

cho de admitir el congreso un proyecto, no quería significar que lo aprobaba, pues en este caso sería inútil que dicho proyecto pasase á comision. Esto en cuanto á lo que dijo el C. Mata, órgano de la comision; que por lo demas no solo habia dado su voto al proyecto sobre navegacion de los lagos de México, sino al de la empresa del ferrocarril de Talpam y al de la del de Zangronis, y estaria dispuesto á darlo siempre á toda empresa de interes público, y no gratis, pues las empresas indicadas se comprometieron á conducir la correspondencia y las tropas, sin exigir paga, ó con una rebaja considerable. Que en el mismo caso no se encontraba la prima de que se trata, pues fuera de que no daban los constructores de buques nada en cambio, este negocio era puramente de interes particular. Que aparecia contraproducente el pensamiento de la comision al favorecer solo la construccion de buques grandes, dejando la de los pequeños sin ningun favor, cuando estos y no aquellos eran los que mas la necesitaban: que la razon que para ello se alegaba no era buena, porque deberia quitarse á nuestra marina el privilegio de hacer el comercio de cabotaje, puesto que ese privilegio es la causa de que el comercio de cabotaje languidezca y se muera en nuestros puertos: que la única proteccion posible era la libertad en todo.

El C. SANCHEZ AZCONA.—Dice el C. Zarco que no ha dicho que la marina nacional no sirve para nada; pero lo que no cabe duda que dijo, es que el asunto que ahora se discute es puramente de interes privado, y que si él votó en pró de los que he mencionado antes, es porque los consideró de interes público.

Cuando oí esto, tuve necesidad de interrogar á los que estaban á mi lado, temiendo que me engañasen mis sentidos, porque me resistia á creer que tales ideas hubiesen podido tener cabida en la cabeza privilegiada del C. Zarco.

En efecto, señor, decir que la construccion de medios de comunicacion y transporte entre nuestros puertos unos con otros, y nuestros puertos con los puertos extranjeros, es puramente de interes privado: decir que facilitar el cambio de los productos de las diferentes industrias de nuestros Estados entre sí, y con los productos extranjeros, no es de interes público, es decir una temeridad.

¿Qué interes público ve el C. Zarco en la navegacion de los lagos de México, que

no exista en mayor escala en la navegacion del Golfo y del Océano? Tengo positivos deseos de ver contestada esta pregunta; pero me quedaré con ellos, porque indudablemente no se encontrará una respuesta satisfactoria.

Insistir sobre este punto seria ofender la ilustracion de la cámara. Nadie es capaz de dudar que la construccion de buques, aunque sean considerados solamente como medios de comunicacion y transporte, es de grande interes público. Esto sí lo dice el sentido comun, que, como acaba de decir el C. Zarco, vale mas que todos los libros escritos.

Entre la concesion hecha á Zavala, Macin y C^a, y la que ahora se discute, hay una diferencia notable, que habla muy alto en contra de las apreciaciones que de una y otra ha hecho el C. Zarco. La primera fué otorgada á favor de una empresa particular, y la segunda no favorece á nadie especialmente, no propone que se subvencione á Juan ó á Pedro, ni á la compañía H. ni á la empresa R., sino á todo el que construya buques en astilleros nacionales.

Dijo el preopinante que si los buques nacionales sirvieran siquiera para correos, votaria la subvencion. Todo el mundo sabe, y es extraño que lo ignore el C. Zarco, que los buques tienen la obligacion forzosa de conducir la correspondencia del puerto de donde salen á aquel á que se dirigen. Con esto creo contestado lo que se sirvió decir el C. Zarco, en refutacion de las ideas que expuse la otra vez que usé de la palabra. Por lo demas, el C. Prieto le ha contestado victoriosamente. Espero confiado el fallo de la cámara.

El C. PRIETO estableció la diferencia entre los derechos diferenciales y la subvencion; demostrando que los primeros conducian al desequilibrio, mientras que la otra no estaba en ese caso: que los derechos diferenciales perjudican mayor número de individuos que la subvencion; y finalmente, que los primeros presuponen un gasto ilimitado, á tiempo que la otra indica determinada cantidad, y no puede por ello ofrecer inconvenientes al órden administrativo. De estas consideraciones dedujo, que en la necesidad de prestar proteccion á algunas industrias, los economistas aceptaban este de la subvencion como el mas aceptable.

El C. MENDEZ llamó la atencion sobre dos hechos: sea el primero que se estaba gravando inconsideradamente el presupuesto; y segundo, que la subvencion de que se trata,

pequeña como es, no podia ofrecer aliciente al constructor de un buque, que debemos suponer con los recursos necesarios.

El C. BARANDA (J).—Antes de empezar á tratar de la cuestion que se discute, tengo necesidad de decir, aunque con sentimiento, que parece que el orador que impugna el dictámen está poseido de un injusto sentimiento de hostilidad contra la marina mercante. No me explico de otra manera su aislado empeño en que no se apruebe lo que propone la comision de hacienda. Por fortuna creo que la mayoría de la cámara no está en el mismo sentido que el orador á quien me refiero. Bastantes pruebas tiene dadas de que sabe y quiere impulsar todos los ramos de la industria nacional, persuadida de que de su desarrollo depende la felicidad de la república. Esta conviccion me alienta.

Propusimos un proyecto de ley estableciendo derechos diferenciales en favor de nuestros pocos buques nacionales, y el congreso no se dignó darle su aprobacion, porque creyó que seria funesto ese derecho protector, con cuyo carácter se tuvo por inadmisibile conforme á los mas adelantados principios de economía política. Despues hemos propuesto y pedido, que se conceda la subvencion de 30 pesos por tonelada á los buques construidos en nuestros astilleros, y la comision, creyendo exagerado lo que solicitábamos, ha consultado que la subvencion solo sea de 15 pesos por tonelada; y esto para los buques que excedan de cien toneladas.

Pues todavía esa miserable concesion encuentra aquí adversarios; todavía hay voces que se levantan contra ella, pidiendo que no se vote; todavía hay quien dispute esa migaja, arrojada por los representantes del pueblo á una de las clases de nuestra sociedad que, con mas justicia y con honrosos títulos, nos pide proteccion. Pero ¿qué significan esas voces apasionadas? ¿Se fundan acaso en algunas razones que puedan influir en el ánimo de la asamblea? No! Efectivamente no se ha expuesto una sola razon. Se ha dicho que la subvencion es un derecho protector, pero esto es un absurdo; el derecho protector es el que se impone de mas y se le hace pagar generalmente al consumidor; la subvencion sale de las mismas cantidades que están presupuestadas para el desarrollo de la industria nacional. No se pide, ni es necesario que se imponga, un nuevo impuesto para satisfacer la subvencion,

porque ésta es tan insignificante, que apenas si merece la pena de que nos ocupemos en discutir si se concede ó no. Además, se impone para los buques que excedan de cien toneladas, y son tan raros los que se construyen en nuestros astilleros y que excedan de esa capacidad, que bien se puede asentar que, cuando mas, cada dos años vendria á pagarse la subvencion por un exceso de cincuenta, de cien, cuando mas, de ciento cincuenta toneladas.

Hé aquí lo que ha venido á sublevar la susceptibilidad económica del orador que impugna el dictámen, del orador que se asombra de esta subvencion; y, ¡cosa maravillosa! no se asombró, y antes por el contrario defendió con calor, la que se ha decretado á la empresa del ferrocarril de esta capital á Veracruz; no se asombró, y antes por el contrario defendió, que se comprasen acciones del ferrocarril de Chalco hasta por 50,000 pesos, para favorecer á los obreros de las fábricas de Talpam que se habian quedado sin ocupacion; no se asombró, y antes por el contrario defendió, que se subvencionase á los CC. Macin, Zavala y C^a, para establecer la navegacion por vapor en los lagos de México; pero..... las contradicciones no son raras en el orador á quien combato. El congreso no se dejará influir por una voz que necesariamente tiene que perder su prestigio, desde el momento en que no aboga por la justicia y la razon.

A todos los Estados de la federacion ha concedido el congreso alguna proteccion para que desarrollen sus elementos industriales. Con el mayor gusto hemos votado todas las proposiciones para abrir caminos con el objeto de unir á unos pueblos con otros; ¿por qué los Estados que cifran su porvenir en las construcciones navales y en la industria marinera han de ser una triste excepcion? ¿Qué, no son Estados de la federacion mexicana? ¿El C. Zarco los quiere considerar como país extranjero, privándolos del derecho de pedir proteccion á los legisladores de la república? Esto no puede ser. Llevadas las cosas hasta este extremo, no es posible ver otra causa que un ánimo deliberado de dañar sin justificacion ninguna. Mucho se ha hablado aquí de intereses particulares; pero no comprendemos lo que esto quiere decir. Nosotros defendemos una cuestion nacional: la proteccion á la marina, y la marina no es de Campeche ni de Veracruz; la marina es de México, y los intereses de México son los que defendemos.

Nos parece imprudente y hasta peligroso, contrariar una petición, sin mas fundamento que la de ser útil á uno ó dos Estados. ¿Hubiera sido justo no subvencionar el camino de Durango á Mazatlan, dando por única razon la de que iba á ser útil á Durango? La nacion es una; y engrandecer á las partes, es engrandecer el todo. Lo repetimos, los Estados que prosperarán con la proteccion de la marina, son mexicanos. Concluyo suplicándole á la cámara que se sirva declarar con lugar á votar el dictámen, porque no perjudica los intereses generales del país, porque no pugna absolutamente con los principios económicos; y sobre todo, porque es de rigurosa justicia que vote esta pequeña subvencion, el congreso que tan generoso y entusiasta se ha mostrado por el desarrollo de todos los ramos de la industria nacional.

El C. ZARCO contestó que no era enemigo de la marina ni debía tenerse por homicida de los que se dedican á ella: que combatia los derechos protectores como anti-económicos y nada mas: que el C. Baranda habia dicho que se tomaria la subvencion de los fondos destinados á la proteccion de la industria; y el orador contestaba que se le dijese donde estaban esos fondos, y él con gusto daría su voto al artículo; pero que la verdad era que esta subvencion la pagaría el pueblo.

El C. SANCHEZ AZCONA.—Insistió, desarrollándolas nuevamente, en las razones que emitió en sus dos discursos anteriores.

El C. DONDE, como el C. Mata, habló del espíritu que reinó en la cámara al presentarse el proyecto que pasó á la comision; y luego se dedicó á demostrar la conveniencia y aun la necesidad en que están las naciones de proteger la marina mercante; porque un pueblo, dijo, que se limite á producir solo lo que consume, tiene que morir de inanición. Dijo además, que el acta de navegacion inglesa, todo lo anti-económico que se la haya querido encontrar despues, fué el origen de la prosperidad de la marina inglesa; y que si los Estados-Unidos no hubiesen dispensado al principio una proteccion decidida á su marina, ésta no seria hoy una de las primeras del mundo.

El C. BARANDA J. amplió sus anteriores argumentos, probó la necesidad y conveniencia de la marina nacional para comunicar á unos puertos con otros, y con el presupuesto de egresos en la mano, hizo referencia de los caminos que se habian man-

dato abrir y las cantidades con que estaban subvencionados. Concluyó excitando á la cámara en nombre de la marina, que tan buenos servicios habia prestado siempre, á que declarase con lugar á votar el dictámen de la comision.

El C. SANCHEZ AZCONA.—¿Está suficientemente discutido?—Lo está.

¿Ha lugar á votar?—Ha lugar.

El C. GUERRERO MOCTEZUMA pidió rectificacion, y habiéndose hecho esta, la cámara confirmó la declaracion de la mesa.

Se levantó la sesion pública para entrar en secreta de reglamento.

SESION DEL DIA 17 DE NOVIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Valle.

A la una y treinta y cinco minutos dió principio la sesion, hallándose presentes 110 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 16, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de gobernacion, remitiendo ejemplares de la ley que manda hacer el censo de la república.

Al archivo.

Del ministerio de justicia, diciendo que no tiene observaciones que hacer al proyecto de ley sobre legitimacion del hijo natural del C. Ruiz.

Se reserva para su votacion.

Del congreso de Tamaulipas, secundando las protestas de los de San Luis y de Zacatecas respecto del asesinato del C. general Patoni.

A sus antecedentes.

Del oficial mayor de la secretaría del congreso, avisando que en cumplimiento del acuerdo respectivo llevó al juzgado de distrito el expediente de la acusacion del general Canto, y avisando que el juez pide copia de unos documentos.

Que se dará la copia, y al archivo.

El C. ZARCO presentó el siguiente proyecto de ley.

«Art. 1º Se concede á la ciudad de México una feria anual de quince dias, durante la cual entrarán libres de todo derecho que corresponda al erario de la Union, todos los efectos nacionales y extranjeros que se introduzcan á dicha ciudad, y solo pa-

garán un 25 p^o de los impuestos municipales.

Art. 2º En el año de 1869 la feria tendrá lugar del 1º al 15 de Mayo, y en los años siguientes del 15 al 30 de Setiembre.

Art. 3º Durante los dias de feria de 1870 en adelante, se verificarán las exposiciones de industria, de agricultura y de bellas artes, y las distribuciones de premios de las escuelas nacionales.

México, Noviembre 16 de 1868.»

Primera lectura.

El mismo C. ZARCO presentó este otro proyecto.

«Art. 1º Se declara que están derogados en el Distrito federal todos los bandos, reglamentos y ordenanzas de policia que restrinjan ó vulneren las garantías individuales establecidas por la constitucion.

Art. 2º El ejecutivo revisará y reformará en el plazo de cuatro meses, las disposiciones á que se refiere el artículo anterior, de manera que no quede en vigor ninguna prescripcion que pugne con la constitucion.

México, Noviembre 16 de 1868.»

Primera lectura.

Tambien se dió primera lectura al siguiente dictámen de la primera comision de hacienda.

«La iniciativa presentada por la diputacion del Estado de Veracruz con el objeto de que á la harina extranjera que se importe á la república, se le imponga un gravámen menos alto del que actualmente reporta, de manera que en vez de un derecho protector repugnado por los principios económicos, se establezca un derecho fiscal, benéfico para el erario, se funda en principios tan sólidos é incontestables, que los que suscriben no pueden menos que acogerla con la mejor voluntad y consultar al congreso su aprobacion.

La prohibicion establecida en la Ordenanza de aduanas marítimas para la importacion de la harina y otros artículos de primera necesidad, constituia un tributo pagado á las añejas ideas y á los falsos principios que por mucho tiempo nos legó el sistema colonial, y que ha dominado al país.

Aniquilado el funesto principio de la prohibicion por el precepto del art. 28 del código fundamental, vino la ley de 31 de Octubre del año próximo pasado á producir el mismo resultado, aunque revestido con el ropaje de la proteccion á la industria nacional, que, como ha demostrado la diputacion

de Veracruz en la parte expositiva de su proyecto, es equivalente á la prohibicion, y esta no debe subsistir, bien sea que se tenga en cuenta lo que reclama la ciencia, que se consulten los intereses del pueblo ó que se procure el aumento del tesoro público.

Inútil parece á los que suscriben, extenderse en probar la justicia y la conveniencia del proyecto que ocasiona este dictámen, cuando aquel está tan en armonía con los principios que han merecido la aprobacion del congreso; y por esto es que pasan desde luego á manifestar las razones que han tenido, aceptando plenamente el principio económico en que se funda, para cambiar la forma del proyecto, por exigirlo así el buen orden administrativo.

La funesta teoría de los fondos especiales, felizmente abolida por el congreso, era causa de los distintos impuestos establecidos sobre las mercancías que se introducen á la república. Abolidos aquellos, es una consecuencia lógica la abolicion de los últimos, y que la ley establezca una sola cuota para el tesoro federal, porque así se tiene la ventaja de la claridad y la sencillez, á la vez que la de abreviar trabajo tanto á los causantes como á los encargados de coleccionar los impuestos.

Siguiendo estas ideas los que suscriben consultan que en vez de dos centavos el kilogramo y los demas derechos adicionales, como propone la diputacion de Veracruz, se reunan todos los derechos en una sola cuota equivalente á aquellos, incluyendo aun el impuesto últimamente decretado en sustitucion del de peajes; y por último, consultan tambien la derogacion no solo de la ley de 31 de Octubre de 1867 á que se refiere la diputacion de Veracruz, sino tambien la del art. VI de la Ordenanza de aduanas, que ya no tiene razon de ser ante los preceptos de la constitucion que declaró abolidas las prohibiciones.

Fundados en estas razones los que suscriben, tienen la honra de someter á la deliberacion del congreso el siguiente proyecto de ley:

«Art. 1º La harina extranjera pagará á su importacion cuatro centavos el kilogramo por todo derecho para el tesoro federal.

Art. 2º Se deroga el decreto de 31 de Octubre de 1867 que estableció un derecho protector sobre las harinas extranjeras.

Art. 3º Queda igualmente derogado el artículo VI de la Ordenanza de aduanas marítimas y fronterizas.