

se hizo en Francia y nos cita el C. Alcalde, no quiere decir nada. La misma Francia ha reconocido al fin la eficacia del principio, y acaba de celebrar un tratado con Inglaterra sobre libertad de comercio, que está ya en ejecución.

Sobre que ha habido vacilacion en México, y estamos ahora como en tiempo del gobierno colonial, se necesita no conocer la historia para sostenerlo. ¿En dónde están los estancos, los privilegios? Desde que se despachaba una flota cada año para este país, hasta hoy que pueden venir á nuestros puertos todas las banderas del mundo, me parece que hay una gran diferencia. Especialmente desde el plan de Ayutla, se han iniciado nuevos principios así políticos como económicos en la república, que han ido progresando aunque no falte alguna voz que defienda el retroceso.

El principio de reciprocidad sobre que tanto se ha recalado, carece de exactitud; porque no debemos atender á circunstancias especiales tratándose de obrar con justicia. La justicia es una siempre. Pero se nos dice que en tiempo del gobierno español, la marina progresaba, porque existian ciertas restricciones, y ahora con la libertad está reducida á la impotencia. Eso consiste en la situación que guarda nuestra marina.—Hoy su progreso tendría que ser forzado, y el progreso que se consigue por la fuerza tiene que ser siempre fatal. Lo natural es lo que debemos apetecer; y lo que dá verdaderos beneficios, es que prosperen todas las industrias bajo la base de la libertad del comercio.

Estos son los principios de la comision y los ha observado invariablemente hasta ahora.

Suplico, pues, á la cámara se sirva declarar con lugar á votar el proyecto que hemos tenido el honor de presentarle.

El C. RIOS Y VALLES, vice-presidente.—Quedan con la palabra en contra los CC. Baranda J., Mendiola, Dondé, Herrera por segunda vez y Sanchez Azcona por segunda vez; y en pro el C. Prieto.—Se levanta la sesion pública para entrar en secreta de reglamento.

SESION DEL DIA 27 DE OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

A la una y treinta minutos de la tarde comenzó la sesion, hallándose presentes 109 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 26, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de justicia, acusando recibo del veredicto del gran jurado, pronunciado en el expediente relativo al diputado Canto, con motivo de la averiguacion del asesinato del general Patoni; y acompañando copias de los oficios en que lo consigna al juez de 1ª instancia de lo criminal de Durango.

A su expediente.

Del gobierno de Michoacan, remitiendo ejemplares del decreto número 73, expedido por la legislatura, estableciendo bases para cotizar á los causantes de la contribucion directa personal.

Al archivo.

Del mismo gobierno, acompañando copia del decreto número 74 expedido por la legislatura, declarando dia de luto en el Estado el 21 de Octubre, en recordacion de los asesinatos del C. general Arteaga y sus compañeros en Uruapan, cometidos por las tropas traidoras.

Al archivo.

Los CC. Gomez Cárdenas, Blanco y Aguirre Francisco, presentaron la siguiente proposicion, que fundada por el C. Gomez Cárdenas, pasó á la primera comision de hacienda, por estar suscrita por la diputacion de Coahuila:

«El gobierno mandará pagar los adeudos contraidos con los municipios por los gobernadores de los Estados, por haber dispuesto de aquellos fondos para la guerra, en virtud de facultades extraordinarias.»

Tuvo primera lectura un dictámen de la primera comision de justicia, recaido en un expediente formado sobre una iniciativa de la legislatura de Aguascalientes, sobre derogacion de la ley sobre mútuo usurario, cuya parte resolutive es como sigue:

«No corresponde al congreso de la Union derogar en los Estados la ley de 15 de Marzo de 1861: en consecuencia, cada Estado podrá derogarla ó mantenerla en vigor, según sus intereses locales.»

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

«Varios ciudadanos diputados presentaron al congreso un proyecto de ley relativa á que el tabaco de Altotonga, Estado de Veracruz, satisfaga en lo sucesivo al ser introducido en esta capital, diez centavos por arroba como derecho de alcabala.»

La razon que á juicio de los que suscri-

ben tuvieron los autores del proyecto, para proponer que al tabaco referido se imponga un gravámen que vendria á ser equivalente á la sexta parte del que hoy tiene señalado, debe haber sido la del bajo precio que en el mercado tiene por su inferior calidad, al mismo tiempo que la cuota se hace pesar con igualdad sobre todo tabaco, sin distincion de clase y sin relacion al precio que obtiene en la plaza.

Esta circunstancia es, á juicio de los que suscriben, muy digna de tomarse en consideracion, pues no hay equidad en aplicar un impuesto invariable, á un artículo que tiene tanta variedad en sus clases como en los precios respectivos.

Entre el tabaco llamado supremo ó capa, y el que se conoce con el nombre de macuche, hay una escala considerable de clases, ya procedan del lugar donde se cultiva esa planta, ó de la manera con que se beneficia. Fijar un impuesto uniforme á un artículo que no lo es en su clase ni en su precio, es dar lugar á que mientras un tabaco puede venderse con beneficio para el introductor, otro solo produce pérdida ó queda excluido de concurrir al mercado.

Haciendo los que suscriben aplicacion de este principio general, consideran que se remediará el inconveniente de la ley, no señalando un derecho especial al tabaco de Altotonga, porque esto, ademas de traer el grave inconveniente de dar lugar á tendencias á hacer aparecer como procedente de aquel lugar, tabaco que realmente no lo fuese, y á suscitar con ese motivo controversias entre los causantes y los exactores del impuesto, dejaria en pié las mismas razones respecto del tabaco procedente de otros puntos de la república, sino consultando una medida general que dé por resultado que el gravámen esté en relacion con el valor del artículo, al tiempo de ser introducido para su consumo.

Tal es el objeto de lo que los que suscriben tienen la honra de someter al congreso en el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. El tabaco en rama que se introdujere en el Distrito federal, satisfará por derecho de portazgo, el 12 por ciento del precio de plaza que el de igual clase tenga el dia de la introduccion.

Sala de comisiones del congreso de la

Union. México, Octubre 20 de 1868.—Guillermo Prieto.—Mata.»

Se discutirá el primer dia útil.

Tambien tuvo segunda lectura el dictámen de la comision primera de justicia, que concluye así:

«No es de aprobarse la proposicion del C. Aguirre Fernandez, para que se declare que la pena de muerte solo debe aplicarse en los casos previstos por el artículo 23 de la constitucion.»

Se discutirá el primer dia útil.

El C. ZARATE J., secretario.—Se suspende la sesion, mientras la gran comision se retira á acordar la propuesta de los individuos que deben formar la comision especial de la ley orgánica del artículo 13 de la constitucion.

Un cuarto de hora despues continuó la sesion.

La gran comision hizo la siguiente propuesta que sin discusion se aprobó:

CC. Zérega, Carrillo R., Muñoz E.; suplente, Berriozábal.

El C. ZARATE J., secretario.—Continúa la discusion del dictámen de la primera comision de hacienda, sobre derechos diferenciales.

El C. YAÑEZ, presidente.—Tiene la palabra en contra el C. Baranda J.

El C. BARANDA J., secretario.—La república acaba de salir de una larga y penosa enfermedad. Todavía convaleciente, adornada con las flores que el mundo ha colocado sobre su frente, por haberle presentado el mas grandioso acontecimiento que se registra en los anales de la historia, se ha detenido, asombrada de su propia gloria, y contempla arrepentida su pasado, se enorgullece de su presente, y concibe esperanzas para el porvenir. Quiere paz, prosperidad, progreso, y deseando alcanzarlos, pregunta: ¿qué camino debo seguir? La representacion nacional se ha encargado de contestar esta pregunta; y mostrándole un nuevo horizonte é indicándole un camino nuevo, le dice: adelante; y la república se mueve, y la república marcha, no por el sangriento camino de las convulsiones políticas, sino por el sendero siempre floreciente de las mejoras materiales. Los caminos, los ferrocarriles, los telégrafos, la navegacion por vapor en nuestros lagos y en nuestros mares; este es el porvenir de México; allí es donde lo encaminan sus representantes. Con esta conviccion, me he animado á levantar aquí mi voz, pidiendo que no se ol-

vide un importante ramo de industria: la marina mercante nacional. No creo que haya uno solo de los miembros de esta ilustrada asamblea que desconozca la importancia de la marina, de la marina que desde los fenicios hasta la Inglaterra y los Estados-Unidos de hoy, ha venido probando que contribuye eficazmente al engrandecimiento de las naciones. Los que como yo, han nacido bajo el sol incandescente de los trópicos, que tuesta nuestras costas; los que han contemplado el silencio mortal de los que en otro tiempo fueron astilleros, en donde se construían buques que iban á mostrar á Europa los colores de nuestra bandera de independencia y libertad; los que han visto sin trabajo á los calafates y carpinteros; los que han estrechado la mano callosa y honrada del marinero audaz que se muere de hambre por falta de trabajo; los que han visto que todo nuestro comercio lo hacen los buques extranjeros; esos han exclamado, poseídos de un noble y patriótico entusiasmo: es indispensable proteger la marina. Formada esta resolución, nos hemos dicho: ¿cuál será el medio de conseguir esa protección? Hemos consultado el gran libro, el libro de la humanidad, la historia, para estudiar los medios de que se han valido las naciones marítimas, y de esa saludable é indefectible enseñanza, se deduce que no hay mas medio de protección que los derechos diferenciales. Animados por el éxito que en todas partes y en todas épocas ha dado su establecimiento, los amigos de la marina propusimos el dictamen que pasó á la primera comision de hacienda. El deber de esta comision era, como terminantemente lo dice el reglamento, extender dictamen sobre el proyecto de ley presentado; pero la comision, extralimitándose de sus facultades, presentó un nuevo proyecto, que no se ha discutido, porque no tiene que discutir, puesto que se limita á consultar la reciprocidad para los buques españoles que vengan de Cuba á Puerto Rico, y el establecimiento de dos escuelas de náutica. Lo que realmente se ha estado discutiendo, es el derecho diferencial; porque defendiendo la necesidad de establecerlo, se impugna el dictamen que no se ocupa de él. Siguiendo el orden de la discusion, como quedó ayer, entro en materia. Los impugnadores, explicándonos las teorías de la economía política, hablan de libre cambio y de libertad de comercio. Halagando el sentimiento de la cámara con aquel recurso viejo, de que el pueblo, que es el consumidor,

va á ser la víctima del derecho adicional, han creído desvanecer las importantes razones que se han expuesto en defensa de la protección. El órgano de la comision se ha elevado hasta el cielo, y desde allí como el Júpiter del Olimpo, ha lanzado rayos contra todos los partidarios de la marina. Pero no es desde el cielo desde donde se deben juzgar las cosas de la tierra. Pongámonos en el terreno, en nuestro país, contemplemos nuestra situacion, y fácilmente comprenderemos que no es posible poner en práctica todos los principios de la ciencia económica. Los poetas del optimismo nos han dicho palabras muy seductoras; pero los pueblos, y especialmente el pueblo mexicano, no quiere palabras, que hace mucho tiempo está oyendo; lo que quiere son hechos. No es, como hemos tenido el honor de decir en el opúsculo que conoce la cámara, el derecho diferencial, propiamente el derecho protector. Si lo fuera, lo defenderíamos, porque como medida temporal, es admitido por los mas adelantados economistas, por el mismo Garnier, comentando á Bastiat, el autor favorito de los miembros de la comision.

El derecho diferencial se establece sobre el transporte y no sobre la mercancía; lo que quiere es obligar á la preferencia, es decir, procurar que las importaciones se hagan en buques nacionales y no en buques extranjeros. Este derecho pesaría sobre el consumidor, si no tuviésemos ó no pudiésemos tener marina nacional; pero pudiéndola tener, el argumento es sofístico, porque nada pierde el comerciante con preferir para su tráfico mercantil, los buques nacionales ó los extranjeros. Que existen en el país elementos para tener una buena marina, es un hecho incontrovertible. El órgano de la comision, por mas que se esforzó en la sesion de ayer, nada pudo aducir en contrario; y en su impotencia recurrió el sarcasmo, haciendo burla de nuestras construcciones navales. Dijo, refiriéndose al buque que se acaba de construir en Campeche, que lo citábamos como si se tratara del «Great Eastern» (Gran Oriental). A esto contestamos que si hubiésemos estado en el parlamento de Inglaterra ó en el congreso de los Estados-Unidos, nos hubiéramos abstenido de hacer referencia á un buque de 230 toneladas; pero en nuestro país, que todavía nace á la vida industrial, creo que no merece burla citar ese buque, tratándose de construcción naval, como no la merecería referirse á nuestros tejidos y á nuestra industria, á pe-

sar de que no pueden igualarse á las de los otros países.

El órgano de la comision ha olvidado que todo es relativo.

Al hablar del último buque que se ha construido en Campeche, hemos querido probar que si en esta época se construye un buque semejante, no es imposible que con alguna protección y con el trascurso del tiempo, puedan construirse en nuestras playas buques de 10,000 toneladas, como los que se construyen hoy en los astilleros de Inglaterra.

Respecto de pilotos y marineros, el órgano de la comision ha manifestado que no los hay ni para proveer las capitanías de puerto. El órgano de la comision está en un grave error; y si el ciudadano ministro de la guerra le dió tales noticias, nos vemos precisados á decir que no son exactas; porque únicamente con los pilotos recibidos de Campeche, y que están por desgracia sin ocupacion, hay para proveer las capitanías de los puertos en ambas costas.

Marineros hay muchos, y esta es una verdad, aunque los miembros de la comision se empeñen en no creerla, y para probarla no habrá mas que pedir á los puertos una relacion de los matriculados de mar.

Repetimos que los economistas no nos han dicho grandes razones; se han ocupado en declamar contra el sistema protector, y en acreditarnos que en sus opiniones son muy liberales; pero con esto nada gana la nacion en su progreso material.

Uno de los órganos de la comision de hacienda, decia en una de las sesiones pasadas, que primero defendió la libertad de conciencia contra la intolerancia católica, y despues contra la intolerancia anti-católica.

Siguiendo esta fórmula, nosotros decimos, que primero defendimos la industria contra el sistema prohibitivo, y hoy tenemos que defenderla contra la teoría ultra-liberal que se pretende poner en práctica.

La libertad nunca puede servir para conducir á los pueblos al abismo; y es un crimen invocarla para matar la industria del país. La naturaleza, que es la que suele dar mejores lecciones, enseña que los pueblos en su infancia necesitan alguna protección; despues ya pueden ser libre-cambistas, ya pueden aceptar la competencia.

Hemos manifestado que nuestro proyecto no nos parece lo mejor: ha sido escrito teniendo á la vista el acta de navegacion de la Gran-Bretaña y la nuestra, formada en

1854 por el célebre y malogrado estadista, C. Miguel Lerdo de Tejada; sin embargo, aceptamos cualquier otro medio de proteger la marina nacional; ¿por qué los ilustrados miembros de la comision no se ocuparon de indicarlo?

Mucho respeto nos merecen los miembros de la comision de hacienda; pero se enojarán si les decimos que nos parecen mas respetables que sus opiniones, la de Garnier, la del gran sabio Adam Smith, y sobre todo, la opinion que se deduce de la historia?

¡Que nieguen los hechos, pero que no pretendan sobreponerse á las consecuencias que de ellos se deducen!

El derecho diferencial, como protector, no es inadmisibile; el derecho diferencial lo ha defendido Smith, que es el mastro de los economistas modernos; el derecho diferencial ha dado en Inglaterra los mejores resultados. A pesar de esto, ¿no lo establecerá el congreso de 1868, en quien tiene fija su mirada suplicante toda la marina nacional? Sí, la marina nacional, que es muy numerosa y muy respetable, y no tres ó cuatro armadores, como nos dijo ayer aquí el C. Mata.

A pesar de que conozco la influencia que en esta asamblea ejerce la voz ilustrada de algunos de sus miembros, que invocan la libertad para salir victoriosos en todas las cuestiones, conservo alguna esperanza de buen éxito, porque veo aquí á los hijos de Sonora, de Sinaloa, de Guerrero, de Colima, de Oaxaca, y á los de Veracruz, Tamaulipas, Yucatan, Tabasco y Chiapas. Todos estos Estados están interesados en el resultado de esta importante cuestion.

Si mi última esperanza sale burlada, al regresar á mi país natal, cuando mis comitentes me rodeen para preguntarme: ¿qué has hecho por la marina? podré contestarles con la conciencia tranquila: todo cuanto me ha sido posible; pero el congreso, en nombre de la libertad, os ha dirigido las célebres palabras del Dante: *perded toda esperanza*. Perdedla; yo la pierdo con vosotros; pero me queda la satisfaccion de exclamar como los héroes de Esparta: *cumplí con mi deber*.

El C. YAÑEZ, presidente.—El C. Prieto, en pro.

El C. PRIETO.—Recuerdo haber leído en un antiguo romancero estas palabras: «*Bien sentido y bien hablado*.» Eso mismo se puede aplicar al discurso del C. Baranda: «*Bien sentido y bien hablado*.» Yo, por el cumplimiento de un deber, voy á seguir el hilo de ese discurso. Ha dicho el C. Baranda

que no queda otro medio para proteger la marina nacional, que el establecimiento de los derechos diferenciales; y para apoyar ese aserto, alude á Bastiat, citándolo como autoridad irrecusable, porque supone que Bastiat es el autor favorito de la comision. En todo esto hay un error; y respecto del último punto, debe saber el C. Baranda que la comision no tiene otro autor favorito que la justicia.

Por lo que hace á Bastiat, puedo asegurar que dice todo lo contrario de lo que asienta el C. Baranda, pues su opinion es, que de todos los medios que se pueden emplear para proteger la marina mercante, el peor es el de los derechos diferenciales.

Cuando Bastiat estableció el periódico intitulado *El libre cambio*, dijo: «Nada hay peor que establecer derechos diferenciales. Si se quiere tener marina, búsquense escuelas, constrúyanse navíos, favorézcase la pesca; pero establecer esa especie de tercería de buques, reducir el comercio marítimo á manos privilegiadas, es cosa que produce siempre los mas funestos efectos.»

Se hace un cargo á la comision, porque no ha presentado dictámen sobre el proyecto de las diputaciones de Campeche y Tabasco. Seguimos ese orden, por no consultar en un acuerdo económico que no es de admitirse dicho proyecto; porque no retrogradamos, porque aspiramos al progreso, que está en la libertad amplia de las industrias; porque el mismo Bastiat, en el arsenal del Cambista, preguntaba: ¿qué se necesita para labrar el hierro? Tener hierro.

La comparacion puede ser vulgar; pero prueba que para proteger la marina, lo primero que se necesita es tener marina.

El C. Baranda cree que estas ideas son utopias de una imaginacion poética. Respecto de mí, puede pasar eso; pero respecto de mi compañero el C. Mata, no se concibe ni se explica. Mi compañero, el C. Mata, con delirios poéticos, es lo mas extraordinario que puede decirse, porque todos reconocemos que él es un guarismo vestido de levita. (Risas.)

El hecho es que hay dos sistemas. Al uno pertenecen los que creen que el hombre no sirve para nada, que necesita siempre de tutor; al otro, pertenecemos los que tenemos el convencimiento de que el hombre es un sér que necesita de libertad, porque es grande, y por sí solo puede realizar grandes cosas: que tendrá sus extravíos y recibirá sus

golpes; pero al fin se levanta, llevando en la mano el resultado de sus propios esfuerzos.

Si tuviera mas tiempo, manifestaria todo lo que se ha ganado con la libertad para las materias primas, y la libertad para la industria.

Con el solo tabaco, haré notar que cuando estaba estancado, producía un millon de pesos y daba pan á dos mil almas, y ahora produce tres millones y da ocupacion á veinte mil hombres: esto me enorgullece, porque yo he sido el autor de esa mejora, que ha independido á la mujer, y la liberta de la deshonra, proporcionándola un medio de ganar la subsistencia.

Lo que se ha dicho del acta de navegacion, tampoco es exacto; ésta no se consideró nunca sino como una máquina de guerra contra la Holanda; y la favoreció el gobierno inglés, porque le proporcionaba la marina de guerra que necesitaba.

Lo que pasa actualmente en el Pacífico, puede dar una idea de lo que son los privilegios. La compañía que ha sido privilegiada allí para la navegacion, ha arruinado completamente las pequeñas embarcaciones que antes se ocupaban del comercio de cabotaje.

Perosi se tratase de un beneficio que redundara en pro del Estado de Campeche, tal vez, tal vez, me resignaria; pero de cualquier modo que esto se vea, siempre resulta una ventaja de un millon de pesos en los ingresos, que cederá en beneficio de los Estados-Unidos, que están exceptuados de la regla á que quedan sometidas las demas naciones.

La comision de hacienda lo ha manifestado ya: no aspira mas que á armonizar los intereses de nuestra patria con los de la humanidad entera.

El C. YAÑEZ, presidente.—El C. Gaxiola, en contra.

El C. GAXIOLA.—Con suma desconfianza tomo parte en este debate. La cuestion que se ventila es bien delicada, sobremanera difícil; y ante su delicadeza y dificultad, yo gustoso daria un paso atras, si el deber me lo permitiese. Pero no es así; representante de uno de los distritos electorales del Estado de Sinaloa, tengo la imprescindible obligacion de promover, en mi pequeñez, el desarrollo de los innumerables elementos de riqueza, con para que su prosperidad y engrandecimiento cuenta esa parte integrante de la confederacion mexicana. Entre estos, señor, figura el comercio; y como con él tiene una

relacion necesaria é inmediata la marina mercante, no he podido menos que hacer oír mi muy débil voz en la presente discusion. La base, señor, el fundamento en que descansa el dictámen de la primera comision de hacienda, es el gran principio de reciprocidad en las transacciones mercantiles, aspiracion nacional; pero que no puede tener lugar en nuestro estado actual; que no se viene á lo que es, por mas que halague á nuestro porvenir. La reciprocidad, señor, la reciprocidad supone la existencia de dos entidades ¿y cuáles son estas en el punto controvertido? yo no veo mas que una; la marina mercante extranjera; la otra, no la encuentro, no existe. En efecto, señor, sostener que la primera no es marina, es sostener el absurdo; asegurar que la segunda lo es, equivale á asegurar un error. Y si esto es cierto, como á mi juicio lo es, no me explico la aplicacion ventajosa que del tan decantado principio de reciprocidad pueda hacerse en las presentes circunstancias; establecerlo, decretar hoy su práctica, es establecer y decretar la relacion entre lo verdadero y lo falso, entre lo que es y lo que no es. Hagamos nacer esta industria, protejamos su desarrollo; y cuando sea, entonces vengan todas esas teorías á que ha hecho referencia el muy ilustrado señor preopinante; pero antes, no. Hay otra observacion que me permito presentar á la asamblea, y tiene solo relacion á los puertos del Pacífico. El ejecutivo de la Union, por medio de un acto solemne, ha permitido hacer el comercio de cabotaje á una compañía de vapores norte-americanos, bajo los mismos términos que lo hacia (llamo sobre esto la atencion de la cámara), nuestra pobre y naciente marina. He cometido una inexactitud al asegurar que aquella compañía quedó sujeta á las mismas condiciones á que lo está nuestra marina: no señor, la compañía está subvencionada por el gobierno. ¿Y cuál podia ser el resultado de semejante permiso...? Ningun otro que el existente, la muerte dada á nuestra naciente industria. Esta consideracion debió obrar en el ánimo de la comision que ha formulado el dictámen á discusion; y consultar en beneficio de nuestros verdaderos intereses, algo que hiciese menos sensible esa mano de hierro que pesa sobre nuestra marina. No estoy por alza de derechos: soy partidario de su abolicion completa; pero mientras esto no sea practicable, opino porque sin innovar los derechos vigentes, se establezca una baja en pro de nuestros buques mercantes. Por es-

tas consideraciones, suplico á la comision se sirva retirar su dictámen, y en caso que á esto no se preste, la cámara lo declare sin lugar á votar.

El C. YAÑEZ, presidente.—El C. Mata, en pro.

El C. MATA.—Las observaciones que se han hecho, no se han referido al dictámen, sino mas bien á llamar la atencion del congreso hácia un objeto que no está á discusion.

Se discurre sobre la reciprocidad, y se dice que no puede existir entre nosotros y las demas naciones, porque no tenemos marina con que competir; y se arguye que por esa razon las ventajas están de parte de las naciones extranjeras. Señor, la verdadera reciprocidad consiste en el principio absoluto de la libertad y de la justicia. No busquemos comparaciones en las fuerzas, porque aquí no se trata mas que del derecho, que es la justicia, que es la libertad.

Se repite que el privilegio concedido á ciertos buques para los puertos del Pacífico, y la subvencion que se les da, han arruinado por ese lado el comercio de cabotaje. Desde ayer dije que no fué el congreso quien concedió eso, ni la primera comision de hacienda la que lo propuso; y si el ciudadano diputado que habló de esto, quiere que se remedie, que promueva lo que guste, seguro de que si el negocio viene á la primera comision de hacienda, ella consultará lo que sinceramente crea bueno en favor de aquel comercio.

He dicho que esas observaciones no son del caso; pero las he contestado por cortesía.

Entrando en la cuestion que es puramente de principios, nada diria, porque lo dicho por el C. Prieto sobra para establecerla; pero el C. Prieto es poeta; sus palabras, llenas de vigor y de sentimiento, penetran en las almas y las conmueven; y estas cuestiones no deben resolverse sino por medio de una fria y severa reflexion.

Así, pues, rectificaré algunos hechos.

Lo que se nos propone por los opositores al dictámen, no es mas que una parodia del acta de navegacion inglesa; y al pedir que la aceptemos, se nos quiere hacer retroceder dos siglos.

Como ya repitió el C. Prieto, Smith dice que si la Inglaterra protegió á la marina mercante, fué, no como una base para su comercio, sino como un recurso que utilizaria despues contra la Holanda, porque exclu-