Muchas de las notabilidades de Europa y de nuestra patria creyeron que podria establecerse en México una monarquía: contaba en la apariencia con la mayoría de la nacion, con el apoyo de las potencias de la Europa y el moral y físico de la Francia y de la Austria; con un ejército numeroso y que se consideraba el primero del mundo; y sin embargo, el cerro de las Campanas dice si erraron ó no tantas notabilidades. Una de las teorías de la ley de desamortizacion de los bienes del clero, era el bien que debia producir en el pueblo su repartimiento en pequeñas fracciones, pues se ampliaba mucho el derecho de adjudicacion; ¿cuál fué el resultado? Que en lugar de que esos bienes estuvieran en poder de diversos conventos, hoy los tienen acumulados algunos particulares, y el pueblo en lugar de bienes ha resentido males, porque las habitaciones que ántes le ganaban de renta tres, cuatro, seis pesos, &c., hoy se la han triplicado, y con mas exigencias en el cobro, porque ya sea que el interes colectivo no sea como el individual, el hecho es que los administradores de los bienes de conventos tenian mil condescendencias, que no tienen los adjudicatarios.

Se cree por los que profesan lo que se llama economía política, que los impuestos directos deben sustituir los indirectos ó alcabalas, y que estas deben abolirse, estando así consignado en nuestro código fundamental; y el hecho es que en nuestro país gritamos fuertemente por lo alto de las contribuciones directas, y resulta que altas como se cree que están, no rinden en el Distrito la tercera parte de lo que produce la aduana con sus alcabalas; y el Congreso ha visto que miéntras esta oficina no tiene ningun rezago, la oficina de contribuciones aun los tiene de uno y dos años, sin que la contribucion sea personal sino decretada sobre la propiedad y en proporcion á lo que produce. Se ha establecido en las otras naciones el sistema de contabilidad de la hacienda pública por partida doble, y se nos dice que se lleva á la perfeccion; pues entre nosotros hemos visto que ha dejado al país sin cuenta y que estamos en el mes de Octubre de 1870 y la nacion no sabe cuál es su cuenta del año económico de Julio de 1868 á Junio de 1869, sin que pueda culparse á nadie, en mi concepto, sino al sistema que se ha querido establecer sin comprenderlo. Conque ya ven los señores sostenedores de la teoría que se discute, que puede tener mal resultado, como la han tenido las que comprenden los ejemplos que he citado; y ya que mi querido amigo y compañero el Sr. Prieto nos presentó el anverso de la medalla en su hermoso y poético discurso, haciéndonos ver un paraiso con el establecimiento de los puertos de deposito, yo voy á presentar el reverso si el ensayo fracasase. El gobierno no percibirá la mayor parte de sus rentas, que son los productos de las aduanas marítimas, y si hoy está la administracion desatendida por el inmenso desnivel que existe en el presupuesto, entónces no habrá recursos ni para las mas urgentes necesidades. Se levantará una grita injusta contra el gobierno, volverán las épocas de las revoluciones cuotidianas, con ellas el aumento hasta lo infinito de las contribuciones, los préstamos forzosos, las exacciones violentas, y en fin, todas esas medidas de qué se estremece la sociedad y que es necesario que borremos de nuestra memoria, teniendo el propósito firme de no contribuir á que se repitan.

Antes de concluir debo desvanecer dos errores en que ha incurrido mi amigo el Sr. Prieto en el discurso que acaba de pronunciar; ellos son: primero, que da por aprobado el artículo relativo á la zona libre, que aun no lo ha sido; y segundo, que dice que ha estado por la baja de la tarifa arancelaria, siendo así que uno de los órganos de la comision encargados de la formacion del arancel, ha manifestado al principio de la discusion que de

acuerdo con el ejecutivo han hecho una alza en las cuotas, de un 7 por ciento, segun recuerdo, respecto de la ordenanza de aduanas vigente hoy en la República.

Por todas las consideraciones de que he hecho mérito, me creo obligado á suplicar á los señores mis compañeros que firmaron conmigo la peticion, y al Congreso en general, se aplace para cuando el estado del tesoro lo permita, el ensayo de la teoría de los puertos de depósito en nuestro país, porque de lo contrario, ya que la teoría de aplicar el sistema de partida doble á las rentas públicas ha dejado sin cuentas á la nacion, no vaya á ser que la de los puertos de depósito la deje sin rentas, y entónces estén de mas para el país las contabilidades doble y sencilla, porque no tengamos que contar.

El C. presidente.—Habiendo renunciado la palabra el C. Mejía, la tiene el C. ministro de hacienda para informar.

El C. ministro de hacienda.—Confieso, señores, que casi me intimida hablar en contra de los puertos de depósito, en vista de la calificacion de retrógrado, que se trata de hacer recaer sobre todas las personas que no creen conveniente el establecimiento de esos puertos entre nosotros. Teniendo un deber imprescindible que cumplir, no puedo abstenerme de expresar la opinion del ejecutivo sobre este grave asunto, aunque tambien se me llame retrógrado. Preferiria sin vacilar esta calificacion, á la de contribuir, con mi débil voz como órgano del ejecutivo, ó con mi voto si fuese miembro de esta asamblea, al establecimiento de una institucion que, por grandes que sean sus ventajas intrínsecas, estará siempre acompañada de inconvenientes de un carácter tal, que á mi modo de ver causaria la ruina del erario, con grave perjuicio de la tranquilidad y el porvenir de la República.

La discusion sobre los puertos de depósito está ya agotada. El pro y el contra han sido defendidos con maestría, y hasta con superabundancia de razones. No ocuparé por lo mismo la atencion de la cámara, tratando de ampliar todas las que se han presentado en contra, ó de contestar á todas las que se han alegado en pro de esta cuestion. Me ceñiré á hacer algunas rectificaciones á varios de los hechos que se han citado en la discusion, y á presentar de nuevo esta cuestion bajo el punto de vista en que el ejecutivo la concibe; esto es, como causa segura de la ruina del erario público.

Creo que todos estamos de acuerdo en considerar á los puertos de depósito, en abstracto, como una institucion favorable al comercio, y favorable á la nacion en general; porque sus intereses se forman de los intereses de los particulares, y lo que beneficia á estos debe beneficiar á aquella. Por lo mismo, el esfuerzo que se ha hecho por presentar de bulto las ventajas de los puertos de depósito, me parece enteramente excusado, puesto que hay entera conformidad de opiniones en este punto. Los razonamientos de los defensores de los puertos de depósito deberian haberse dirigido á manifestarnos que su establecimiento en México no traeria inconvenientes, ó que si los traia quedarian mas que compensados con las ventajas que produjeran. La cuestion, pues, para los que no creemos conveniente el establecimiento de los puertos de depósito, debe quedar reducida á estos puntos:

Primero. No es probable que, en el estado actual de cosas, los puertos de depósito produzcan ventajas en México.

Segundo. Su establecimiento traeria consigo inconvenientes de grave trascendencia; y

Tercero. Estos inconvenientes superarian con mucho á las ventajas que el depósito pudiera producir.

Me esforzaré en examinar con toda la concision que me fuere posible, cada una de estas proposiciones, procurando demostrar su exactitud.

En los puertos de depósito hay dos cosas distintas: primera, el derecho de reexportar las mercancías; y segunda, el plazo para el pago de los derechos de importacion. El derecho de reexportar es muy conveniente y aun de absoluta necesidad para los puertos que están en el tránsito de un mercado á otro. La posicion geográfica de la República, situada entre la Asia y la Europa, hace creer que con el tiempo sea México el camino mas conveniente para la comunicacion de estos dos continentes, y que llegue á ser el emporio del comercio; pero miéntras no haya al traves de nuestro territorio, vías de comunicacion cortas, fáciles y baratas, entre el Pacífico y el Atlántico, no es posible esperar que las mercancías de China vayan á Liverpool pasando por nuestro territorio. El dia en que estuviese concluido el ferrocarril de Tehuantepec ó el canal interoceánico al traves del istmo, seria no solo conveniente, sino de absoluta necesidad, establecer puertos de depósito en Goatzacoalcos y la Ventosa. Miéntras no haya ni ferrocarril ni canal, es prematuro el establecimiento de los puertos de depósito.

¿Puede creerse en efecto, que un cargamento de diez ó veinte mil bultos que se dirija de Canton á Hamburgo, ó vice versa, pudiera atravesar la República, miéntras no tengamos ferrocarriles, canales ó rios navegables? Evidentemente que no. El costo del desembarque en la bahía de la Ventosa, que por tener poco fondo y no haber muelle en donde atraquen los buques, es muy caro; el tránsito hasta Minatitlan, que sin embargo de ser la parte por donde hay ménos distancia de uno á otro Océano, tendria que hacerse en hombros de indios ó lomo de mulas, ó en carros, si aun se conserva transitable algun camino de rueda construido en 1858; y el reembarque en Minatitlan ó Goatzacoalcos, tambien costoso, vendrian á costituir gastos tan considerables, que con una décima, vigésima ó acaso centésima parte de su importe, se podria hacer el tránsito por el ferrocarril de Panamá, si los efectos son de poco peso y mucho valor, ó dando la vuelta por el cabo de Hornos, en caso contrario. Ahora bien, ¿hay quien crea que los comerciantes preferirian centuplicar sus gastos de trasporte, tan solo por frecuentar nuestros puertos de depósito?

Si, pues, no es racianalmente posible que miéntras dure la situacion actual de nuestro país, esto es, miéntras no tengamos ferrocarriles, canales y rios navegables, puedan mandarse mercancías á nuestros puestos de tránsito para otros, en caso de no encontrar mercado en ellos, ¿á qué concederles el derecho de reexportacion, que no puede tener razon ni ventaja alguna? Este derecho tan solo serviria de incentivo al contrabando, ocasionando daños de trascendencia al erario y al comercio de buena fé.

Tan cierto es esto, que cuando en el año de 1837 se trató de establecer puertos de depósito en México, se vió con la claridad que vemos ahora, la imposibilidad de que pudiera hacerse de buena fé la reexportacion de mercancías, y no se permitió esta. Son muy dignas de atenderse las muy fundadas observaciones en que se expresa esta idea, que se leyeron ayer por uno de los oradores que defienden el dictámen de la comision, y que por su interes y concision me permito repetir ahora. El preámbulo del decreto de 11 de Abril de 1837, que estableció dos puertos de depósito en la República, uno en el golfo y otro en el Pacífico, siendo el primero Veracruz y el segundo San Blas, contiene estas profundas reflexiones:

«Considerando que por la situacion geográfica de la República, no es económica la exportacion de los efectos ya introducidos en ella, y que permitir el reembarque sin derechos, acaso no serviria sino para perpetracion de fraudes que perjudican al erario y al comercio de buena fé, &c.»

Si pues, no es probable, ni casi posible, que llegue á hacerse la reexportacion de mercancías, de buena fé, ¿á qué conceder este derecho? El ejercicio de él no produciria mas resultado que el incremento del contrabando, con las nuevas facilidades que se le concediesen.

Se ha dicho en defensa de los puertos de depósito, por uno de los miembros de la comision, y con mucha exactitud á mi modo de ver, que el contrabando no se puede hacer mas que de una de estas dos maneras: ó por las costas despobladas, ó por los puertos habilitados al comercio. Se agrega que si se hace por las costas despobladas, no tendria ningun incremento con el establecimiento de los puertos de depósito; y que si se hace por los puertos habilitados, tiene que serlo con la connivencia de los empleados, en cuyo caso seguiria haciéndose con ó sin los puertos de depósito, porque el establecimienro de estos no podria proporcionales ningunas nuevas facilidades.

Es verdad que el contrabando tiene que hacerse de una de las maneras indicadas, y que casi siempre se hace por los puertos con ó sin la connivencia de los empleados, exceptuando el que puede hacerse por la frontera á la sombra de la zona libre. El contrabando de importacion por las costas despoblanas tiene tantos peligros, que no es de temerse que se haga sino en casos excepcionales. Para hacer el contrabando por las aduanas, con la connivencia de los empleados, se necesita, en la organizacion actual de esas oficinas, sobornar al comandante del resguardo, al vista ó al contador de la aduana. Con la connivencia del comandante del resguardo se puede conseguir que en la oscuridad de la noche se introduzcan al puerto bultos de marcancías, sin pasar por la aduana. Con la connivencia del vista, se puede conseguir, que sometiéndose las mercancías á todas las formalidades de la ley, se cuoticen con un derecho bajo, como el de los tejidos de algodon, mercancías que pueden tener muy altos derechos, como los tejidos de seda. Con la connivencia del contador de la aduana, como jefe de la seccion de ajustes, se puede conseguir, que mercancías introducidas á la aduana y cuotizadas debidamente por el vista, paguen derechos menores de los que les corresponden legalmente, disminuyendo el importe de estos en las liquidaciones.

Una vez establecidos los puertos de depósito, ademas de todas estas maneras de hacer el contrabando, que quedarian expeditas, habria otras varias que se abririan á empleados de ménos categoría que los ya mencionados. Entónces los empleados en los almacenes, desde el primer alcaide hasta los mozos podrian cometer el fraude en los mismos almacenes; los individuos todos del resguardo tendrian la misma facilidad, pues bastaria que el celador á quien se encomendase el cuidado de cerciorarse de la salida de los efectos que se reexportaban, consintiese en llevar estos al almacen del importador, en vez de conducirlos á bordo del buque que debiera reexportarlos, ademas de las facilidades que prestaria al fraude el cambio que se hiciese del contenido de bultos de mercancías valiosas. Creo que á nadie podrá parecer prudente el que demos á nuestros empleados, desde los de mayor categoría hasta los mas humildes, una nueva tentacion para abusar de la confianza del gobierno, y á los comerciantes de mala fé una nueva oportunidad para procurar el soborno de nuestros empleados con objeto de cometer el fraude. No hablo de la suma facilidad con que se puede probar la reexportacion, con arreglo á las prevenciones del proyecto de arancel, porque sin embargo de que considero esta circunstancia como un grave in-

centivo para el contrabando, ella forma uno de los detalles de los puertos de depósito, que podrian modificarse en su oportunidad, una vez aceptado por el Congreso el pensamiento de establecerlos.

Me parece que lo expuesto basta para cerciorarse de que la franquicia de reexportar, propia de los puertos de depósito, no puede traer ventajas ningunas á la nacion, al paso que es seguro que le acarrearia males de mucha gravedad y trascendencia. Esta institucion perjudicaria probablemente y de una manera muy séria al comercio de buena fé, porque le seria casi imposible competir con el comercio de mala fé, en vista de las grandes facilidades que se darian á este para cometer el fraude. Con verdadera sorpresa he oido, señores, á uno de los mas distinguidos oradores del Congreso, aseverar que no hay entre nosotros comerciantes de buena fé. Esta asercion es para mí enteramente inexacta. Creo que la mayoría de los comerciantes tienen que serlo de buena fé, aun cuando no fuese mas que para poder usar del arbitrio mágico del crédito. Por grande que sea el capital de un comerciante, no puede bastarle para hacer sus negocios, y tiene siempre que recurrir al crédito. Es claro, á mi modo de ver, que perderia este, desde el momento en que hiciese el contrabando. Los capitalistas de Europa no tendrian buena disposicion para fiar efectos por cantidades considerables á un comerciante de quien supiesen que hacia contrabando, aun cuando no fuera mas que por no exponerse al peligro que les resultaria, de las pérdidas que sufriera este comerciante, si se llegaba á descubrir el fraude.

Examinando el sistema de los puertos de depósito bajo el aspecto del plazo, que es como se ha considerado hasta ahora por las personas que defienden el dictámen, se ve todavía con mas claridad que no producirian, ni con mucho, las ventajas que se han indicado, y que sí traerian consigo graves inconvenientes. En este punto tenemos los que impugnamos el dictámen de la comision, la ventaja de que no luchamos con conjeturas, como en el caso de la reexportacion, en que se contesta á nuestras predicciones con otras predicciones en contrario, y se nos devuelve á nosotros con usura la calificacion de ilusos, que nos permitimos hacer de los que consideran los puertos de depósito como el remedio de todos nuestros males, sino que podemos presentar hechos que contradicen esas halagüeñas conjeturas, que son de una época reciente, y que están vivos en la memoria de todos.

Respecto de los plazos, es necesario repetir lo que se ha dicho con referencia al derecho de reexportar; esto es, que todos debemos estar en favor de ambas ideas, en principio, porque como franquicias para el comercio, no pueden ménos que serle convenientes á él y la nacion en general; pero hay que repetir tambien que esta franquicia aplicada á nuestra situacion anómala, no produce todas las ventajas que pudieran esperarse de ella, y sí trae consigo inconvenientes de un carácter muy serio y trascendental.

La concesion de plazos al comercio para el pago de los derechos de importacion no es una idea nueva entre nosotros, ni tampoco un sistema que esté por ensayarse. Todos nuestros aranceles, desde el primero, expedido por la junta provisional gubernativa el 15 de Diciembre 1821, hasta el último promulgado el 31 de Enero de 1856, han concedido al importador un plazo mas ó ménos largo para el pago de los derechos aduanales, que á veces ha sido hasta de seis meses.

La concesion de plazos ha estado, pues, sancionada entre nosotros desde el establecimiento de nuestra independencia hasta el año de 1860, en que se derogó el artículo de la ordenanza vigente que concedia plazos para el pago de los derechos, y se determinó que estos se satisfaciesen al contado

Hemos ensayado, pues, este sistema sin interrupcion por cuarenta años; y ¿cuáles son los resultados que hemos obtenido? ¿En dónde están las plazas mercantiles que se hayan formado á la sombra de esa franquicia? ¿En dónde el inmenso número de importadores en pequeño, que se nos ha dicho, seria el resultado forzoso de la concesion de los plazos? ¿En dónde la prosperidad, abundancia y bienestar que los sostenedores del dictámen nos aseguran serán el resultado necesario de los puertos de depósito?

Los plazos tan solo han servido entre nosotros para reducir á una mitad y acaso á una tercera parte, el producto de los derechos de importacion. El erario, que ha tenido siempre un deficiente, se ha visto en el caso de negociar los derechos causados, y no vencidos; no con el descuento usual en la plaza de uno ó uno y medio por ciento mensual, sino con un gravámen mucho mayor. Recuerdo haber oido decir en este recinto, á uno de los miembros de la comision que con mas empeño defienden ahora el dictámen, que siendo él secretario de haciedda, entiendo que en el año de 1851, se vió en el caso de negociar con el descuento de veinticinco á treinta por ciento, unas letras giradas y aceptadas por comerciantes que habian hecho importaciones por Veracruz, en pago de los derechos que habian causado, y aunque este descuento le parecia muy gravoso, lo crítico de las circunstancias le servia de justificacion: que dió cuenta de esta operacion al Congreso, y que su conducto, si mal no recuerdo, fué aprobada.

Esta operacion ruinosa en sí, era muy favorable para el erario público, en comparacion de otras que se hacian en el tiempo de los plazos. En los años de 1830 á 1839, llegó á establecerse como sistema invariable el de hacer descuentos, para el pago de los derechos de importacion, de un 5 por ciento mensual, y el de recibir créditos en una mitad y hasta en dos terceras partes del importe de los derechos, cuando se pagaban estos sin esperar el vencimiento del plazo. El reducido número de personas que podrian hacer estas operaciones, y el capital que se necesitaba para ellas, no permitia que hubiera competencia; y mas que todo, la urgentísima necesidad que tenia siempre el erario de percibir sus recursos sin dilacion ninguna para satisfacer sus atenciones, á veces muy apremiantes, era la justificacion de estos ruinosísimos negocios, ó por lo ménos el pretexto muy plausible con que los barnizaban las personas interesadas en llevarlos á cabo.

Estas poderosas consideraciones determinaron al gobierno nacional, establecido en Veracruz, é expedir su decreto de 15 de Diciembre de 1860, por el que se mandó que los derechos de importacion se pagasen al contado. Merced á esta prevencion ha sido posible al ejecutivo, desde su regreso á la ciudad de México en 1867, do celebrar un solo negocio de anticipacion de derechos, en que haya habido el mas ligero quebranto para el erario público. Seria enteramente imposible continuar con ese saludable sistema desde el momento en que se restablecieran los plazos. El desnivel que existe actualmente en el erario necional, y que es un peligro constante para la tranquilidad pública y una rémora para la prosperidad de la nacion, se aumentaria de una manera sorprendente el dia en que hubiera que esperar seis meses, que seria el término medio del plazo de un año que se propone conceder á los importadores para pagar los derechos marítimos. ¿Con qué recursos podria subsistir la administracion durante ese período de seis meses? ¿Seria posible establecer y sistemar nuevos impuestos, aun suponiendo que el Congreso estuviese dispuesto á decretarlos? ¿Seria posible vivir del crédito? ¿Seria posible conservar la administracion, mantener la tranquilidad pública y sostener el ejército, faltando por todo este tiempo los recur-

sos mas floridos de la nacion, que forman la base del erario público? Creo que la respuesta á esta pregunta está en la conciencia de todas las personas que me escuchan.

He procurado demostrar que los puertos de depósito no pueden producir entre nosotros las ventajas que de ellos se esperan, ni bajo el punto de vista del reembarque, ni bajo el aspecto del plazo: que aun suponiendo que produjeran algunas ventajas, estas de ninguna manera podrian compensar, ni mucho ménos exceder, los muchos y muy graves inconvenientes que traeria consigo su establecimiento, supuesto que estos equivaldrian á la ruina completa del erario, que acarrearia muy graves peligros para los intereses mas sagrados de la patria. Cuando por una parte se presentan peligros tan graves, y por la otra solo se ven ventajas muy problemáticas, que de ninguna manera podrian compensar esos peligros, ¿es prudente, es patriótico dar un paso que puede alterar la paz de la nacion, afectando seriamente su bienestar ys u futura prosperidad?

Antes de encargarme de algunas de las principales razones que se han alegado en favor del establecimiento de puertos de depósito, me permitiré entrar en otras consideraciones que creo oportunas en este recinto y en este memento. No puedo ménos que hacer justicia al patriotismo y á las sanas intenciones de los miembros de la comision y de los diputados que defienden los puertos de depósito, reconociendo que á ello solamente los mueve el deseo de facilitar el desarrollo y prosperidad de la República; pero al mismo tiempo suplico se me permita expresar el temor que abrigo de que estos señores, con las mejores intenciones, puedan ocasionar á la nacion un mal grave y acaso irreparable, como el que le ocasionaron nuestros padres, animados de deseos no ménos patrióticos y no ménos loables, pero tan poco previsores, como los que se han expresado en la discusion de este asunto.

Al consumarse la independencia de la República, se encontró el gobierno nacional con un erario que se habia organizado en cerca de trescientos años, y que, aunque estaba compuesto de contribuciones antieconómicas, y algunas de ellas hasta absurdas, producia lo suficiente, no solo para satisfacer las necesidades del país, sino tambien para hacer muy fuertes remisiones á la metrópoli y á varias de sus colonias. Desde la junta provisional gubernativa, organizada en virtud del plan de Iguala y los tratados de Córdoba, hasta el Congreso constituyente, que sancionó la Constitucion de 4 de Octubre de 1824, en todas esas asambleas habia ciudadanos muy patriotas, muy impacientes por ver realizadas las mejoras mas importantes de su patria, y consideraban que esto no podria conseguirse miéntras subsistieran los impuestos antiecenómicos, los monopolios y estancos que entónces existian; miéntras el pueblo estuviese gravado con gabelas onerosas y desiguales; sus esfuerzos se dirigieron, pnes, á corregir estos males, creyendo que con solo destruir lo existente, que en sí era malo, hacian un positivo bien, y creyendo asimismo que seria fácil sustituir los recursos que suprimian, con otros que no tuvieran los inconvenientes de que aquellos adolecian; olvidando que en materia de hacienda no se puede improvisar.

El resultado de estos patrióticos deseos, puestos entónces en práctica con poco esfuerzo, no pudo ser mas doloroso ni mas funesto á los intereses de la nacion. Con una sola plumada se abolió el estanco del tabaco, insostenible, es verdad, á la luz de los principios económicos; pero que formaba una renta establecida por el trascurso de muchos años, y que daba un producto líquido al erario de la colonia de cuatro á cinco millones de pesos; arbitrio que á pesar de sus inconvenientes económicos se conserva todavía como uno

de los recursos principales de una de las naciones europeas mas avanzadas en el conocimiento y la práctica de la ciencia económica. Se suprimieron tambien otros impuestos de productos mas ó ménos considerables, creyendo que seria fácil sustituirlos con los que entónces se decretaron, y que, sin embargo de ser mucho mas conformes con los principios de economía política, ni se pudieron plantear ni produjeron resultados ningunos.

La consecuencia de todo esto es bien sabida, y por cierto que no pudo haber sido ni mas deplorable, ni mas nociva para la nacion. El erario, que ántes habia rendido lo suficiente para cubrir las atenciones públicas, y para hacer fuertes remisiones á varios puntos de ultramar, no pudo ya dar lo mas preciso para las atenciones nacionales: sin poder cubrir los gastos de la administracion ni pagar los haberes del ejército, el gobierno no se pudo sobreponer á los motines provocados por ambiciosos sin escrúpulos; y por ayudar al pueblo y favorecer á la nacion, quitándole cargas á que estaba ya acostumbrada y que apenas sentia, se le sujetó á las exacciones mas violentas, á los préstamos forzosos, á las contribuciones extraordinarias y á otros arbitrios que no solo ocasionaban la ruina de las fortunas, sino el descrédito del país, la pérdida de la confianza pública y otros males de una trascendencia casi irreparable.

Se vió tambien, por seguir este sistema poco juicioso, el fenómeno de que una nacion, pródigamente enriquecida por la naturaleza, que durante su existencia colonial producia mucho mas de lo que se requeria para cubrir sus atenciones, tuviese que solicitar, al hacerse independiente, y precisamente cuando quedó libre de las fuertes remisiones que tenia que hacer al extranjero, un préstamo de millones de pesos en una capital europea, cuyos réditos, que no han podido cubrirse, hacen ascender esa deuda á una cantidad que espanta.

No se entienda por esto que yo sea de opinion que en ningun caso debió cambiarse el sistema rentístico colonial. Reconozco por el contrario, los graves defectos de que adolecia, y la necesidad que habia de reformarlo y aun variarlo totalmente; pero tambien creo que esta reforma y este cambio no debieron haberse hecho súbita sino gradualmente; esto es, no debió haberse empezado por destruir ántes de edificar, sino que debió haberse comenzado por edificar para destruir despues. En esto creo que consistió el grande error de nuestros padres.

En mi concepto, la situacion de nuestra patria seria ahora muy diversa si no se hubiese cometido este grave error. Me permito citar el ejemplo de la misma nacion cuya prosperidad tanto se ha hecho valer por los oradores que defienden los puertos de depósito, para explicar mejor mi opinion. La provincia de Chile, al consumar su independencia, era una de las mas pobres y de ménos importancia de las colonias españolas en la América Meridional. Ni por la extension de su territorio, ni por la feracidad y variedad de su clima, ni por el número y civilizacion de sus habitantes, ni por la riqueza de su suelo, se podia comparar con el vireinato de Nueva-España. Sin embargo, los patriotas chilenos no tuvieron la impaciencia, ni abrigaron las ilusiones que los mexicanos independientes, y siguieron una conducta diametralmente opuesta á la de nuestros padres; esto es, conservar lo existente, miéntras se establecia lo que debia sustituirlo. Con este sabio sistema consiguieron hacer de una nacion pobre y pequeña, un pueblo próspero y floreciente, que disfruta de verdadera libertad, que tiene un erario suficiente para cubrir todos sus gastos, construir ferrocarriles, sostener una marina de guerra, establecer escuelas, &c.; que en circunstancias extraordinarias

de guerra, como la que acaba de sostener con España, puede conseguir en las plazas mercantiles de Europa un préstamo de diez ó quince millones de pesos, vendiendo sus bonos á la par, cuando los mismos bonos de los Estados-Unidos no se vendian durante la guerra del Sur, sino con un quebranto muy considerable.

Mi imaginacion se pierde al considerar la diferente situacion que guardaria México ahora, si hubiera podido conservar la paz, reprimir los motines, mantener su crédito, dar garantías á las personas y á las propiedades, é infundir confianza en el exterior, para que con capitales propios ó ajenos se hubieran comenzado á desarrollar sus inmensos elementos de riqueza. La nacion toda guardaria entónces el estado de asombrosa prosperidad en que se encuentra California.

Errores que se pueden conocer, pero no evitar, han causado á la República una cadena de males innumerables. Cuando apenas empezamos á repararnos de ellos; cuando tenemos un momento de respiro para rehacernos y emprender de nuevo el camino del bienestar y del progreso, se presentan, á mi ver, las mismas inquietudes y las mismas ilusiones que tan caro han costado á nuestra patria. ¿Volverémos á dejarnos llevar del torbellino de las reformas poco meditadas? Esto acaso nos conduciria de nuevo al camino del abismo, y ya con ménos probabilidad de salvarnos.

Teniendo á la vista tan graves peligros y tan sérias responsabilidades, me parece mil veces preferible arrostrar la calificacion de retrógrado, ántes que contribuir á desencadenar sobre la República males de una trascendencia verdaderamente incalculable.

Suplico al Congreso me disimule esta digresion, que aunque aparentemente me aparta del objeto que me he propuesto al hacer uso hoy de la palabra, manifiesta la importancia y trascendencia que á mi juicio tiene el voto que el Congreso tenga á bien dar sobre este asunto. Para no ocupar inconsideradamente su tiempo, pasaré á hacerme cargo de las razones principales que se han hecho valer en favor de los puertos de depósito. Habia yo tomado nota de todas las que me pareció que requerian contestacion ó rectificacion; pero la lista es larga, la hora de la sesion muy avanzada, y por este motivo me ocuparé tan solo de las que considero como principales.

Al expresar las ideas del ejecutivo en la sesion del dia 8 sobre los puertos de depósito, manifesté que estos se habian ensayado sin éxito en la República: que el decreto de 11 de Abril de 1837 mandó establecer dos puertos, uno en el Golfo, que fué Veracruz, y otro en el Pacífico, que fué San Blas; que el decreto de 28 de Febrero de 1843 estableció tambien un puerto de depósito en Acapulco, y que tan léjos estaban los puertos de depósito de producir entre nosotros las ventajas que esperaban sus defensores, que ni siquiera se habian podido sostener los ya decretados. El Sr. Martinez de la Torre, con el empeño que siempre toma en las cuestiones que defiende en esta asamblea, y con la ilustracion y celo que lo caracterizan, nos manifestó ayer, con un acopio de datos que hace honor á su laboriosidad, que sin embargo de que los puertos establecidos por los referidos decretos no habian sido propiamente de depósito, por faltarles la circunstancia esencial de la reexportacion, los productos de las aduanas respectivas habian aumentado muy considerablemente, en los años en que estuvieron vigentes los decretos que establecieron los referidos puertos, en lo cual creia ver una razon muy poderosa en favor de los puertos de depósito.

Ante todas cosas conviene hacer notar lo que el mismo Sr. Martinez de la Torre hizo presente respecto de este asunto: esto es, que el ensayo de

puertos de depósito hecho en 1837 y 1843, no puede tomarse como un ejemplo del resultado que darian ahora, si se establecieran, tanto porque á aquellos puertos les faltaba el requisito esencial de los de depósito, que es el derecho de reexportar, cuanto porque el decretado para Acapulco no se estableció entónces, y el de San Blas probablemente nunca llegó á funcionar como tal. La circunstancia, pues, de mayor ó menor producto en las aduanas de Veracruz, San Blas y Acapulco, en el período que estuvieron vigentes los referidos decretos, no puede argüir nada en favor de los puertos de depósito.

En apoyo de este aserto me permito citar los siguientes testimonios de autoridades que considero competentes. Respecto de los puertos de depósito mandados establecer en Veracruz y San Blas, da el Sr. D. Miguel Lerdo de Tejada, en su opúsculo intitulado «Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy,» los siguientes informes (pág. 50):

«A todo lo que llevo expuesto, y con el objeto de mencionar en esta noticia todas las providencias dictadas sobre el comercio extranjero de la República, debo agregar que por la ley de 11 de Abril de 1837 se dispuso que se establecieran dos puertos de depósito, uno en las costas del Seno Mexicano, y otro en las del Océano Pacífico; señalando para el primero á Veracruz, y á San Blas para el segundo; pero como el tal depósito no ofrece otra ventaja á los importadores de mercancías que la de encerrarlas en los almacenes por el término de un año á lo mas, y esto pagando por derecho de almacenaje medio por ciento en los primeros cuatro meses y uno y medio si permanecen por mas de ocho, sin la facultad de reexportarlas, como se hace en todos los países donde hay establecidos puertos de esa clase, la ley ha quedado de hecho sin efecto. En San Blas no han llegado á construirse los almacenes para el depósito; y aunque en Veracruz sí se construyeron y ademas se nombraron los empleados que prevenia la citada ley, como nadie hacia uso de ella, fueron luego suprimidas las plazas que estos últimos debian desempeñar.»

Con relacion al puerto de depósito mandado establecer en Acapulco por el decreto de 28 de Febrero de 1843, se dan en la memoria de hacienda del Sr. Trigueros, de 31 de Enero de 1844 (páginas 30 y 31) estos informes:

«El deseo de ministrar algun alivio á la parte del Sur del departamento de México, resucitó el proyecto, varias veces desechado, de erigir á Acapulco en puerto de depósito, no obstante que al darse el arancel de 11 de Abril de 1837 y al formare el de 30 de Abril de 1842, se habia examinado con detenimiento y no habia juzgádose conveniente. La posicion de aquella parte apreciable de la República, sus escasos recursos, la necesidad de proporcionárselos, el medio de procurarlos por esta medida, las seductoras ventajas que se proponian obtener y el impulso que se estimó conseguir, no ménos que las probabilidades y consultas que al efecto precedieron, impelieron al Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República á decretar en 28 de Febrero de 1843, se admitiesen en el puerto de Acapulco en clase de depósito, libres de derechos de entrada, los géneros, frutos y efectos de lícito comercio, procedentes de puertos extranjeros en buques de la misma clase ó nacionales, segun se disponia en el mismo decreto en las prevenciones que esta resolucion contenia y en las reglamentarias que les fueron consiguientes. Apenas se habia publicado este decreto, cuando apareció el desnivel que impuso al comercio, cuyo mal se hacia tanto mas lamentable á los que le sufrian, cuanto que ciertos del conocimiento que se tenia de los inconvenientes del establecimiento del puerto de depósito en Acapulco, creyeron seguro