no se acordaria: las pérdidas se acreditaban de un modo incuestionable, y el desaliento de los especuladores por las importaciones del Norte, fué una consecuencia que debia evitarse: la junta de fomento de Veracruz, su comercio y algun individuo del cuerpo diplomático dirigian ya sus quejas y reclamos al gobierno; mas por fortuna, cuando regresó el Exmo. Sr. Presidente provisional, con conocimiento de la gravedad del mal, previno sus efectos, dando el decreto derogatorio de 9 de Marzo de 843, que prestó un nuevo medio para acreditar que la prevision del jefe del ejecutivo se anticipó á hacer el bien que despues se le demandaba; el comercio, pues, tomó nuevo aliento y continuó restableciendo sus giros.»

Se ve, pues, que en realidad ninguno de estos puertos llegó á establecerse, y que aun cuando se considerase que en Veracruz estuvo establecido el puerto de depósito, no existiendo entónces el derecho de reexportar las mercancías, no puede creerse que si ahora se estableciera, diese los mismos resultados que entónces produjo.

A pesar de asto, y aun suponiendo sin conceder, que los ingresos habidos en aquellas aduanas marítimas, hubiesen sido mayores en los años en que disfrutaron de la franquicia del depósito respecto de los anteriores, esto se deberia atribuir, no á la franquicia de la concesion de un plazo, sino á la promulgacion del arancel de 11 de Abril de 1837 y á otras causas de efectos mas seguros é inmediatos, que creo innecesario enumerar aquí.

Ademas, la alza de los productos de la aduana de Veracruz, que hizo presente el orador á quien me refiero, no es tan considerable como pudiera parecer á primera vista. Nos dijo, refiriéndose á datos que se encuentran en la obra citada del Sr. Lerdo de Tejada, que la aduana de Veracruz en el año económico de 1836 á 1837, habia producido $ 2.212,027 22 cs., y en el siguiente, en que ya estaban establecidos los puertos de depósito, $4.145,301 87 cs.; de donde se inferia que este aumento de casi el doble, era debido á los puertos de depósito.

Prescindiendo de que estos datos no concuerdan por lo que hace al año de 1836 á 1837, con los publicados con la memoria de hacienda del Sr. Gorostiza, de 28 de Julio de 1838, conviene recordar ante todas cosas, que segun las noticias del Sr. Lerdo de Tejada, el decreto de 11 de Abril de 1837 no surtió sus efectos en Veracruz en el año económico de 1836 á 1837, porque la construccion de los almacenes tardó mas de un año. Pero hay todavía otra consideracion de mas peso; el año económico de 1837 á 1838, comprendió diez y ocho meses. Era, pues, natural que los productos de las oficinas en el segundo fueran mayores por lo ménos en una tercera parte, respecto de los del primero. Los años económicos establecidos por la ley de 8 de Mayo de 1826, duraron hasta el establecimiento del centralismo, en el cual por haberse fijado en una época diferente de la destinada por la constitucion de 4 de Octubre de 1824, para que el Congreso se ocupara de los negocios de hacienda, hubo necesidad de hacer coincidir el año económico con el natural.

La ley de 17 de Abril de 1837 lo determinó así. Para hacer esta transicion de un año que comenzaba el 1º de Julio y terminaba el 30 de Junio siguiente, á otro que debia comenzar el 1º de Enero y terminar el 31 de Diciembre, era necesario que el primer año fuese de seis ó diez y ocho meses. Pareció mas conveniente este último extremo, y el décimocuarto año económico comprendió del 1º de Julio de 1837 hasta el 31 de Diciembre de 1838. Natural era, pues, que los productos en este excedieran de los del año anterior.

Si los datos de los productos de estas aduanas fueran razon suficiente para juzgar de la conveniencia ó inconveniencia de los puertos de depósito, podria yo presentar un argumento incontestable en contra del establecimiento de estos. La aduana de Acapulco produjo en el año de 1836 á 1837, cuando ese puerto no habia sido declarado de depósito, segun los datos comprendidos en la citada memoria del Sr. Gorostiza, la cantidad de $41,785 4 rs. 4 gs. No tomo los datos de un año posterior, porque no se volvió á publicar la cuenta y sus comprobantes con la memoria de hacienda, sino hasta la del Sr. Trigueros de 8 de Julio de 1844. Segun los datos de esta memoria, correspondientes al año de 1843, aparece que la aduana de Acapulco produjo en este año, esto es, cuando ya estaba decretado el puerto de depósito en ella, tan solo $10,233 5 rs. 7 gs.; esto es, ménos de una cuarta parte de lo que habia producido ántes de que se decretara el establecimiento de los puertos de depósito.

Podria presentarse otro ejemplo semejante y de resultados todavía mas notables, al paso que recientes, en el mismo puerto de Acapulco. Si el puerto de depósito decretado para Acapulco el 28 de Febrero de 1843, no llegó á establecerse entónces, segun se ha indicado ya, sí se estableció con posterioridad; pues al regreso del gobierno nacional á la ciudad de México en Julio de 1867, estaba en práctica en Acapulco el decreto citado, tanto respecto de la franquicia del depósito, como con relacion á la rebaja de derechos concedida en el mismo decreto, y permaneció vigente hasta el 16 de Octubre de 1868, en que habiendo llegado á noticia del ejecutivo que en Acapulco no se consideraba vigente la ordenanza de 31 de Enero de 1856, determinó que cesaran los efectos del decreto de 28 de Febrero de 1843, concediendo al comercio un plazo prudente para que comenzara á tener efecto este cambio. Está, pues, fuera de toda duda, que el decreto que estableció un puerto de depósito en Acapulco, estuvo vigente, por lo ménos, de 1866 hasta fines de 1868. Veamos ahora los productos de esa aduana en ese período. En el año económico de 1867 á 1868, en que estuvo en todo su vigor en Acapulco el decreto de 28 de Febrero de 1843, produjo la aduana marítima la cantidad de $264,721 96 cs., miéntras que en el año siguiente, esto es, en el de 1868 á 1869, en que ya no estuvo vigente el referido decreto, el producto fué de $358,083 61 cs., esto es, hubo un aumento de casi una tercera parte respecto del año en que el puerto habia sido de depósito.

Una de las razones que con mas empeño se han hecho valer en esta discusion en favor de los puertos de depósito, es la de que los intereses del comercio requiren esta franquicia, y que estos intereses están en este caso identificados con los del hombre, los de la patria, los de la humanidad y los de la civilizacion. Lo dicho hasta aquí me parece manifiesta que está mas en los intereses del comercio no gozar de las franquicias de la reexportacion de mercancías y plazo en el pago de los derechos, á trueque de disfrutar de las garantías de paz, seguridad y respeto á la propiedad, que tener el derecho de reexportar efectos y gozar de un plazo para el pago de los derechos de importacion, estando constantemente expuesto á préstamos forzosos, á exacciones violentas y aun á la pérdida absoluta de sus propiedades y hasta de sus vidas.

Ademas, los intereses del comercio tienen que conciliarse con otros intereses superiores á ellos, los de la sociedad; y cuando llegan á ponerse en conflicto, tienen que subordinarse los de ménos entidad á los de mayor cuantía. La razon indicada, considerada bajo este punto de vista, prueba tanto

que no prueba nada. Los intereses del comercio se benefician por ejemplo y de una manera mucho mas eficaz que con la franquicia de la reexportacion, con que los derechos de importacion sean bajos. ¿Y ha creido prudente la comision de arancel bajar las cuotas de la tarifa, en vista de la situacion actual del erario público? ¿No nos ha propuesto una alza en estas cuotas? La razon de esta alza no ha sido caprichosa: por el contrario, puede considerarse conveniente y hasta patriótica, porque las circunstancias del erario público lo exigen así. Para ser consecuentes con las ideas indicadas por los defensores de los puertos de depósito, seria necesario comenzar, no solo por hacer una reduccion muy considerable en la tarifa del proyecto de arancel, sino por suprimir los derechos de importacion, sustituyéndolos con contribuciones directas que están generalmente consideradas ahora como las mas conformes con los sanos principios económicos. ¿Creeria la comision prudente, creeria patriótico, proponer esta reforma en beneficio del comercio de importacion? Tan léjos ha estado de hacerlo así, que en su tarifa consulta un aumento á las cuotas, respecto de las que habia consultaeo en su proyecto anterior.

Las contribuciones no se improvisan; por bien meditadas que sean, encuentran grandes resistencias en su principio y requieren algunos años para sistemarse medianamente y empezar á rendir los productos que puedan esperarse de ellas. Si se suprimieran las aduanas y se tratara de sustituir sus productos con las contribuciones directas, el resultado forzoso seria que se perderia efectivamente el erario, el producto de los derechos de importacion, sin que los nuevos impuestos pudieran dar ningun resultado eficaz, sino despues de tres ó cuatro años. ¿Y cómo podria subsistir entretanto la administracion pública? Si no era derrocada por el primer motin que estallase y sumergiese á la nacion en la anarquía, con todas sus consecuencias, tendria inevitablemente que recurrir á las exacciones y préstamos forzosos.

Se nos ha dicho tambien que México no es una nacion excepcional: que no hay razon para que lo que ha surtido buenos efectos en otros paises, deje de producirlos en el nuestro: que los mexicanos no son inferiores á ningun otro pueblo del mundo, y que implica la idea de la inferioridad de nuestro pueblo, el temor de que los puertos de depósito no produzcan entre nosotros las ventajas que han producido en otros países. Este razonamiento, que mas bien parece dirigido á excitar en favor de los puertos de depósito la exquisita susceptibilidad del Congreso, me parece que no tiene fuerza ninguna. Las circunstancias de una nacion hacen que puedan ó no establecerse en ella con provecho, instituciones arraigadas en otros pueblos; sin que esto indique inferioridad de raza ni inferioridad de civilizacion. Llama la atencion que los mismos oradores que hace poco atacaban el requisito de la certificacion consular en los manifiestos de los buques, por la consideracion de que esto se exigia en otras naciones y México no debia llevar su servilismo hasta copiar instituciones extranjeras, presenten ahora como una de las razones principales en favor del establecimiento entre nosotros de los puertos de depósito, el hecho de que otras naciones los hayan establecido. Que las circunstancias de la República no son iguales á las de otras naciones eminentemente mercantiles, me parece una verdad que se palpa. Un ejemplo muy sencillo creo que demostraria la verdad de este aserto. Casi todas las naciones de Europa y algunas de América, viven principalmente del crédito: hace poco manifestaba yo que la República de Chile puede vender sus bonos, en caso de urgencia, casi á la par. ¿Podriamos nosotros tambien vivir del credito, miéntras no hayamos afianzado la paz, consolidado las instituciones y miéntras

no podamos pagar los intereses de nuestra deuda y cubrir puntualmente todos nuestros compromisos? Esta diversidad de circunstancias, ocasionada por una cadena de desgracias para la República, no prueba inferioridad en nuestro pueblo, ni falta de civilizacion: prueba solamente que hemos tenido que sufrir acontecimientos desgraciados por que no han pasado recientemente otros pueblos.

Se dice que la situacion de los puertos del Pacífico es excepcional y que requiere algunas franquicias para que puedan competir con los del Golfo. Acaso esto sea cierto y merezca examinarse con detenimiento para decidirse de una manera conveniente á los intereses públicos. Acaso el remedio seria establecer puertos de depósito en algunos puntos del Pacífico; pero desde el momento en que se trata de establecer estos en todos los puertos de la República, ya no podria ser su establecimiento una franquicia concedida á la costa del Pacífico para compensarla de las ventajas que respecto de ella pueda tener la costa del Golfo. Acaso tambien la manera mas eficaz de compensar estas ventajas, seria el establecimiento de derechos diferenciales en favor de la costa del Pacífico; pero claramente no puede serlo el establecimiento de puertos de depósito en todos los puertos de las dos costas.

Se ha dicho tambien, y probablemente con exactitud, que los puertos de depósito son un contrapeso necesario de la zona libre, y que establecida y ensanchada esta, es una consecuencia necesaria el establecimiento de los puertos de depósito. El Congreso sabe que el ejecutivo ha manifestado desde el principio una opinion contraria, tanto á la zona libre como al establecimiento de los puertos de depósito, por creer ambas cosas altamente perjudiciales á los intereses públicos. Es, pues, claro que para él no puede tener fuerza ninguna esta razon, supuesto que se propone sostener su opinion respecto de la zona libre, como la ha sostenido respecto de los puertos de depósito.

Se ha manifestado tambien, que los inconvenientes que pudieran tener los puertos de depósito podrian ser remediados, al reglamentarse estos por el ejecutivo en uso de sus atribuciones constitucionales. Conviene hacer presente, que en el capítulo del proyecto de arancel consagrado á los puertos de depósito se ha tratado de reglamentar, de una manera tan pormenorizada, el establecimiento de los almacenes de depósito, que una vez aprobados dichos artículos no quedaria al ejecutivo, en verdad, nada que reglamentar. Por otra parte, las facultades reglamentarias del ejecutivo no podrian extenderse hasta derogar ó modificar los artículos tambien reglamentarios que contengan las leyes; porque en este caso podrian ser estas derogadas, á pretexto de reglamentarlas.

Se dice, ademas, que las reformas necesitan valor civil para emprenderse y para llevarse á cabo, y que el presidente de la República ha dado pruebas de poseer esta cualidad al acometer la difícil empresa de reformar el estado social de nuestra patria, y al consumarla con una inflexible determinacion. Esta razon me parece contraproducente, pues á mi modo de ver, ella prueba que en el presente caso no hace objecion el ejecutivo al establecimiento de los puertos de depósito por timidez, supuesto que ha dado pruebas de poseer ese valor civil, en casos de mas gravedad y de mucho mayor peligro.

Se ha indicado tambien, que los puertos de depósito vendrán á regularizar la recaudacion de los derechos de importacion, que en la actualidad se perciben en su mayor parte en un semestre de cada año, suponiéndose

que las mercancías se irian sacando de los almacenes de depósito gradual y constantemente; y no solo en una estacion, como por lo general sucede ahora. Esta consideracion, que aun siendo exacta me pareceria de poco peso comparada con los inconvenientes que traerian los puertos de depósito, tiene una contestacion muy obvia. La causa que existe en la actualidad para que las mercancías lleguen en su mayor parte á nuestros puertos en una estacion del año, está, á mi modo de ver, en relacion con el estado de nuestros caminos: el tránsito por estos es mas fácil, mas barato, mas seguro y ménos peligroso en la estacion de secas que en la estacion de lluvias. Es, pues, natural, que las mercancías que vienen para el interior, se conduzcan en la estacion de secas. No me parece probable que, porque se decretaran los puertos de depósito, se cambiara este sistema, que creo fundado en la naturaleza misma de las cosas.

Dejando sin contestar otras razones alegadas en favor de los puertos de depósito, que creo de mucho ménos peso, por no fatigar ya mas la atencion de la cámara, concluiré haciendo una rectificacion á uno de los conceptos vertidos ayer por uno de los miembros de la comision de arancel, que habló en contra del dictámen. Refiriéndose á la aduana de Veracruz, expresó su sorpresa de que en estos últimos años hubiera tenido rendimientos mucho menores que en los años anteriores, y dijo que no sabia la causa de esta disminucion. Si los informes que ha tenido el señor diputado á que me refiero, fuesen exactos, podrian explicarse con la circunstancia conocida de todos, de que Veracruz era hace pocos años el puerto que surtia á casi toda la República, lo cual ha cambiado recientemente, y con especialidad despues del establecimiento de la zona libre. Pero ese concepto es ademas inexacto. Segun la obra que he citado del Sr. Lerdo de Tejada, la aduana de Veracruz produjo desde el año de 1824 hasta el de 1851, de tres á cuatro millones de pesos al año, y solamente en uno, el de 1833 á 1834, llegó á producir muy poco mas de seis millones de pesos. Ahora, pues, sus productos en los años económicos cuadragésimotercero, cuadragésimocuarto y cuadragésimoquinto, son los siguientes:

Año económico de 1867 á 1868.....	$ 4.066,060	97
Ano económico de 1868 á 1869.....	4.243,066	29
Año económico de 1869 á 1870.....	4.128,266	18

Se ve, pues, por estos datos, que á pesar de que el puerto de Veracruz surte ahora una pequeña parte de la nacion; que á pesar de las existencias que dejaron en él los franceses al retirarse de la República, y á pesar de otras causas que podrian enumerarse, sus productos no han bajado en estos últimos años.

Por todas estas consideraciones, el ejecutivo cree que en la cuestion de los puertos de depósito se versa no solo una cuestion mercantil, sino cuestiones que afectan muy seriamente la paz y el porvenir de la República. Espero, por lo mismo, que al decidirla el Congreso, lo haga teniendo presentes las consideraciones que se han indicado en este informe.

Antes de concluir debo manifestar al Congreso, que, segun entiendo, la mayoría de los miembros de la comision de arancel estaria dispuesta á retirar los artículos que se refieren á los puertos de depósito, para presentarlos de nuevo con algunas modificaciones. Siendo esto así, me parece que seria conveniente para no duplicar la discusion de este asunto, que el Congreso tuviese á bien conceder su permiso para retirar estos artículos, si así

lo solicitan las comisiones, á fin de que continúe la discusion cuando se presenten reformados.

El C. Castañeda (J.)—Señor: Cuando llegue su oportunidad, me ocuparé del último punto que ha tocado el señor secretario de hacienda, limitándome por ahora á indicar la duda que tengo en cuanto á la forma de la discusion, que por ser definitiva pudiera no prestarse á retirar el artículo relativo á puertos de depósito; en mi concepto, es diferente el sistema de la discusion, sobre el que tiene ántes de que un proyecto pase al ejecutivo.

Entrando ya en el debate, debo hacerlo, comenzando por tributar un elogio merecido á la heroicidad de los señores que han impugnado el dictámen, porque despues de un año que de él se tuvo conocimiento, nada, absolutamente nada se presenta como digno de réplica. Paréceme que esta discusion está basada en una fotografía oficial, cuya negativa tomaron los hombres prácticos el 16 de Diciembre del año anterior. Con ella se ha verificado una verdadera operacion mercantil. En aquella fecha pudo venderse como nueva á buen precio; en el mes de Abril de este año, apenas circulaba como un regalo; y en la actualidad hay resistencia para admitirla, aun poniéndole á la espalda un título de nuestra deuda. La explicacion de este fenómeno es muy sencilla, porque cuando se trata de combatir un pensamiento, admitiendo la verdad científica y vigorizando la verdad histórica, se necesita un genio extraordinario para probar que México es incapaz de realizar en su suelo una idea, cuyos benéficos resultados se han probado en todos los pueblos de la tierra.

Los impugnadores dicen ahora lo mismo que ántes: que bajo la capa de un principio, cuya liberalidad no niegan, encaminamos nuestras rentas marítimas á su total ruina. Admitir semejante cargo, seria dejar en manos de los señores que lo han formulado, un privilegio de ciencia y patriotismo, que con igual modestia solicitan para sí los autores del dictámen. La cuestion de principios podrá admitir el pro y el contra, á medida que sean mas capaces las personas que lo sostengan; pero siendo esta de un carácter personal, contestariamos simplemente: que siendo tambien mexicanos y partidarios del progreso de nuestra patria y amigos del gobierno, con cuya política estamos identificados, no aceptamos esa supremacía, que nos agravia y nos coloca ante el público en una situacion que no hemos merecido.

El que habla ha tenido especial empeño en contestar una á una las objeciones que se presentan al establecimiento de almacenes de depósito, y lo ha hecho, no solo con aquellas que merecen la pena de contestarse, sino aún cen las que pueden y deben calificarse de altamente absurdas. Por esto es que, reservando mi réplica á lo que últimamente se ha dicho en este recinto, me ocuparé sucintamente de un artículo que ha visto la luz pública en estos dias y que merece ser contestado, por la notoria ilustracion de la persona que lo suscribe. Con sinceridad confieso que es competente para dar su juicio en materias hacendarias; pero digo al mismo tiempo que esa autoridad, para mí muy respetable, adolece de los vicios de su escuela. Es raro el hombre que en sus ideas camina con el siglo; por lo comun son impotentes para hacerse superiores á ciertas preocupaciones que en México, mas que en ningun otro pueblo, han producido resultados funestos. No sé, señor, qué clase de fascinacion ejerce el retroceso, cuando por sus influencias ciega á los hombres al grado de que desconfien de su existencia misma. Atribuyen á maleficio, á casualidades, las maravillas que dia á dia se están realizando como una consecuencia forzosa del estudio de otros hombres,

que en realidad se consagran al bienestar y al adelanto de todos los pueblos: aquí mismo tenemos el triste desengaño de que muchos de nuestros ciudadanos ilustres sellan sus labios cuando se trata de confesar el cambio notable que ha habido en la sociedad mexicana á consecuencia de las leyes de reforma; y sin embargo, sin aquellos actos revolucionarios del presidente Juarez, el nombre de México no ocuparia el rango que se ha conquistado entre los pueblos que profesan un culto de adoracion á todas las libertades.

A esto atribuyo que el escritor á quien me refiero haya dado á la cuestion de depósitos un carácter mezquino, y para nosotros contraproducente. Su artículo hace fuerza sobre tres puntos: que la ley es incompleta; que en otros países no todos los puertos son de depósito, y que la verdadera idea al establecerlos en México, no es otra, que la de conceder un plazo para el pago de derechos. Sobre el primero diré, contestando una chocarrería de mal gusto, que si para condimentar una liebre se necesita primero la liebre, para impugnar un pensamiento se necesita primero conocerlo. Por esto se ha dicho que la comision consulta simplemente que haya depósitos, sin fijarnos en ciertos requisitos indispensables para que el depósito no perjudique ni al gobierno ni al comerciante, por la calidad de un sin número de mercancías que no pueden ser depositadas. A esto contesto, que es verdad que el artículo 19 de la ley, que es el primero del capítulo relativo á la materia de que me ocupo, consigna simplemente el principio del depósito; pero el 20, que es el segundo, decide en el sentido que lo desea el articulista, una de tantas prescripciones que son necesarias para realizar el pensamiento.

El artículo dice así: (Lo leyó).

Excusado me parece insistir sobre este punto, que es de notoria claridad.

El segundo es todavía mas sencillo, y su contestacion por mi parte queda decidida favorablemente con una ojeada cualquiera de los datos estadísticos que periódicamente ven la luz pública en todos los países donde los almacenes de depósito forman, por decirlo así, la base de su sistema hacendario. En Francia, por ejemplo, que fué el primero donde el genio de Colbert obtuvo un triunfo sobre las ideas de los hombres prácticos, habia en 1856 cuarenta y cinco aduanas de depósito, establecidas en su litoral y en las fronteras de España, Alemania, Luxemburgo y Bélgica. No sé que aquella República tenga mayor número de puertos de altura; por lo mismo creo que allí, donde se conoció ántes que en otro pueblo el beneficio inmenso de esta institucion, la habrian sujetado á límites mas estrechos si la experiencia hubiera demostrado que su amplitud perjudicaba. Léjos de eso, venciendo el espíritu de rutina y conquistando otro triunfo en favor de la libertad de comercio, los depósitos se han establecido no solo en las costas y en las fronteras, sino aun en el interior de su territorio; porque de este modo es mucho mayor el número de transacciones mercantiles, y mas expedito el medio de realizar los productos nacionales. Todavía mas: aquella República tiene cinco colonias ultramarinas, y cada una de ellas tiene un depósito. Hágase, pues, una comparacion entre estas y México, y veamos si es posible que allí, donde es infinitamente pequeño el territorio y el número de sus habitantes, se acepte un principio que se niega á otro pueblo como el nuestro, mucho, muy superior en riqueza, en civilizacion y en la bondad de su clima.

Ha dado la hora de reglamento, y me complazco. Si el señor presidente me lo permite, continuaré usando de la palabra en la sesion próxima.

El C. presidente.—Queda con la palabra el C. Castañeda.

Se levantó la sesion.

Sesion del dia 19 de Octubre de 1870.

Vicepresidencia del C. A. de la Barrera.

A la una y media de la tarde se abrió la sesion con asistencia de 125 diputados, y aprobada el acta anterior, la mesa nombró á los CC. Carrion y secretario Alvirez, para introducir en el salon y acompañar en el acto de la protesta al C. Esperon.

. . . . . .

Las diputaciones de la Baja-California y Colima presentaron la siguiente modificacion y adicion al proyecto de arancel, que se mandaron pasar á las comisiones que dictaminaron:

« Art. 1º El arancel de aduanas marítimas y fronterizas comenzará á regir el 1º de Julio de 1871.

« Art. 2º Todas las mercancías que se introduzcan á los almacenes de depósito desde 1º de Julio de 1871 al 31 de Diciembre, pagarán con el carácter de anticipacion de derechos, 50 por ciento de los que debieran causar si fueran nacionalizados, haciéndose el cobro por una liquidacion formada provisionalmente, segun la declaracion escrita del consignatario.

« Art. 3º El pago de la anticipacion referida se hará de la manera siguiente:

« I. Si el consignatario de las mercancías pide el despacho parcial ó total de ellas, ántes del año fijado para el depósito, se abonará á su crédito la totalidad de los derechos que cause.

« II. Si terminado el año del depósito, ó ántes pidiere el reembarque de todo ó parte de lo depositado, la aduana formará la liquidacion de su cuenta, pagando al contado el saldo que resultare en contra del erario. »

. . . . . .

Se levantó la sesion.

Sesion del dia 20 de Octubre de 1870.

Presidencia del C. Elizondo.

A las de la tarde se abrió la sesion con el número de 126 diputados. En seguida se leyó el acta anterior y se puso á discusion.

. . . . . .

El C. Valle, secretario.— Continúa la discusion del art. 19 del proyecto de arancel.

El C. Castañeda. — En la sesion del sábado tuve la honra de hacer uso de la palabra en defensa del proyecto de aranceles, no pudiendo terminar

mi réplica á los impugnadores en el punto relativo á almacenes de depósito, por haber sonado la hora de reglamento.

Como puede haberse perdido la memoria de lo que dije entónces, me permitiré referirlo á grandes rasgos para que sea mas fácil la inteligencia de lo que me propongo decir ahora.

Contestaba tres objeciones que una persona inteligente en la materia habia hecho en un periódico: que en los países donde está establecido el depósito no son todos sus puertos de altura: esta es la primera, y la contesté refiriéndome á datos estadísticos: todas las aduanas de mar y tierra de Francia, así como las que tiene en sus colonias, gozan el beneficio de depósito, y lo gozan tambien en el interior de la metrópoli las principales ciudades. Esto pasa en un país á que primero se debe el pensamiento; pero no estando limitado en su práctica á solo él, probaré que en todos los pueblos donde se paga un tributo de adoracion á la libertad de comercio, las franquicias que á él son concedidas, no tienen límite.

En Inglaterra se aceptó con entusiasmo esta idea; pero no satisfecho el espíritu mercantil que distingue á las razas del Norte, se propusieron mejorarlo, y en efecto lo lograron, inventando en el primer tercio del presente siglo la institucion del *dock*, que es en su esencia muy superior á la teoría de Colbert. Con este motivo se ha dicho que la preponderancia del comercio inglés se debe en gran parte á este pensamiento, porque allana, facilita y multiplica las operaciones mercantiles, haciendo que sus valores circulen como un billete de banco en cuya emision nada tiene que hacer ni la empleomanía, ni la mano funesta del fisco. Inglaterra lleva la libertad de comercio á la India, á la China y á sus colonias en la Oceanía; obtiene visiblemente magníficos resultados, y tanto, que los franceses han comenzado ya á plantear en su sistema aduanero la institucion del *dock*.

Demos un paso á los Estados alemanes, y allí vemos, con asombro, que el instinto de libertad mercantil dió á luz otro sistema notablemente mejorado por el fecundo genio de List. El *Zollwerein* es una prueba de que la rutina y la inquisicion fiscal son los medios ménos á propósito para que los gobiernos tengan desahogo en su presupuesto. El *Zollwerein* ha venido á definir el papel del fisco purificado por la civilizacion del siglo: allí no representa ese carácter odioso que se le ha querido dar en otros países, cuyos economistas han visto con frecuencia el desencanto del huevo de oro; porque si es verdad que la riqueza de los gobiernos se infiere de la riqueza de lo gobernados, tambien es cierto que esta última no puede subsistir trastornando el verdadero espíritu de las condiciones sociales. Segun nuestro sistema, el mejor medio para conservar la vida de un gobierno, es mandar y no pedir, es convertirse en dueño olvidando el carácter de administrador; es, por último, arrancar del hombre trabajador y honrado, sin cálculo y sin medida, una cantidad efectiva, debilitando el espíritu de empresa y empobreciendo realmente al erario.

Y bien, los sostenedores del dictámen, conteniendo sus propios deseos ante esa muralla que con tanto esmero han levantado el retroceso y la ignorancia, buscan para México la planteacion de un principio que favorezca al comercio sin dar de una vez el golpe que la libertad ha asestado á la escuela antigua en los tres pueblos mas civilizados de la tierra. El sistema propuesto es el ménos liberal de todos los que he mencionado; se asemeja en gran parte al que está en práctica en el continente americano y en las Antillas, donde alguno de sus gobiernos está á la cabeza de un pueblo á quien se le niegan las condiciones necesarias para llamarse de hombres.

Sin embargo, aquí en este recinto se discute todavía una mejora que pone á nuestro pueblo en la escala mas baja de la civilizacion y aun de la humanidad.

Trátase tambien de condensar el pensamiento del depósito en el plazo para el pago de los derechos; pero como esta objecion la han hecho todos los impugnadares, me reservo contestarla.

Hablaré ya del aspecto que ha tenido esta discusion ante el Congreso que me dispensa la honra de escucharme, concretando mi réplica á los puntos que hasta hoy no han sido contestados.

El orador que usó de la palabra despues que yo lo hice en la sesion del dia 12, se limitó á proponer ciertos argumentos que en el fondo no prueban sino la habilidad que su señoría debe haber tenido como estudiante. Si mal no recuerdo, lo propuso en estos términos: «Si los autores del dictámen sostienen que el comerciante está obligado á sacar sus mercancías del depósito lo mas pronto posible porque la demora le causa un perjuicio, el plazo es inútil.» A primera vista puede engañar á los que no conocen el verdadero objeto del plazo, y si en efecto tuviera como único, el de nuestro comercio interior, la apreciacion seria exacta; pero como este plazo tiene la principal mira de facilitar el comercio de tránsito, lo que se haya dicho en contra viene por tierra.

El otro punto á que se refirió el Sr. Arévalo, cuyo nombre me permito mencionar para que no se confunda con el de otros señores diputados, fué el de que la comision se impugnaba á sí misma, porque habiendo sostenido la teoría de que los derechos de altura se causan por el consumo, la letra del artículo los fijaba á la importacion. Este es un juego de palabras inconducente y falso, porque el texto del artículo relativo no dice tal cosa. Podrá expresarlo el arancel vigente, pero el que ahora se discute es el proyecto que lo reforma.

El Sr. Núñez ha tenido tambien que cumplir un deber imperioso de conciencia, y al efecto usó de la palabra en contra del dictámen. Habria deseado contestar á su señoría, deplorando siempre la profunda pena que me causa esta discordancia de ideas en una persona cuya competencia en la materia reconocerán todos los siglos; pero como su señoría leyó su discurso de corrido, y el que habla tiene á veces el gravísimo defecto de ser un poco sordo, no pudo distinguir sino esta declaracion deplorable: que retiraba su firma del proyecto presentado el 16 de Diciembre. Lo siento muy de veras, pero me consuela la confianza de que todavía quedan 89 ciudadanos de los que hicieron aquella iniciativa, y que han honrado á las comisiones consignando al calce de sus nombres tres votos afirmativos.

Los autores del dictámen al sostener un principio del órden administrativo, tienen necesidad de mezclar en algo sus afectos personales. En su seno ha habido siempre la mejor armonía; y si alguna vez se ha dado el triste espectáculo de combatirse en la tribuna, ha sido contra los deseos del mayor número, que no pudieron evitarlo. Así se explica que nuestro compañero el Sr. Mejía, á quien por lo comun se le llama el niño mimado de las comisiones, obtenga siempre la aceptacion de sus ideas, aunque despues se revele contra ellas. Su disidencia en la cuestion de almacenes de depósito me ha sorprendido sobremanera, porque hasta el 16 de Diciembre queria su establecimiento en dos de nuestros puertos: hasta el 16 de Setiembre de este año los deseaba para todos, y aun tengo entendido que en cierto papelito puso su firma, por si el tiempo pidiera una prueba de la energía de su carácter, y ahora, señores, no está por ninguno. Seria poco caballeroso é in-