orilla derecha del Bug, antiguamente Hipanis, distante 70 verstas de Otchakow, que se halla á la embocadura de este rio, y á 127 verstas de Odessa. Tiene un magnífico observatorio, cuya latitud es de $46^{\circ} 58' 20''$, y $29^{\circ} 39' 45''$ longitud E. de Paris. Su población es de unos 14,500 habitantes todos rusos, excepto 150 judíos y 100 alemanes, sin contar de 8 á 10⁰ hombres de las tripulaciones de los buques de guerra.

Segun un nuevo ukase del Emperador



Nicolas, ningun hebreo puede habitar en Nicolaeff ni Sebastopol, ni tomar, como hacian antes, empresa alguna para los pertrechos navales y abastecimientos necesarios á las escuadras.

Los establecimientos mas notables en Nicolaeff son: el observatorio, la escuela de artillería, en donde se hallan reunidos el depósito de planos y mapas, la biblioteca y un gabinete de antiguedades, sobre todo, de la ciudad de Olvia ú Olviopolis: un presidio para 100 forzados empleados en el trabajo del almirantazgo: los cuarteles para el alojamiento de las tripulaciones de la escuadra: el palacio del Almirante: 6 astilleros para los navíos de línea y otros varios para fragatas &c. un *morton slip*, ó máquina para sacar con facilidad los buques del agua, aunque sean del tamaño de un bergantin: un hospital para la marina con 200 camas, en el que hay regularmente 350 enfermos: una escuela náutica para los guardias marinas: los almacenes y talleres necesarios para la escuadra, excepto la fundicion, pues las anclas y todo fierro fundido se llevan de la fábrica de Lugan, distante 800 verstas.

Hay un hermoso molino de vapor con

8 sierras para serrar las maderas destinadas á la construccion de los buques de guerra.

En el lugar llamado Vogoievlenki, distante 8 verstas de Nicolaeff, y situado en la orilla del mismo rio, hay una infinidad de fábricas de paños y tejidos de lienzo dirigidas por italianos y alemanes, que cada año hacen unas 300 archinas de paño para el vestuario de las tripulaciones y empleados de los arsenales.

El Almirante es el gefe superior del ramo de marina, y depende directamente de la autoridad suprema de San Petersburgo, estando bajo sus órdenes y poder absoluto todos los tribunales y administraciones de Sebastopol y Nicolaeff, tanto civiles como militares.

Es permitido á cualquiera hacer el comercio en Nicolaeff y Sebastopol; pero está sujeto á la fuerte *guilda* de los negociantes del interior. Todos los comerciantes inscritos en la guilda en ambos puertos, se ocupan exclusivamente en empresas con el gobierno.

Ningun buque mercantil se admite si no procede de puertos rusos de práctica.

SEBASTOPOL.

Este puerto es el mejor y mas vasto del mar Negro y aun de los del Mediterráneo. Se parece mucho al puerto de Mahon por las ensenadas ó puertos que su bahía contiene. En la mas grande de estas ensenadas, á la parte del E. del puerto, se halla la ciudad situada en una elevacion en forma de anfiteatro. Su bella posicion, la hermosa arquitectura de las casas y la regularidad de las calles, presentan una perspectiva muy agradable. En frente de ella hay un hermoso arsenal y un astillero, en el cual se construyen buques de guerra menores hasta corbetas, de maderas de los bosques de Crimea, cuya calidad es preferible á la de todo el imperio; pero no es adecuada para la construccion de fragatas y navíos de línea. En tiempo de paz las escuadras rusas del mar Negro desarman en aquel puerto, en el cual se aparejan y salen al mar todos los años en Mayo ó Junio para ejercitar los oficiales y marineros hasta el mes de Setiembre que vuelven á Sebastopol para desarmar. La latitud del medio de la gran rada es de

44° 37', y 31° 11' longitud Este de Paris. Para facilitar la entrada del puerto de Sebastopol se han construido dos fanales que es necesario poner en línea recta uno contra otro á fin de precaver algun peligro que hay. El primero se ve á distancia de 22 millas, y el otro, que se halla en una posicion mas elevada, se descubre á 27.

La escuadra rusa en dichos puertos de Nicolaeff y Sebastopol se componia en 1830 de 13 navíos de línea, 8 fragatas, 5 corbetas, 7 bergantines, 7 bergantines-goletas, 7 místicos y otros buques menores; 2 corbetas para el uso del almirante, 14 transportes grandes, 2 barcos de vapor y 40 lanchas cañoneras. Quedaban en el astillero 2 navíos de línea, 2 fragatas, algunos buques menores, y uno de vapor.

A fin de dar una noticia completa del comercio del Asia, he creído del mayor interés traducir lo que me ha parecido mas importante de una relacion que ha publicado el gobierno ruso sobre dichos países, así por estar conformes sus datos y noticias con el conocimiento de personas de luces versadas en el comercio que han estado en Tiflis, y con mi propia experiencia, como

(77)

COMERCIO
DE
LAS PROVINCIAS RUSAS
MAS ALLÁ DEL CÁUCASO.

SON tantos los viajeros que han escrito sobre las provincias que la Rusia posee mas allá del Cáucaso, que me limitaré á hablar solo de lo que tenga relacion con el comercio, tanto mas que no habiendo podido yo examinarlas personalmente, pudiera incurrir en algun error, ademas de que el plan de mi trabajo es ageno de las observaciones del que viaja por curiosidad ó instruccion.

A fin de dar una noticia completa del comercio del Asia, he creido del mayor interes traducir lo que me ha parecido mas importante de una relacion que ha publicado el gobierno ruso sobre dichos paises, asi por estar conformes sus datos y noticias con el conocimiento de personas de luces versadas en el comercio que han estado en Tiflis, y con mi propia experiencia, como

porque jamás hubiera podido presentar un trabajo tan exacto y extenso, fiado solo en la lectura é informes vagos. He suprimido algunos párrafos, alterado otros, y añadido todo lo que me ha parecido interesante para el comercio de España.

COMERCIO DEL ASIA.

Los países que bañan el mar Negro y el mar de Azoff al Oeste, el mar Caspio al Este, y los rios Kury y el Rion al Sur, extendiéndose al Norte hasta los rios Manitch y Kuma, forman en cierto modo el istmo que une á la Europa con el Asia, cortado por la cordillera de las altas montañas del Cáucaso que separan como un muro gigantesco el Asia de los gobiernos meridionales del imperio ruso.

En la extension de este istmo al Oeste se hallan la Imireta, el Guriel, la Mingrelia y la Abasia, cuyos habitantes se hallan aun en el grado mas ínfimo de civilizacion, pues en general son pobres; producen y consumen muy poco; se contentan con lo puramente necesario para existir; viven separados por familias, y sufren con una inveterada costumbre toda especie de privaciones.

La Imireta confina con las alturas del Cáucaso habitadas por pueblos salvages, los Swanetes y Ossetes, con la Cartalinia,

el Pachalik de Akhaltzikh, el Guriel con la Mingrelia y el Lesgom, que se extiende hasta los Swanetes. Los productos principales de este país son maiz, mijo, vino, algodón, seda, miel, cera, maderas de construcción y para muebles; el nogal, el *bsa*, que empleado en las obras se parece á la palmera, el laurel, y una especie de palo rojo, son las calidades de madera mas notables.

El trigo no crece en todas partes, pero en donde se puede sembrar sale de una excelente calidad.

El Guriel está ceñido por la Imireta, el Pachalik de Akhaltzikh por el mar Negro y la Mingrelia, y posee los mismos productos que la Imireta.

La Mingrelia está circundada por los Swanetes, la Imireta, el Guriel, la Abasia, y por los pueblos salvajes de las montañas entre la Abasia y los Swanetes.

Esta provincia posee los mismos productos que la Imireta, y algunos de ellos de calidad superior, y á pesar del entero abandono de la agricultura y de la pereza de los habitantes de las llanuras, se encuentran algunos bosquecitos de olivos, y cerca de Poti algunos limoneros silvestres.

La Abasia, cuya cabeza de distrito es Sukhumkalé, cerca del mar, en donde los rusos se han establecido, está ceñida por la Mingrelia, el mar Negro, la Circasia y otros pueblos montañoses. La riqueza de los productos de esta provincia, muy celebrados entre los pueblos vecinos, consiste principalmente en madera de construcción, uva, y pieles de varias calidades, particularmente las de marta.

Los búfalos, muy útiles en estas comarcas, los caballos, que son robustos, y las ovejas, de una excelente raza, prosperan muy bien en Abasia, al paso que en Imireta, Mingrelia y Guriel las ovejas y caballos son raros.

El comercio con la Turquía ha sido siempre muy poco importante, pues no consistía mas que en la exportacion de pequeñas partidas de miel, manguitería, tabaco, poco algodón y maiz, y en la importacion de sal gema que prefieren á la de los lagos de Crimea; aladgí, frutas, pólvora, plomo y fusiles, que los turcos trocaban en la Abasia, de donde sacaban todos los esclavos que podian hallar, cuyo odioso tráfico ha cesado con la toma de Anapa.

Los pueblos del Guriel, de la Mingre-

lia y Abasia casi se limitan á los productos indígenos, pues la falta de dinero les priva de comprar las mercaderías extranjeras.

El comercio de los puertos rusos con la costa meridional del mar Negro es en extremo limitado, pues hasta ahora solo se han extraído por ensayo para Odessa algunas pocas partidas de madera de roble, de palmera, palo rojo, pieles de marta, hojas de laurel y vino.

El comercio con la Persia se hace de tránsito por la Mingrelia y la Imireta, cuya capital es Kutais. Las manufacturas de Leipsick pasan á Redut-Kalé y de allí á Kutais y Tiflis, cuyos comerciantes son armenios católicos de Tiflis los, cuales pasan con sus fondos á Leipsick y escogen las manufacturas y tejidos, cuyo diseño y colorido son adecuados al gusto asiático de aquellos paises; procurando sobre todo que sean baratos, que es lo que se necesita en el Asia. De Leipsick las mercaderías pasan á Brody de tránsito, continuando de allí hasta Odessa; y como á la frontera en Radziviloff el gobierno ruso exige una caucion, los judíos se hacen pagar por lo regular para ella, y para el transporte de Leipsick y Brody has-

ta Odessa, de 15 á 20 por 100, y 3 por 100 mas que perciben los comerciantes que en Odessa dan caucion hasta Redut-kalé.

Los vinos de Champaña, café y otros pocos géneros coloniales los compran en Odessa, y algunas veces el azúcar refinado y el rom; pero el té y algunas manufacturas rusas las hacen ir de Moscow, y muchas veces de Hamburgo el azúcar refinado.

Los gastos exorbitantes susodichos, y el flete subido que se hacen pagar los capitanes de Odessa á Redut-kalé, sobre todo al adelantarse la estacion, son los principales motivos, sin duda, que han hecho tomar otro camino á este comercio, pues los georgianos han empezado ya á tomar la via de Trieste como mas fácil y menos costosa.

El flete de Odessa á Redut-kalé varía segun las circunstancias y la estacion; pero puede decirse que ordinariamente se paga de 1 rublo 50 kopekes á 2 rublos 50 el pud. He visto pagar por un buque del porte de unas 3,500 fanegas en el mes de Octubre, en época que los fletes para el extranjero eran muy moderados, 9,600 rublos asignacion por el solo viage de ida; á la verdad la estacion era ya algo peligrosa.

y el viage muy penoso. Como los buques en Redut-kalé tienen que fondear á una gran distancia de la tierra, á fin de poder largarse con facilidad cuando soplan los vientos de travesía que reinan muy á menudo, el desembarque es sumamente difícil y costoso, pues que se tienen que transbordar las mercaderías en barcas que se ven obligadas á hacer un tráfico regular, y por eso cuando el flete es menos caro cuesta 80 kopekes asignacion el pud (unos $3\frac{1}{2}$ reales vellon).

El 5 por 100 que las mercaderías adeudan á su importacion, se paga en Redut-kalé si las mercaderías se destinan á esta ciudad ó á las plazas vecinas; pero por las mercaderías que pasan á Kutais ó Tiflis, los comerciantes pueden satisfacer los derechos segun les convenga en una de estas dos ciudades. La distancia de Redut-kalé á Kutais es de 125 verstas, y de 232 hasta Tiflis. El transporte de Redut-kalé hasta Kutais puede efectuarse á 50 kopekes el pud, y de $3\frac{1}{2}$ hasta 6 rublos asignacion de banco para Tiflis segun la estacion.

De Tiflis á Tauris las mercaderías se transportan á lomo, y se paga un rublo de plata el pud. La carretera, que es bastan-

te buena, pasa por los montes Acsibjuk, Dschelaloglu, Besobdal, por el distrito de Abarampol y por el Kuban armenio Etchmiadzin, que segun el camino militar está distante 320 verstas de Tiflis.

De Erivan á Nakhchivan hay 150 verstas, y de Nakhchivan por el monte Araje, cerca del pueblo Djulfa, y por la ciudad Merend hasta Tauris, 162 verstas; siendo la distancia total de Tiflis á Tauris de 632 verstas, y en consecuencia 989 de Redutkalé. En Erivan y Nakhchivan se perciben 2 rublos de plata por pud de derecho de carretera. En Djulfa por el paso del Araje 20 kopekes plata, y en Persia en Merend y Tauris 2 rublos; mas 2 por 100 sobre el valor. En Persia las mercaderías pagan mas derecho de carretera cuanto mas lejos se llevan; aunque los comerciantes de Tiflis no acostumbran llevarlas sino hasta Tauris, en donde las venden á los comerciantes de esta ciudad. Cuando en la Cartalinia ó Georgia se establezcan cuarentenas será mas conveniente el expedir las mercaderías de Redutkalé á Tauris por la Imireta, Akhaltzikh y la provincia de Erivan: sin embargo, por esta via se está expuesto á los ataques de los habitantes del Pacha-

lik de Akhaltzikh, particularmente por la parte de los Lazes. El camino de Kutais pasa por la fortaleza de Bagdad, cuya distancia es de 31 verstas. De Bagdad á Akhaltzikh 54 verstas; de Akhaltzikh á Erivan, por el camino militar por Akhaltzikh y Gumsi, 280 de Erivan á Tauris 312 por lo que siguiendo este camino de Redut-Kalé á Tauris hay 802 verstas, esto es: 187 menos que por el otro camino de Tiflis.

En un ensayo que hizo un comerciante de Tiflis en 1829 por este camino, los gastos de un fardo de 10 pudes de Redut-kalé á Kutais subieron á 5 rublos, y de Kutais hasta Tauris de 25 á 30 rublos asignacion.

Algunos pretenden que las manufacturas de Leipsick dejan á los comerciantes de Tiflis un beneficio de 100 por 100, tanto en Tiflis como en Tauris; pero en general puede contarse con un beneficio neto de 33 por 100.

Desde la costa septentrional del mar Negro, en la direccion de los puntos de la frontera mas distantes al S. O. la Rusia confina, desde la incorporacion del distrito de Erivan, con el rio Araje, que for-

ma su frontera natural con la Persia. Desde 1826 este distrito, que fue el teatro de la guerra, se vió expuesto á todas las turbulencias de ella, y la paz concluida entre la Persia y la Rusia unió aquella provincia al imperio ruso. La guerra declarada con la Turquía, y por fin la peste, han acabado de destruir la fuente principal de sus productos, hallándose todos los ramos de industria en suma decadencia. Por consiguiente no pudiendo decir nada del estado de su comercio desde 1826, haré la descripción de lo que era en el tiempo que esta provincia pertenecía á la Persia.

Bajo la administracion del gefe de Eriwan, el comercio extranjero sufria mucho por el monopolio que hacia dicho gefe, el cual vendia los productos que recibia de las imposiciones á precios que fijaba á su antojo, comprando aun varias mercaderías y productos que luego revendia en el interior, igualmente á precios fijados tambien á su arbitrio, que por lo regular siempre eran onerosos á los compradores y consumidores.

El objeto del comercio extranjero del Serdar era:

1.º El *algodon*, que el Serdar recibia

de imposición, que junto con el que compraba formaba un total de 1000 chalwars al año, que á razon de 28 pudes 4 funts el chalwar hacen 28,100 pudes de Rusia, ó sean á razon de 36 libras el pud 10,116 quintales peso castellano.

El precio medio de un *batman*, 100 de los cuales hacen un chalwar, era de 2 rublos plata; por consiguiente el serdar recibia anualmente por este artículo 200,000 rublos de plata. El algodón se enviaba principalmente á Tiflis, Erzerum, Akhaltzikh y á Kars.

2.º El arroz que percibia de los habitantes ascendia á 7,611 chalwars al año, y deduciendo lo que guardaba para su propio uso, vendia anualmente en Tauris, Khoy, Bajazid, Kars, Erzerum y Van, á lo menos por valor de 40,000 rublos plata, calculando el chalwars á 10 rublos plata.

3.º Trigo y cebada: el sardar recibia 14,264 chalwars de trigo y 4,810 de cebada, y deduciendo lo que guardaba para el consumo propio y de sus tropas, vendia á los kurdos y habitantes del Pachalik y Kars 4,000 chalwars de trigo y 1,000 de cebada, que calculando el trigo á 8 rublos plata el chalwar, y la cebada á 4,

sacaba la cantidad de 38,000 rublos plata anuales.

4.º La sal de Tuktcha se vendia anualmente en Kars y Elisabeth-Pol, en las fronteras de la Tartaria y Georgia, por valor de 1,000 rublos plata.

Agregando la cantidad de productos que el serdar despachaba para el extranjero, con la exportacion de los habitantes, que consistia en aceite de linaza y de sesam, arroz, trigo, cebada, que junto puede valuarse en 20,000 rublos plata, y 2,000 rublos de vino y aguardiente que se expedia á Bajazid, la exportacion total de la provincia de Erivan ascendia anualmente á la cantidad de 300,000 rublos plata de Rusia (cerca de 5.000,000 de reales vellon).

La aplicacion de los habitantes de Erivan á las artes mecánicas era poco notable, pues el distrito entero se limitaba á la fabricacion de algunas manufacturas poco importantes de sederías, algodón, vasos, espejos, curtidos, fábricas de jabon y de pólvora, cuyo consumo se hacia en el mismo pais, y nada se extraia.

Las relaciones de comercio de los negociantes de Erivan consistian principalmente con la Georgia, Persia y la Turquía,

y las mercaderías que se importaban de estos países se vendían para el consumo interior. El comercio con las mercaderías europeas y manufacturas rusas por la Persia y la Turquía, se hallaba en manos de los armenios de Tiflis. La provincia de Erivan hacía un comercio de tránsito, con respecto al comercio de la Rusia con la Persia, y Erivan servía de escala á las mercaderías que venían de la Persia para la Georgia y vice versa. En Erivan se importaban las mercaderías siguientes:

1.º De las provincias rusas mas allá del Cáucaso, á saber:

De Tiflis: indianas rusas y alemanas, paños, particularmente de Alemania, mahones, medias, tejidos de algodón blanco, azúcar, cochinilla y otras mercaderías por valor de 150,000 rublos plata (2.400,000 reales de vellon).

De Elisabeth-Pol: sedería, fieltros, añil, frutos y otras mercaderías por valor de 10,000 rublos plata (160,000 reales).

De la provincia de Chekí: paño lesghis por 1,000 rublos plata (16,000 rs. vellon).

Del distrito Beloconks: seda por 5,000 rublos plata (80,000 rs. vellon).

De los puntos fronterizos de los cosacos:

tapetes de calidad inferior por 500 rublos plata (8,000 reales vellon).

De la provincia Schirvan: pañuelos de seda con diseño de pequeñas flores y paño lesghis por 1,500 rublos plata (24,000 rs. vn.)

De Daghestun: azafran por 200 rublos plata (3,200 reales vellon).

En general de las posesiones rusas mas allá del Cáucaso, por valor de 168,200 rublos plata (2.691,200 reales vellon).

2.º De la Persia:

De Tauris: varias calidades de sederías, pañuelos de seda negros y colorados, tejidos de algodón abigarrados, tejidos, mitad seda, mitad algodón, pieles de carnero, azúcar y otras mercaderías.

De Ispahan: el mejor tejido de algodón floreado, pañuelos grandes de seda negros, muselina, tejidos blancos, azules, en oro y plata, muselina de las Indias y otras mercaderías.

De Yezd: sederías, tejidos de algodón con flores, indianas, percal, muselina de la India, fieltros con colores, café, añil, quina, especias, estaño y otras mercaderías.

De Kaschan: tejidos de oro y plata, *kitaika*, mahones, pañuelos de seda negros

y colorados, muselina blanca, tapetes pequeños de algodón y otras manufacturas semejantes.

De Kerman: chales de casimira.

De Schiras: tabaco, tubos de pipa persianos, pipas &c. El total de la Persia por 80,000 rublos plata (1.280,000 rs. vellon.)

3.º De la Turquía:

De Constantinopla: paños, percal y atlas, sederías, indianas europeas, grana, vidriería de diferentes colores, y otras mercaderías.

De Erzerum: telas, cobre, espejos, objetos de acero y otros.

Semejantes mercaderías han sido importadas de Kars y Akhaltrikh. El total de la Turquía por valor de 10,000 rublos plata: el importe de estas mercaderías reunidas introducidas en Erivan sube á 259,000 rublos plata (ó sean 4.144,000 rs. vellon). En Erivan los derechos de Aduana por las mercaderías importadas de la Persia, eran de 50 kopekes á 4 rublos plata por bulto. De las de Georgia de 20 kopekes á un rublo, 60. De Turquía de 21 kopekes á 4 rublos. De las extraídas de Erivan para la Georgia y Turquía de 32 kopekes á 4 rublos. El transporte de las mercaderías se hace

á lomo de camellos y caballos, rara vez á lomo de bueyes. Ordinariamente cargan sobre un camello 60 batmans, que equivalen á 16 pudes 27 funts $\frac{48}{96}$ de Rusia. Sobre un caballo 40 batmans, y 50 si es algodón, ú 11 pudes un funts $\frac{84}{96}$. Sobre un buey $37\frac{1}{2}$ batmans, ó 9 pudes 36 funts $\frac{34}{96}$.

Al Noroeste de la actual provincia Armenia, se halla el distrito Karabagh, que hasta el año de 1822 formaba un territorio aparte, gobernado por un kan hereditario. El comercio de este distrito es de muy poca importancia, limitándose á la introduccion de tejidos de seda, algodón y lana, y algunos otros artículos para su consumo de que le proveen la Persia, la Georgia y particularmente la Turquía. Los comerciantes de Schuchek hacen el comercio extranjero de Karabagh, cuyos artículos de importacion son:

1º De la Persia:

De Ispahan: burmet, tejidos de oro y plata, pañuelos de seda negros, velos de algodón blanco y azul, canela, pimienta y otras especias, azúcar de Persia: valor total 18,000 rublos plata (288,000 reales vellon).

De Yezd: varias sederías por valor de 1,500 rublos plata (24,000 reales vellon).

De Kaschan: tejidos de oro y plata baratos, sederías, colchas de terciopelo por 1,500 rublos plata (24,000 rs. vellon).

De Ulughirt: indianas, colchas por 3,000 rublos plata (48,000 rs. vellon).

De Tauris: burmet, tejidos de algodón blanco, cañamazo (especie de tejido de seda y lino), tafetan de Tauris de varios colores, percal, pañuelos de seda, colchas azules, especias, frutas secas, azúcar de Persia, tabaco de Schiras, marroquines y otros, por valor total de 110,000 rublos plata (1.760,000 rs. vellon).

De Khorasan: los tártaros que van en peregrinacion importan varias mercaderías por valor de 3,000 rublos plata (48,000 rs. vellon).

De Khoy: tejidos de corteza de árbol, indianas, burmet, y otros por 1,500 rublos plata (24,000 rs. vellon).

De Urm: iguales manufacturas por 1,000 rublos plata (15,000 rs. vellon).

De Ardebil: burmet por 1,500 rublos plata (24,000 rs. vellon).

El total de las mercaderías importadas en Karabgh es de 140,700 rublos plata (2.251,200 rs. vellon).

2.º De Turquía:

De Bagdad: frutas secas, especias, añil, atlas, percal, colchas por 2,000 rublos plata (32,000 rs. vellon).

De Damasco: varias sederías, grana, café, &c. por valor de 1,000 rublos plata (16,000 rs. vellon). Valor total de la Turquía 3,000 rublos plata (48,000 reales vellon). Es menester advertir que el comercio con la Turquía se halla interrumpido, y que los mercaderes chuchinos de religion mahometana van á Bagdad y Damasco en peregrinacion, de donde extraen las mercaderías indicadas á su regreso.

3.º De las provincias rusas mas allá del Cáucaso.

De Tiflis: tejidos de algodón de varios diseños, paño, percal de varios colores, mahones, cochinilla, té, azúcar, rom y otros por valor de 72,000 rub. plata (1.152,000 reales vellon).

De Baku: fierro, papel para escribir, nafta, loza, azafran por 2,000 rublos plata (32,000 reales vellon).

De Derbent: azafran, rubia por 2,000 rublos plata (32,000 rs. vellon).

De Cheki: frutas, paño ordinario, fieltros, tapetes y otros por 1,000 rublos plata (16,000 rs. vellon).

De Elisabeth-Pol: alumbre, cochinilla, frutos por 800 rublos plata (12,800 reales vellon).

De Nakchivan: tejidos de algodón y sal por 1,000 rublos plata: en general de los países rusos por 93,800 rublos plata al año (1.500,800 rs. vellon).

Los mercaderes chuchinos que importan mercaderías en Persia, las compran en Tiflis y Cheki, é importan en Tauris indianas, paño ordinario, fieltros y otros por 30,000 rublos plata (480,000 rs. vellon). En seda, que dichos mercaderes compran en las provincias rusas mas allá del Cáucaso, importan en Rusia por un millon de rublos plata (16.000,000 rs. vn.).

PRECIO DE LAS MERCADERIAS.

En Ispahan una pieza de burmet de Ispahan de $3\frac{1}{2}$ archinas de Tauris, equivalente á $5\frac{1}{4}$ archinas rusas cuesta de 80 kopekes á un rublo 20 kopekes plata. Una pieza de tejido de oro ú plata, 5 á 20 rub. plata. Los pañuelos de seda negros de $3\frac{3}{4}$ archinas rusas en cuadro, á 8 rublos plata la pieza. Idem de 3 archinas, á 6 rublos y á 5 rublos plata, los de 2 archinas. Velos azules para muger, la pieza un rublo 40

kopekes. Idem blancos, uno á un rublo 20 kopekes la pieza. El batman de canela ú otras especias, 2 rublos 40 kopekes. El batman de azúcar de Persia, 2 rublos 40 kopekes.

En Tauris la pieza de burmet de Tauris, 60, 80 hasta 90 kopekes. El bess la pieza, 2 rublos $\frac{1}{2}$ el ancho, y el estrecho 10 á 12 kopekes la archina de Tauris. Cañamazo 70 kopekes. Tafetan 60, á 90 kopekes la archina de Tauris. Percal la pieza, 3 á 4 rublos. Pañuelos de seda, de 2 á 8 rublos. Velos azules, un rublo 20 kopekes. Muchoyar (especie de camelote) $2\frac{1}{2}$ rublos la pieza. Termolan, de 15 á 20 rublos la pieza.

En Schucha las mercaderías persianas y georgianas no se venden á menos de 15 por 100 del coste del precio. Las indianas verdes llamadas de Sajonia á 30 kopekes archina. Té $2\frac{1}{2}$ á 5 rublos plata la libra. Café 70 kopekes plata la libra. Tabaco de Schiras 40 kopekes plata la libra, del cual se hace un consumo anual de 4,000 balas.

En el distrito de Karabagh los derechos de aduana se perciben cerca del puente de Chudoperis á razon de 50 kopekes por bala, y en Schucha por el tránsito de los pue-

bles que pertenecen á los particulares, y por el peso.

Al norte del distrito Karabagh y al oeste del distrito Schirvan, se extiende hácia la cordillera del Cáucaso el distrito de Cheki, que es muy rico en sedas, arroz y trigo, cuyos habitantes prefieren cultivar estos productos, mas bien que el algodón que se cultiva poco. En ninguna parte se encuentran manufacturas de algun interes, y en los pueblos las mugeres se ocupan en el trabajo de manos para su vestuario y el de los hombres. De todos los productos en general se extrajo del distrito de Cheki en 1827, seda 800 pudes por valor de 5500 rublos plata (2,880 quintales peso castellano, por valor de 8.800 reales de vellon). Arroz 8,000 pudes por 3,000 rublos plata. Saragan (especie de yerba que sirve para curtir) 6,000 pudes por 2,000 rub. plata. Rubia 3,000 pudes por 1,800 rublos plata. Pescado seco de rio, cabial, y cola de pescado por 25,000 rublos plata. Ganado vacuno 2,000 cabezas 20,000 rublos plata. Ovejas 3,000 cabezas 4,500 rublos plata. Pielles de búfalo y de buey al pelo 700 por 1,500 rub. plata, marroquines y otros curtidos 800 pieles por 700 rublos plata.

Sedería y cintas de oro y plata por 2,500 rublos plata. Castañas 1⁰ balas por 4⁰ rublos plata. Varios cereales 5⁰ tschetwerts por 17⁰ rublos plata. Frutas, en particular manzanas y peras, por 1⁰ rublos plata; cuya exportacion total del distrito de Cheki subió en 1827, año que se ha tomado por regla comun, á 635⁰ rub. plata (10.160⁰ reales vellon).

Los comerciantes de Tiflis prefieren comprar la seda que conviene para la Rusia. Las provincias vecinas como Schirvan, Karabah y Elisabeth-Pol, no recogen mas que 400 pudes de seda, y muy poca tambien la Persia. Sin embargo, esta calidad es la mejor que se trueca con otros géneros.

El arroz se extrae para Karabagh, para los paises confinantes á Daghestan, y parte para Tiflis. El pescado se envia á la Georgia, en donde tiene mas estimacion que el de Salian. Las castañas pasan á Schirvan y Karabagh, y los otros renglones, trigo y marroquines, van á Daghestan.

Los demas productos se consumen en las provincias circunvecinas de los lesghis, y en Tiflis. La Persia no compra mas que las pieles al pelo.

IMPORTACIONES DEL DISTRITO DE CHEKI.

De Chirvan: sederia y paños por 36② rublos plata. Cobre labrado por 13② rublos plata. Utensilios en hierro por 100 rublos plata.

De Karabagh: tejidos de algodón por 400 rublos plata.

De Elisabet-Pol: sederia por 2② rub. plata. Alumbre por 8② rublos plata.

De Kuba: cordages, hilo para redes, 3② rublos plata. Tapetes por 500 rublos. Rubia 1,500 rublos plata, que la mayor parte pasa á Tiflis.

De Baku: nafta por 8② rublos plata. Sal 10② rublos, fierro 1,700 rub. plata.

De Tiflis: tejidos de algodón y lana, metal labrado, vidriería, loza; todas mercaderías extranjeras, por 20② rub. plata.

De Daghestan: capotes de fieltro, fieltros, paños, fusiles, pistolas, puñales, pólvora, pieles de carnero, plomo, miel y lana, que se vende en los prados de invierno de Cheki, por 100② rublos plata.

De Tauris: tejidos de seda, de lana y de algodón de las fábricas de Persia y de Europa, tejidos de oro y plata, marroqui-

nes verdes, azules y otras mercaderías por 250② rublos plata, y separadamente por 150② rublos para el consumo de Daghestan á los lesghis que compran sus manufacturas, particularmente las de algodón con preferencia en Nucha.

En general las importaciones de la provincia de Cheki suben á 600② rub. plata (9.600② reales vellon), las cuales, sin contar los artículos destinados para los lesghis ascienden al valor de 450② rub. plata.

Nucha es la principal ciudad para el comercio del distrito de Cheki, pues en ella se reúnen las caravanas mas importantes del distrito de los lesghis y mercaderes de otras ciudades, comprando las mercaderías necesarias, que de allí se llevan á las ferias de la provincia, como las de Cheki, á los pueblos llamados Dchafarebat y Wartaschin; la de Aresas, Chaldan, la de Akdams en Karagli Pidar, la feria de Bumso en Buma y Nidcha, y la de Kulkaschia en Kulkaschia y Sultan Nuva.

Los habitantes venden sus productos, excepto la seda, que ordinariamente se lleva á Nucha para venderla, comprando lo que necesitan de los mercaderes que reciben las mercaderías de Nucha. Los dere-

chos de Aduana se perciben á la venta de las mercaderías, tanto indígenas como extranjeras, bajo varias denominaciones. En el distrito de Cheki los tártaros son los que hacen el principal comercio. Algunos van á Tauris para comprar las manufacturas persianas y europeas, al paso que otros se ocupan en el comercio con la Rusia, llevando seda de Tiflis á Moscow, y á la feria de Nijny-Nowogorod. En dicho distrito los mercaderes armenios que hay, unos van á Astrakhan para vender sus mercaderías, y los otros á Tiflis. Los judíos que habitan en el pueblo de Wartaschin, hacen un comercio de menudo en las ferias de las provincias, comprando sus mercaderías en Nucha, Chirvan y Baku.

En las posesiones del Sultán de Elisulsk, y distrito de Tcharschlich y de los Belskans, hay muy buenos caminos de comunicación. Estos distritos son fértiles en seda, que compran los comerciantes de Nucha y de Tiflis; en trigo, arroz y otros artículos.

Los habitantes producen manufacturas como las de Cheki, pero únicamente para su propio uso; y carecen de los artefactos propios de los pueblos civilizados.

Al oeste del distrito de Cheki, y al no-

roeste del de Karabagh, se halla el distrito de Chirvan. Los artículos principales de su comercio extranjero son manufacturas de algodón y de seda, varias materias colorantes, tabaco de Persia, frutas secas y otros. Los de exportacion son seda en rama, algodón, sebo, pieles, utensilios en cobre, y tejidos de seda y algodón.

Las plazas principales de comercio en Chirvan son Astrakhan, Tiflis y algunas otras de Persia. Algunos tejidos de algodón y seda que sacan de la Persia se aventajan á los de Chirvan; pero hay otros de este distrito que son superiores en bondad y finura á los de Persia. Varios géneros del distrito de Chirvan, como velos, paño &c. se fabrican en las casas particulares en telares de tejedor. En Chamakhia se hacen tejidos de una calidad particular, y las manufacturas que se importan de Persia, no sirven mas que para satisfacer las pasiones y usos antiguos. Los comerciantes de Chamakhia hacen el comercio con las plazas persianas Ardebil, Recht, Enzeli, y particularmente con Ispahan; pasan por tierra á Persia por Djavat, en la confluencia del Kur y Araje, por la parte de Moghan, mas lejos por los páramos de Mo-

ghan á Sorokom, en Ardebil, como igualmente en Ghilan, Recht y Enzeli. Hay ademá otro camino por Salian y Astara, que en derechura conduce á Recht y Enzeli.

Cuando se expiden las mercaderías en el distrito de Chirvan, se perciben los derechos siguientes: En Chamakhia, según el reglamento. Derecho de carretera: Por la sedería 5 abases, y 6 por las otras mercaderías. En Djavat por el paso del Kur se pagan en general 16 abases, y en Ardebil, sin distincion, 50 kopekes por bulto.

Si las mercaderías se expiden á Ispahan, en la ciudad de Sail pagan 2 rublos plata por bulto de sedería, y 1 rublo por bulto por toda otra mercadería. En Ispahan mismo por el peso, á razon de 1 abase por batman. En Salian pagan 5 abases por bulto, en Lenkoran 50 kopekes plata. En Enzeli 5 por 100 de su valor. La expedicion de Enzeli para Recht cuesta 50 kopekes de cobre por bulto, y otros 50 kopekes en llegando á Recht. En esta ciudad, y en la de Ispahan, se pagan 2 rublos plata al mes de almacenage.

De Ardebil hasta Tauris no se percibe

ningun derecho, pero á la importacion en Tauris se paga 1 rublo plata por bulto. Si las mercaderías estan destinadas para la venta, se pesan y se pagan por batman 5 abases de Tauris ó 2 de Tiflis. Quedando sin vender, se pesan de nuevo á la exportacion, y se percibe 1 rublo plata. Por el almacenage en las caravanseras se paga de $1\frac{1}{2}$ hasta $2\frac{1}{2}$ rublos plata al mes. El transporte de un fardo de Chamakhia hasta Ardebil, no comprendidos los derechos de Aduana y de peso, cuesta de 5 á 6 rublos plata, 30 hasta Ispahan, y 8 á 9 hasta Tauris.

Los mercaderes de Chirvan comercian con Astrakhan y hacen pocas expediciones de la parte del continente por mar para Baku. A fin de no exponer las mercaderías por mar, los habitantes prefieren transportarlas por tierra á pesar del retardo é inconvenientes de los derechos de carretera á que estan sujetos haciendo el viage por tierra á Astrakan, lo que reduce aun el pequeño beneficio del comercio por tierra. El centro del comercio del distrito de Chirvan es en Chamakhia, cuya venta total no pasa de 150 ducados (7200 rs. vn.), El comercio del interior es poco considerable, tanto por la pobreza de los habitan-

tes, como porque cada uno se hace lo que necesita. Los labradores no tienen bastantes medios para hallar despacho á sus productos, porque cada pueblo posee bastante terreno para satisfacer sus necesidades.

A fin de completar la noticia del comercio mas allá del Cáucaso, es preciso hablar tambien del comercio de Baku. Este puerto está situado casi en el medio de la costa oeste del mar Caspio, en la latitud de $39^{\circ} 30'$, y 50° longitud E., y parece que por su posicion es el centro de las relaciones mercantiles entre las costas meridionales y septentrionales, como igualmente entre las del sur y oeste, cuyos habitantes difieren, tanto por su naturaleza y productos, cuanto por sus necesidades y modo de vivir.

La rada de Baku es la mejor del mar Caspio y preferible á la de Astrakhan, pues los buques de mayor porte pueden cargar y descargar muy cerca de la Aduana, mientras que en Astrakhan es menester cargar por medio de barcas, que se ven precisadas á hacer un tráfico largo para llevar las mercaderías á bordo de los buques que se hallan anclados á una gran distancia. A mas de esto la navegacion de Astrakhan

no dura mas que 6 meses, mientras que la de Baku, por las costas de Persia, no se interrumpe en todo el año. Sin embargo, no puede tampoco considerarse la rada de Baku de toda seguridad, á causa de los vientos que reinan, particularmente los nortes y noroestes, los cuales son á veces tan violentos, que arrebatan los buques con sus anclas y se los llevan por el mar adelante. Los buenos caminos de Baku animan el comercio con la Persia y las provincias vecinas, siendo transitados por un gran número de caravanas, y tienen la ventaja de ser acomodados, así para los carruages como para los animales. De Djavat hay un camino que conduce en derechura á Lenkeran, y de allí hay otros muchos que van á Baku, Ardebil, Enzeli y Recht. La distancia de Lenkeran á Ardebil en general es de 78 verstas, y de Dechevat 42 agatsch, Las caravanas hacen este mismo camino en 7 dias.

De Lenkeran á Enzeli hay 24 agatsch, 4 dias para las caravanas. De Enzeli, el camino conduce á Recht. Las mercaderías persianas destinadas para las provincias rusas del oeste mas allá del Cáucaso, se expiden por los persas á Astrabat y Belfruch,

ó á Recht, Enzeli ó Ardebil. De Belfruch va otro camino en derechura por la costa del mar Caspio á Teherán. Los buques rusos fondean en la costa de Mazanderán en el puerto Maschadiscur, situado á 3 agatsch de Balfruch. De Balfruch á Teherán se cuentan 12 dias, cerca de 250 verstas, pero las caravanas andan este camino en 7 dias. El camino de Astrabat á Teherán pasa por los pueblos de Damgan, Tirusko y Damarvent. De Teherán se dirige á Recht y Kasbin, y de alli hay otro camino que conduce á Ardebil. Las caravanas pueden pues en 3 semanas llegar de Teherán á Dchervat ó Lenkeran.

El artículo principal de Baku es la nafta. En la península de Apcheron hay dos calidades, líquida verdosa, espesa negra y blanca. El consumo es de mucha importancia, particularmente de la primera calidad que sirve para las luces, y se recoge por consiguiente mucha mas cantidad. La nafta se vende en Persia, en Chirvan, Daghestan, Karabgh, y en la mayor parte de las provincias rusas mas allá del Cáucaso. El chalwar de nafta cuesta en Baku 7 rublos plata. Los marineros de las barcas que la transportan á Enzeli reciben de paga por

el viage 5 á 6 ducados; á mas de esto, al llegar al puerto de desembarque reciben el valor de 1 chalwar, y despues del desembarque en Enzeli el valor de 2 clalwars. En Enzeli el valor de un chalwar de nafta es de 16 rublos plata y mas. El transporte hasta Enzeli cuesta ordinariamente 45 á 50 kopekes plata el pud, y 60 á 70 hasta Astrakhan. Despues de la nafta la sal es el artículo principal. Baku provee de sal casi á toda la Persia del oeste, á Chirvan, Kuba, Derbent, Nucha, y parte á Karabagh.

El consumo de la sal de Baku podria ser mas considerable sin la competencia del distrito de Erivan.

La península de Apcheron podria en caso de necesidad proveer medio millon de pudes, pues de los lagos mas grandes Masasir y Sicha, situados á 16 verstas de Baku, cerca de los pueblos del mismo nombre, se sacan 200⁰ pudes.

El azafrán forma el tercer artículo de exportacion, pues el kanato de Baku produce 2,500 pudes al año, cuyos dos tercios ó mas se envian á Persia, y el resto sirve para el consumo del interior, y para la exportacion á Chirvan, Kuba, Nucha y As-

trakhan. Kuba recibe tambien azafrán de Derbent. Este artículo es de grandísimo consumo en el oriente, sirviendo para tinturas y para sazonar todos los manjares. El consumo mas considerable de nasta, sal y azafrán se hace en Persia, cuyo valor puede calcularse en 500⁰ rublos. El terreno de Baku es muy esteril, y el poco trigo que produce, solo basta para dos tercios de su poblacion. La leña falta enteramente, por cuyo motivo estos dos artículos son los principales de importacion. El trigo lo recibe de la Persia, de Kuba y Astrakhan; y de las provincias de Schichmarinsk y Miuskurschk la madera de construccion, como robles, encinas &c., las cuales son muy caras, de modo que un árbol cuesta 5 rublos plata á lo menos. Los habitantes de Baku pasan á Kuba para esta especie de comercio; y de alli sacan la tablazon y maderas. La leña se importa por mar de la Persia y de Lenkeran. El carbon de Kuba. El arroz ordinariamente de Enzeli, de Kuba, y de las provincias de Schabransk, de Tiflis y de Miuskursk. Ademas de estos artículos se importan de Kuba pieles de búfalo, bajilla de barro, frutas, aceite y otros artículos; de los cuales se pa-

gan en el bazar los derechos de carretera. El resto de las importaciones por el lado de Persia son: seda, sedería, tejidos de lana, algodón en rama y fabricado, pescado, frutas y otros. De la Persia se importa principalmente burmet y *bess*, ambos tejidos de algodón. La importación de sederías es á proporción poco importante.

Los tejidos de algodón se extraen en gran parte de Baku para Kuba y Derbent, en donde los habitantes los consumen. La pieza de *bess* de 10 archinas se vende á 1 rublo plata, y á 6 rublos la primera calidad. El burmet de 1 rublo á 4 rublos plata la pieza, cuyos tejidos se parecen á los mahones; pero son preferibles porque no pierden el color.

Las indianas persianas se venden poco, siendo mas caras que las de Rusia. La mejor calidad cuesta 6 rublos plata la pieza de tiro, $4\frac{1}{2}$ archinas.

La sedería, en particular la de Persia, no la usan mas que la gente rica y las mujeres.

El termolam cuesta, segun la pieza, de 5 á 20 rublos plata.

El Daraja, la pieza de 6 archinas de largo y 1 archina de ancho, 5 rublos plata.

—Las sederías de Chirvan son mas baratas que las de Persia, á pesar de que se parecen mucho; sin embargo, las sederías persianas se distinguen por su finura y porque son mas durables. Los tejidos de Chirvan son mas gruesos, mas ordinarios y se distinguen porque pierden sus colores.

La mejor calidad de seda persa se vendió en Baku en el año de 1828, á 34 ducados el pud. La segunda á 20 ducados, y la mas ordinaria á 120 rublos de cobre. La seda de Chirvan, primera calidad, á 24 ducados el pud. Las calidades medianas casi todas se envian á Persia por tierra, pues muy poco ó nada llega á Baku.

ASIA MENOR.

COSTA DE ANATOLIA.

DE todos los puertos de la costa de Anatolia, Sinope, Trebisonda y Batum son los únicos de que se puede hablar, aunque con poco interes, pues el comercio de toda aquella costa puede considerarse como limitado al simple consumo local, teniendo muy poca ó casi ninguna comunicacion con las principales ciudades del interior, en donde se reunen las caravanas de varios puntos del Asia.

SINOPE.

Este puerto es uno de los mas seguros de la costa de Anatolia, y está dividido por un istmo en que se hallan la fortaleza y la ciudad, habitada por los turcos, y el arrabal por los cristianos, que casi todos son griegos. Hállase en la latitud de $42^{\circ} 2'$, y $32^{\circ} 58'$ longitud E. de Paris.

Tiene un astillero para la construccion de navíos de línea y otros buques de guer-

ra para la escuadra del Gran Señor. Los buques mercantiles pueden construirse muy baratos por la abundancia de maderámen y otros materiales que se encuentran en el mismo país. Su comercio no ofrece ningun interés, pues todas sus relaciones se limitan á la importacion de algunos productos de Crimea para el consumo local, especificados en los estados de Theodosia y demas, y en la exportacion para Constantinopla y puertos de Crimea de frutas secas, tabaco, nardenk, hojas de laurel, cera, pieles y madera de construccion para la capital. De Constantinopla se expiden, en muy pequeña cantidad, azúcar, café, añil, cochinilla y manufacturas europeas.

TREBISONDA.

Trebisonda es una rada abierta y poco segura; pero á dos leguas de distancia tiene la de Platana, en que los buques pueden fondear con seguridad aunque sea en el invierno. Hállase bajo la latitud de $41^{\circ} 1'$, y $37^{\circ} 24' 37''$, longitud E. de Paris.

El comercio de Trebisonda, muy floreciente en otros tiempos, está en el dia bastante limitado, no obstante que se pue-

de considerar aun como el punto céntrico de las operaciones mercantiles de la costa de Anatolia. Mantiene un comercio de cabotage activo con los puertos de Crimea y Constantinopla, expidiendo para dichos puertos varios productos de su fértil suelo, como nueces, avellanas, tabaco de plátano, que es de superior calidad, frutas secas, nardenk, pelo de cabra, pieles de liebre, marroquines, rubia, cobre de las minas de Argana, Maden, y los productos y manufacturas que le llegan de Erzerum y otras ciudades internas del Asia menor, aunque en muy pequeña cantidad, como algodón de Persia, algodón hilado, tejidos de algodón, ruibarbo, goma adragante, goma amoniaca, oropimente, alumbre, minio, agallas, azafran, opio, pieles de cabra &c.

La Crimea la surte de sal, fierro en barras, cueros de buey y vaca, trigo y otros granos, manteca, sebo y lanas ordinarias. Recibe de Constantinopla azúcar, añil, grana, palo para tintes, indianas de Europa de colores vivos, y paños, cuyo comercio hacen los anatolios, griegos, turcos y armenios.

BATUM.

A 28 millas S. SE. de Potí y á 46 de Re-

dut-kalé se halla el puerto de Batum, muy espacioso y bastante seguro, en la latitud de $41^{\circ} 39'$ Norte, y $39^{\circ} 18'$ longitud E. de París.

En la cesion que la Turquía hizo en la última guerra á la Rusia de Potí y Akhaltchik, debia haber entrado tambien el puerto de Batum. En el tratado de paz de Andrinópolis la Rusia no consideró á Batum de alguna importancia; y sin embargo, para ella lo era mucho, pudiendo de este modo facilitar sus relaciones con la Persia, Georgia y Armenia que tiene ya entabladas, tanto mas que no habiendo en toda la costa de Mingrelia ningun puerto bueno, el de Batum se le hacia mas importante.

En el dia ofrece muy poco interes, pues su poblacion es tan pequeña que su comercio viene á ser casi nulo, limitándose al cabotage que se hace con los puertos de Crimea y Constantinopla, sacando é importando con poca diferencia los mismos productos de Sinope y Trebisonda, y dificilmente tomará incremento en poder de un pueblo tan indolente y poco versado en el comercio.

CIUDADES INTERNAS.

ERZERUM.

ERZERUM ó ARZRUM es la capital de la Armenia, y por su posicion y el gran número de habitantes que tiene, es una de las mas comerciantes y opulentas ciudades del Asia menor.

Las carabanas de Bagdad, de Mossul, Diarbekir, de la Persia, de Tiflis, Constantinopla, Smirna, Alepo y otras ciudades menos importantes, llegan á Erzerum, llevando seda, algodón, drogas, tejidos, ruibarbo, rubia, oropimente &c., y ademas de estos artículos se encuentra en aquella ciudad mucha vajilla de cobre, pieles para forros y agallas.

Las caravanas de Smirna y Constantinopla llegan alli con frutos coloniales y otros productos de Europa.

Latitud 39°, 56' 36" Norte, y 46°, 15' 45" longitud E.

TOKAT.

Esta ciudad, muy bien construida, y

en una agradable posicion, es el centro del comercio del Asia menor, la reunion de todas las caravanas, una de las mas pobladas, y por su gran comercio la mas rica de la Anatolia.

Hállase situada á 54 leguas de Sinope, 40 de Samsun, 100 de Trebisonda, y 277 de Smirna.

Su comercio es muy considerable y muy rico, por ser el emporio de todas las caravanas de la Persia, Georgia, Armenia, Anatolia y otras partes del Asia. Sus principales productos son marroquines, muy estimados en Turquía, indianas, cobre labrado, grande cantidad de goma arábica, y plomo que se expide á Constantinopla por Samsun.

Las caravanas de Magnesia llegan en 28 dias, llevando algodón en rama. La de Angora, que llega en 15 dias, lleva camelote. La de Brussa en 20 dias seda. La de Castambol, cobre sin labrar. La de Argana Maden, cobre dicho. La de Erzerum en 10 dias, lana ó piel de cabrito, mercaderías de Persia y chales de Cachemira. La de Diarbekir en 18 dias, telas, marroquines colorados y agallas. La de Mossul en 50 dias, lienzos y pañuelos de color. La de Kara-Hisar

en 6 dias opio y otras drogás, rubia y otros colores para tintes. Las de Smirna y Constantinopla, la primera en 30 dias y la segunda en 20, mercaderías de Europa y frutos coloniales, azúcar, café, añil, cochinilla, paños, sederías y otros. La de Alepo en 35 á 40 dias mercaderías de Europa y tejidos del pais; y por fin la de Bagdad en 2 meses tejidos de la India, café y chales de Cachemira.

PROYECTO

PARA

FORMAR UN ESTABLECIMIENTO

EN TIFLIS,

y medios para extender las relaciones comerciales

DE

ESPAÑA CON EL MAR NEGRO.

PROYECTO

PARA

FORMAR UN ESTABLECIMIENTO

EN TITULO

y suscribir para atender las necesidades correspondientes

de

ESPAÑA CON EL MAR MEDITERRANEO

PROYECTO.

LA catástrofe de Caffá, que fue inmediata á la conquista de Constantinopla por los turcos, causó un golpe fatal al comercio que los europeos hacian con la India y Persia por el mar Negro. La célebre y opulenta Caffá era el depósito general de los ricos productos de aquellas regiones, y de los géneros con que la Europa les surtia. Para facilitar mayormente estas operaciones los genoveses tenian establecidas varias colonias en la Georgia, Colchida y Trebisonda, cuyas ruinas demuestran aun en el dia, despues de tantos siglos, la prosperidad y esplendor de aquellas antiguas, vastas y lejanas empresas comerciales.

La expulsion de los cristianos del mar Negro, y la interrupcion de comunicaciones de este mar con la Europa, excitaron el espíritu mercantil á estudiar el camino por donde procurarse los ricos objetos de la India, del Asia menor y de la Persia, á que estaban ya acostumbrados los pueblos de

Europa, y fue cuando el comercio del mar Negro tomó la dirección por la vía de Smirna. Ni la distancia considerablemente mas larga y dispendiosa, ni las extorsiones y piraterías á que estaban expuestas las caravanas para atravesar aquellos inmensos y bárbaros países, pudieron contener un tráfico que parecia satisfacer completamente la codicia y ambición del hombre; mas como una y otra no tienen límites, el descubrimiento del Nuevo Mundo por Cristobal Colon despertó la ambición de los portugueses para nuevos descubrimientos, y el que hizo Vasco de Gama del Cabo de Buena Esperanza causó una nueva revolución en el comercio.

Resintióse mucho de este descubrimiento el tráfico que los europeos hacian con varias provincias de la Persia, Bakharia, Cachemira, Thibet y la India, cuyos productos pasaban á las costas de Ghilan, y por el mar Caspio á Astrakhan, remontaban el Volga hasta la opulenta Novogorod, que era el gran depósito, y de allí, dirigiéndose por el Báltico, se esparcian por toda la Europa.

Génova y Venecia, que habian perdido las inmensas riquezas que les proporcio-

rantía de ellos, y de los fletes exorbitantes que han pagado hasta ahora, ¿cuánto mas fácil no seria á los europeos seguir con mucha mayor economía el camino que ya tienen abierto con tan buenos auspicios?

La Rusia, que ha conocido muy bien la importancia de procurar un fácil y lucrativo despacho á sus artefactos, acaba de animar con la augusta proteccion y cooperacion de su Monarca la formacion de una Compañía en Tiflis de accionistas, compuesta de los principales miembros de la nobleza y del cuerpo mercantil, bajo la razon de *Depósito de Comercio del Cáucaso*, cuyo establecimiento tiene por principal objeto procurar los medios de enagenar con facilidad y provecho los productos de la industria rusa.

Sin embargo, como el principal ramo de comercio que se hace en el dia en la Georgia consiste en manufacturas de Europa, en particular de Leipsik, y mi plan es demostrar las relaciones que la España puede entablar con los puertos asiáticos del mar Negro, trataré de presentar del mejor modo posible las ventajas y dificultades que se ofrecen en la ejecucion y buen éxito de todo establecimiento.

El comercio de Europa con la Persia por el mar Negro puede considerarse en su principio, pues todas las operaciones que se han hecho hasta hoy, á pesar del incremento que van tomando, pueden mirarse como ensayos, tanto mas que los georgianos no se dedican sino al comercio de importacion, y nada extraen para Europa.

Por consiguiente, todo establecimiento para abrir un comercio permanente, hallaria grandes dificultades que vencer en el principio, y solo con mucha constancia podria sacar el fruto debido de sus afanes. Véase quanto costó á Mr. d'Anthoine el entablar las relaciones que proporcionó á la Francia con el mar Negro por medio de su establecimiento en Jersona, á pesar de los grandísimos y poderosos apoyos que cooperaron á su empresa, y de la ventaja que tenia de abrir un comercio, cuyos principales ramos eran artículos de primera necesidad en ambos paises.

Trebisonda por su posicion parece ofrecer mayor ventaja que ningun otro puerto del mar Negro para abrir un comercio de importancia con las ciudades asiáticas y persianas: sin embargo, algunos estableci-

mientos y proyectos que se formaron en los años anteriores con objeto de realizar los planes premeditados de llevar el comercio de Smirna al mar Negro, hicieron preferir Sinope á cualquier otro puerto. En 1810 se formó en Sinope un establecimiento de franceses que con motivo de la guerra que sobrevino en Rusia en 1812, y de los pocos medios que tenia, no duró mas que dos años. Este establecimiento, á causa de la guerra continental, seguia el antiguo rumbo, haciendo en Theodosia el depósito de agallas, hilo y lanas de Angora, algodones, sedas, pelo de cabra y otros artículos que de alli pasaban á Francia por la Polonia y Austria. Restablecida la paz general en 1814 una casa respetable de Odessa presentó un plan al gobierno ruso para formar otro establecimiento en Sinope, al cual fue concedido por dicho gobierno un fuerte capital, pero despues de algun tiempo quedó sin efecto no se sabe por que causa. En 1823 la Holanda envió un agente con una expedicion protegida por el gobierno, que se hizo en las costas de Anatolia hasta Anapa, para indagar los medios de formar un establecimiento en el punto mas ventajoso: los resultados

de aquella expedicion fueron brillantes, pero no tuvo ningun efecto el proyecto que el gobierno holandés se habia propuesto.

A pesar de que Trebisonda se halla, respecto de Tokat y todos los puertos de la Anatolia, á doble distancia de Sinope, está mucho mas cerca de la Georgia y provincias persianas de Erivan y Erzerum.

Estas consideraciones han hecho pensar á algunos que Trebisonda convendria mas que ningun otro puerto de la costa del Asia para un establecimiento, y en particular para el caso de un rompimiento entre la Rusia y la Turquía, bajo la suposicion de que esta podria interrumpir las comunicaciones con los puertos rusos, pero mi opinion es que el establecimiento convendria mas en Tiflis. El comercio de la Persia y Georgia, tiene ya hace varios años su giro por Redut-Kalé. De Tokat las caravanas se comunican unas con otras, y se esparcen en varias ciudades de Persia, Erzerum y Tiflis, al paso que Trebisonda no tiene casi ninguna comunicacion, y costaria mas el apartarlas de la direccion de Smirna. Varias guerras hemos visto entre la Rusia y la Turquía en que el Bósforo ha quedado abierto á la navegacion, y

cuando esto no sucediere, ¿no tiene la Rusia suficientes fuerzas navales en el mar Negro para bloquear el canal de Constantinopla, é impedir el comercio con los puertos turcos, como lo podria hacer la Turquía respecto de los rusos? Por fin despues de mucha madurez, y de largas meditaciones, estoy convencido de que el establecimiento deberia hacerse en Tiflis. Tratando pues de ponerlo en ejecucion, seria menester reunir por lo menos un capital de 200② duros en 200 acciones de 1② duros cada una, plantar el principal establecimiento en Tiflis, otro en Constantinopla, y tener agentes en Tauris, Erzerum, Kutais (capital de la Imireta) y Redut-Kalé. El establecimiento de la compañía en Constantinopla deberia confiarse particularmente á un hombre muy capaz, pues que él seria por decirlo asi el móvil de los asuntos de la compañía. Estando en relaciones continuas con la factoría de Tiflis, esta podria informarle de las variaciones de precio y necesidad de los géneros que de España fuesen destinados para ella, y como Constantinopla es la escala natural de este tráfico, si un artículo que hubiese sido pedido por la compañía no conviniese

á su arribo á aquella capital, aquel establecimiento podria despacharle en ella, ó enviarle á Odessa si los precios fuesen mas convenientes, siendo ambas plazas de mucho recurso por el consumo de los productos de España y sus colonias que formarian los ramos principales del comercio de importacion de la compañía. Los agentes ó factores de Tauris y Erzerum, cuidarian de dar curso á los géneros que del depósito de Tiflis se expidieran; enviarian los artículos reunidos en ambos mercados para los cargamentos de retorno, y sobre todo deberian trabajar en alejar de este comercio las caravanas que en el dia van á Smirna á proveerse de los artículos de nuestras colonias. Kutais serviria de intermedio para las comunicaciones entre Tiflis y Redut-Kalé, al paso que procuraria despachar en la Imireta, el Guriel, la Mingrelia, la Abasia, Akhaltzikh y demas pueblos vecinos, lo poco que aquellos pobres paises consumen. El agente de Redut-Kalé cuidaria de las expediciones internas y marítimas, pudiendo entablar un cabotage con algunos puertos de Anatolia y de la costa de Abasia. Por fin Tiflis seria el depósito general de todos los artículos, desde donde se daria la

direccion conveniente para los de importacion y exportacion.

Estoy lejos de creer que no se hallasen mil dificultades que vencer en el principio, pues el tener que acostumbrar á unos pueblos tan indolentes por naturaleza, á procurarse los artículos necesarios de otros puntos de donde hace tantos siglos se proveen, y lo exhaustas de recursos que están todas las provincias mas vecinas al mar, junto con el atraso de su industria y agricultura, serian en mi concepto el mayor obstáculo para el pronto fomento de la compañía. Asi es que hasta que el comercio que en el dia se hace por Smirna no volviese á su antiguo curso, pocos serian los productos que la España pudiera importar de su suelo, pues desgraciadamente los objetos de su industria no creo pudiesen sostener la competencia con los de Francia y Alemania que les surten con mas conveniencia de precio. En consecuencia, de la península solo pudieran enviarse algunos pocos vinos buenos y tapones de corcho, paños comunes, indianas y algun otro mas artículo. El plomo de Almería y Adra, seria el mas importante renglon que de España pudiera convenir. El añil, cochinilla,

palo de tintes y café, principalmente, serian los géneros coloniales que hallarian algun curso; pero hasta que el comercio estuviese bien encaminado, no convendria enviar gran cantidad, á fin de poder conocer antes el éxito. El rom ó aguardiente de caña es un artículo corriente en aquellos paises, y pudiera importarse en mayor cantidad. Como el azúcar en polvo tiene su principal curso en Turquía, y el consumo del refinado en todas aquellas provincias rusas es de bastante consideracion, para abrir un despacho al azúcar de la Habana, con gran utilidad del establecimiento, convendria formar una refinería en Tiflis, desde donde se pudiera proveer á todos los paises comarcanos en detrimento del azúcar inglés y de Hamburgo, que en el dia forma un ramo de comercio de mucha importancia. Llevando pues el azúcar directamente de la Habana en buque español á Redut-Kalé y Tiflis, y refinándolo allí, cortaria la concurrencia de todos los otros azúcares por lo mucho mas barato que se podria dar, tanto por el ahorro del recargo de derechos á que está sujeta la bandera extranjera en la extraccion, como por la grandísima economía que se tendria en

los gastos de transporte, no debiendo hacer tantos viages, ni pasar por tantas manos como sucede con el azúcar refinado en Inglaterra y Hamburgo. Seria por demas el extenderse para probar esta asercion, pues basta calcular los gastos que acarrea el llevar el azúcar en polvo de los paises que lo producen á Lóndres y Hamburgo, en fletes, seguro, gastos en el desembarque, comisiones y otros derechos de aduana, y sin contar el beneficio que puede resultar al que lo recibe, los gastos para hacerlos pasar á las fábricas, y los de compra, la utilidad de los fabricantes, los gastos que nuevamente tienen que hacer para expedirlo á la Georgia, el beneficio suponible del especulador &c., basta calcular todo esto, digo, para convencerse de las utilidades que proporcionaría una refinería en Tiflis (1). Si á tantas ventajas reunidas el gobierno paternal de S. M. tuviese por conveniente añadir aun la beneficencia de conceder alguna franquicia de derechos á los buques españoles que hiciesen este tráfico directamente á favor de la factoría, este solo ra-

(1) Los azúcares en polvo pagan á su introduccion en Rusia, 9 rublos $\frac{20}{100}$ por pud, mientras que en la Georgia solo adeudan el 5 por 100 sobre su valor.

mo de industria podria hacerla prosperar en poco tiempo.

Empezando pues bajo unos auspicios tan favorables, los que estuviesen al frente del establecimiento podrian estudiar el medio de dar todo el curso imaginable á los otros productos indígenos de la España y colonias, como igualmente hacer ensayos de algunos objetos de su industria para procurarles un nuevo consumo.

Como la franquicia de guildas concedida por el ukase de $\frac{8}{20}$ de Octubre de 1821, cesará el $\frac{8}{20}$ de Octubre de 1831, se podria interesar á la Rusia á que concediese por su parte la prolongacion de esta franquicia y otros privilegios por un tiempo determinado; y como la Rusia tiene el mayor interes en ver prosperar aquel comercio, porque le asegura el amor y fidelidad de aquellos pueblos, al mismo tiempo que es el medio mas poderoso para civilizarlos; no dudo que el gobierno de la Rusia haria alguna concesion, tanto mas que sus miras se dirigen constantemente á extender las relaciones comerciales en todos los puntos de su imperio, animándolo por medio de todos los privilegios y proteccion que permite el fisco. Para estimular á la Rusia á

que concediese con mas facilidad algun privilegio, la España podria conceder por su parte otros iguales, tambien por tiempo determinado, tanto en la importacion como en la exportacion de los artículos que formasen el comercio de la compañía, con cuya poderosa proteccion no podria dejar de hallar el comercio de la península inclinado á interesarse en un establecimiento que podria contribuir mucho al fomento de nuestra marina y comercio.

Como la costa de Asia es muy poco frecuentada por los europeos, todavía no han perdido el temor que infundian las piraterías á que se entregaban varios pueblos de aquella costa; pero la ocupacion militar de los rusos desde Batum hasta Anapa, ofrece la mayor seguridad á la navegacion. Los puertos y radas de Batum, Poti, Redut-Kalé, Soukhum-Kalé y Pidzunda, pueden servir de mucho abrigo á los buques que hiciesen aquel tráfico, y si el comercio con dichos puertos tomase el incremento de que es susceptible, no hay duda que la Rusia pondria el mayor empeño en mejorarlos, siendo facil de hacer algunos de ellos los mejores puertos del mar Negro.

Habiendo sido abierto al comercio el

puerto de Redut-Kalé, antes que la Rusia poseyese á Poti, las expediciones para la Georgia continuán haciéndose por aquel puerto que ofrece muchas dificultades. Mientras no se quiten los bancos de arena que obstruyen el paso de la Khopi, en cuya embocadura está situada la ciudad de Redut-Kalé, y que no puedan los buques entrar con sus cargamentos en aquella ria, los desembarques y embarques serán siempre costosos y peligrosos, y los buques se verán expuestos á tener que largarse de la rada por razon de los violentos vientos que suelen soplar, y de las corrientes que mueven el desagüe del Phasi ó Rion y de la Khopi. Poti, pues está mejor situado que Redut-Kalé, teniendo á Batum, que es un puerto seguro mas cercano; y la navegacion que de Poti puede hacerse en derechura por el Rion hasta Marema, ofrece mas economía en los trasportes, pues de Marema á Kutais el camino es muy bueno y está poco distante.

En el principio la compañía hallaria alguna dificultad para los cargamentos de retorno; pero hasta tanto que pudiese procurarse los productos del Asia convenientes para expedir, los buques que hiciesen

aquel tráfico, despues de haber descargado alli sus mercaderías, podrian pasar á Odesa ú otro puerto del mar Negro á cargar para su regreso; y preparando los cargamentos de antemano, solo tendrian que hacer la navegacion de algunos dias mas.

Las mercancías que la compañía expidiese para los retornos serian principalmente algodones, ruibarbo y otras drogas medicinales, gomas, agallas, pelo de cabra, especias de la India, cera, cueros vacunos, y algun otro artículo. La seda, sumamente abundante en la Georgia y Persia, no podria convenir por tener la España mas de la que necesita para sus artefactos, lo mismo que el azafrán que tambien le sobra.

La mayor parte de las considerables partidas de algodón que se extraen de Smirna provienen de las caravanas que se reunen en Tokat, punto céntrico del comercio del Asia menor. Erzerum, Erivan y varias provincias de la Georgia, producen abundantemente este precioso artículo; por consiguiente, con ahorro de muchos gastos y camino, se pudiera expedir por el puerto de Redut-Kalé ó Poti. Las caravanas de Smirna á Tokat emplean 30 dias, mientras que las de Tokat á Erzerum, que está á

medio camino de Tiflis, van en 10, y calculando igual distancia de Tiflis á Redut-Kalé, el camino seria igual; pero este cálculo solo debe considerarse con respecto á Erzerum, que es la ciudad mas lejana de Tiflis y mas próxima á Tokat, mientras que Erivan, Akhalzikh, las provincias de la Georgia, Tauris, Ispahan y la India se hallan á una distancia de Smirna que no tiene comparacion con la de Tiflis: por consiguiente queda bastante demostrada la ventaja que tiene esta ciudad sobre Smirna.

BASES PRINCIPALES

PARA

LOS REGLAMENTOS DE LA COMPAÑÍA.

-
- 1.º El establecimiento podria tomar el título ó la razon de *Compañía española de Oriente*.
 - 2.º Los reglamentos deberian formarse por una comision de sócios nombrados á este efecto, concurriendo á dicha formacion el director agente que deberia residir en Tiflis; y si los reglamentos fuesen aprobados por el gobierno, ningun sócio tendria derecho á reclamar contra ellos.

3.º La misma comision deberia nombrar los agentes ó factores para los asuntos que se ofreciesen en Tauris, Erzerum, Kuitais, Redut-Kalé, y el establecimiento de Constantinopla, uno ó mas directores en gefe para el gobierno general de los asuntos de la compañía en España, quienes deberian residir en Barcelona como el puerto de mar mas adecuado para el consumo de los géneros que enviase la compañía.

4.º Los establecimientos, agencias ó factorías del Asia deberian entenderse con el establecimiento de Tiflis, y este solo y el de Constantinopla, podrian corresponderse directamente con los directores de España, los cuales á fin de cada año deberian pasar una circular á los sócios para informarles del estado de la compañía.

5.º La compañía deberia formarse por 10 años á lo menos.

6.º A fin de que esta gozase de mayor consideracion, proteccion y confianza, el gobierno podria nombrar al director de Tiflis agente consular.

7.º Se deberia negociar con la Rusia para obtener un crédito de 500⊘ rublos en el banco imperial de Odessa, bajo un interes moderado, cuyo reembolso deberia ha-

cerse por la compañía de Tiflis á la tesorería del general en gefe, ó en Odessa, segun conviniese á la compañía. Este crédito seria de la mayor necesidad, por razon de las dificultades de poder hacer en aquellos paises un giro de letras.

8.º Se deberian abrir otros créditos en Paris, Lóndres, Viena, Madrid, Cádiz ó Barcelona, y confiar la gestion de ambos á una casa de confianza en Odessa, á la cual solo se le pagaria su correspondiente comision.

Quedando asi demostradas las relaciones comerciales que la España puede establecer con las costas y paises del Asia en el mar Negro, debo describir ahora las que puede extender con los otros puertos de dicho mar en la costa de Europa.

VENTAJAS

QUE OFRECEN LAS PLAZAS DE COMERCIO

de S. Petersburgo y Odessa

PARA PONER UN CAPITAL EN CIRCULACION.

Es un principio de economía política muy sabido que la riqueza de un estado consiste en la de los individuos que le componen: si estos son ricos es consiguiente que la nacion lo sea tambien. Esta riqueza proviene esencialmente de los capitales puestos en circulacion productiva, que son los auxiliares inmediatos de los capitales fijos. El que pone sus capitales en circulacion procura de antemano estudiar los medios que debe emplear para hacerlos valer. El capitalista nacional puede ser util á su patria aun cuando ponga su dinero en circulacion en otro pais. El comercio es el que le guia en este caso, siendo el apoyo mas poderoso y el medio mas influyente y eficaz para procurarle relaciones aun de los paises mas remotos y menos conocidos que le indican

como debe aumentar sus riquezas. Es evidente que estas se adquieren con mas facilidad en los paises nuevamente civilizados que ofrecen recursos para ello. Odessa se halla en este caso como plaza cuyo comercio no ha sido beneficiado todavía en toda su extension. Primer puerto del mar Negro y del imperio ruso, despues de Petersburgo y Riga, su posicion en extremo ventajosa, y la abundancia de productos naturales é industriales de las provincias comarcanas, ofrecen los recursos indicados para emplear un capital con mayor beneficio que en ninguna plaza del continente.

Las ventajas que puede proporcionar su comercio no han sido beneficiadas todavía plenamente por falta de medios pecuniarios y combinaciones; y sin embargo algunos que se establecieron alli sin fondos y sin muchos conocimientos han hecho fortuna.

Los granos son tan abundantes que ha habido épocas en que sus depósitos han llegado á cerca de 4 millones de fanegas de Castilla. No menos abundan los artículos siguientes: el sebo, los cueros vacunos de toda calidad, las pieles de liebre, la manteca salada, velas de sebo, carne salada,

plumas para escribir, cera, lonas y lonetas, terlices, cáñamo y lino, simiente de lino y de cáñamo, cobre, fierro, jarcias, lanas finas y ordinarias, duelería, zinc, harinas, arboladura y tablazon, carne salada de puerco y de vaca, y una infinidad de otros artículos, que por su baratura pueden formar objeto de un comercio ventajoso con la península y la Habana.

El comercio de granos es en el día el precioso ramo de exportacion á que generalmente se dedican los negociantes extranjeros, tanto en comision como por cuenta propia, siendo ellos quienes mantienen las relaciones exteriores. Los naturales solo se dedican al comercio interior.

Trieste, Liorna, Génova, Malta y Marsella son los puertos principales que reciben la mayor parte de los granos que se expiden. Se hacen todos los años varios cargamentos de sebo para Inglaterra, y de cueros vacunos para Italia y Marsella, adonde se expiden tambien muchas lanas ordinarias lavadas. Estos artículos y algunas partidas de cera de Ukania, poco fierro y cobre, forman el comercio de exportacion con los puertos del Mediterráneo. Para la Turquía y la Persia se expiden los artícu-

los siguientes: manteca salada, velas de sebo, carnes, cabial, jarcias, lonas, clavos, sebo, y granos de baja calidad. De los otros artículos no se hace caso, y sin embargo algunos de ellos son susceptibles de formar un ramo de comercio de mucha importancia.

El comercio de importacion consiste: en frutos del Archipiélago y Smirna, como uva pasa é higos en gran cantidad, aceites de comer, aceitunas, hojas de laurel y fuertes partidas de algodón hilado y en rama, seda de Brusa torcida, cierta cantidad de vinos, naranjas y limones de Sicilia, almendras dulces, aceites de comer, agrio de limon, corteza de naranjas, vinos de Marsala, imitados á los de Madera, azufre y vinos tintos. De Trieste, Malta, Liorna, Génova, Marsella, y Lóndres, se reciben frutos coloniales de toda clase, como: azúcar en polvo de la Habana, café, palos para tintes de toda especie, pimienta, cacao &c., plomos y tapones de corcho de España, azúcar refinado, manufacturas de toda especie, albayalde, vinos, en particular de Francia, en gran cantidad, tejas y ladrillos, aceites de comer, carbon de piedra, loza y otros varios. Con la España directamente

nada se hace por ahora, pues el poco comercio que mantienen aun los españoles lo ejecutan por medio de los puertos de Marsella é Italia.

Es ciertamente un desdoro para los negociantes de la península dejar el lucro del comercio de nuestros frutos en manos de los extranjeros, cuando pudieran hacerlo con tanta ventaja directamente con los buques nacionales. A la verdad, el comercio de importacion en Odessa no ha tomado aun mucha extension por falta de capitalistas, y por consiguiente de especuladores en la plaza. Las casas extranjeras casi todas trabajan por comision, y en general no tienen grandes fondos. Una casa con buenos recursos y relaciones, podria hacer un giro de consideracion y ventajoso con las plazas de Levante, con la España y sus colonias, con la Francia, Italia é Inglaterra, y sobre todo con la de Odessa en especulaciones de granos. Rara vez el comerciante experimentado se engañará en sus especulaciones en la misma plaza, pues las épocas estan tan marcadas que casi es seguro el no equivocarse. Una noticia anticipada que llegue de Italia ó Francia sobre el mal estado de las cosechas, un convoy de bu-

ques que sepa ha de llegar de Constantino-
pla, en donde á causa de los inconvenien-
tes del Bósforo, y de los vientos del norte,
se acumularán 200 buques que por lo co-
mun llegan al mismo tiempo á Odessa, le
denotan claramente el momento propicio
para especular con la certeza de tener po-
cos dias despues un beneficio seguro. Los
meses de Julio y Agosto son las épocas de
grandes arribos de trigos de Polonia al mer-
cado de Odessa, y por lo regular es cuando
bajan sus precios; porque los poseedores se
apresuran á vender, á causa del gran nú-
mero que hay de ellos, y como á la sazón
llegan justamente las noticias sobre el es-
tado de las cosechas de Italia y Francia,
por los avisos que se reciben se conoce si
conviene especular en ellos. Pudiera citar
muchos comerciantes que sin grandes me-
dios han hecho en pocos años una regular
fortuna en dichas especulaciones en la plaza.

Las casas extranjeras que trabajan en
granos por comision, y de cuenta en par-
ticipacion, prosperan, y en particular las
genovesas.

Poco es para Odessa cuando en un cor-
reo llegan comisiones por 30 y 40[⊘] tschet-
werts de trigo (unas 150[⊘] fanegas), pues á

menudo se ve que una sola casa las recibe.

En el año de 1830 Odessa expidió 1.215,738 tschetwerts de trigo, que hacen unos 4.619,802 fanegas de Castilla. Su valor, añadido al de otros artículos exportados, subió á 27.031,960 rublos asignacion de banco, que juntos con 8.162,640 rublos que expidió Taganrog, y unos 4 millones Mariupol, hacen 39.194,600 rublos. El importe de estas expediciones y el de las que se hicieron en los puertos de Crimea y del Danubio, forman un total de 46.084,286 rublos asignacion. Las importaciones en ambos puertos ascendieron á 25.726,476 rublos, de los cuales se habian empleado en metálico introducido, y en géneros realizados por valor de unos 12 millones, y unos 4 millones que calculo en dinero efectivo existente en el comercio; y deduciendo estas dos sumas de los 46 y pico millones que se han extraido, quedan á lo menos 30 millones que se sacaron del extranjero.

Esta considerable masa de negocios tuvo que circular en Odessa por medio de giro de letras sobre Lóndres, Paris, Marsella, Génova, Trieste, Viena, Liorna, Francfort, Amsterdam y Constantinopla, que son las plazas con quienes Odessa tiene

cambio abierto, alimentando ella por medio del correo las plazas susodichas de Crimea y de Azoff, con el dinero de las letras que negoció por las operaciones de aquellas plazas. Los negociantes de Odessa se ven obligados á cualquier cambio que sea á girar contra sus comitentes por el importe de las adquisiciones que han hecho, y los banqueros, que son judíos, comisionados de casas de Brody, se aprovechan de sus apuros con usura.

La diferencia que reina entre el curso de cambios de Odessa con el de Petersburgo en todo el año, particularmente el papel sobre Paris (1), es cosa grande y capaz de enriquecer una casa de buen capital. Mr. L. Stieglitz, banquero de S. Petersburgo, ha conocido muy bien la importancia de ello y sabido aprovechar tan favorables circunstancias, estableciendo una casa en Odessa, despues de la paz de Andrinópolis, con objeto de dedicarse particularmente al comercio de banca. En el discurso del año de 1830 se calcula que habrá comprado por valor de unos 15 millones de rublos en letras sobre el extranjero, la

(1) Véase á continuación la tabla comparativa de los cambios.

mayor parte negociadas en Petersburgo y Paris, en las cuales, deducidas las comisiones de banca y corretages, le habrá quedado un 2 por 100 limpio de beneficio, que hace el total de 300⁰⁰ rublos asignacion, siendo de advertir que lo principal de las expediciones se verificó desde el mes de Julio hasta el Noviembre, épocas en que comunmente aumentan mucho los cambios.

No son necesarios tantos fondos como pudiera creerse para hacer este considerable giro, pues las letras que se compran sobre Paris, Amsterdam y Lóndres, pueden enviarse á Petersburgo para negociar, y en el ínterin puede tomarse en el banco de descuento de Odessa, que tiene 4 millones efectivos de capital, el dinero para satisfacer dichas letras, pues pagando solo un $\frac{1}{4}$ por 100, se hace un *trasfert* (1), para reembolsar al mismo banco de descuento, ó banco imperial de San Petersburgo, lo cual verifica el corresponsal á quien se hayan enviado las letras para negociar allí con el mismo producto de ellas; de manera que cada 15 dias pueden renovarse estas

(1) Cédula que se paga á su presentacion en el banco de Odessa ó de S. Petersburgo.

operaciones de banca con los mismos fondos. Las letras sobre Viena, Trieste, Génova y Liorna, pueden remitirse á Paris ú otras plazas para negociarlas, y el mismo corresponsal de San Petersburgo puede librar sobre el de Paris ó de otra plaza, para embolsar con el producto de la negociacion de dichas letras á la casa de Odessa, por medio de los bancos indicados, y mediante el dicho *transfert* que se hace al de Petersburgo para cobrar del de Odessa. Si conviene hacer una especulacion en la misma plaza, se puede tomar igualmente el dinero necesario en el banco de Odessa, y enviando á Petersburgo letras sobre Paris ú otra plaza para negociar, con el mismo producto de ellas puede satisfacerse al banco de San Petersburgo.

El descuento entre los particulares en Odessa puede calcularse de 10 á 18 por 100 al año, segun las circunstancias.

La demostracion de estas solas ventajas me parece suficiente para dar una idea de los medios y recursos que ofrece Odessa á toda casa de banco que se dedicase tambien á comisiones, pues ademas del bien que haria al comercio de aquella plaza y del impulso que daria al de la península,

tendría una segura recompensa de su industria.

Tan halagueña perspectiva y evidentes beneficios no han quedado ocultos á la vigilancia del espíritu mercantil, sagaz y emprendedor de los anglo-americanos, cuyo gobierno acaba de concluir un tratado de comercio con la Puerta Otomana: ha enviado un encargado de negocios á Constantinopla para proteger sus relaciones comerciales en el Levante, y nombrado cónsul general al gefe de una casa de comercio que se ha establecido en Odessa bajo su inmediata proteccion.

No menos zelosa la Holanda de tomar parte en un comercio, que como se ha demostrado, ofrece tantas utilidades, y que ha enriquecido á las naciones que hasta ahora lo han tenido exclusivo, acaba tambien de nombrar un cónsul general en Odessa para proteger y dirigir otro establecimiento comercial que va á formarse por acciones en aquella importante plaza.

Si á estas naciones, que por no tener productos propios con que surtir á la Rusia se ven obligadas á recurrir á nuestras colonias para comprar los azúcares, cafés y otros frutos coloniales que llevan allí, les

conviene aquel comercio, con mucha mas facilidad y provecho podria hacerlo la España, que tiene la ventaja de poseer en su propio suelo casi todos los artículos que faltan á la Rusia, y que en cambio necesita de los que abundan en aquel vasto imperio, que hasta aqui los ha comprado mucho mas caros en los depósitos de Francia, Italia é Inglaterra.

Como buen español y zeloso del bien de mi patria trataré pues de indicar tambien las relaciones que podria proporcionar á los españoles una reunion de capitalistas nacionales que empleasen una parte de sus fondos en Odessa y Petersburgo. Grande seria el impulso que podrian darle, redundando todo en su provecho.

El comercio con la península ha sido en otros tiempos bastante activo, pero desgraciadamente la mayor parte de los beneficios que produjo redundaron en provecho de los extranjeros. En el tiempo de la invasion de las tropas del usurpador fue cuando la península, que se hallaba exhausta de medios y brazos para labrar la tierra, experimentó gran carestía de comestibles. Los precios subidísimos de ellos no solo obligaron á permitir la introduccion en el

reino, sino que se bendecía á los que llevaban un artículo tan esencial para satisfacer el hambre que en algunas provincias se experimentaba. Los griegos en particular se aprovecharon sobre manera de nuestra carestía, y tanto fue el aumento de su riqueza, que con los mismos caudales que sacaron de España han sostenido en gran parte su larga lucha contra la Turquía. Despues de la paz de 1814 los catalanes y mahoneses fueron los únicos españoles que se dedicaron algun tanto al comercio del mar Negro, pero desde que nuestro ilustrado gobierno ha hecho florecer la agricultura y que hace varios años que nos pasamos sin los trigos extranjeros, los españoles han cesado en este tráfico, creyendo equivocadamente que faltándoles el comercio de granos con la península directamente, ya no hay otro recurso para continuarlo. Sin embargo les quedan para la importacion los frutos de nuestras Américas de que hablaré en seguida, los aceites de comer, plomos, almendras, tapones de corcho, vinos, yeso, tejas y ladrillos, naranjas y limones. Pueden exportar trigos para los puertos de Italia y Francia del mismo modo que lo hacen las demas na-

ciones, ya sea á fletes ó por cuenta propia. Para la península cueros de buey, de vaca y de becerrillo, carne salada, arbolaria y tablazon, cera &c., y para las Américas harinas de flor, lonas y lonetas, cerda, velas de sebo, jarcias, cáñamos, telas ordinarias y otros muchos artículos insinuados anteriormente, sin contar los que ofrecen las escalas de Constantinopla y Smirna. Por desgracia nuestra marina se halla en decadencia desde que todas las naciones extranjeras hacen el comercio con las Américas españolas, y llevan los frutos que allí cargan directamente á los países de consumo.

El tráfico del Levante y mar Negro puede convenir á la España mejor que á cualquiera otra nacion. Smirna, Constantinopla y Odessa son tres escalas de suma importancia, y que los españoles no deberian mirar con tanta indiferencia. La primera puede servirles ventajosamente para enagenar en ella los frutos coloniales que se extraigan de España y las Américas, y para cargar allí de frutas secas para la Habana, cuyo artículo forma los principales retornos de los americanos que con tantas ventajas hacen aquel comercio. No convi-

niéndoles vender sus cargamentos de entrada en aquella plaza, les quedan por último las de Constantinopla y Odessa, en donde pueden tambien enagenar con facilidad los artículos de la península que mas arriba quedan descritos.

Sin embargo de que el comercio de importacion en Odessa se halla aun en su infancia por falta de especuladores en la misma plaza, el que puede establecerse con nuestras Américas es susceptible de grande extension, y quizá no está lejos la época en que tomará toda la importancia que su influjo puede darle.

No lo ha tomado hasta ahora porque rara vez ha sucedido que con el producto de las expediciones que se han hecho, se hayan podido formar los cargamentos de retorno sin que el buque haya tenido que demorar largo tiempo. Una casa nacional de muchos fondos podria darle aquel impulso que le falta del modo siguiente: 1.º estableciendo relaciones directas con la Habana y otras colonias, enviando á ellas los productos baratos de la Rusia que fuesen convenientes para aquellos mercados: 2.º recibiendo los productos de nuestras Américas y de la península que llevarian los

buques españoles, cuyo comercio está en el día en manos de los extranjeros: 3.º anticipando á nuestros buques, mediante un módico interes, el valor de los cargamentos de retornos para no causarles perjuicio en una venta precipitada y forzosa; y por último realizando paulatinamente los géneros que hubiesen llevado, á fin de que el resultado de las expediciones saliera ventajoso á sus dueños, pues en el día muchos de ellos no emprenden expedicion alguna por no correr el riesgo de tener que sufrir el desembolso del cargamento que envian y del que debe hacer el buque á su regreso.

Las fábricas de refinados de azúcar que se han establecido en Polonia, pueden contribuir mucho á la feliz ejecucion y éxito de cuanto queda dicho con respecto al comercio de los azúcares de la Habana, que por desgracia hasta ahora es algo limitado, y si llegase á verificarse la abolicion del puerto franco de Odessa, como se está discutiendo, esta calidad de azúcar formaria entonces un objeto de comercio de los principales entre los de importacion, pues quedando por el solo hecho, el azúcar extranjero refinado prohibido, como lo está en el resto del imperio, las fábricas de refina-

dos actuales y otras que se estableciesen tomarian mayor incremento, y consiguientemente el consumo del azúcar en polvo lo tomaria tambien.

En la balanza de la Rusia del año de 1830, figura la importacion del azúcar de Habana ó en polvo en San Petersburgo solo por 1.052,001 pudes, por valor de 26.300,025 rublos. La del café por 95,205 pudes por valor de 3.808,200 rublos, y la de aceite de comer por 83,880 pudes por el valor de 1.761,480. Con pabellon americano solamente se importaron 893,521 pudes de azúcar por el valor de 22.241,785 rublos, y 48,521 pudes de café por el valor de 1.942,974 id. En Odessa, segun la misma balanza, se introdujeron 8,363 pudes de azúcar en polvo por valor de 225,801 rublos; en café 8,006 pudes, valor 240,180 rublos, y en aceite 50,989 pudes por el valor de 964,805 rublos.

Esta cantidad considerable de azúcar y de café importado en San Petersburgo comparativamente con lo introducido en Odessa, no tiene proporcion, á pesar de la grande poblacion de la capital; y su incomparable mayor consumo proviene de las fábricas de refinería que se hallan en sus

cercanías, pues que en Rusia aun la gente mas mezquina no hace jamás uso del azúcar en polvo.

Sin embargo, todas las provincias de la nueva Rusia, los gobiernos de Podolia, Volhinia, Ekaterinoslaw, Tchernigoff y otros mas vecinos á Odessa que á la capital, emplean el azúcar refinado en Petersburgo y Moscow, y hasta las provincias rusas mas allá del Cáucaso consumen considerables partidas de azúcar refinado en Rusia, por cuyo motivo el despacho del azúcar en polvo de Habana en Odessa debe necesariamente aumentar á medida que los capitalistas conozcan mas las ventajas que les ofrece en economía de precio y transportes, el establecimiento de refinerías en los gobiernos vecinos á Odessa.

Repito pues, que si los americanos que se han apoderado del comercio de los frutos de nuestras Américas, pueden continuarlo, ¿con cuánta mas facilidad y ventajas podrian hacerlo los buques españoles que no están sujetos á los gastos y derechos de las demas naciones? De consiguiente este importante comercio deberia estar reservado á los buques nacionales casi exclusivamente, como lo hacen los franceses é

ingleses con sus colonias. Los cueros y otros artículos que España consume de Rusia, también podrían importarlos los buques nacionales en España directamente, y no comprarlos de segunda mano á los extranjeros que los sacan de Rusia. Es presumible que si no hacen uno y otro proviene del desaliento que ha inspirado á los negociantes de la península la decadencia de nuestro comercio, del poco conocimiento que en general se tiene en España de aquellas regiones, y quizás por falta de apoyo no quieren aventurarse al riesgo de tener que sufrir dos desembolsos.

Los establecimientos pues, de una casa de comercio en Odessa y otra en San Petersburgo, formados por una reunion de capitalistas españoles, vencerian todas estas dificultades, ofrecerian una garantía á los comerciantes de la península, que no acostumbrados á un comercio tan lejano y de que, como he dicho, no han tenido hasta ahora unos conocimientos exactos, repugnan confiar sus intereses en manos extranjeras, les facilitaria un pronto regreso de sus buques por la anticipacion aproximativa del valor de sus cargamentos que les harian dichas casas cuando las circuns-

tancias de la plaza lo exigieran, y al paso que abrirían un nuevo campo de especulaciones acertadas y lucrativas á nuestro amortiguado comercio, darían un nuevo impulso á nuestra marina mercantil.

El establecimiento de San Petersburgo sería de suma importancia, tanto por las relaciones directas que podría abrir con España y sus colonias, como porque serviría de un grandísimo apoyo al de Odessa, al paso que este á su turno le procuraría opimos beneficios, pues que ocupándose como se ha dicho en asuntos de banca, sería inmenso el giro de letras que haría, y la sola comision que percibiría en su negociacion la casa de San Petersburgo sería ya un objeto de importancia.

Ambos establecimientos, además de las relaciones que entablarian con España y sus Américas, podrían con facilidad establecer otras no menos importantes y lucrativas con la Francia, Italia é Inglaterra.

Las dos casas reunidas, ó la de Odessa en particular, deberían tener un agente en Constantinopla, á fin de que al arribo de los capitanes ó sobrecargos pudiese instruirles del curso de los géneros y dirigirlos para su venta conforme á las noticias que

hubiese recibido de Odessa y Petersburgo. La posición favorable de aquella capital, su natural escala para entrar en el mar Negro, la facilidad de vender en ella muchos de los productos de España y sus colonias, y sobre todo la economía con que puede vivir un comerciante, no dejan duda de las ventajas que resultarian á ambas casas de semejante establecimiento, pues en los años que nuestros buques traficaban en el mar Negro, se han visto casas extranjeras que sin capitales hicieron fortuna con solo las relaciones españolas.

El desvelo paternal de nuestro augusto Monarca, dirigido constantemente á proteger y favorecer todo lo que pueda redundar en bien de sus vasallos, inspiraria á los interesados en dichos establecimientos la lisonjera esperanza de obtener algun privilegio ó reduccion de derechos á la importacion y exportacion en sus Estados de las mercancías que formasen el principal objeto de este comercio directo, y no es menos probable que la Rusia, interesada en facilitar y animar un comercio tan recíprocamente ventajoso á ambos Estados, otorgase algunos otros por su parte.

Las arboladuras para el uso de nues-

tra marina militar pueden obtenerse por medio de Jersona y Odessa casi á la mitad de precio y con mucha mas prontitud que por la via de Riga. ¡Qué inmensa ventaja pues para la España si se proveyera de estos pertrechos para sus arsenales por el mar Negro! ¡Qué grandísima economía igualmente si comprara las carnes saladas de puerco y de vaca de Odessa que podria adquirir á precios ínfimos! Estos y otros ramos de comercio son desconocidos y estan clamando por un buen patrióta, que interesándose en el bien general de la nacion y en el suyo propio, toque el resorte que puede dar á este tráfico el impulso de que es susceptible.

Corresponde pues al amor pátrio de los capitalistas nacionales el dirigir sus miras á aquellas desconocidas regiones; y una vez penetrados de la verdad de mis asertos y del inmenso bien que pueden hacer al comercio nacional, no titubearán en emplear en las plazas de Rusia citadas que ofrecen todas las garantías posibles, una parte de sus capitales, aumentándolos y haciendo prosperar á un tiempo nuestro comercio, con admiracion y gratitud del pais que reciba tan señalado beneficio.

CURSO DE LOS CAMBIOS

EN SAN PETERSBURGO Y ODESSA DURANTE EL AÑO DE 1850.

PETERSBURGO.		Enero.	Febrero.	Marzo.	Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.	Setiembre.	Octubre.	Noviembre.	Diciembre.	OBSERVACIONES.
FECHAS.														
Londres.....	3 meses f.	10½ 10½	10½ 10½	10½ 10½	10½ 10½	10½ 10½	10½ 10½	10½ 10½	10½	10½ 111	10½	10½ 10½	10½ 10½	Gira pence (ó peniques) por un rublo. copekes por 1 florin. id. id.
Amsterdam.....	65 dias.	53½ 54	53½ 53½	53½ 53½	53 53½	53½ 54	53½ 55½	54 54½	54½ 55	54 55	54 54½	.....	.....
Idem.....	3 meses.	53½ 54	53½ 53½	53½ 54	53 53½	53½ 54	53 54	54 54½	54½ 55½	54½ 55	53½ 54½	52½ 53	52½ 52½	
París.....	70 dias.	112½	111½ 111	110½	francos por 100 rublos. id. id.
Idem.....	3 meses.	112½ 113½	112 112½	112 113	111 112½	111½ 113	112½ 113½	112½ 113½	113½ 114	113 114½	112½ 114	110 111	110½ 110½	
Hamburgo.....	65 dias.	9½	9½	9½ 9½	9½ 9½	9½	9½	9½	9½	9½	9½ 10	9½ 9½	9½ 9½		sueldos lubs banco por 1 rublo. id. id.
Idem.....	3 meses.	9½	9½	9½	9½	9½	9½	9½	9½	9½ 10	9½ 10	9½ 9½	9½ 9½	
EN ODESSA.		Enero.	Febrero.	Marzo.	Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.	Setiembre.	Octubre.	Noviembre.	Diciembre.	
Amsterdam.....	3 meses f.	473½ 475	472 473	460	id. copekes por un taler.
Constantinopla.....	21 dias v.	29½ 30½	29½ 30½	29½ 30½	29½ 29½	29½ 30	28½ 29½	27½ 28	27½ 28½	27½ 28½	27½ 28½	27½ 28½	27½ 28½	
Francfort.....	3 meses f.	45½ 46	47½	44½	44½ 44½	copekes por una piastra de 40 parás. florines por 100 rublos.
Génova.....	75 dias f.	111½ 112½	111 111½	110½ 112½	110 112½	110½ 111½	112½ 114½	114½ 115½	115 116½	116½ 117½	114 120	112½ 115½	111 113½	
Hamburgo.....	3 meses f.	500	libras nuevas piemontesas por 100 rublos. copekes por un taler.
Liorna.....	3 meses f.	455 459	459 462	460 464	460 468	453 467	448 457	446 450	440 447	438 444	430 450	440 455	451 460	
Londres.....	3 meses f.	2275 2300	2300 2315	2300 2325	2280 2315	2290 2310	2225 2290	2190 2220	2200 2250	2180 2210	2180 2200	2190 2265	2240 2285	copekes por un peso de 8 reales oro. copekes por una libra sterlina.
Malta.....	31 dias v.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	174 175	.....	.....
Marsella.....	3 meses f.	112 112½	111½ 112½	111 112½	110½ 112½	111½ 113½	113 115½	114 116	115½ 117½	115½ 117½	114 119½	111½ 114½	110½ 113½	copekes por un escudo. francos por 100 rublos.
París.....	3 meses f.	111 112½	110½ 112	110½ 111½	110 112½	110½ 112½	112½ 15½	114½ 115½	115½ 116	115 116	113 118½	113½ 114½	111 111½	
Trieste.....	3 meses f.	43½ 44½	43½ 44½	43½ 44½	43½ 44½	44 45	44½ 45½	45 46	45½ 46½	45½ 46½	44½ 47½	44½ 46½	44½ 45½	francos por 100 rublos. florines de augusta por 100 rublos.
Viena.....	3 meses f.	43½ 45½	43½ 44½	43½ 44½	43½ 44½	43½ 44½	44½ 45½	44½ 45½	45½ 46½	45½ 46½	44½ 47½	44½ 46½	44½ 45½	
Cádiz.....	3 meses f.	13 50	45½ 46½	44½ 46½	44½ 44½	43½ 45	copekes por un doblon de 32 reales plata (pistole) de cambio.

EN SAN PETERSBURGO

Febrero	Lunes	FECHAS	ENTRADA
1	101	101	3 meses
2	102	102	6 dias
3	103	103	3 meses
11			10 dias
11	111	111	3 meses
			6 dias
			3 meses

Febrero	Lunes	FECHAS	EN ODESA
			3 meses

CAUSAS

que han motivado la decadencia de las relaciones comerciales de España con el mar Negro; medios que pueden emplearse para vencer los obstáculos que se oponen al restablecimiento de dichas relaciones, y artículos que pueden servir de base.

DESDE la fundacion de Odessa hasta el año de 1813 pocos buques españoles tomaron parte en el comercio lucrativo del mar Negro, el cual en pocos años hizo florecer tanto las marinas griega y austriaca, que puede decirse lo tenían exclusivo. Al restablecimiento de la paz en 1814, despues que tantos años de guerras hicieron perder las cosechas de cereales, fue cuando la marina española empezó á traficar con frecuencia en el mar Negro.

La reduccion de derechos sobre los granos que se introducian en España con bandera nacional, y el bajo precio á que los compraban los capitanes y negociantes en aquellos fértiles paises, les produjeron tantos beneficios que construyeron una infini-

dad de buques para hacer este comercio; pues solo la Isla de Menorca tenia mas de 70 de mayor porte que iban todos los años á aquellos puertos.

Las ventajas que sacaban del comercio de granos, y tal vez la esperanza mal fundada de que la España no podria pasarse sin comestibles extranjeros, les hizo mirar con indiferencia una infinidad de otros artículos de Rusia y de España que podian en seguida facilitarles con iguales ventajas la continuacion del comercio que con tanto ardor y acierto habian empezado.

Mejorada en seguida la agricultura en España por una paz prolongada, y animada por las paternales disposiciones de S. M., no necesitando mas granos extranjeros, creyó oportuno el Gobierno prohibir su importacion en el Reino; y como los otros Estados de Europa que necesitaban y necesitan aun granos extranjeros, dieron tales privilegios á sus buques nacionales que quitaron la concurrencia á los extranjeros, nuestras relaciones comerciales en el mar Negro empezaron á decaer, y pocos años despues quedaron casi enteramente aniquiladas. Otras varias causas políticas, y en particular la de haber cerrado la Puer-

ta Otomana el paso á nuestro pabellon en el canal de Constantinopla, han contribuido tambien de un modo muy directo á la decadencia de nuestro comercio con aquellos paises, impidiendo que tomase aquella consistencia de que es susceptible, y que probablemente hubiera tomado sin ellas.

Se necesita un cúmulo repetido de pérdidas y desgracias para que los comerciantes dejen de seguir la senda de un comercio que de tiempo inmemorial hicieron sus antecesores; pero el mas simple estorbo ó una pérdida imperceptible que tengan en los primeros ensayos de un nuevo comercio á que no esten acostumbrados, y de que no tengan nociones exactas, es mas que suficiente para hacer olvidar las ventajas y beneficios que podrian obtener con la perseverancia.

Asi sucedió en el año de 1827 en que varios comerciantes de España, venciendo los obstáculos que á la sazón se oponian á la entrada de nuestro pabellon en el mar Negro, substituyendo á sus buques la bandera rusa, y deseando participar de las ventajas que ofrece este comercio con la gran variedad de artículos que la España y la Rusia pueden cambiarse recíprocamen-

te; expidieron varios de sus buques á Odesa con frutos de nuestras colonias y de la Península. Al regreso de estos buques á Constantinopla, resentida é irritada la Puerta Otomana con la derrota que sufrió su escuadra en el puerto de Navarino por las fuerzas francesas, inglesas y rusas reunidas, y previendo una guerra con esta última nacion, creyó oportuno apoderarse arbitrariamente de todos los cargamentos que llegaban de los puertos del mar Negro para aprovisionar su capital. Esta medida extraordinaria é imprevista hizo cambiar el buen éxito de aquellas expediciones, causando graves perjuicios á varios buques españoles que casualmente llegaron en aquel intervalo á Constantinopla, viéndose obligados á vender y entregar sus cargamentos al gobierno turco á un precio muy perjudicial, fijado á su antojo, cuyo total importe no han recibido aun sus propietarios.

Sobrevino poco despues la guerra entre los dos imperios que cerró las puertas del mar Negro al comercio. Disgustáronse los comerciantes de la Península de todas estas contrariedades y del mal resultado de sus ensayos, y ya por haber dado algunos la direccion antigua á sus negocios mercanti-

les, ya por haber vendido otros ó desarmado sus buques en los puertos de la Península, pocos han sido los que desde entonces se han aprovechado del favorable tratado que les facilita libre y pacífica la navegación del mar Negro con su propia bandera, y con las mismas franquicias de las naciones mas favorecidas.

Muy fácil es demostrar que ningun pais puede hacer un comercio tan ventajoso y estable con la Rusia como la España, pues todo tráfico que se hace con artículos procedentes de la industria, debe indispensablemente aniquilarse á medida que las fábricas del pais de consumo se perfeccionen; pero el comercio que se puede entablar entre la España y la Rusia, por razon de ambas posiciones y clima, se apoya en una basa tan sólida, que deberia tomar mayor consistencia á medida que los comerciantes de ambos paises conociesen las utilidades que pueden sacar de él, haciéndose recíprocamente las expediciones directas.

La Rusia abunda en lanas finas, y por la via de Tiflis puede recibir con mucha mas economía que la Francia é Inglaterra algodones y sedas, y llegando á perfeccionar sus fábricas, podrá pasarse enteramen-

te sin los paños, indianas y sederías que recibe de los países extranjeros; pero no permitiendo su rígido clima cultivar en aquel suelo los frutos coloniales, aceites, vinos, plomos y otros muchos artículos que España posee, forzosamente tendrá que recibirlos del extranjero, cuyo consumo será aun mayor á medida que su poblacion se aumente y sus pueblos se civilicen. Asimismo la España dificilmente podrá pasarse sin las arboladuras, tablazon, cueros, sebo, cera y otros artículos de que la Rusia puede surtirla. Penetrado el gobierno ruso de esta verdad, y deseando animar su industria, ha prohibido la importacion de azúcares refinados, y ha protegido el establecimiento de varias refinerías de azúcar de betarragas; pero el mal resultado de estos ensayos, y las pérdidas considerables que han tenido sus propietarios, demuestran claramente que no podrá jamás pasarse sin el azúcar en polvo de nuestras Américas. Ninguna nacion puede pues abastecer la Rusia de estos frutos con mas ventajas y economía que la España, pues el recargo de derechos que tienen los extranjeros á su importacion de los géneros de Europa en nuestras colonias, y la reduccion de de-

rechos de que goza la bandera nacional á la exportacion de los frutos coloniales, hace ver claramente que los extranjeros no pueden entrar en competencia con los españoles. Mientras que la Península sirvió de depósito de frutos coloniales, y los extranjeros se abastecian de ellos en sus puertos, nuestra marina y comercio florecian; pero desde que los extranjeros sacan dichos frutos de la misma fuente, y los llevan directamente á Rusia y demas paises de consumo, nuestro comercio se limita únicamente al consumo local de la Península, el cual, no siendo proporcionado á la cantidad de artículos de su suelo, con que surte á sus colonias, resulta que la mayor parte de buques españoles que salen cargados de vinos y otros artículos de la Península para nuestras Américas, tienen que regresar con una tercera parte ó una mitad de su cargamento de retorno, no hallando cargadores para completarlo por las pérdidas que se experimentan en los azúcares y demas frutos coloniales que se amontonan en los depósitos de Cádiz y Barcelona, y de esto resulta la decadencia de nuestra marina mercantil, y del comercio de la Península. Por consiguiente si en lugar de

dejar que los extranjeros surtan á la Rusia de los frutos de las colonias españolas se dedicasen nuestros buques á este tráfico directo, la España sacaria dos ventajas; una de ver floreciente su comercio, y otra de recibir directamente por buques nacionales, y con mucha mas economía, los géneros que necesita de la Rusia que hasta ahora ha recibido de segunda y tercera mano, dejando el beneficio á la industria del capitalista extranjero. Puede decirse que hasta ahora San Petersburgo ha tenido la preferencia para la recepcion exclusiva de frutos coloniales, y en particular de los azúcares que aquel vasto imperio necesita, y esta preferencia ha hecho mirar hasta aqui con indiferencia el comercio del mar Negro. La preeminencia corresponde ciertamente de derecho á la capital como punto céntrico del comercio del imperio que reúne la mayor parte de capitalistas; pero acaso no está lejos el tiempo en que desaparezcan las causas que le han dado una preferencia exclusiva. La principal de estas es, que recibiendo el puerto de San Petersburgo los frutos coloniales directamente de su origen, los precios son mas moderados que en Odessa que los recibe de varios

puertos del Mediterráneo de segunda y tercera mano, resultando de aquí el establecimiento de refinerías en las cercanías de Petersburgo y Moscow, y la preferencia que dan á la capital para comprar los azúcares en polvo para las fábricas.

Las expediciones que se han hecho hasta ahora para Odessa de frutos coloniales de nuestras Américas, como igualmente de los géneros de la Península, se han verificado en buques extranjeros procedentes de los puertos de Francia, Italia ó Inglaterra, y casi ninguna de España y sus colonias directamente. Es notorio que los extranjeros que hacen el comercio con nuestras Américas están sujetos á muchos gastos y derechos que la bandera española; por tanto, los artículos que aquellos cargan, puestos en sus puertos, les salen mucho mas caros que los que se introducen en España con bandera nacional: la prueba evidente es que se ven hacer expediciones de la Península á los puertos de Francia y de Italia, en cuyas plazas suele acontecer que el artículo pasa á manos de un segundo y tercer especulador antes de enviarse á Odessa; y como es de suponer que estos y el que hizo la primera remesa tengan un benefi-

cio, recaen estas ganancias, juntamente con los gastos de expedicion, sobre el artículo; y por consiguiente se aumenta su valor, y para venderlo con beneficio en el mercado de Odessa es menester que sea á un precio por lo menos de 15 por 100 mas alto que en Petersburgo que lo recibe directamente del origen. De esto resulta que Petersburgo abastece el imperio de dichos frutos coloniales, y el comercio de Odessa está limitado al consumo local. Si estos artículos pues fueran directamente del origen, se podrian vender alli por lo menos al mismo precio que en Petersburgo, y toda la parte meridional de aquel vasto imperio que se halla mas cerca de Odessa, deberia abastecerse de este mercado por solo la razon del ahorro de transportes. La concurrencia de compradores fijaria la atencion del comercio, crearia especuladores en la plaza, de que se carece ahora, y facilitaria el establecimiento de algunas refinerías en aquellas provincias meridionales, ademas de que las establecidas para refinar el azúcar de betarragas, darian ciertamente la preferencia á nuestros azúcares. Esto daria un nuevo impulso al comercio de importacion de Odessa, y al paso que facilitaria un trá-

fico activo á los buques españoles, por la facilidad con que realizarian sus cargamentos de entrada, atraeria del interior los comerciantes rusos, y haria formar depósitos en Odessa de los artículos de Rusia, adecuados para los cargamentos de retorno, que quisiesen destinarse directamente á nuestras colonias.

Las ventajas que el puerto de Odessa tiene sobre Petersburgo son incalculables y de una evidencia incontestable, como voy á demostrar:

1.º La navegacion es mas corta y fácil, y por lo tanto menores los fletes y seguros.

2.º A menudo sucede que el puerto de Odessa no se hiela en todo el invierno, y aun cuando esto suceda, se cierra dos meses mas tarde que el de Petersburgo, y se abre dos meses antes.

3.º Un buque destinado de la península ó sus colonias para Odessa, tiene las escalas importantes de Smirna y Constantinopla para vender todo ó parte de sus cargamentos, segun las noticias mas ó menos favorables que reciba de Odessa el capitán, las cuales no causan demora alguna solicitadas de antemano, y tanto en una

como en otra escala, puede formar su cargamento de retorno de artículos adecuados para la península.

4.º El que se dirige á Petersburgo tiene que realizar allí sus cargamentos, sea cual fuere el curso de la plaza, y si llega en una estación algo avanzada, se ve obligado á hacer sacrificios en la venta para no verse sorprendido por los hielos, y obligado á pasar allá un invierno de 6 meses.

5.º La mayor parte de los artículos que la España necesita de la Rusia, puede sacarlos con mucha mas economía por el mar Negro que por el Báltico. Las carnes saladas, cueros, sebos, ceras, trigos, harinas &c, y las arboladuras y tablazon son mucho mas baratos allí que en Petersburgo. Y por último, si á un buque destinado á Odessa no le conviene cargar ni para la península ni para las colonias, hace con facilidad, y con un beneficio probable, un cargamento de trigo para los puertos de Francia ó Italia, cuando no esté permitida su introduccion en España.

Segun se ha demostrado, el puerto de Odessa es el centro de las operaciones comerciales de todo el mar Negro, y siendo muy difícil que los otros puertos ofrezcan

un interes para el consumo de los productos de España, solo daré una idea de los que convienen para el mercado de Odessa, y de lo que pueden extraer de alli los españoles.

VINOS.

Los vinos tintos de Cataluña tienen un corto consumo, porque no se emplean mas que para mezclas en las bodegas que lo venden por menor, y es poco el que se lleva al interior; pues como en Rusia el vino se considera como artículo de lujo, la gente que puede gastar prefiere el de Francia, del que se hace gran consumo, y el pueblo de Odessa usa con mayor gusto el vino de Moldavia.

Los vinos de Sicilia y de algunas islas del Archipiélago, son bastante parecidos á los de Cataluña, y como los del Archipiélago no pagan mas que la mitad del derecho (1) de los nuestros, resulta que pueden venderlos á menor precio. Si en Cataluña destinasen una parte de sus cosechas á imitar el de Francia, puesto en toneles como

(1) El total de derechos que pagan en Rusia los vinos de España es á razon de cerca 250 rublos por pipa; pero para el consumo de la ciudad de Odessa solo pagan el quinto.

los de aquel reino, tal vez se venderian como tales, pues aunque el de S. Vicente es superior en gusto y color, sin embargo les parece fuerte.

Los vinos buenos de Alicante, Málaga y Jerez son muy apreciados, pero tampoco es grande su consumo.

TAPONES DE CORCHO.

Como el corcho es un producto exclusivo de los españoles, podrian hacer tambien exclusivamente el comercio de tapones, pues los extranjeros los reciben de Marsella y Génova de segunda mano, al paso que los españoles podrian importarlos directamente. En un año se despacharán de 3 á 400 balas para el interior y consumo local.

PLOMOS.

Las ricas minas de Adra y Almería dan tanta abundancia de este metal, que tambien los españoles podrian llevarlo á Odesa directamente, cuya plaza lo recibe todo de los puertos de Italia y Marsella. El almirantazgo de Nicolaeff hace su principal consumo para el uso de las escuadras del mar Negro.

ACEITES.

Los aceites de comer deberian llamar particularmente la atencion del comercio de Cataluña y Andalucía, por ser un artículo de un gran consumo en Rusia. Los aceites de Málaga y de Tortosa que sirven para las luces y para comer la gente pobre, son los que convienen para Odessa, procurando escoger los de color amarillo y claros. No dudo que serian preferidos á los del Archipiélago, de Sicilia y Calabria, de donde se importan cargamentos enteros.

ALMENDRA.

La de Mallorca llamada de Esperanza es tambien un renglon de bastante consumo, pues de aquella isla y Messina se envian muchas partidas.

SEDA TORCIDA.

Este artículo puede considerarse como el principal ramo de importacion (1). Odes-

(1) El año de 1830 se importó en Odessa por mas de un millon de rublos.

sa la recibe de Brussa por Constantinopla, y pasa toda á Moscow para las fábricas. Los precios en aquella capital son en el dia de 500 á 600 rublos el pud. Como no adeuda ningun derecho, y los gastos son pocos, comparados con el valor, un ensayo de la de Valencia pudiera demostrar si convendria expedir mayores partidas, y si obtendria la preferencia de los fabricantes. En tal caso seria bueno enviarla en madejas para darle mas buena vista.

NARANJAS Y LIMONES.

Mesina envia á Odessa, á Taganrog y á otros puertos del mar Negro muchos cargamentos de naranjas y limones puestas en cajas de 250 á 300 cada una, envueltas en papel, y se venden luego. Málaga y Mallorca, que poseen tanta abundancia de esta deliciosa fruta, pudieran hacer igualmente ensayos, y á fin de que pudiesen conservarse, seria menester cargarlas en el mes de Enero para que el buque pudiese llegar á Odessa á la abertura de la navegacion que suele ser á mediados de Marzo; pues aunque en aquella época el fruto no está aun en su madurez, es cuando se saca mayor partido, porque

todavía no hay el gran surtido, que llega mas tarde.

ALGARROBAS.

De Mallorca podrian cargar para Odesa y Taganrog algarrobas, siendo un artículo de considerable consumo, y que se vende luego por fuerte que sea la partida. Las que llegan de Chipre son las mas estimadas.

YESO.

Los mismos buques que cargasen en Mallorca podrian llevar el lastre de yeso, si lo necesitasen, el cual siempre les dejaria un flete.

TEJAS Y LADRILLOS.

A pesar de que las fábricas se multiplican cada dia mas en Odessa, llegan bastantes de Marsella y se venden ventajosamente.

FRUTOS COLONIALES.

El palo para tintes de toda clase tiene un curso regular, pero no muy fuerte, para hacer con ellos un gran comercio. Las caobas, ébano, Guayacan ó palo santo, pue-

den servir para surtir los cargamentos. El campeche es el que tiene mayor salida. La zarzaparrilla, el añil, la cochinilla, la canela, quina, clavo especia, y azafran de la península, en pequeña cantidad, tambien se venden.

La pimienta de Tabasco, y la ordinaria, que tiene mucho mas consumo, pueden servir de pie de carga. El café mucho mas que la pimienta, porque su consumo es mayor, y como paga 18 rublos $\frac{40}{100}$ por pud á su importacion en Rusia, la calidad superior, muy verde y de grano pequeño, es la preferible, y la que ofrece mayor ventaja por la desproporcionada diferencia que se hace del precio del ordinario, y porque su consumo es mucho mas considerable.

El rom ó aguardiente de caña que hasta ahora habia estado prohibido, puede tambien formar buena parte de los cargamentos, á pesar de que á la importacion en la ciudad de Odessa es considerado como en Rusia, y paga el derecho entero como en la capital.

Resta ahora hablar del azucar que es el artículo que mas debe interesar á nuestro comercio.

Como anteriormente queda dicho cuales son los medios que podrán darle en seguida un fuerte consumo, me limitaré á observar que por ahora únicamente conviene el azucar blanco, y que el terciado no tiene ningun curso. El blanco puede servir de buen pie de cargamento para las expediciones.

AVISO.

Los que tuviesen intencion de hacer expediciones á Odessa, deben surtir de muchos artículos sus cargamentos, escogiendo los que tengan mayor despacho, á fin de poder venderlos con mas facilidad y ventaja, pues no es tan facil despachar una fuerte partida de un solo género.

ARTICULOS DE EXPORTACION.

Los que los buques españoles pueden exportar por el puerto de Odessa, y les ofrecen un comercio ventajoso son: cueros de buey, vaca y becerrillo; sebo, cáñamo, lino, carne salada, arboladura, tablazon, velas de sebo, plumas y otros especificados en el artículo Odessa y Jersona. Las harinas son tambien muy abundantes, y en los

años ordinarios se podrian comprar sobre 4 duros el barril del peso de 5 pudes.

CONCLUSION.

Para satisfacer en todo lo posible las miras que el gobierno del REY nuestro Señor puede tener sobre este importante objeto, indicaré dos medios que me parece pueden emplearse con oportunidad.

1.º Conceder á los buques españoles por un tiempo determinado, ó para siempre, si el gobierno lo considerase necesario, alguna rebaja de derechos en los géneros que se extraigan de las colonias españolas, y se importen directamente en Rusia.

2.º Conceder á los buques españoles, en los mismos términos, ciertas franquicias para los artículos de origen ruso, que por el puerto de Odessa, ú otro del imperio ruso, se importen directamente en España y sus colonias.

Este seria á mi entender el mejor medio de estimular á los españoles á que hagan el tráfico del mar Negro y Levante, con una ventaja segura, y en gran detrimento de los extranjeros, que á pesar de tener en el dia un recargo de derechos en España y

ESTADO GENERAL

DEL COMERCIO Y NAVEGACION DE LOS PUERTOS DEL MAR NEGRO EN EUROPA EN EL AÑO DE 1830.

PUERTOS.	BUQUES ENTRADOS.													TOTAL.	
	Españoles.	Ingleses.	Austriacos.	Francoes.	Saxos.	Rusos.	Turcos.	Suecos.	Holandeses.	Griegos.	Americanos.	Napolitanos.	Romanos.		Toscanos.
En Odessa	5	144	222	8	228	160	11	8	2	53	2	12	...	...	855
Eupatoria.....	...	28	7	3	1	17	140	...	...	12	...	1	...	...	209
Theodosia.....	...	9	19	2	4	15	47	...	...	1	...	2	...	...	99
Kertch.....	...	...	6	...	2	20	6	...	...	2	...	...	...	...	36
Mariupol.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	160
Taganrog.....	...	73	90	2	83	174	15	1	...	40	...	2	3	3	486
Ismail.....	...	21	40	2	3	42	16	...	...	...	...	2	...	...	126
	5	275	384	17	321	428	235	9	2	108	2	19	3	3	1,971
BUQUES SALIDOS.															
De Odessa.....	5	170	251	9	240	185	7	8	2	54	2	12	...	...	945
Jersona.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4
Eupatoria.....	...	28	7	3	1	17	141	...	...	12	...	1	...	...	210
Theodosia.....	...	9	19	2	4	15	47	...	...	1	...	2	...	...	99
Kertch.....	...	...	6	...	2	20	6	...	...	2	...	...	...	...	36
Mariupol.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	160
Taganrog.....	...	66	90	2	83	180	15	1	...	40	...	2	3	3	485
Ismail.....	...	20	40	2	3	40	16	...	...	...	...	2	...	...	123
	5	293	413	18	333	457	232	9	2	109	2	19	3	3	2,062

IMPORTACIONES.

	RUBLOS.	COPEKES.
Odessa.....	15.357,464	...
Eupatoria.....	1.481,845	56½
Theodosia.....	1.538,157	...
Kertch.....	384,706	97
Taganrog.....	4.494,028	...
Ismail.....	597,600	...
Jersona.....	...	...
Mariupol.....	...	...
Calculadas aproximativamente á ..	...	...
Total en rublos asign. de Banco. . .	25.726,476	53½

EXPORTACIONES.

	RUBLOS.	COPEKES.
Odessa.....	27.031,960	...
Eupatoria.....	121,683	...
Theodosia.....	2.944,923	50
Kertch.....	1.806,823	73
Taganrog.....	133,649	65
Ismail.....	8.162,640	...
Jersona.....	1.815,800	...
Mariupol.....	56,806	70
Calculadas aproximativamente á ..	4.000,000	...
Total en rublos asignacion de Banco. . .	46.074,286	88

NOTA. La diferencia que se observa entre los buques entrados y salidos, proviene de los que existian en los respectivos puertos arriba indicados á principios del año de 1830.

Queda deducido del valor de las exportaciones, el de las mercancías que forman el comercio costero ó de cabotage de un puerto á otro del Estado Ruso.

DEL COMERCIO Y NAVEGACION

PUERTOS.			
222	144	2	En Obras
7	28	...	Espanola
19	9	...	Prochada
0	..	...	Ketch
..	..	...	Maripol
90	73	...	Tayamog
40	21	...	Jamaic
384	272	2	
251	170	5	Jamaic
			Prochada
			Maripol
			Calculada
			Total en

NOTA: La diferencia que se observa entre los puertos queda deducido del valor de las exportaciones.

América, vemos con dolor que se han apoderado del comercio que los españoles pudieran hacer con mucha mas facilidad y provecho. Por este medio se animaria á los españoles para que acudiesen directamente á cargar en su origen las mercaderías que en el dia compran de segunda y tercera mano en los depósitos de Trieste, Liorna, Génova, y Marsella, y se aprovecharian del beneficio que á su costa hacen los capitalistas extranjeros.

ESTADO

que demuestra el valor y la correspondencia de las monedas, pesos y medidas de Rusia, con los pesos, monedas y medidas de España.

MONEDAS RUSAS.

- De oro.* El imperial vale 10 rublos.
El medio imperial 5 idem. } son
El ducado. 2 idem. } raras.
- De plata.* El rublo, que se divide en 100 kopekes.
Y las piezas de 25, 20, 15, 10 y 5 kopekes.
- De cobre.* El kopek, y las piezas de 2 y de 5 kopekes.
- En papel.* Los billetes del banco: Los hay de 5, 10, 25, 50, 100 y 200 rublos.

El rublo de plata llamado *karvoban*, equivale, segun el curso comun, á $3\frac{7}{100}$ rublos en papel.

El peso fuerte de España puede calcularse de $4\frac{7}{100}$ á 5 rublos en papel.

(187)

El ducado de oro de Holanda de 10 y $\frac{1}{2}$ á 11 y $\frac{1}{2}$ dichos.

PESOS,

El berkovetz tiene 10 pudes.

El pud 40 libras ó funts.

La libra 96 solotnikes.

El pud equivale á 36 libras de Cádiz y $41\frac{3}{4}$ de Barcelona.

MEDIDAS,

El tschetwert, medida de áridos, hace de $3\frac{7}{10}$ á $3\frac{8}{10}$ fanegas de Cádiz, y $2\frac{7}{8}$ cuarteras de Barcelona.

El oxhoft, medida de líquidos, se compone de $18\frac{1}{2}$ vedros, que corresponden á media pipa vino de Málaga y de Cataluña.

La arschina ó vara de Rusia se divide en 16 verschoks, y tiene de largo $370\frac{3}{10}$ líneas castellanas. Cien arschinas hacen $85\frac{7}{10}$ varas castellanas.

La versta ó milla rusa tiene 500 salchenas de largo, ó 1275 varas castellanas.

Ciento y seis verstas componen un grado.

(188)

NOTA.



Ansioso el Gobierno ruso de animar y dar un nuevo impulso al comercio de las provincias rusas mas allá del Cáucaso, envió una comision formada de personas de instruccion y de conocimientos mercantiles en aquel distrito, á fin de que ente-rándose de las costumbres de aquellos ha-bitantes y del estado de su comercio, agri-cultura é industria, pudiera presentar, con el conocimiento que exige tan importante asunto, un plan que sirviese de base á la nueva organizacion que el Gobierno desea-ba dar á aquel comercio al concluirse el término de 10 años concedido por el ukase de $\frac{8}{20}$ de Octubre de 1821, indicado en la página 136 de este tratado.

Despues de hallarse concluida é impre-sa esta memoria, he tenido noticia que se ha publicado el ukase que al dicho efecto expidió el Emperador Nicolas con fecha de 3 de Julio de 1831, conteniendo 6 ca-pítulos y 47 párrafos. Este nuevo regla-mento, que debe haber empezado á regir en 1.º de Enero de 1832, allana los obs-

táculos que se oponían á la prosperidad de aquel comercio, y abraza las reformas que las circunstancias y el estado actual de aquellas provincias exigen para hacerle tomar el incremento de que es susceptible.

La organizacion de las Aduanas está fijada por cuatro años bajo las mismas bases del precedente ukase, y el Ministro de Hacienda está autorizado para enmendar lo que tenga por conveniente al concluirse este término.

Las mercancías extranjeras podrán expedirse directamente á Redut-Kalé; y á fin de que los negociantes no esten obligados á tener comisionados en aquel puerto, un empleado de la aduana las acompañará á Tiflis ó á Bakú, en donde se permitirá depositarlas en las Aduanas, esto es, por el espacio de cinco meses en la de Tiflis y tres en la de Bakú antes de pagar los derechos. El comercio de tránsito por Odessa á Redut-Kalé continuará como antes al tenor del Reglamento de tránsito de 14 de Agosto de 1818, el cual se observará tambien con respecto á aquellos puertos del mar Negro en el distrito mas allá del Cáucaso que el Gobierno determinase habilitar en

lo sucesivo; pero este privilegio queda exclusivamente reservado al puerto franco de Odessa. Las mercancías que se expidan de los demás puertos del mar Negro para aquel destino, deberán pagar el derecho por entero según el arancel europeo (1).

El mismo ukase contiene un reglamento separado para el comercio de Anapa. Este puerto pertenece al sistema adoptado respecto de los puertos del mar Negro en la costa de Europa, y se admitirán en él todas las mercancías extranjeras permitidas por el arancel europeo, á excepción de algunas que Anapa debe recibir de los puertos rusos; pero á fin de proteger y fomentar sus relaciones mercantiles, casi todas las mercancías extranjeras que se introduzcan en Anapa no adeudarán más que la mitad de los derechos fijados en el arancel europeo, y serán libres de derechos las indígenas provenientes de los pueblos montañeses, que se exportarán para el extranjero. Por fin, el citado ukase ordena el establecimiento de un crucero de bu-

(1) Se entiende por arancel europeo el que se observa en todas las Aduanas que tiene la Rusia en sus dominios de Europa.

(191)

ques de guerra en las costas de la Abasia y de Mingrelia, con objeto de proteger el comercio y poner á los navegantes al abrigo de las piraterías á que hasta ahora se entregaban los pueblos de aquellas costas.

(194)
ÍNDICE.

I NTRODUCCION.	Página	I
<i>Fundacion y descripcion de la ciudad de Odessa.</i>		1
<i>Comercio de Odessa.</i>		10
<i>Idem de Jersona.</i>		37
<i>Idem de Eupatoria.</i>		46
<i>Idem de Theodosia.</i>		50
<i>Puerto de Kertch.</i>		55
<i>Idem de Berdiansk.</i>		59
<i>Idem de Mariupol.</i>		61
<i>Comercio de Taganrog.</i>		62
<i>Idem de Ismail.</i>		67
<i>Idem de Galatz.</i>		70
<i>Costas de la Bulgaria y Romelia.</i>		72
<i>Nicolaeff y Sebastopol, puertos de Ar- mada.</i>		73
<i>Comercio del Asia.</i>		80
<i>Costas de Anatolia, Sinope.</i>		114
<i>Trebisonda.</i>		115
<i>Batum.</i>		116
<i>Erzerum.</i>		118
<i>Tokat.</i>		118

Proyecto para un establecimiento en Tiflis. 121

Bases para los reglamentos de la Compañía. 140

Ventajas que ofrecen las plazas de Odessa y San Petersburgo para poner un capital en circulacion. . . . 143

Causas que han motivado la decadencia de las relaciones de España con el mar Negro &c. 165

Indicacion de los articulos que pueden formar el comercio entre la España y Rusia. 177

Estado general del comercio y navegacion de los puertos del mar Negro en Europa en el año de 1830. . . . 185

Estado del valor y correspondencia de monedas. 186

Nota sobre el nuevo ukase de 3 de Julio de 1831. 188

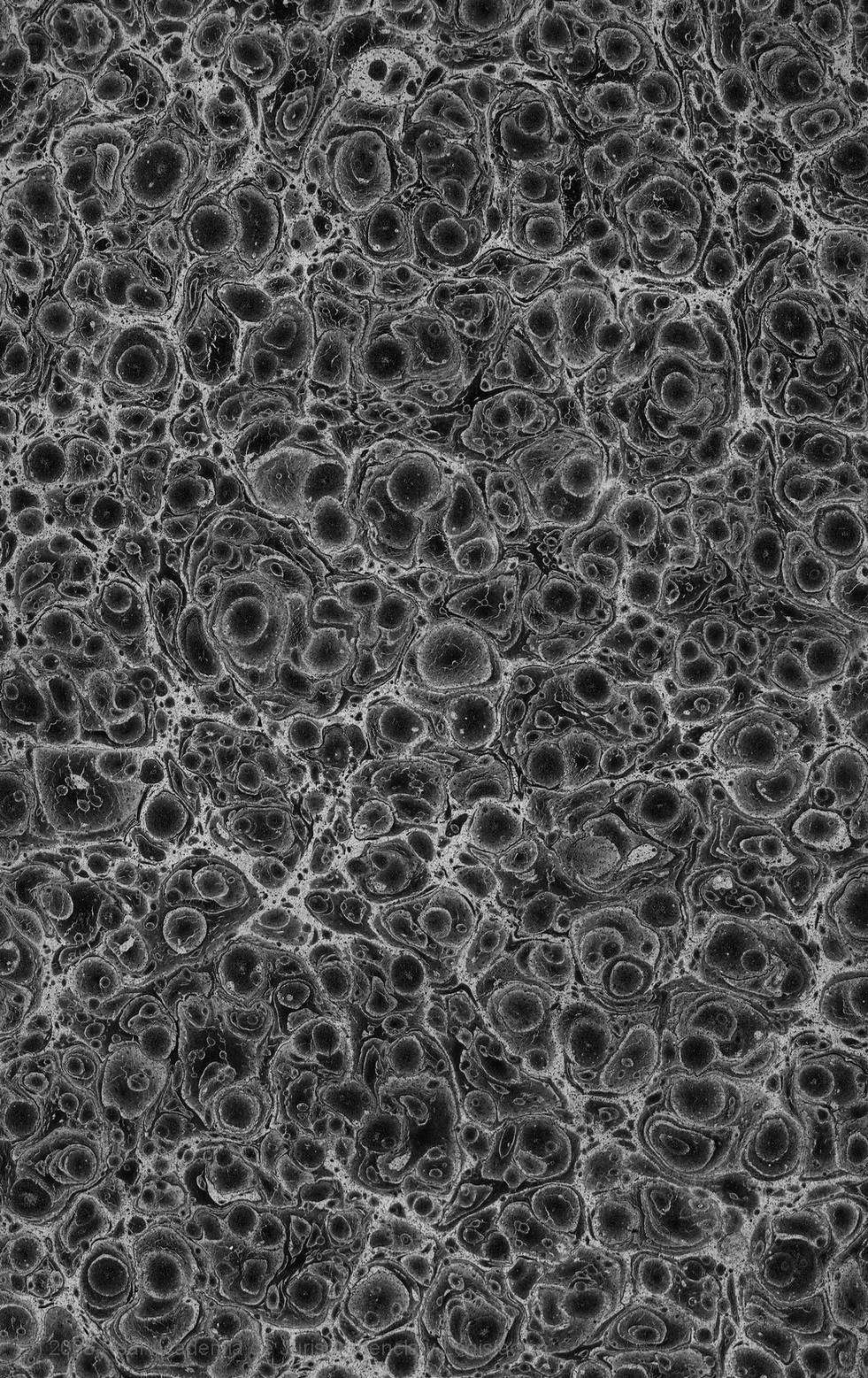
. 114

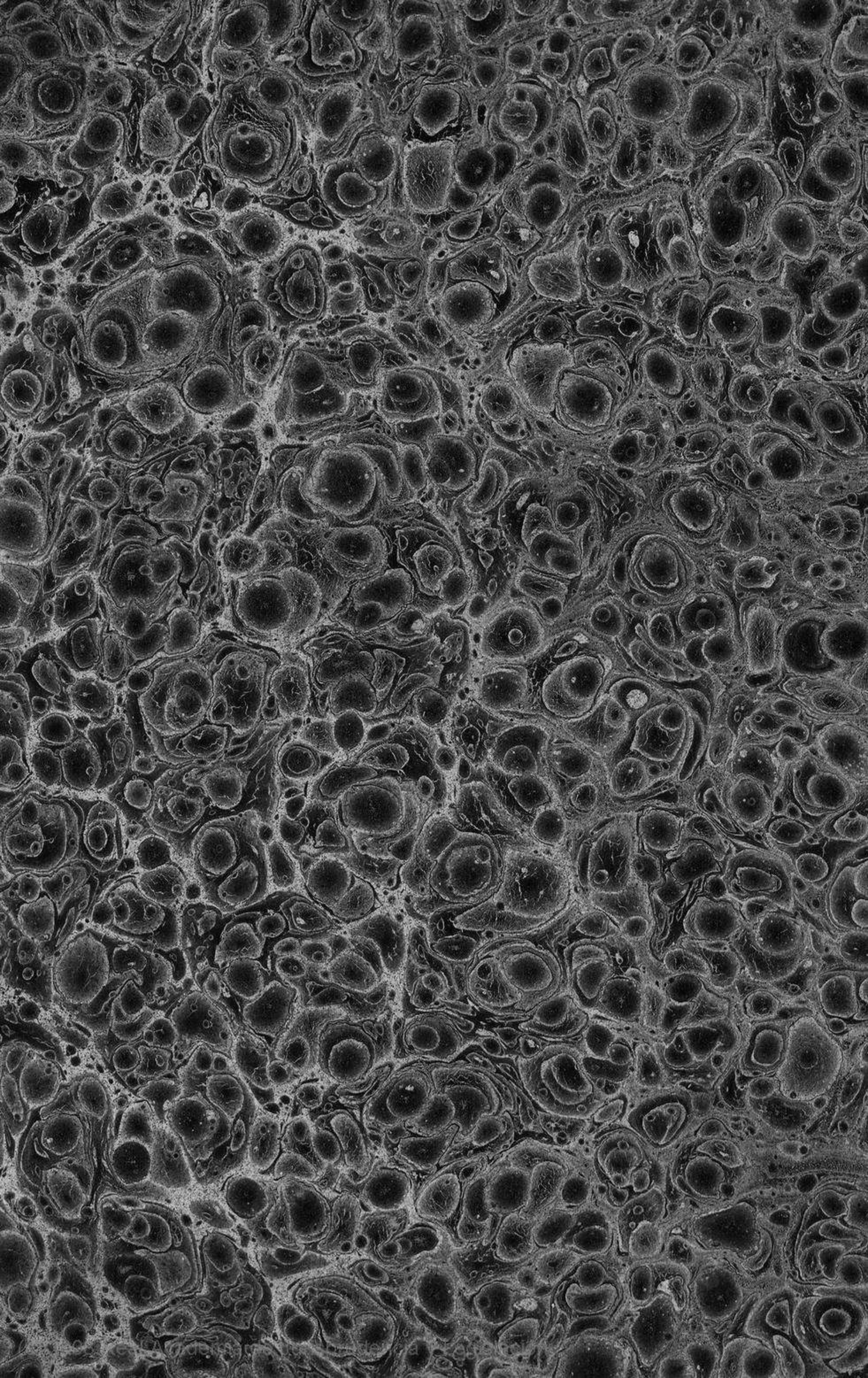
. 115

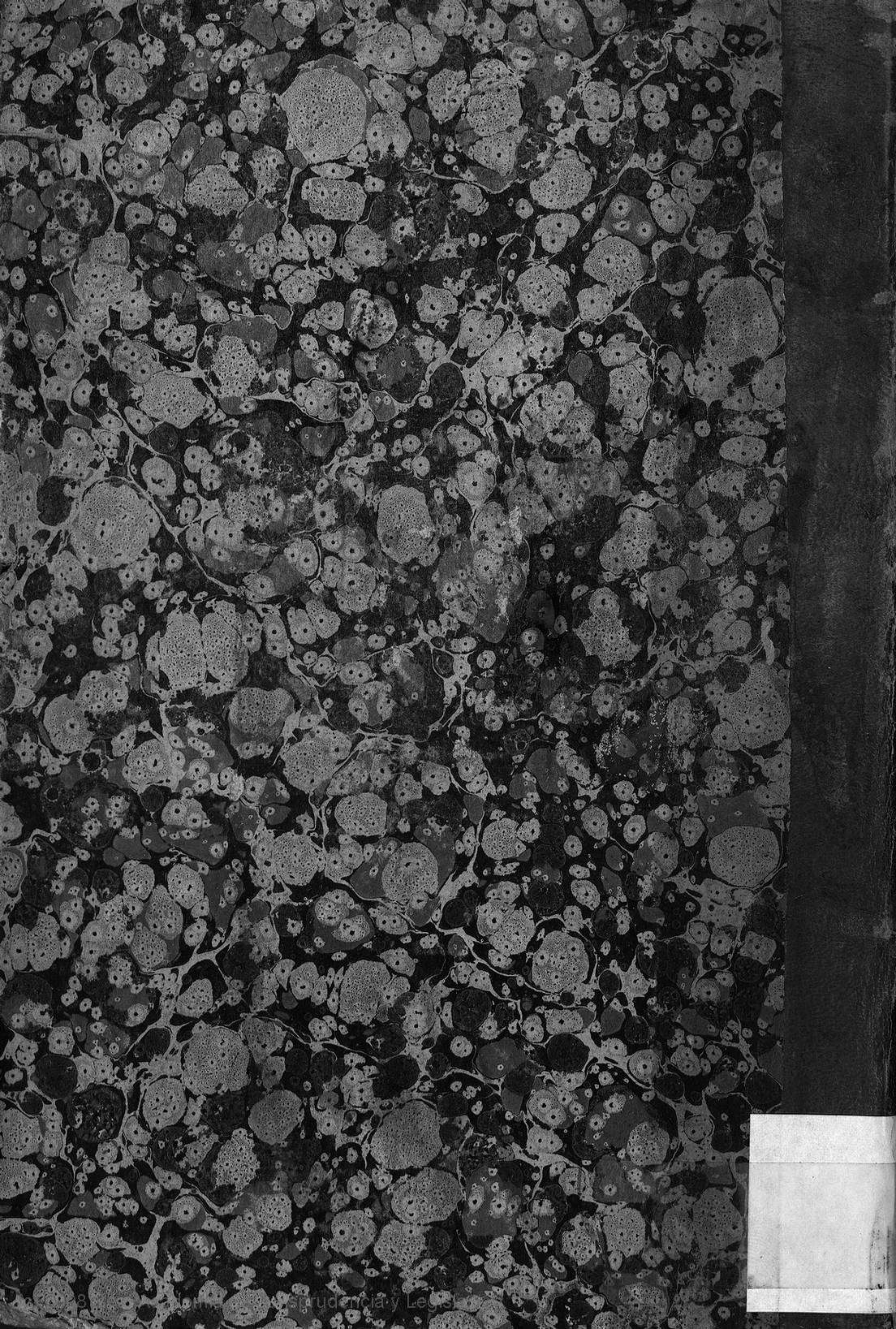
. 116

. 117

. 118









COMERCIO
DEL
MAR NEGRO

1/10452