con que trastorna los procedimientos administrativos y su despótica representacion en todas las cuestiones de crédito y circulacion y cambio, es decir, en las mas vitales funciones de la sociedad.

Contra estas consideraciones, que apenas indico porque ya he abusado mucho de la atencion de la cámara, se opone, es decir, se quiere oponer, la experiencia de 1837, y se dice que tuvieron fatales efectos. Me fijaré en una cita de esas, en la de Acapulco.....

No es exacto que se plantease el puerto de depósito en Acapulco en 1837; se planteó, si mal no recuerdo, en 1842 por el general Bravo, y no funcionó su muy imperfecto reglamento, ni hubo realmente depósito, porque estalló á poco la revolucion.

Yo tuve la honra de firmar, como ministro del Sr. Juarez en 1861, la ereccion del puerto de depósito en Acapulco, porque desde 1850 persigo y lucho por esta idea..... ¿Y qué sucedió? Díganlo los números, señores. Acapulco producia sobre 150,000 pesos, y nunca ántes de esto habia llegado á ese guarismo la aduana, como no ha llegado despues.

¿Y cómo comparar 1837 con 1870?

En 1837 el comercio del Pacífico no tenia la actividad que hoy: California era un punto casi desconocido en el mapa.

El comercio por el Atlántico tiene otro interes en los depósitos; para Veracruz, por ejemplo, el depósito natural es México, y se le daña infinito con no permitirle la escala ni el almacenaje de que disfrutaba en los tiempos mas bárbaros de la aduana.

El comercio se ha perjudicado, y México.

El comerciante de México tiene centuplicadas las gabelas, su crédito sufre los vaivenes de las conductas, que encarecen el dinero fuera de sus cálculos; sus ventas á plazo se resienten de la legislacion anárquica de los Estados..... El dia que, como en Zacatecas, se impone un derecho á la extraccion del dinero, ese dia..... pudiera aparecer la quiebra como fruto de los afanes del comerciante.

¡Oh, los términos en que se halla el comercio de México y Veracruz son fatales! ¿No nos dicen nada las puertas cerradas de multitud de tiendas, ayer focos de vida, hoy sepulcros?

¿Y la parálisis en todo y la hambre que se corre en nuestras calles tendiéndonos la mano de la mendicidad, ó amenazándonos con el puñal revolucionorio?.....

En mucha parte fomentan esa miseria y esas revoluciones las malas leyes.

Yo no sé la suerte que correrá esta reforma! Yo siento, á mí me dice mi conciencia que se trata de un inmenso adelanto; si esto no sucede así, si me hubiera de atropellar la derrota, que me sorprenda asido á mi bandera de libertad, envuelto en ella..... que nuestra patria tiene de robustecerse y elevarse, y esa bandera la señalará en lo mas alto del progreso por siglos de siglos.—Dije.

El C. Orozco.—Conozco que no deberia hacer uso de la palabra en este negocio, porque nada se puede agregar á lo que han dicho los elocuentes oradores Martinez de la Torre y Prieto. Pero me decido á traer mi grano de arena al edificio de la libertad comercial.

Con gusto hemos acogido al soldado arrepentido, al Sr. Prieto, que despues de haber combatido el establecimiento de los puertos de depósito, ha vuelto sobre sus pasos, defendiendo hoy aquella medida con el calor que merece, é imitando á San Pablo, que despues de ser un fuerte enemigo de la fé católica, se convirtió en uno de sus mas ardiente defensores.

Mucho se ha hablado de este negocio. El argumento que se ha empleado hasta el fastidio es este: « Todavía no es tiempo. » Si el Sr. Juarez hubiese atendido á ese « no es tiempo, » que tambien se repetia tratándose de las leyes de reforma, todavía no se habria dado un paso en ese sentido, miéntras que hoy la reforma está sólidamente establecida y produciendo sus saludables efectos.

El caballo de batalla de los enemigos de los puertos de depósito, es hoy la posicion geográfica de México. Es muy raro que solo México tenga una posicion geográfica inconveniente para los puertos de depósito. La posicion de San Francirco de California era tambien muy mala miéntras aquel territorio pertenecia á nuestra patria; pero despues que pasó al poder de los americanos y se han dado allí leyes liberales y protectoras del comercio, se ha vuelto buena.

Dice el C. Baz que los puertos de depósito son una bella teoría. ¿Es posible que se llame bella teoría lo que vemos que prácticamente produce positivas ventajas donde quiera que se adopta?

Muchos esfuerzos tuve que hacer para que se redujese á 50 centavos por metro cúbico, el derecho que han de pagar las mercancías depositadas, y ese solo impuesto es de mucha consideracion, porque en otros países no se cobran mas que doce centavos y produce una suma nada despreciable, de modo que en México produciria para arrendamiento y construccion de almacenes.

El argumento de que el gobierno no tendrá los recursos necesarios está por sí mismo destruido, puesto que se dice que á México no vienen mas que las mercancías destinadas al comercio del país, y en consecuencia los comerciantes tienen que sacarlas prontamente de los depósitos, mayormente cuando en ellos los efectos se deterioran y se gravan con el derecho de almacenaje.

Respecto del contrabando, todos convienen en que para hacerlo es necesario que el comerciante se ponga de acuerdo con los empleados. Pues bien, eso mismo sucede ahora. Uno de los órganos de la comision nos decia no hace muchos dias que ni una sola mantilla de las que se han introducido en el país ha pagado derechos. Luego el mal depende de la inmoralidad de los empleados, y no del sistema aduanal que se ponga en práctica.

Ademas, el gobierno reglamentará la reexportacion, porque debemos permitir que se reexporte.

La comision al principio consultaba que se declarasen puertos de depósito solamente Acapulco y la Paz. Acapulco lo fué ántes de ahora, y ¿cuál era el contrabando que allí se hacia? Como se rebajaba tambien el valor de los derechos, todos iban allí por la rebaja, para trasportar despues sus efectos ya nacionalizados á otros puntos. ¿No es mejor que se declaren puertos de depósito todos los de altura, para que el comercio por sí mismo busque su centro?

Se ha dicho que seria ridículo el puerto de depósito para Manzanillo. Pues bien, para los que buscan situacion topográfica, yo les puedo decir que de Manzanillo es magnífica, siendo ese puerto de mucho mérito por las obras que allí se han hecho y se seguirán haciendo. Ademas, hay en Manzanillo almacenes, que con facilidad se pueden ir mejorando y aumentando, con los productos del derecho de depósito.

El C. Rodriguez (R.)—Señor: comienzo por confesar que mi voz no es la de una autoridad competente en materia de hacienda y en cuestiones de

economía política; pero deseo que sea respetada como la expresion de mi conciencia en un punto que afecta vivamente los intereses de la República.

Se me preguntará tal vez por qué tomo la palabra en una cuestion ajena de mis conocimientos y absolutamente extraña al objeto de mis estudios.

A esto podré contestar solamente, que si en los conflictos de la religion, todo fiel es un sacerdote, en los conflictos del Estado todo ciudadano es un soldado.

Confiando cuanto debo en el patriotismo de los ilustrados ciudadanos que me escuchan, expondre con toda la concision que me sea posible, las razones en que fundo el voto negativo que dentro de pocas horas debo pronunciar en esta difícil y debatida cuestion de los puertos de depósito.

He llegado, señores, muy tarde á la discusion; y la mayor parte de mis razanes en contra del dictámen ha sido ya prevenida por muy sabios é ilustrados oradores que me han precedido en el debate, patentizando con su sabiduría é inteligencia las razones incontestables en que debe fundarse el Congreso para reprobar el artículo que se discute.

Yo no haré mas que presentar en conjunto estas razones y agregar algunas observaciones, que á mi modo de ver decidirán absolutamente á la cámara á desechar el pensamiento que se le propone.

Los fundamentos en que principalmente se apoyan los defensores del dictámen son: los principios de la ciencia económica que generalmente ha reconocido como buena la institucion de los puertos de depósito: la universalidad de la ciencia, que cuando ha declarado que una cosa es buena en sí, en ninguna parte puede ser mala: el hecho práctico de que todas las naciones que han adoptado los puertos de depósito han llegado á la prosperidad y bienestar de que aun no se tiene idea entre nosotros: la conveniencia absoluta de esta institucion en nuestro país, beneficiando á la humanidad, á la nacion y á los individuos: el acatamiento al principio de libertad, evitando las trabas al comercio y las extorsiones de los alcabaleros y demas agentes fiscales.

Me ocuparé, señor, por su órden respectivo, de todas estas cuestioñes, y tendré la honra de manifestar á la cámara el inconveniente principal é invencible que presenta el sistema cuya adopcion se discute.

Comienzo, señor, por la sancion que la ciencia económica da á esta institucion.

Sean cuales fueren las razones en que se funda su teoría, ella no pasa de una simple teoría, que será mas ó ménos aplicable á las naciones, segun sus necesidades y circunstancias; pero que habiendo sido inventada por economistas europeos, es muy probable que no pueda aplicarse á las naciones americanas, porque aquellos economistas se ajustaban á las necesidades de un pueblo que, generalmente hablando, nada produce, y solo trasforma, por medio de la manufactura, algunos productos de su país y la mayor parte de los del nuestro, y nosotros debemos tener presente que tratamos de un país que produce materia prima, que no puede trasformar por medio de la manufactura sino en una pequeñísima parte. En sustancia, que se trata de dos pueblos cuyas necesidades y circunstancias son absolutamente distintas, y en muchos casos absolutamente contrarias entre sí, porque son diametralmente opuestos los intereses del cosechero de algodon, por ejemplo, que desea la alza en el valor de este artículo, como una recompensa de su afan y sus trabajos, y los del manufacturero de la misma materia, que desea su baja para obtener mayores utilidades en sus tejidos.

Los economistas europeos han adoptado los principios mas convenientes

á los intereses de aquel pueblo, y como esos intereses son absolutamente opuestos á los del nuestro, creo que hay motivo muy suficiente para que adoptemos en ciertos casos principios diametralmente opuestos á los aceptados por las naciones europeas. Hablo en abstracto, y sin referirme á las ciencias exactas, cuya universalidad es incontestable.

Pero no puede decirse lo mismo respecto de las ciencias especulativas, y muy especialmente de la economía política, porque siendo su objeto principal la riqueza, bajo el doble aspecto de su produccion y su consumo, es evidente que, cuando ménos en la aplicacion de sus principios, debe haber muy notables diferencias, segun la naturaleza de la riqueza de cada pueblo, y segun sus medios de produccion y de consumo.

Ademas, señor, nadie tiene la prueba de la infalibilidad de la ciencia económica en algunos de sus principios, y muchas de sus teorías pueden ser graves errores, como los han tenido casi todas las ciencias, como es probable que los tengan todavía, hasta que descubiertos por la accion lenta de la experiencia, puedan ser juzgados y proscritos por la razon.

En apoyo de las teorías científicas, se nos cita el ejemplo de todas las naciones que han establecido puertes de depósito y han alcanzado una inmensa prosperidad. Se habla de Francia, de Inglaterra, de los Estados-Unidos, y de algunas naciones de Europa y América.

Yo confieso la prosperidad y reconozco la grandeza que todos esos países han alcanzado; pero dudo mucho que esa prosperidad y esa grandeza dependan exclusivamente de los puertos de depósito.

El pueblo americano, industrioso y activo como muy pocos de la tierra, franco, liberal y hospitalario como ninguno de los que le han precedido: dotado por la naturaleza de un inmenso territorio fértil, exuberante, plano en casi toda su extension, cruzado por todas partes de rios navegables y sembrado de inmensos lagos; este pueblo bajo estas condiciones, está llamado á la prosparidad y á la grandeza independiente de los puertos de depósito.

San Francisco California, desierto y abandonado hace treinta años, es hoy uno de los puertos mas concurridos del Nuevo Mundo; pero téngase presente que en ménos de quince años ha producido aquel territorio mas de dos mil millones en oro. ¿Influyeron algo en esta produccion los puertos de depósito?

La Inglaterra, ese pueblo de mecánicos y de comerciantes que hace oir el ruido de sus máquinas en toda la tierra, y que mueve con sus flotas las aguas de todos los mares, debe mas su engrandecimiento á sus máquinas, á sus manufacturas y á su marina, que á los puertos de depósito.

Si la Francia ha monopolizado, por decirlo así, la ciencia durante muchos años; si su brillante literatura, si las doctrinas de sus sabios han venido á conmover hasta en sus cimientos á las sociedades modernas: si su gobierno ha podido ser por algunos años casi el árbitro de los destinos de Europa, ¿se deberá esto á los puertos de depóstto?

Si el rey Guillermo, por último, ha podido anonadar á su poderoso vecino en una batalla de seis semanas y presentarse triunfante en las puertas de la capital del mundo, no son ciertamente los puertos de depósito los que han realizado estas maravillas.

Cada nacion debe su engrandecimiento á sus circunstancias especiales, á los elementos que ha recibido de la naturaleza y á la índole de su pueblo; pero nunca á esas panaceas que como ensalmo vienen á destruir males con los que no tienen ni la mas remota relacion.

Si un economista se empeñara en sostener que la prosperidad y grandeza de las naciones florecientes en nuestro siglo son la obra de los puertos de depósito, el Dr. Brandreth podria decir que son la consecuencia de sus píldoras, y el Dr. Bristol podria atribuirlas al efecto de su zarzaparrilla; pero el sentido comun nos dice á gritos que el economista y los doctores no habrian dicho mas que un incalificable desatino.

Es cierto que el establecimiento de esta institucion en algunos lugares de Europa y de América ha dado magníficos resultados; pero esto solo ha sido cuando las condiciones especiales de esos mismos lugares han estado en armonía con tal institucion.

Todas las naciones situadas en los litorales del Báltico, del mar del Norte, de la Mancha, del Atlántico y del Mediterráneo, tienen entre sí un comercio activo y constante.

El comerciante de Dinamarca, por ejemplo, puede buscar el consumo de sus mercancías en Holanda ó en Bélgica, puede pasar el estrecho de Calais y buscar mercado en el litoral de la Mancha, en las costas del Norte de Francia ó del Sur de Inglaterra: puede salir al Oceano y tocar las costas de España y de Portugal: puede pasar el estrecho y recorrer en las costas del Mediterráneo otros puertos de España y de Francia, los de Italia, los de Austria, los de Turquía y los de Africa; y ahora, merced á la obra grandiosa del canal de Suez, puede atravesar el mar Rojo y llegar al Oceano Indico y al mar de China.

En todas estas costas, señor, es muy lógico el establecimiento de puertos do depósito, es una verdadera necesidad mercantil, porque el comerciante que ha llevado su mercancía á un puerto, puede no encontrar en él las condiciones que desea para el consumo y conducirlo cien, doscientas, quinientas, mil leguas adelante en busca de mejor mercado y tocando en todos los puertos del tránsito.

Allí, señor, los puertos de depósito son una necesidad, no para el engrandecimiento de las naciones, sino para la comodidad de los comerciantes extranjeros, que en su tránsito para otros puntos pueden procurar en los intermedios la realizacion de sus cargamentos.

Pero nótese bien, y sobre esto llamo muy particularmente la atencion del Congreso, que este movimiento de mercancías buscando plazas de consumo, solo puede verificarse en el sentido de alejarse del lugar de su procedencia. Una mercancía hamburguesa puede ser trasportada á Bélgica ó á Francia, y si allí no tiene consumo, á España ó á Portugal; pero tal vez no habrá un solo caso en que esa misma mercancía pueda regresarse al lugar de su procedencia, con esperanza de buenos resultados, porque recargada con los fletes y otros gastos de conduccion, no podria competir con efectos que no hubieran sufrido estos recargos.

Queda, pues, probado hasta la evidencia, que los puertos de depósito solamente tienen objeto en los lugares por donde transitan las mercancías para ir á otros mas lejanos del lugar de su orígen.

México, señor, por su situacion geográfica, está absolusamente fuera de toda línea de tránsito entre las plazas de comercio extranjeras.

Las mercancías europeas que entran en nuestro golfo, vienen definitivamente destinadas á nuestros puertos ó á los del Sur de los Estados-Unidos; y si hubiera un comerciante tan poco entandido que trajera mercancías europeas á depositar en Veracruz, erogando fuertes gastos en fletes, en la difícil y costosa descarga en aquel puerto, y luego en volver á cargar á no ménos costo y con igdales dificultades, para regresar sus efectos á Europa,

Habana ó Estados-Unidos; si hubiera un comerciante, repito, tan indiscreto que sacrificara su fortuna por solo el gusto de venir á depositar efectos en Veracruz, correria peligro de que á él mismo le depositaran en San Hipólito.

Nuestros puertos del golfo no son, señor, puertos de tránsito para ninguna parte del mundo. Esta es una de esas verdades que casi no se pueden demostrar por su propia evidencia. Hay demostraciones en matemáticas para probar que los tres ángulos de un triángulo suman dos rectas; pero no se ha inventado ninguno para probar que dos y dos son cuatro, y casi es una verdad de esta naturaleza el hecho de estar nuestros puertos del Golfo fuera de las líneas de movimiento del comercio del mundo.

Basta tener á la vista una carta geográfica para persuadirse hasta la evidencia de que nadie vendrá á depositar mercancías en el Golfo de México, sea cual fuere el punto á que vayan destinadas, como nadie depositará jamas en los puertos del mar Blanco ninguna mercancía que no vaya destinada expresa y finalmente á ellos, porque aquel mar, como nuestro Golfo, es el último extremo á que pueden llegar las mercancías en estas direccioones.

Nuestras costas del Pacífico se encuentran casi en idéntica situacion. El puerto de San Francisco, al Norte de nuestro territorio, ofreciendo á los pueblos orientales el vasto mercado de la Union americana y dándoles franco y cómodo paso á traves de su territorio para las costas europeas; y á nuestro Sur el istmo de Panamá atravesado ya por un ferrocarril, son los puertos de depósito naturales y lógicos en las costas occidentales de nuestro continente.

Se comprende muy bien que las mercancías orientalales vengan á San Francisco á esperar demanda de México ó Sud-América, ó á continuar su tránsito por el ferrocarril del Pacífico para el interior de los Estados-Unidos y para Europa por el puerto de Nueva-York ú otros.

Hay cierta lógica mercantil en que los cargamentos de Asia y de Europa esperen demanda en Panamá y en época oportuna continúen para su final destino.

¿Pero habrá quién sea suficientemente cándido para creer que vengan las flotas orientales á depositar sus cargamentos en Mulegé ó en Valle de Banderas para llevarlos luego á buscar paso por Panamá, ó consumo y paso por San Francisco á traves de la Union americana?

Los puertos de depósito serán alguna vez de grande utilidad en México; pero aun no es tiempo de establecerlos.

Siento sobremanera, señor, decir que *no es tiempo*. El partido moderado se ha servido de esta frase para eludir los adelantos de la civilizacion y del progreso; pero su *no es tiempo* era vago é indeterminado; presentaba todos los rasgos característicos de la debilidad y del espíritu contemporizador que queria alhagar al pasado y al porvenir, y fundir, por decirlo así, en un mismo receptáculo las esperanzas y los recuerdos, el mañana de la libertad con el ayer del retroceso.

El *no es tiempo* que yo pronuncio en esta cuestion, con toda la sinceridad de mi fé y con toda la energía de mi conciencia, se limita á un tiempo determinado, y puedo, señor, si me es permitido decirlo, marcar con el dedo la hora, el instante, en que los puertos de depósito serán necesarios y muy convenientes en la República Mexicana.

Esa hora, ese instante, será aquel en que el primer buque atraviese el continente americano por el canal de Tehuantepec. Entónces sí, señor, ven-

drá la Europa á la embocadura de Goatzacoalcos en busca de los perfumes del Oriente y del Asia, buscará los mercados europeos en la Ventosa ó en Salina-Cruz. Entónces los elefantes de la India y el fusil de aguja vendrán á saludarse llenos de efusion en la tierra de Moctezuma, como en otro tiempo, repitiendo la expresion del Sr. Prieto, iban el beduino y el europeo enemigos en la religion y en la ley á estrecharse las manos en la mágica Venecia. Nada mas que el señor preopinante espera la realizacion de estos prodigios luego que se establezcan los puertos de depósito, olvidando que el Adriático no es el Golfo de México, y yo la espero para cuando asiáticos y europeos tangan un camino por donde pasar á encontrarse, sin cuya condicion es absolutamente imposible semejante encuentro; y estoy del todo seguro, de que no solo los pueblos, sino aun los mas amigos que haya en la tierra, rara vez ó nunca se encontrarán en lugares apartados de los caminos que frecuentan. Probablemente un mexicano nunca ha estrechado la mano de un español en el Golfo de Bothnia ó en el de Finlandia, y es muy posible que nunca lleguen á encontrarse en él, aun cuando se establecieran allí cuantos puertos de depósito fuera posible.

Estos puertos son un medio de satisfacer ciertas necesidades mercantiles; pero cuando no existen estas necesidades, es una insigne locura pensar en crear medios para satisfacerlas, por muy buenos y muy útiles que ellos sean en sus respectivas oportunidades.

Con un ejemplo, creo que haré mas palpable la verdad de mis razones.

Todo el mundo reconoce la utilidad y conveniencia del establecimiento de hoteles, y no habrá una sola persona que se atreva á dudar de esta utilidad y de esta conveniencia.

Sin embargo, señor, el que construyera un hotel en la cumbre del Popocatepetl, habria cometido un desatino garrafal, como cometeria un grave desacierto el que estobleciera depósitos en donde no hay quien deposite, ni cosas que depositar.

Los hechos, señor, con toda la energía de su lógica, vienen en apoyo de mis conceptos. Los puertos de depósito en el Salvador han sido tan estériles como lo serian en México, y los habitantes de aquella República jamas han soñado siquiera con cuatro ó seis mil mástiles que los habitantes de Lóndres tienen siempre á su vista; y sin embargo, en una y en otra parte existen los puertos de depósito; pero en Lóndres son una necesidad y en el Salvador un adorno exótico é inútil; un casco y una armadura para la hermana de la caridad que va á ministrarle las cucharadas á un enfermo.

En los Estados-Unidos, señor, todos los puertos son de depósito, y todos sabemos la diferencia que hay de Nueva-York á Galveston.

Este decantado y fabuloso beneficio, que en opinion del orador que me precedió, reportarán la humanidad, la República y los ciudadanos mexicanos, con el establecimiento de puertos de depósito, me parece que no es en realidad mas que una bella ilusion, y segun las razones todas que se han lalegado en su apoyo, y las que tengo la honra de haber sometido á la consideracion de la cámara en contra de esta institucion, se reducen todas á la ventaja que obtendrá el comercio gozando de un plazo hasta de un año para hacer los pagos de derechos de importacion.

A esto se reducen, en sustancia, todas las inmensas ventajas, todas las excelencias que el preopinante encuentra en el sistema que defiende. Cosa bien pequeña y bien raquítica, por cierto, si se tiene en cuenta la inmensa importancia que se ha querido dar á este negocio.

Consúltese enhorabuena la concesion de un plazo para el pago de los derechos; el Congreso discutirá y resolverá lo conveniente.

Pero no se nos presente á México convertido en Jauja con sus rios de leche y miel, sus guardacantones de brillantes y todas las delicias de este país imaginario, por solo el establecimiento de puertos de depósito, viniendo á dar por resultado que todas estas celestiales delicias se reducen á que los comerciantes paguen á los seis meses ó un año lo que deberian pagar al contado.

Personas muy competentes han hablado ya de los peligros que habria para los intereses fiscales en la adopcion del principio que se discute, y á esto se ha contestado que uno de los maravillosos efectos de los puertos de depósito es que á los comerciantes ya no les convenga hacer el contrabando. Yo ignoro si surtirá tambien el efecto de que á los ladrones ya no les convenga cogerse lo ajeno, y á los gatos no les convenga comerse á los ratones; pero me inclino á creer que el comerciante, que como se ha dicho, suma y resta y prefiere lo que es mas productivo, siendo una lástima que los puertos de depósito no les quiten tambien esta inclinacion; me inclino á creer, digo, que el comerciante procurará pagar siempre lo ménos que sea posible por derechos sobre sus mercancías, y los puertos de depósito le presentan una brillante oportunidad para entrar de nuevo en aquellas escandalosas especulaciones que en otras épocas fueron la ruina de la República.

Examinemos la cuestion en la práctica. Las casas importadoras de nuestros principales puertos reciben sus cargamentos y los depositan: pasa un mes y la administracion pública se resiente de la falta de aquellos recursos: pasan dos y comienzan los amagos de motines y revoluciones por falta de socorros á la tropa: pasan tres y estos amagos comienzan á convertirse en realidades: pasan cuatro y se presenta el cataclismo y el desquiciamiento de la sociedad con sus síntomas mas alarmantes, y entónces se presentan los comerciantes diciendo como en épocas de nefandos recuerdos: «Tengo aún ocho meses de plazo para pagar mis derechos; pero si se me hace un descuento del cincuenta por ciento los pagaré desde luego.»

El gobierno, apremiado por las circunstancias, urgido por las necesidades del momento, agobiado por amigos y enemigos, acepta y comienza á vivir sobre sus entradas futuras: corren cuatro meses mas y las necesidades son las mismas; vienen nuevas épocas de agiotaje; de nuevo son aceptadas, y la nacion y la administracion pública se colocan en esa fatal y peligrosa pendiente, de que solo pudo salvarnos la iniquidad de la intervencion extranjera, produciendo al restablecimiento de la República esa reaccion saludable, cuyos benéficos efectos comenzamos apenas á sentir.

Esto quiere decir, señor, la concesion de un plazo para el pago de derechos en una nacion que vive hoy con lo que recaudó ayer. Este es el mágico efecto de los pretendidos puertos de depósito.

Se dice en su apoyo que una vez establecido, el comercio de México no será el monopolio de unas cuantas casas extranjeras que manejan grandes capitales, porque los mexicanos podrán con sumas relativamente cortas, emprender los mismos negocios, y compitiendo con los extranjeros, establecer un comercio verdaderamente nacional.

Esto, Señor, no es mas que un sofisma incapaz de alucinar ni á las personas mas ignorantes.

Ya se sabe y se ha sabido siempre que el comercio es un monopolio de los que cuentan con algun capital ya físico bajo la forma de pesos, ó ya moral bajo la forma de crédito.

El que cuenta con uno ú otro, está en aptitud de acometer empresas mercantiles, y sea que tenga que pagar sus derechos á plazos ó al contado, porque todo comerciante calcula sus utilidades sobre el costo total de sus mercancías incluyendo en él los gastos de trasporte, de seguros, de derechos aduanales, y todos los otros que son nenesarios para llevar á efecto sus negocios.

Siempre, en todos casos el que tenga un capital corto no podrá hacer mas que pequeños negocios; estos podrán aumentar segun sea mayor el capital, y el que no tenga ninguno jamas podrá dedicarse á empresas mercantiles, aun cuande toda la tierra se convirtiera en un inmenso puerto de depósito.

A nadie, señor, que esté en el pleno uso de sus facultades mentales, puede ocurrirle que esta institucion tenga lo rara virtud de convertir á los mendigos en millonarios.

Los comerciantes que solo disponen de pequeños capitales, importan sus mercancías y encuentran en el acto casas comisionistas que las reciben, anticipando el pago de los derechos sin gravámen para el comitente. Este negocio se hace todos los dias en nuestros puertos y por su medio ha subsanado la industria mercantil la escasez de fondos de los comerciantes ménos acomodados.

La última de las razones que se ha hecho valer en favor de esta institucion, es tan fútil y tan trivial, que apenas se puede hablar de ella seriamente.

Se ha dicho que en la época que alcanzamos se deben quitar al comercio todas las trabas y restricciones que aun pesan sobre él: que se debe marcar el ¡atras! á los alcabaleros y á los guardas, y otras muchas lindezas que, adornadas con el lenguaje florido de una imaginacion brillante, son de magnífico efecto en el editorial de un periódico ó en un discurso del 16 de Setiembre.

Pero decir esto, señor, cuando en la misma ley que se discute se consulta la subsistencia de las aduanas, de los guardas, de los alcabaleros y del resguerdo y del contraresguardo, es poco ménos que soñar despierto.

Estas declamaciones ampulosas y altisonantes deben guardarse para cuando se proponga la libertad absoluta de comercio, para cuando la humanidad pueda dar este paso gigantesco en el camino de la civilizacion y de la libertad; es decir, para de aquí á dos ó trescientos mil años.

Entretanto, señor, conformémonos con los hechos que son la consecuencia de la situacion actual de la humanidad, y no provoquemos el desquiciamiento y la ruina de la República por andar buscando medios ficticios de satisfacer necesidades imaginarias.

Se levantó la sesion.

Sesion del dia 15 de Octubre de 1870.

Presidencia del C. Elizondo.

Comenzó por secreta, y abierta la publica á las tres ménos veinte minutos de la tarde, se dió lectura á la acta de la anterior, y sin discusion fué aprobada.

Se dió cuenta con las siguientes comunicaciones:

.....

El C. Alfaro, secretario.—Continúa la discusion del proyecto de arancel.

El C. presidente.—Continúa el C. Rodriguez (Ramon) en el uso de la palabra.

El C. Rodriguez (Ramon) terminó su discurso interrumpido el dia anterior, por haber dado la hora de reglamento.

(En la sesion anterior se ha publicado íntegro este discurso).

El C. Prieto (Guillermo) dijo, que los defensores de los puertos de depósito no los consideran como la panacea universal, sino como una medida que facilitaria las transacciones mercantiles por el ahorro de capitales y la desamortizacion de las importaciones. El orador tocó en seguida varios de los puntos que fueron objeto de su discurso anterior, con el fin de justificar la conducta de las comisiones, indicando las razones que tuvo en mira al consultar el establecimiento de puertos de depósito.

El C. Núñez (Higinio).—Señor: Me habia propuesto no tomar parte en este debate, por dos razones: la primera, porque no siendo orador ni teniendo las cualidades para serlo, procuro molestar á la cámara y ponerme en evidencia lo ménos posible. La otra razon es, que me mortificaba venir á decir hoy que no es conveniente lo que ayer tuve por bueno; pero reflexionando que al cumplimiento del deber se deben posponer toda clase de consideraciones y hacerse por él todo género de sacrificios, incluso el del amor propio, me he resuelto á pedir la palabra, como lo he hecho, para manifestar al Congreso que efectivamente hace un año firmé, en union de varios señores diputados, una proposicion para que se declarasen puertos de depósito todos los que lo eran de altura, dando por resultado esa peticion, que el Congreso acordara como una de las bases para el futuro arancel, el establecimiento de los puertos de depósito.

Pues bien, señor: del año pasado acá ha habido tiempo suficiente para conocer si la medida es ó no conveniente, y por mi parte creo que aun no puede plantearse, por el estado que guarda nuestro erario. Si yo viese en la tesorería general diez ó doce millones de pesos, no me opondria al nuevo ensayo de los puertos de depósito; pero en el tristísimo estado que todos conocemos guardan las rentas públicas, me parece que es poner en peligro las instituciones, la paz y todos los bienes que hemos logrado alcanzar hasta aquí. Debemos convenir que vamos á ensayar una teoría, y todo ensayo es peligroso, á pesar de haber dicho los distinguidos oradores que ayer hablaron en pro del artículo que se discute, que el establecimiento de los puertos de depósito es un hecho consumado en otras naciones con resultados muy satisfactorios.

Como yo, señor, tengo por principio que nuestro país no debe tomar por ejemplo lo que pasa en otras naciones, pues el nuestro es excepcional por mil títulos, y muchos de nuestros males nos han venido del espíritu de imitacion, en ese caso creo que se encuentra la cuestion que se debate, y aunque para mí es mucho el mérito de los oradores que la defienden, desde que veo cuánto se han equivocado y se equivocan las notabilidades de todos los países, ya no cuento con opinion ninguna, por respetable que sea, sino que me atengo á la práctica de los hechos; y voy á poner algunos ejemplos que manifiestan el mal resultado de algunas teorías que se han querido poner en práctica en nuestro país, y que por no comprenderlo han tenido ese resultado, y sobre cuyos hechos llamo la atencion de esta asamblea.