

29 Materias primeras y aparatos industriales, cuya carencia ó elevado precio, afectando radicalmente á las industrias principales del país, perturbe asimismo á la sociedad muy gravemente.

39 Consumos generales, personales ó industriales, de grande importancia mercantil, pero de segundo grado de necesidad.

49 Consumos diversos y artículos de lujo.

Con arreglo á una clasificacion por este orden, mejor definida, nos parece que convendria establecer una escala de derechos.

Se citan en el expediente los aranceles de España bajo el punto de vista de la buena organizacion administrativa que establecen sus reglamentos, y que por cierto nos parece á nosotros muy onerosa, sin que evite el contrabando; pero no se les cita bajo el mas importante concepto de su estructura, la cual nos parece muy acertada. No los tenemos á la vista, pero los recordamos bien en su parte esencial.

Adoptando una clasificacion de las mercancías, no muy abstracta ni rigurosamente científica, pero sí adaptada á las circunstancias, mirando á los intereses que se hallan en juego, decreta el Congreso las cuotas proporcionales á tanto por ciento con que deben ser gravadas las diferentes clases de mercaderías, bajo cuyas bases una comision especial, dependiente del Ejecutivo, y que ulteriormente conserva un carácter de permanencia como corporacion consultiva, redacta los aranceles. El gobierno los somete á la aprobacion del Congreso, pero queda autorizado, á reserva de dar cuenta, para modificar la tarifa dentro de la ley, cuando las circunstancias lo reclamen. Esta á su vez puede modificarse, segun lo permita la situacion del tesoro público y el grado de las exigencias populares. Los aranceles son á cuota fija, pero determinada prudencialmente, obediendo al espíritu de la ley, teniendo á la vista los datos necesarios, é introduciendo en el articulado todas las subdivisiones necesarias para no faltar á la equidad. Quizá se va demasiado lejos en cuanto á la minuciosidad de las distinciones. El comercio sabe así cuánto se aparta lo que paga de lo que con arreglo á la ley debe pagar, y el tiempo, mediante la universal comprobacion de las cuotas y las oportunas reclamaciones, perfecciona el arancel. El público, en cuya defensa obra siempre en estos casos el comerciante, puede gozar, por este medio, casi inmediatamente de todas las economías que el progreso de la industria introduce cada dia, haciéndolas reflejarse en el arancel, mientras que no fuera así, sujetándose á una tarifa estacionaria.

Refiriéndonos á la clasificacion que dejamos indicada, proponemos nosotros los siguientes derechos sobre principales de factura, que luego se traducirian á cuotas fijas al redactar el arancel.

Clase 1ª libres de derechos.....	} Por todo derecho.
Clase 2ª de 0 á 14 por ciento.....	
Clase 3ª de 15 á 34 por ciento.....	
Clase 4ª de 35 á 60 por ciento.....	
Término medio general, 25 por ciento.	

Ningun otro derecho de internacion, consumo, municipal (salvo el piso), mejoras materiales, &c., podria imponer nuevo recargo á las mercancías extranjeras. Se haria la distribucion equitativa de los ingresos de Aduanas entre el gobierno general y el particular de los Estados, para sufragar las respectivas cargas públicas, é inmediatamente se suprimirian las alcabalas, quedando libre toda produccion y circulacion interior.

Costa del Pacífico y frontera del Norte.

La uniformidad absoluta de leyes fiscales en un país de grande extension, no puede ménos de perjudicar graves intereses, si bien por otra parte ofrece apreciables ventajas. En las aspiraciones políticas de los pueblos, que siempre envuelven una aspiracion económica, existen por este motivo dos corrientes encontradas: una que los conduce á la creacion de grandes unidades nacionales, á la uniformidad, al centralismo organizador y reglamentario, que finalmente equivale al predominio de las ventajas sociales sobre los derechos individuales; mientras que la otra se manifiesta en sentido opuesto, proclamando la autonomía local, y en último resultado, la exaltacion de los derechos individuales sobre las conveniencias de la colectividad. No queremos en manera alguna suscitar aquí una cuestion política, que quizá agita algunas cabezas, sino solamente hacer presente que, en justicia, así los derechos de la comunidad, de la nacion, como los locales é individuales, tienen un límite razonable que no es conveniente sobrepasar si han de evitarse conflictos, que de otro modo surgirian en período mas ó ménos largo. En la República vecina tenemos un terrible ejemplo. La última guerra entre el Norte y el Sur no fué solamente por la esclavitud, como creen muchos, lo cual desde luego haria aborrecible la causa del Sur, sino que fué al propio tiempo cuestion de aranceles. El Sur, pueblo agricultor, sostenia á sus expensas la industria del Norte: el lazo federal le costaba muy caro. La ley de las recompensas debe presidir en todas las relaciones sociales, así entre los individuos como entre las corporaciones, y puede formularse en el principio de la mutualidad de los servicios. El derecho del individuo, y en general de toda persona moral, alcanza hasta donde llega el derecho ajeno; y si al Estado ó nacion nos referimos, dirémos que, su derecho empieza donde comienza el ventajoso efecto de la fuerza de colectividad, y con él acaba; con una excepcion todavia, y es que no le toca organizar lo que por iniciativa particular cabe hacerlo, pues siempre el libre ejercicio de la voluntad guiada por una ilustrada nocion del interes propio, produce un efecto útil, inmensamente superior á las mas excelentes medidas protectoras de los gobiernos; gérmen de atraso y decadencia las mas veces. A estas consideraciones abstractas podemos agregar otras de carácter mas práctico, concretándonos á examinar la diferente posicion relativa en que se hallan las costas mexicanas del Pacífico y del Atlántico, protestando aquí que si entramos en este orden de reflexiones, es solo por el deseo ardientísimo que sentimos de que obsequiando altos intereses se acallen quejas; pues por lo demas, nuestra especial posicion nos veda el mezclarnos para nada, en grado alguno, en las cuestiones políticas que agiten al país. Parte de nuestras reflexiones son aplicables á los Estados fronterizos del Norte, acerca de cuya posicion amplia y elocuentemente han representado los ilustrados comerciantes de Monterey.

La costa occidental de México experimenta para su tráfico y abastecimientos muchas mas dificultades que la costa oriental, cuya desventaja vemos reflejada en la menor densidad de la poblacion; siendo así que los Estados del Pacífico no ceden en riquezas naturales á los del otro mar. Siendo la Europa el país mas industrial del mundo, en lo que á nuestros consumos generales se refiere, cuando ménos, la mayor facilidad de relaciones con

aquel continente, corresponde á un menor costo de los consumos, y al propio tiempo mas erecido valor absoluto de los productos, que en junto representan una doble ventaja. La costa del Pacifico no se halla en tal condicion, sino en la mas adversa. Sujetándose ambas costas á una misma tarifa, resulta que la unidad nacional es mas onerosa á estos Estados que á los del lado opuesto, supuesto que ménos se conforma con sus conveniencias, por cuanto no puede soportar el país la elevada suma de gravámenes que de consuno la naturaleza y el gobierno hacen pesar sobre él.

Diffícilmente se pueden reducir á cifra los mayores sacrificios que tiene que sufrir el comerciante de esta costa, pues mas bien que en el aumento de gastos directos estriban en el grandísimo inconveniente inevaluable de la dificultad y demora en las operaciones, en la necesidad de traer siempre cargamentos de inmenso valor, si reducidos en número; de sufrir mil contingencias en las realizaciones; de soportar multiplicados quebrantos por intereses de dinero, &c. Baste decir, para probar cuán diferente es su condicion respecto de la otra costa, que en Jesus María y Uruachic, situados cerca de la frontera del Estado de Chihuahua y el de Sonora, hácia el grado 28 de latitud, á mas que 400 leguas de México, y por lo tanto mas que 500 leguas de Veracruz, llegan á veces efectos de tan lejana procedencia á competir con las introducciones originarias de Mazatlan y Guaymas, siendo así que aquellos mentados reales de minas tan solo distan 80 leguas de esta costa. Bien es verdad que para explicar tamaña desproporcion, no basta la simple consideracion de las ventajas naturales de ninguno de los puertos del golfo.

Ventajosa para el libre tráfico, nos parece la centralizacion aduanal en manos del Gobierno, tomando á esta como un medianero entre los Estados confederados mexicanos para realizar la union aduanera. Mas consideramos como cuestion digna de estudio el averiguar si esta fusion de rentas, con desproporcionados sacrificios entre los contribuyentes bajo una aparente igualdad, es ó no lo mas conforme con la justicia. En nuestro concepto, para que la igualdad de condiciones entre ambas costas subsista, y la del Pacifico no se vea gravada desproporcionalmente, se requiere que los derechos que aquí se cobren dejen una márgen de un 5 por ciento sobre principal de factura, —cifra que nadie podrá tachar de excesiva. Esto representa cosa de un 6 á 8 por ciento sobre los derechos actuales, y las cuotas siguientes sobre los tipos que nosotros proponemos:

Derechos.		Baja.
Clase	Libre	
Clase 1ª	0 á 14 por ciento	100 á 25 por ciento
Clase 2ª	15 á 34 por ciento	33 á 15 por ciento
Clase 3ª	35 á 60 por ciento	14 á 8 por ciento
Clase 4ª		
Término medio general, 25 por ciento		20 por ciento.

La rebaja de 66½ por ciento concedida al comercio de Paso del Norte en 9 de Febrero de 1865, por el Ministerio de Hacienda, representa una diferencia de 40 á 50 por ciento sobre principal de factura, lo cual realmente es exorbitante.

Ningun móvil interesado nos guía al demandar rebajas de derechos para esta costa, sino solamente el amor á la equidad y la conveniencia pública, apoyada, segun acabamos de exponer, en altas razones de justicia. Nos debemos á la verdad, y para manifestarla no nos detendrá nunca el temor de

que se nos atribuyan miras personales, ni aun sabríamos faltar á ella en obsequio al bien de una extensa parte de la sociedad, pidiendo en su favor cosas injustas. Solamente espíritus mezquinos podrán creer que aquí se trata de un monopolio perjudicial al resto de la nacion. En primer lugar, claramente se ve que la competencia hará recaer en provecho del consumidor y no del comerciante esta diferencia de derechos. Es evidente, ademá, que márgen tan poco sensible como un 5 por ciento sobre factura, no permite al comercio de esta costa un mercado mas amplio, mas extenso del que le es propio, si bien contribuirá á asegurarle aquellos que realmente deben pertenecer á esta zona comercial. Rebaja tan pequeña, no compensa siquiera la mas corta fluctuacion de precio en los mercados europeos, de la cual el comercio del Atlántico pueda aprovecharse en el acto, mientras que no así el del Pacifico. Y por fin, esta baja de derechos, animando la produccion y acrecentando las importaciones, levantaria un tanto de su postracion á este abatido pueblo, con gran ventaja para la hacienda nacional, que lograria así considerable aumento en sus ingresos, léjos de verlos disminuidos. A este mismo fin concurrirían las facilidades que se otorgasen al comercio, estableciendo almacenes generales de depósito, ligados con las Aduanas, de lo cual pasamos á ocuparnos.

XVI.

Zona libre.—Depósitos en los puertos.

Si evidentes son las ventajas del comercio libre, las que alcanza un puerto que goce de esta franqueza, enclavado en un país sujeto á un pesadísimo arancel, se hallan acrecentadas por el monopolio que ejerce. Favorecido en sus propios consumos, atrae, desviándolos de su natural direccion, el comercio y la poblacion correspondientes á una zona muy extensa. Si el paso de una mercancía por la Aduana equivale, en cuanto al gravámen que impone, al cuádruplo ó mas de lo que costara trasportarla al rededor del mundo, no es mucho que el comercio se aparte unas cuantas leguas de su rumbo.

El menor dispendio de capital,—muy importante cuando se excusa el pago de derechos que representan otro principal,—permite, cuando ménos, duplicar el comercio y ofrecer mayores ventajas al consumidor, tanto mas considerables, cuanto es mayor el rédito usual de los capitales, independientemente de las que resultan de la extension de las operaciones que consiente una reduccion en los gastos y en el beneficio proporcional, tras de todo lo cual se halla la baja nivelacion de este, ocasionada por el desarrollo de la competencia. Todos estos beneficios, como se ve, si dan pábulo á la anhelosa actividad del comerciante, vienen á convertirse, en último resultado, en provecho para el consumidor. Un puerto libre es un almacén general del mundo entero, establecido á las puertas de una nacion. Aun cuando el consumidor foráneo pague al cabo los altos derechos establecidos, siempre logra las ventajas de un mercado extenso y económico de adquisicion. Analizando bien, notaremos que una de las grandes utilidades del consumidor foráneo—cuya representacion absoluta asume el importador, recayendo en aquel todas las ventajas ó desventajas que este reporte, léjos de ser exclusivas,—estriba en que paga gradualmente y á medida de los consumos, con anticipo corto, los derechos de arancel, sin que se le imponga el sacrificio de adelantarlos en dos años, término medio de las realizaciones extensas de los importadores. El espíritu que debe dominar en el arancel, como en toda contri-

bucion sobre consumos, es el de gravar lo que se consume y á medida que se consume. Diferimos, pues, radicalmente de la idea emitida por los ilustrados Sres. Prieto y Mejía, al tratar la cuestion de plazo para el pago de derechos, cuando dicen que: «la deuda del comerciante comienza con la liquidacion de sus efectos y la salida de estos de la Aduana, y que no sería justificable que el Gobierno, en una urgencia, solicitase dinero con 2 ó 3 por ciento, teniendo en la Aduana cantidades disponibles». Claro es que aquella prescripcion, y aun otras mas absurdas, pueden contener las leyes escritas con arreglo á las cuales puede realmente comenzar la deuda del comerciante con la liquidacion de derechos correspondientes á sus efectos y la salida de estos de la Aduana; pero la ley es entonces onerosa. Con igual derecho podriase decir que la deuda del comerciante comenzaba desde el momento en que hiciere una compra en el extranjero con destino á estos puertos, y yendo mas lejos todavía, pudiera obligar la ley á pedir permiso al Gobierno para efectuar una compra en el extranjero, pagando de antemano los derechos. Enorme como aparece desde luego semejante supuesto, no vemos que implique absurdo mayor que el de la teoría que combatimos; pues no se aparta menos de las atribuciones regulares de un gobierno justo y liberal el pretender que se paguen los derechos para usar del derecho de vender, que el exigirlos para usar del derecho de comprar. En uno y otro caso, tal exigencia por parte del Gobierno impone al consumidor, por mediacion del comerciante, un sacrificio inútil de capital, de cuyo uso se priva por cierto tiempo con grande detrimento suyo. En todo rigor, no pertenecen al Gobierno los derechos hasta que las mercancías hayan pasado al consumo público, acordes con el cual deben caminar, en lo que cabe, las rentas nacionales pedidas á tal ramo. Sacrificio es para el tesoro el verse precisado á pedir dinero con el 2 ó 3 por ciento de rédito mensual; pero si la economía reclama imperiosamente que se organice la Hacienda pública de suerte que no haya de sufrir recargos semejantes que arruinan, no consideramos muy económico ni equitativo el imponer á una sola de las rentas y de una manera irregular todo el gravámen, exigiéndola anticipaciones que no puede suministrar sin agotar el caudal que mantiene la constancia de los ingresos. Los grandes réditos que debe soportar ó de que se priva el comerciante, deben computarse como un mayor importe de los derechos, siendo á veces el anticipo exigido mas perjudicial que lo fuera el recargo de premios moderados. Los puertos libres, permitiendo ajustar mas aproximadamente las exacciones á los consumos, realizan un gran bien.

El inconveniente grave que presentan los puertos libres, estriba principalmente en el enorme contrabando que se hace por su medio, y en que introducen la desigualdad entre poblaciones que igual derecho representan. Mucho de prudencial deben tener las disposiciones prácticas administrativas, hasta que llegue el día de la libertad, el día de la justicia absoluta, ideal, que perseguimos y perseguiremos desgraciadamente siempre, sin poder alcanzarlo. Pero es preciso confesar, que las desigualdades que nacen de la creacion de puertos libres, es decir, puertos privilegiados con la exencion de derechos á la entrada, estremando el vicio propio del sistema arancelario bajo el punto de vista de su intervencion en el movimiento y marcha del comercio, quizá pueden justificarse ciertos respectos, pero difícilmente satisfarán el apasionado espíritu local de los puertos relativamente perjudicados. No contentos con la mejora parcial que el puerto libre vecino les ofrezca, invocando la equidad aspirarán á gozar de toda la suma de bienes que el sistema de liberal procura.

Una solucion presenta la economía política aplicada á semejantes dificultades,

tades, con notable ventaja para el Gobierno y facilidad grande otorgada á las transacciones mercantiles, mediante el establecimiento de *Docks* ó almacenes generales de depósito, ligados con las Aduanas, aunque sujetos á una administracion particular, y donde pudieran efectuarse, al propio tiempo, las ventas públicas. Examinemos ligeramente los principales rasgos de tales instituciones.

Bien sea una casa particular ó sociedad regular comercial, una compañía anónima, ó una sociedad de responsabilidad limitada (*limited company*), que ofreciera al Gobierno y los comerciantes la debida confianza, se constituiría en intermediario entre estos y aquel, recibiendo los efectos en depósito, en local bien dispuesto, y organizando la administracion de tal manera, que se preste á todas las operaciones regulares del comerciante; servicio que en una simple Aduana de depósito, establecida por el Gobierno, no se podría efectuar, ni fuera conveniente plantearlo, por no ser este negocio de su competencia. Los comerciantes que ingresaran sus efectos en estos almacenes, los tendrían tan bien atendidos como pudieran estarlo en los suyos propios; y mediante el sistema de *warrants* ó recibos que acrediten la existencia de aquellos en los *Docks* de cuenta del interesado y que pueden servir de garantía, se les facilita en extremo, bien sea la venta de mercancías, bien la consecucion de dinero bajo prenda de las mismas, á tipo reducido en razon de la mayor seguridad ofrecida por este medio. Esta nueva ventaja se agrega á las ya expuestas al tratar de los puertos libres en general, para determinar al comercio, casi en su totalidad, á introducir sus mercaderías por mediacion de los almacenes generales. El Gobierno puede tener sobre estos una vigilancia prudente con derecho de revision de los libros, muy económica, al propio tiempo que le ofrecería total seguridad. Todo contribuye, como se ve, á minorar las probabilidades de fraude á las rentas públicas, siempre que el arancel sea moderado; pues sería menester para cometerlo, aumentar las desventajas del riesgo con la privacion de muchos beneficios.

Si bien el Gobierno no percibiría de pronto los derechos de entrada de las mercancías extranjeras, es evidente que tan solo en el caso de reexportacion se vería privado de ellos. Con muchas mercancías en los almacenes generales, no solo el importador, sino tambien el empresario de aquellos y aun cualquier capitalista, suplirian con gusto al Gobierno lo que necesitare en momentos de apuro, sin imponerle sacrificios mayores que á un particular, supuesto que ofrecería garantías tangibles, lo cual hoy no sucede. El país, en general, se beneficiaría con ello y adelantariamos notablemente en el camino del orden y de la paz.

Prescindiendo de la exencion de los consumos en la zona ó jurisdiccion del puerto, exencion no justificada por la equidad, todas las ventajas pecuniarias á un puerto franco se alcanzarían por este sistema sin perjuicio de nadie, antes al contrario, con ventaja general. Todo puerto de altura debe tener derecho para crear establecimientos de tal naturaleza, siempre que cubran todas las prescripciones requeridas por la ley general que sobre el caso se expida. Si el comercio se dirigiera de preferencia, exista ó no concurrencia entre los establecimientos de diferentes puertos, adonde se hallen el capital y el consumo mayor y adonde mayores facilidades se le ofrezcan, ley y libertad privativa suya es, y á nadie es lícito interponerse en su camino.

El sistema de *Docks* ó *almacenes generales* corta la cuestion internacional pendiente entre México y los Estados-Unidos con motivo de la zona libre del Rio Bravo.

En el estado actual de cosas, con zona libre ó sin ella, tiene que haber gran contrabando, con perjuicio de una y otra parte ó de ambas.

Si el nuevo arancel de México resulta ser mas liberal que el de los Estados-Unidos, el movimiento mercantil se inclinará naturalmente de este lado; pero nada tienen que reclamar por ello los Estados-Unidos. Creando á una y otra orilla establecimientos análogos, pudiera establecerse la mutualidad de servicios, conviniendo en que ni en uno ni en otro depósito se consienta despacho ninguno sin pagar los derechos correspondientes, bien sean los nacionales si se destinan al consumo local, ó los del Estado vecino si son para exportar, dándose entonces guía á los efectos y aviso á la administracion de rentas de la plaza destinataria. Si ambas tarifas dejasen alguna margen, cabria mas ó ménos contrabando; pero es probable que la diferencia no compensara los riesgos. Reciprocidad de servicios análoga á esta que proponemos, se ve á cada paso entre las compañías de ferrocarriles; y lo que es sencillo y económico entre compañías particulares, nos parece que no puede serlo tambien entre naciones cuando se procede de buena fé.

XVII.

Derechos adicionales.—Juntas de comercio.

La nomenclatura de los derechos adicionales á los de importacion, presenta algunos conceptos notables por sus títulos, no por sus resultados positivos fuera del gran sacrificio que imponen al consumidor. No hablaremos de los derechos de internacion y contraregistro, subdivisiones del mismo de importacion, que solo sirven para hacer mas costosa la administracion pública; nos referiremos á los de mejoras materiales, ferrocarril y municipal. El derecho de bultos que tan desproporcionalmente grava las mercancías castigando especialmente las de mas corto valor, merece por tan anómala circunstancia que lo mentemos, siquiera para llamar sobre este punto la atencion. Por lo demas, todos ellos deben desaparecer, en nuestro concepto, bajo un nuevo arancel, para lo cual se ha dado ya el primer paso reuniéndolos á todos en la misma liquidacion segun se viene practicando desde hace dos años, con algun perjuicio, por cierto, para el comercio, al cual se obliga ahora á anticipar sumas enormes, particular que dejamos ya tratado.

Al detenernos á hacer una corta reflexion acerca de los derechos de mejoras materiales y ferrocarril, no creemos conduciria á nada, ni seria tampoco justo considerando las terribles angustias que en largo tiempo viene sufriendo el país, el hacer un inventario de las mejoras materiales hechas, de los ferrocarriles de interes general contruidos, comparando sus valores, y sobre todo las utilidades que al país hayan producido con el inmenso sacrificio hecho por este. Los graves compromisos de la nacion han podido absorber todas estas rentas desviándolas de su objeto; y es un bien cuando con ello se ha salvado la independencia y el honor.

Nuestra observacion no es tan concreta sino de un carácter general. Ardientemente deseamos el adelanto y progreso de México, y nos complaceria infinito verlo cruzado de ferrocarriles y telégrafos, de cuanto pueda elevar su poder y ensalzar su nombre. Mas por lo mismo que aspiramos á tan grandes cosas para México, creemos del caso fijarnos en la marcha mas oportuna que para alcanzarlas conviene seguir. Bajo el punto de vista económico, una nacion debe sujetarse á las mismas reglas que un sano criterio inspira á las sociedades particulares y á los individuos en sus respectivas explotaciones. La maquinaria de explotacion debe corresponder proporcionalmente á los recursos explotables y al capital con que se cuenta para el objeto, medido por

la utilidad que reporte respecto de la que consiguiera en otras aplicaciones. Si friamente, y sin dejarnos alucinar por el brillo que irradia de las grandes concepciones, de los proyectos grandes, que nos hacen ver en perspectiva la trasformacion del país y su grandeza, espejismo mentiroso que nos muestra cercano lo que muy léjos se halla; si friamente decimos, calculamos los resultados que pueden prometerse de muchas importantes empresas, hallaremos con frecuencia que es negativo siempre que nos hayamos apartado del principio enunciado que debe regular las inversiones. En esto de las obras públicas sucede generalmente lo que con las máquinas, que llaman la atencion en mayor grado las grandes instalaciones exajerando su importancia. Donde apenas hay caminos trazados con algun arte; donde ni siquiera se ve un puente y los rios mas caudalosos hay que atravesar á vado, si lo tienen, ó en canoa, creemos cumple mejor dedicarse á construir carreteras que á tender carriles. A favor de la descentralizacion, sistema quizá contrario al seguido hasta aquí, bien que poca intervencion han tomado hasta ahora los Gobiernos superiores ó centrales en la apertura de caminos, se lograria mejor el sistema de caminos ordinarios, hoy abiertos generalmente á costa de los particulares, sin esperanza de retribucion ninguna, ántes bien, con gravámenes de peaje en la circulacion, lo que es un absurdo y una injusticia. En cuanto á las grandes empresas de ferrocarriles, bien venidas sean cuando en ellas no se invierta mas capital nacional que el expuesto por el desinteresado patriotismo, no con sacrificio, pues la corta densidad de la poblacion en México hará este muy pesado y duradero con perjuicio general para la produccion. Prescindamos de la mayor ó menor intervencion que dentro del sistema liberal cabe al Gobierno Supremo en tales empresas; prescindamos de los abusos y escandalosas especulaciones á que muy frecuentemente dan estas lugar en favor de los fundadores y á costa de los ilusos; excepciones son estas que no pueden destruir la ingénita bondad de ciertas obras de grande conveniencia pública. Solamente llamamos la atencion sobre el límite natural de esta, tanto mas bajo, cuanto es mas elevado el rédito usual de los capitales. Mas contribuyen generalmente los particulares al progreso de la nacion empleando los suyos en los objetos que su atinado cálculo les señala, que el Gobierno apropiándose los fondos del particular con mengua de la libre actividad de este para emprender obras determinadas, sin que pretendamos significar con esto que en ocasiones no exista una perfecta concordancia entre la libertad individual, considerada por las aspiraciones generales, y la intervencion del Gobierno, como representante y ejecutor de la voluntad comun. Pero desde luego esta concordancia se romperá cuando las contribuciones que al pueblo se exijan sean insoportables como ahora sucede.

Ejemplo tenemos en España de la gran postracion en que á la nacion han sumido las crecidas inversiones de fondos requeridas para construir y poner en explotacion seis mil kilómetros de ferro-carril en ocho años, y de la pesadísima carga que las obligaciones emitidas por subvenciones á ferrocarriles han hecho recaer sobre la hacienda pública, despues de haber absorbido los productos de la desamortizacion. Loable es el entusiasmo que engendró aquellas empresas, pero debemos calificarlo de imprudente.—Si miramos las cotizaciones de bolsa de la misma Inglaterra, emporio de poblacion, riqueza, industria y comercio, notaremos que las acciones de la mayor parte de los ferrocarriles sufren quebranto, fórmula breve que da la medida de su utilidad, comparada con la de otras empresas, siendo así que aquella es tan importante. Muy presente debe tenerse este hecho ántes de gravar á los pueblos con nuevas contribuciones.

Con el fin, sin duda, de ayudar á la prosperidad de los puertos, estable-

cen las leyes vigentes un derecho de 3 por ciento sobre los de importacion en favor de las municipalidades. Con la libertad de cereales, caros actualmente en los puertos, que modera los gastos de la vida conjuntamente con la baja general de derechos que proponemos, y con el gran movimiento que enjendra siempre un comercio activo conseguido á favor de un arancel liberal, del cual pueden brotar fácilmente varias industrias, creemos bastante favorecidos los puertos, y lo decimos en obsequio á la justicia, de la cual no pueden desviarnos las mayores simpatías. Creemos realmente fuera del órden natural, que los municipios de los puertos se sostengan á expensas de los consumidores foráneos.—Desde el momento en que se tratara de promover la mejora de los puertos propiamente dichos, ejecutando las obras de limpia necesarias, construyendo atracaderos, diques, astilleros, balizas, faros, mapas náuticos; creando escuelas de comercio y náutica, un buen sistema de practica y salvamento, hospitales para marinos, &c, veriamos muy justo un nuevo derecho adicional al de importacion y aplicado á este especial objeto; pero no alcanza á tanto la competencia de los municipios.

Pudiera corresponder á una corporacion de comerciantes por delegacion y nombramiento del Gobierno general.

No pretendemos resucitar las antiguas instituciones gremiales; pero sí creemos que algo bueno pudiéramos tomar de instituciones que han dejado tan gloriosos recuerdos, que han dictado aun leyes al mundo que todavía se obedecen con respeto. Sin extendernos á explicar por completo nuestra idea, indicaremos que estimariamos como un gran bien para el progreso de los puertos el que se creasen en ellos juntas de comercio, con ciertas facultades administrativas, dotándolas con los derechos de toneladas, pilotaje, anclaje y fero, y el $\frac{1}{2}$ por ciento sobre los derechos de importacion, concediéndolas ademas autorizacion, bajo reglamento, para levantar empréstitos y hacer las inversiones que convengan al fin para que hayan sido instituidas.

No creemos cabe objecion formal contra este sistema. Las ventajas que la creacion de estas juntas ofrece son incuestionables. El consulado de Bilbao, de feliz memoria, con los derechos leves que percibia de los buques, y empréstitos que levantó á tipos bajísimos de interes, por el gran crédito de que gozaba, hizo obras de muchísima importancia, con las cuales no se puede comparar ninguna de las que ha hecho el poder central despues de suprimida aquella corporacion. Razones de analogía ilustran mejor todavía nuestra opinion. No hay hospitales mejor cuidados que los administrados por juntas de caridad, sin intervencion apenas del Gobierno, por mas que su dotacion fija sea insuficiente. La caridad representa en este caso el estímulo del corazon, del deber, del honor, sentimientos que otros móviles generosos tienen asimismo la facultad de exaltar. Estas nobles pasiones que el pecho agitan; este elevado y ardiente interes que se toma á favor del objeto de sus atenciones, presta maravilloso poder para arbitrar recursos, para lograr un fin siempre que sea indispensable. Por la inmediata y vigilante calificacion de los gastos, se hacen no mas los necesarios ó que mejores resultados prometan, y con mucha mayor economía relativa, sin excluir la largueza cuando el caso la exige. Imposible es que el Gobierno, sobre todo en el estado actual de cosas, pueda hallar auxiliar mejor que el comerciante para atender, conservar y mejorar los puertos, como es de su deber y conveniencia.

XVIII.

Libre exportacion.

Es cosa reconocida que los derechos de exportacion, afectando al costo de los retornos directamente ó por su influencia sobre el cambio, equivalen á un mayor gravámen sobre la importacion, con el inconveniente de duplicar operaciones, dificultar las transacciones mercantiles, y en último resultado aumentar los gastos relativos de percepcion de las rentas públicas. Establecen, ademas, una desigualdad injusta, perjudicial á industrias importantes del país, cuyos productos se desprecian irregularmente por este medio.—En cuanto á las prohibiciones á la exportacion, trataráse aun de los cereales; y en año excepcional nos parecen tan absurdas, que ni creemos necesario ocuparnos de ellas. La primera de las libertades debe ser la de hacer con lo propio lo que uno quiere, sin limitacion alguna, como con ello no se infiera daño al prójimo.

Principalmente nos ocuparemos en este artículo de la cuestion de platas, que es la mas importante que hoy se halla sobre el tapete de Hacienda. Mas no podemos ménos de dedicar unas cuantas líneas al palo Brasil y Campeche que el Sr. Obregon tuvo la desventurada idea de gravar. Precisamente conduciría esta medida, especialmente hoy que este artículo se halla tan abatido, á que se abandonara la explotacion de los bosques. Tal vez mas tarde, cuando la síntesis química haya dado algunos pasos mas, otros sucedáneos sustituyan económicamente el principio colorante de aquellas maderas, en cuyo caso quedarian perdidas para siempre estas riquezas que quizá tienen un valor de circunstancias. Interesada la nacion en aumentar con provecho propio los valores de los productos de la tierra, fuera mas bien conveniente que en virtud de tratados y por una cooperacion eficaz, contribuyera á que se levantasen en el extranjero las prohibiciones que existen para la introduccion de extractos colorantes (en todas partes se cometen absurdos), y á que se generalizara su empleo en las artes, aunque para conseguirlo se hiciera algun sacrificio. México paga los fletes de sus maderas tintoriales, y pudiera así ahorrarlos. Es triste que nos veamos obligados á exportar leñoso sin valor, á mucho costo, como vehículo de la brasilina y la hematina, y que en ciertas localidades, tal como la costa occidental de México, se pudra en los bosques el moral, que exportado en forma de morin pudiera dejar algun beneficio. La corteza de la quina no ocupa ya las bodegas de los buques, desde que se han establecido en la comarca productora extractores de quina.

Vengamos ahora á tratar la cuestion de platas. Con atencion y simpatía hemos leído las liberales é ilustradas ideas expuestas por los Sres. Uthink, Castañeda, Guzman y Gutierrez, en el preámbulo de su proyecto de arancel, por lo cual nos han herido doblemente ciertas frases que emplean tratando de la cuestion de platas, cuyos conceptos creemos conveniente desvanecer, por lo mismo que, atendido su origen, pueden ejercer mucha influencia. Califican de «pequeña excepcion á sus ideas favorables á la libre exportacion de todos los productos del país,» el impuesto que proponen sobre los metales preciosos, acuñados y en pasta. Convendríamos en que esta es pequeñez de sobrada importancia, y nos duele que con aquella calificacion se pretenda rebajarla. Por lo demas, apreciamos debidamente, y lo juzgamos muy conducente al triunfo de la verdad, que por personas de tanta representacion