

de la representacion que le corresponda como accionista.

Explicados estos puntos, y convenidas con la compañía las modificaciones arriba expresadas, espera el gobierno, que no presentará dificultad la resolucion de este asunto, sin necesidad de tocar el punto delicado de la revision del decreto, sobre la que el gobierno ha manifestado repetidas veces su opinion.

De esta manera considera el gobierno que obra de acuerdo con el espíritu de la mayoría del congreso, y que solo falta para el término de este negocio, incluir en el presupuesto las partidas necesarias, para cumplir con las estipulaciones de la concesion. En tal concepto, ha acordado el ciudadano presidente de la república, que dirija á vdes., para que se sirvan someterlo al congreso, el siguiente

#### PROYECTO DE LEY.

«Artículo único. Se incluyen en el presupuesto de egresos, la partida de 560,000 pesos para la subvencion del ferrocarril entre México y Veracruz, y el gasto de lo que importe el derecho de quince por ciento de ferrocarril, conforme al decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones convenidas entre el ejecutivo y la compañía concesionaria.

Independencia y libertad. México, Octubre 24 de 1868.—Blas Balcárcel.—Ciudadanos secretarios del congreso de la Union.»

A la comision especial del ferrocarril de México á Veracruz.

Continuó la discusion pendiente. \*

El C. RIOS Y VALLES, vice-presidente.—Habiendo dado la hora de reglamento, se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 26 DE OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

La sesion dió principio á la una y veinticinco minutos de la tarde, hallándose presentes 121 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 24, la secretaria dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de fomento, remitiendo un expediente formado sobre el curso del Sr.

\* Como apenas se discutió parte de este reglamento, y como es muy voluminoso, nos abstenemos de insertarlo.

Sastré, pidiendo privilegio para un nuevo método de hacer jabon.

A la comision de industria.

Del mismo ministerio, acompañando otra última palabra de la compañía del ferrocarril de México á Veracruz, por la que dice que renuncia al privilegio del ramal de Zaragoza á Nopalucan.

A la comision especial.

Del gobierno de Veracruz, remitiendo un ejemplar de la ley de jurados, para juzgar á los vagos.

Al archivo.

El C. RIOS Y VALLES presentó la siguiente proposicion:

«Ademas de los viérnes y los sábados, se señalan los juéves para discutir las leyes orgánicas, y se tratará de preferencia la de responsabilidades de los funcionarios públicos.»

El C. RIOS Y VALLES fundó su proposicion, en que faltando solo la mitad del actual período de sesiones, el congreso debe dedicar el mayor tiempo posible á la expedicion de dichas leyes, y sobre todo, á la relativa á responsabilidades, cuya necesidad es indisputable.

Consultada la cámara si se le dispensaban los trámites, resolvió por la negativa.

Primera lectura.

Se dió primera lectura al siguiente dictámen de la primera comision de industria:

«Señor: El congreso del Estado de Chihuahua decretó, en 26 de Agosto de 1859, la construccion de un ferrocarril desde el Presidio del Norte ó villa del Paso, al puerto de Guaymas ú otro punto cualquiera en el mar Pacífico, (fojas 28.)

El congreso del Estado de Sonora publicó, en 5 de Marzo de 1861, un decreto casi idéntico al anterior (fojas 32), y el supremo poder ejecutivo, en uso de sus facultades extraordinarias, expidió, en 15 de Abril de 1865 (fojas 37) una ley, dando á las concesiones anteriores, la regularidad y forma que merecia un negocio de tanta importancia. Por tal motivo, pudo declararse legítimo concesionario del ferrocarril del Pacífico, el C. general Angel Trias, en cuyo nombre se expidieron aquellas leyes, concediéndole tambien la representacion de la compañía que debia organizar los trabajos; y en efecto, en 29 de Abril de 1863, los CC. americanos J. Briton, T. R. B. De Groot, G. G. Taylor, J. Gurney, y otros, entre cuyos nombres figuran, á mas del de el C. Trias, los de los CC. Pesqueira y Terrazas, dieron prin-

cipio á la realizacion de la empresa, obteniendo para la compañía concesionaria algunas ventajas y la declaracion formal del congreso del Estado de Nueva-York, de que tal compañía quedaba organizada y en el pleno goce de la proteccion acordada á esta clase de empresas, segun las leyes de los Estados-Unidos.

La compañía procedió desde luego á la realizacion de la obra, segun se acredita por los mapas y perfiles levantados por la comision de ingenieros, sobre el terreno en que debia construirse el ferrocarril. Estos mapas existen en poder de las comisiones que tienen la honra de suscribir este dictámen.

El plazo señalado en el artículo 21 para la conclusion del reconocimiento científico del terreno, era de diez y ocho meses, que debia espirar en 15 de Octubre de 1866; pero á principios del mismo año, la comision de ingenieros se vió obligada á suspender sus trabajos, ya por la invasion francesa al Estado de Sonora, como por las incursiones de los indios bárbaros, que en aquel tiempo eran mas frecuentes y peligrosas, puesto que las tropas del gobierno se dedicaban de preferencia á la defensa del territorio nacional. Este hecho se justifica por un certificado del C. general García Morales, gobernador de aquel Estado (fojas 11). En vista de esto, el presidente de la compañía se dirigió al gobierno de la república, en 7 de Junio del mismo año de 1866, por conducto de nuestra legacion en Washington, solicitando la aprobacion de los trabajos ejecutados y pidiendo próroga del plazo á que se refiere el artículo 21 de la ley citada.

Considerado el negocio por el ministerio de justicia, se declaró con fecha 6 de Agosto, que la concesionaria habia caducado. La compañía concesionaria no se conformó con esta resolucion, y á fin de conseguir que fuese revocada, dió su poder amplio al C. americano F. Mac Manus, para que la representara ante el gobierno, como en efecto lo hizo, presentando en 7 de Noviembre del año pasado, un ocurso al ministerio de fomento, quien con fecha 14 confirmó la resolucion de 6 de Agosto. Insiste el interesado en 21 del mismo, y en 27 reproduce la secretaria de fomento su anterior acuerdo, expresando ademas, que por estar próxima la reunion del congreso nacional, único competente para decidir en el asunto, no era posible discutir las bases de un nuevo arreglo. En ese supuesto, el repetido Sr. Mac Manus elevó á la representacion nacional un ocurso, con fe-

cha 2 de Enero del corriente año, pidiendo la revalidacion del contrato de 15 de Abril.

Esta es la historia del negocio, cuyo examen corresponde á las comisiones que suscriben.

Consideran de todo punto inútil decir al congreso las inmensas ventajas que resultarían al territorio nacional, si esta empresa llegara á realizarse. Es de todos conocido el beneficio público, en el establecimiento de vías férreas; y si tenemos en cuenta el actual estado del territorio por donde debe pasar la línea proyectada, no es posible objecion contraria. Por tal motivo, las comisiones presentarán al congreso su dictámen solo bajo el punto de vista legal.

Como hemos dicho, los Estados de Sonora y Chihuahua otorgaron aquella concesion en uso de facultades que no pueden disputárseles, y siendo así, la declaracion de caducidad no tendria efecto sino en aquello que era de la exclusiva incumbencia de los poderes federales. Bajo este aspecto, las comisiones creen que la compañía concesionaria no ha sufrido, por la declaracion de 6 de Agosto, perjuicio alguno en los derechos adquiridos y otorgados por autoridad competente, como lo es, en efecto, el congreso de un Estado cuando trate de sus propios intereses sin oponerse á los de la federacion; pero como para asegurar aquellos, para adquirir otros nuevos, y para dar mayor garantía y respetabilidad á una empresa de tal magnitud, fuera preciso la intervencion del supremo poder ejecutivo, parece muy acertada la idea de la compañía, pidiendo la concesion de 15 de Abril.

Las comisiones hacen justicia al poder ejecutivo por los términos en que está concebida aquella ley. No creen que pueda haber otros mejores, ni mas aceptables, porque en cambio de una mejora, tal como á la que se refiere, la nacion no contrae compromiso alguno, ni responsabilidad que mas tarde pudiera ser pernicioso á los intereses y dignidad de la república, si no es la donacion de terrenos baldíos que en la actualidad están desiertos y sin valor alguno; pero al mismo tiempo que reconocen lo expuesto, no pueden excusarse de llamar la atencion del congreso sobre la citada resolucion de 6 de Agosto.

Como hemos dicho, el plazo para la total exploracion del terreno, espiraba el 15 de Octubre de 1866: la compañía comenzó sus trabajos oportunamente despues de obtenida la concesion de 15 de Abril de 65. Los

vió muy adelantados, justificó en tiempo hábil la imposibilidad de continuarlos; pidió próroga del plazo, con motivos bastantes para ello; y sin embargo, el poder ejecutivo declara la caducidad de aquel contrato, tres meses antes del tiempo estipulado. Sobre este punto crea las comisiones que debe descansar la fuerza de su dictámen, porque aunque es cierto que el ejecutivo aduce en contra de la compañía concesionaria el no cumplimiento de los artículos 2º, 3º, 23 y 26 de la repetida concesion, su sola lectura y los motivos alegados por la compañía en lo de la fianza, darán á conocer indudablemente las excusas legales de ésta.

Por lo expuesto, y á reserva de ilustrar la opinion de la cámara en el delicado negocio que someten á su deliberacion, las comisiones de industria y hacienda tienen la honra de presentar el siguiente proyecto de ley:

«Art. 1º Subsiste la concesion otorgada en Chihuahua por el supremo poder ejecutivo en 15 de Abril de 1865, á la compañía constructora de un ferrocarril desde el Presidio del Norte ó Villa del Paso en Chihuahua, al puerto de Guaymas ó cualesquiera otro punto del golfo de California, en el litoral del Estado de Sonora.

«Art. 2º Dentro de un año, contado desde la fecha en que se publique esta ley, la compañía concesionaria presentará al ministerio del ramo los planos y perfiles del terreno por donde deba pasar el ferrocarril, cuya construccion será conforme á los reglamentos.

Art. 3º Las exenciones acordadas á la compañía constructora, durarán cuarenta años, contados desde esta fecha, y á los veinte estará concluido el ferrocarril.

«Art. 4º Los derechos y obligaciones de la concesion de 15 de Abril de 1865 comienzan desde esta fecha.

Art. 5º Se derogan los artículos 14, 15 y 21 de la referida concesion.

Sala de comisiones del congreso de la Union. México, 9 de Octubre de 1868.—*Castañeda.—Romero Rubio.—Fuentes y Muñiz.—V. Baz.—S. Ramos.—Ismael Castelazo.*

La comision de poderes consultó la legitimidad de la credencial del C. J. M. Mendez Olivares, diputado propietario por el octavo distrito electoral del Estado de Michoacan.

Aprobado el dictámen, el C. Mendez Olivares hizo la protesta de estilo.

Tuvo primera lectura un dictámen de la

primera comision de gobernacion, que consulta pasen á la de Guerrero las peticiones de varios ayuntamientos de aquel Estado, que reclaman del congreso que nombre una tercera entidad que vaya á encargarse de hacer las elecciones.

El C. BARRAGAN.—Quisiera que la comision manifestara en qué se funda para consultar ese trámite.

Al ir á responder la comision, el C. Barragan retiró su interpelacion.

El dictámen se tomó en consideracion, y se aprobó.

Se dió primera lectura al siguiente dictámen.

«En nota del secretario de hacienda fecha 2 de Setiembre último, consulta el ejecutivo al congreso, cuales sean los impuestos directos que deben satisfacer las fábricas de hilados y tejidos existentes en el Distrito federal. La razon de esa consulta es la circunstancia de que por la ley de 4 de Febrero de 1861 se dispuso que las fábricas de hilados y tejidos de lana y algodón, así como las de papel, continuasen pagando la contribucion señalada por el decreto de 2 de Julio de 1854, cuyo decreto fué derogado por el posterior de 18 de Noviembre de 1864, que quitó el impuesto especial á las fábricas, dejándolas sujetas á las contribuciones ordinarias que tuvieron á bien imponer el legislador general y los de los Estados.

De aquí resulta, que la direccion de contribuciones del distrito pregunta en cuál de las diferentes clasificaciones que hace la ley de 4 de Febrero de 1861, deberá comprender á las fábricas para el pago de los impuestos; pues habiendo quedado excluidas de ser cuotizadas por razon de la contribucion especial á que entonces estaban sometidas, no puede resolver qué cuota haya de imponérselas; y el ejecutivo, comprendiendo que la declaracion que se le pide es del resorte del legislador, acude al congreso para que este haga lo que estime conveniente.

Atendiendo á que como las referidas fábricas no tienen analogía con los demas establecimientos industriales que existen en las poblaciones, no pueden presentar base segura para la aplicacion del derecho de patente, los que suscriben juzgan que es mas equitativo y conveniente, que esos establecimientos se consideren para el pago del impuesto, en términos análogos á la ley vigente con relacion á los predios rústicos, y así tienen la honra de consultarlo al congreso en el siguiente

## PROYECTO DE LEY.

«Art. 1º Las fábricas de hilados y tejidos de lana, lino, algodón y seda, así como las de papel, existentes en el Distrito federal, satisfarán anualmente por contribucion directa, el 5 al millar de su valor.

Art. 2º En el valúo de las fábricas se comprenderán el edificio, maquinaria y demas útiles y materias que concurren á la produccion.

Sala de comisiones del congreso de la Union. México, Octubre 26 de 1868.»

Se mandó imprimir.

La comision de hacienda presentó dictámen sobre el ocurso del C. Cleofas Salmon, que pide se le paguen alcances. La comision propone que se devuelva al interesado el ocurso, para que se dirija al ejecutivo, por no ser el negocio de la competencia del congreso.

Tomado en consideracion, se aprobó sin discusion.

Se dió primera lectura á otro dictámen de la misma comision, recaido al ocurso de D. Mariano Dominguez y D. Manuel Guierrez, servidores del imperio, para que se les rehabilite.

La comision consultó que pase ese expediente á las primeras comisiones de gobernacion y de justicia, que conocen del proyecto de amnistía.

Tomado en consideracion se aprobó.

La misma comision consultó:

«No es de accederse á la proposicion del C. Marin Esquivel, para que se den á la ciudad de Zitácuaro \$15.000 para la reposicion de los edificios públicos.»

Primera lectura.

La primera comision de justicia presentó un dictámen recaido en el ocurso del C. Luis del Paso, vecino del Estado de Veracruz, pidiendo se le habilite de edad para manejar sus bienes, consultando se devuelva al interesado para que ocurra á la legislatura de aquel Estado.

Se tomó en consideracion, y sin discusion se aprobó.

La misma comision presentó dictámen sobre el proyecto de ley de los CC. Zárate Julio y García Brito, pidiendo la derogacion de las leyes sobre traidores, y señalando pena á los infidentes; y consulta que ese proyecto pase á las comisiones que conocen de la amnistía.

Tuvo primera lectura el dictámen siguiente de la primera comision de gobernacion:

«El C. diputado Julio Zárate ha presentado un proyecto de ley para que sean abolidas las prisiones, y todos los castigos infamantes que suelen aplicarse en algunas fincas rústicas á sus trabajadores; para que cese el abuso que tambien se suele cometer en ellas, de cargar á los hijos de deudas contraidas por sus padres, y en fin, para que se establezcan escuelas de primeras letras por cuenta de los propietarios de las haciendas, cuyo censo llegue á 300 personas.

La primera comision de gobernacion, á quien se pasó este proyecto de ley, para que lo examinara y extendiera el dictámen correspondiente, no puede menos que tributar á su autor el mas sincero y merecido elogio por los sentimientos humanitarios que le inspiraron esta iniciativa, y por su celoso empeño en promover el bienestar y mejoramiento de las clases trabajadoras. Sin embargo, en presencia de los artículos 21 y 22 de la constitucion, cree ser absolutamente inútil repetir en una ley secundaria las terminantes prescripciones contenidas en ellos, y que se refieren precisamente á establecer que la autoridad judicial es la única á quien corresponde el derecho de aplicar las penas propiamente tales, y á que para siempre queden abolidos los castigos infamantes. A las autoridades administrativas corresponde, pues, vigilar por el exacto y estricto cumplimiento de estos preceptos, imponiendo á los infractores las multas y castigos correspondientes, y facilitando á los quejosos las justas reparaciones á que se hagan acreedores.

Otro tanto puede decirse del abuso que se asegura se comete, cargando á los hijos las deudas de sus padres y vice vérsa; pues que esto no puede hacerse sino infringiendo las reglas y prescripciones del derecho comun, que rigen en toda sociedad regularmente establecida. Generalmente está admitido, que la muerte desata las obligaciones; que nadie queda obligado por el hecho ageo; que los herederos solo están obligados á pagar las deudas del difunto, en lo que alcanzan los bienes hereditarios, y que á nadie le es permitido enriquecerse con daño de otro.

Estas solas reglas bastan para dar á conocer, que legalmente están reprobados los abusos que desea corregir el ciudadano diputado autor de este proyecto; y que solo es necesario una activa vigilancia por parte de las autoridades judiciales y administra-

tivas, para que se evite el abuso y sean ejemplarmente castigados los que lo cometan.

En cuanto al establecimiento de escuelas en las haciendas de gran poblacion, es atribucion puramente económica de los ayuntamientos, los que deberán observar las disposiciones respectivas de las legislaturas de los Estados en cuyo territorio estén funcionando, y cuyas disposiciones debe suponerse que serán siempre las mas favorables, para difundir y extender en lo posible el beneficio de la instruccion pública á todas las clases de la sociedad.

En esta virtud, la primera comision de gobernacion somete á la deliberacion y aprobacion del congreso la siguiente

#### PROPOSICION ECONOMICA.

No es de admitirse el proyecto de ley presentado por el C. diputado Julio Zárate, para que sean corregidos ciertos abusos que se cometen en algunas fincas rústicas, y para que en ellas se establezcan escuelas de primeras letras por cuenta de sus propietarios, por estar ya esto dispuesto por los artículos 21 y 22 de la constitucion y otras leyes.

Sala de comisiones del congreso de la Union. México, Octubre 24 de 1868.—*J. Fernandez.—G. Valle.—Cañedo.*

Se leyó por segunda vez el dictámen relativo al establecimiento de penitenciarías.

El C. RIOS Y VALLES.—Dependiendo la abolicion de la pena de muerte del establecimiento del sistema penitenciario, en union de otros ciudadanos diputados presenté el proyecto para que quedara establecido el 5 de Mayo de 1869; proyecto que ha dado origen á los acuerdos económicos que acaban de leerse, y que ruego al congreso tome en consideracion y apruebe, atendiendo al poco tiempo que nos falta de sesiones.

Consultada la cámara, tomó el dictámen en consideracion, y la secretaria lo puso á discusion.

El C. SOTO PASTRANA M. E.—Antes de resolverse esta cuestion, es preciso saber cuál es el sistema penitenciario que se adopta, porque segun él sea, así serán los gastos y el tiempo que se necesiten para establecerlo. El modo de sistema penitenciario es un asunto difícil, y que ha ocupado á los criminalistas y á los antropólogos de las naciones civilizadas, sin que aun hayan podido resolverse decisivamente por alguno; y esto debe hacer que el congreso examine bien el

asunto, antes de aprobar los acuerdos que se discuten.

El C. MONTES.—El C. Soto no ha dicho nada contra las proposiciones, pues de lo que se trata es, no de establecer éste ó aquel sistema, sino de que el gobierno diga el plazo y los recursos que necesita para establecerlo. El gobierno dirá que si adopta un sistema, necesitará tal cantidad y tal tiempo, y si se adopta otro, tal plazo y tal suma; y entónces será la vez de escojer el sistema penitenciario que mejor parezca.

Me anticipo á responder algo respecto de la Baja-California.

Se dice que el plazo es corto para que se tomen los informes necesarios; pero, señor, no es preciso para eso ir allá, sino que aquí, teniendo á la vista el mapa, y oyendo á los peritos y al diputado por aquel territorio, se pueden tomar los informes indispensables para el despacho del negocio.

El C. HERRERA respondió, que á pesar de lo que decía el C. Montes, el plazo le parecia corto para tomar los datos necesarios respecto de la Baja-California, con todo y el mapa y el diputado por aquel territorio.

El C. MONTES dijo, que suponiendo que se señalaran tres meses para presentar los datos, respecto de la Baja-California, porque escribiría el gobierno al jefe político, y este respondería que no es perito, no se adelantaría nada con esto; por lo que insistió en que el gobierno debe reunir aquí los datos de que se trata.

Sin mas debate, se aprobó el primer artículo y el segundo fué aprobado sin discusion.

Se dió segunda lectura y se señaló su discusion para el primer dia útil, al siguiente acuerdo de la comision de puntos constitucionales:

«El art. 65 de la constitucion federal concede el derecho de iniciar leyes al presidente de la república, á los diputados al congreso de la Union, y á las legislaturas de los Estados; el art. 66 ordena que pasen desde luego á comision las iniciativas presentadas por el presidente de la república, las legislaturas de los Estados ó las diputaciones de los mismos: esta disposicion de nuestro código fundamental, ha provocado en el seno de esta asamblea la cuestion siguiente: ¿Para que pasen desde luego á comision las iniciativas presentadas por las diputaciones de los Estados, es necesario que estén suscritas las primeras por todos los diputados que forman las

segundas? Los CC. diputados Gudiño y Gomez, Alcalde é Islas, resuelven esta cuestion por la afirmativa; los que suscriben, adoptan la resolucion contraria, y pasan á exponer en el presente dictámen los fundamentos en que estriba su parecer.

Segun el art. 40 de la constitucion federal, la forma de nuestro gobierno es la republicana-representativa; y segun el art. 61, el congreso puede ejercer su encargo con la concurrencia de mas de la mitad del número total de sus miembros; de estos antecedentes, infiere la comision de puntos constitucionales que en el sistema democrático la mayoría representa la sociedad; y que por lo mismo las iniciativas presentadas al congreso por la mayoría de las diputaciones, deben reputarse como iniciativas presentadas por su totalidad.

La constitucion confiere del mismo modo el derecho de iniciar leyes á las diputaciones, que á las legislaturas de los Estados, y á nadie le ha ocurrido jamas averiguar si las iniciativas presentadas al congreso por las legislaturas de los Estados, fueron votadas por la totalidad de los diputados que la forman, ó por la mayoría. ¿Por qué, pues, se pretende establecer una diferencia odiosa entre las legislaturas y las diputaciones de los Estados?

Mas de una vez se han presentado al congreso federal iniciativas suscritas por la mayoría de alguna diputacion, y los presidentes de la cámara las han mandado pasar á la comision respectiva: hace poco tiempo que varios ciudadanos del Estado de Puebla dirigieron á esta asamblea una peticion relativa al ferrocarril de México á Veracruz. Es un hecho perfectamente averiguado que los CC. diputados por Puebla, Santacilia, Avila y Pardo, no firmaron la peticion referida; y sin embargo, ni al presidente del congreso, ni á ninguno de los diputados, les ocurrió duda sobre que la iniciativa se habia presentado á la asamblea por la diputacion del Estado de Puebla.

La iniciativa que analiza la comision de puntos constitucionales, quiere revivir entre nosotros una institucion que dejó amargos recuerdos á una nacion desgraciada: se pretende hacer pesar sobre las diputaciones de los Estados el *veto polaco*, que tanta influencia ejerció sobre la division y sobre la pérdida de la independencia de la Polonia: en una palabra, se quiere que las minorías dominen á las mayorías, y tal pretension no solo se opone á la índole de nuestras instituciones democráticas, sino tambien á las prescripciones mas claras de la razon y del buen sentido.

En virtud de las consideraciones que preceden, la comision de puntos constitucionales somete á la deliberacion del congreso el siguiente

#### ACUERDO ECONOMICO.

No es de aprobarse la iniciativa suscrita por los CC. diputados Gudiño y Gómez, Alcalde, Islas, Moron y Muñoz, que dice: «Las iniciativas presentadas por las diputaciones, serán suscritas por la totalidad y no por la mayoría de los miembros presentes en la cámara.»

Sala de comisiones del congreso de la Union. Octubre 17 de 1868.—*Zarco.—Montes.—Dondé.*

Se discutirá el primer dia útil.

Se dió segunda lectura al siguiente dictámen de la primera comision de hacienda:

«No es de accederse á la peticion de la sociedad de beneficencia, relativa á que se le conceda un derecho adicional de seis centavos por carga de pulque que se introduzca á esta capital.

Sala de sesiones del congreso de la Union. México, Octubre 17 de 1868.—*G. Prieto.—Mata.*

Se discutirá el primer dia útil.

Tuvo segunda lectura y tambien se señaló para su discusion el primer dia útil, el proyecto de ley de la primera comision de hacienda, aumentando á \$100,000 la partida de gastos generales de hacienda.

El C. RIOS Y VALLES presentó el siguiente proyecto de ley:

«Señor.—Otra vez he tenido la honra de manifestar á la cámara la grande importancia de un puente sobre el Nazas, para facilitar las vías de comunicacion de todo el interior de la república con el Estado de Chihuahua, y con una parte considerable del de Durango. Sin este puente queda casi incomunicada esta interesante y rica porcion de la frontera con el resto de la república, porque el caudaloso Nazas, en la estacion de las lluvias, no da vado, ni se presta fácilmente á la navegacion, por la impetuosidad de su curso y la multitud de sus escollos; y aun en el tiempo de la estacion de la seca, son tales los promontorios de arena, los atascaderos y dificultades que presenta aquel rio al transeunte, que apenas hay ocasion en que no queden allí fracturados los carruajes.

Sin este puente, se hace sumamente difícil la persecucion de los bárbaros en el mismo tiempo de las lluvias, porque comienzan-

do en el Nazas el gran desierto del Norte, donde habitualmente están estacionados los bárbaros, y de donde hacen sus desoladoras invasiones al interior del Estado de Durango, pueden casi con impunidad acercarse hasta la margen izquierda del citado Nazas, defendidos por la impetuosa corriente de este río.

Es indudable que la importante mejora material de que me vengo ocupando, es muy benéfica al Estado de Durango, al de Chihuahua y á todo el resto de la república, que comercia con aquellos: y por consiguiente, que la citada mejora pertenece á las vías generales de comunicacion, que son del resorte federal. Sin embargo, intento solamente proponer al congreso se sirva decretar una suma, con que se ayude al Estado de Durango á levantar ese puente sobre el caudaloso Nazas.

Esta obra, segun juicio de peritos, costará de 45 á 50,000 pesos.

En tal virtud, propongo á la deliberacion de la cámara el siguiente proyecto de ley.

Art. 1º El erario federal contribuirá con la suma de dos mil pesos mensuales para la construccion de un puente sobre el Nazas, en la municipalidad del partido que lleva este nombre.

Art. 2º El gobierno general pondrá mensualmente los expresados dos mil pesos á disposicion del gobernador de Durango, por todo el tiempo del año fiscal que comienza en Julio de 1869.

Sala de sesiones del congreso de la Union. México, Octubre 15 de 1868.—*Rios y Valles.*

La diputacion de Chihuahua hace suyo este proyecto para que pase á la comision.—*Muñoz.—Moron.*

A la segunda comision de industria.

Como estaba anunciado desde el sábado, se leyó y se puso á discusion el siguiente proyecto de ley:

«Art. 1º Si los buques mexicanos fuesen sometidos en los puertos de las islas de Cuba y Puerto Rico, al pago de derechos diferenciales de importacion y exportacion, los buques españoles precedentes de dichos puertos y que arriben á los de la república, quedarán sometidos al pago de los mismos derechos.

Art. 2º Se establecen dos escuelas náuticas en los puertos de Campeche y Mazatlan, para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la marina nacional.

Art. 3º En lo relativo á dichas escuelas,

se declara vigente el decreto de 30 de Mayo de 1857, con solo la modificacion de que en el presupuesto del gasto mensual que debe erogarse en las escuelas náuticas, se agregará la partida de \$ 60 para sueldo de un profesor de idioma frances.»

Sala de comisiones del congreso general. México, Abril 7 de 1868.—*Iglesias.—Mata.*

El C. YAÑEZ, presidente.—Tiene la palabra en contra el C. Sanchez Azcona.

El C. SANCHEZ AZCONA.—Desde el mes de Febrero último, las diputaciones de Campeche y Tabasco tuvieron el honor de someter á la deliberacion de la cámara, un proyecto de ley que establecia una diferencia pequeña entre los derechos que deben pagar en nuestros puertos las mercancías importadas en buques extranjeros, y las que lo fueren en embarcaciones nacionales.

Al dar este paso las diputaciones mencionadas, se han hecho el eco de los angustiosos clamores que se levantan de todas las poblaciones de nuestras costas del Golfo y del Pacífico, pidiendo á la representacion nacional una medida protectora que las salve de la ruina á que cada dia se acercan mas y mas, por el tristísimo estado de decadencia en que se encuentra hoy nuestra marina nacional.

Los pobladores de nuestras costas, dedicados necesariamente á la pesca, á la marina y á la construccion de las embarcaciones necesarias para ejercer una y otra industria, están condenados á perecer de miseria, si no son removidos los obstáculos que impiden el progreso de nuestra marina, y la tienen en un estado tal de abatimiento, que casi puede decirse que está reducida á la nulidad.

¿Y cuáles son esos obstáculos? Para conocerlos, basta fijar un momento la vista en la suerte que ha corrido nuestra marina en las diversas épocas que ha atravesado, y examinar las causas de su decadencia en otras. Me limitaré á hablar de nuestra marina del Golfo, respecto de la cual tengo á la vista datos exactos.

«Antes de la independenciam, dice nuestro distinguido compatriota D. Justo Sierra, fué fijo y marcado el progreso de la construccion naval en el astillero de Campeche, (que de hecho ha sido nuestro astillero nacional en el Golfo). En esa época fué en la que se organizó en un cuerpo activo, vigoroso y rico la maestranza de San Roman: entonces se construyeron las numerosas bodegas que hoy yacen en ruina, y que en esa venturosa época

ca se hallaban henchidas de maderas de construccion, cabuyería, porchas, cadenas de hierro, planchas de cobre y de todos los demas efectos navales, que servian incesantemente en los trabajos siempre animados de aquella ribera. Todavía despues de la independenciam, en el tiempo conocido entre los comerciantes y navieros con el nombre de tiempo del privilegio, con alusion al que disfrutaba nuestra bandera y construccion nacional por la rebaja de derechos de importacion, en esa época feliz hubo algunos destellos de esperanza.»

Los registros de la construccion naval de Campeche proporcionan los datos siguientes, sobre los que llamo la atencion de la cámara:

En el quinquenio corrido de 1827 á 1831, (época en que los derechos diferenciales estaban en vigor), se construyeron solo en el astillero de Campeche catorce embarcaciones mayores, á mas de la multitud de embarcaciones pequeñas, construidas para el comercio de cabotage. De 1832 á 1836, (época en que continuaban vigentes los derechos diferenciales, se construyeron diez y nueve buques mayores con 1,844 toneladas.

De 1842 á 1846 (continuaban abolidos los derechos diferenciales) se construyeron cinco buques con porte de 270 toneladas, y en los siete años trascurridos de 1847 á 1853, apenas se construyeron seis embarcaciones con porte de 380 toneladas.

No tengo en este momento noticia exacta del número de buques construidos desde 54 hasta el año próximo pasado; pero sí puedo asegurar que es insignificante, porque la decadencia de la construccion naval ha sido progresiva desde la abolicion de los derechos diferenciales.

Este relato, cuya exactitud es incuestionable, marca el progreso de nuestra construccion naval y consiguientemente de nuestra marina, en los períodos en que se han puesto en práctica los derechos diferenciales; y su decadencia en las épocas en que, á consecuencia de los tratados arrancados á nuestra inexperiencia y á nuestras críticas circunstancias por las naciones extranjeras, estos derechos han sido abolidos.

Es, pues, evidente, que el obstáculo mayor que tenemos que remover si queremos el progreso de nuestra marina, si deseamos que nuestras costas recobren su antigua animacion é importancia, es esa reciprocidad mal entendida que ha querido establecerse entre el débil y el fuerte, entre marinas antiguas y numerosas, y una marina naciente,

pobre é insignificante en su origen; pero que con alguna proteccion, puede llegar pronto al estado en que debe hallarse para aceptar sin desventaja esa reciprocidad.

En las épocas en que nuestra marina ha gozado de algunas ventajas, que la han puesto hasta cierto punto en equilibrio con la marina extranjera, no solamente han aumentado nuestras construcciones navales de una manera notable, como lo he demostrado ya, sino que multitud de buques construidos fuera del país, se registraron en las matrículas de nuestros puertos tomando el pabellon mexicano.

Entonces nuestra bandera se paseaba orgullosa por las aguas del Golfo, del Pacífico y del mar de Cortés, y llevaba los productos de nuestra industria á los mercados extranjeros, trayéndonos los suyos. Entonces alumbró el sol brillante de la esperanza para nuestra agricultura y nuestro comercio, porque aumentando de esta manera los medios de trasporte y abaratados notablemente los fletes, habia mayor facilidad y mas estímulo para las exportaciones; pero esta época pasó, la esperanza se disipó como el humo, y volvimos á quedar casi sin marina, y sujetos en nuestro corto movimiento marítimo, á unos cuantos buques extranjeros que nos importan periódicamente los efectos necesarios para nuestro consumo. ¿Y esto por qué? Porque á consecuencia de nuestras frecuentes convulsiones políticas, y por otras mil circunstancias inevitables, los buques extranjeros gozaban de ciertas ventajas sobre los nacionales, ventajas que hacian que el comerciante prefiriera traer sus mercancías cubiertas por el pabellon extranjero.

Un buque extranjero no puede ser ocupado para el servicio público, con la misma facilidad con que se ocupa uno nacional.

El buque extranjero tiene menos inconvenientes para entrar en un puerto bloqueado, que el nacional; y hay otras muchas ventajas que hacen imposible el sostenimiento de los buques nacionales, si estos no son agraciados de alguna manera, para que puedan competir con los extranjeros; pero se dice: ¿que inconveniente hay para que nos sirvamos de la marina extranjera? ¿Por qué nos empeñamos en tener marina nacional?

Aun cuando no quisiéramos tomar en consideracion, la circunstancia de que en la gran extension de nuestras costas, hay multitud de poblaciones cuyos habitantes forzosamente tienen que dedicarse á la industria mari-