

que accede á la solicitud de D. Antonio María Ramírez, que pide se le dispense un año de teórica y otro de práctica en la carrera del foro.

Después de un ligero debate se aprueba el dictámen por 96 señores contra 2.

El ejecutivo devuelve sin observaciones el dictámen ya discutido sobre la peticion de la Sra. D^a Guadalupe Gómez de Xicotencatl, y se aprueba como decreto por 98 señores contra 1, en la forma siguiente:

«Se concede á la Sra. D^a Guadalupe Gómez de Xicotencatl el pago íntegro de doce mil pesos que corresponden á la capitalizacion de su montepío, y recibirá en un lote de los bienes nacionales.»

Con una comunicacion del Ministerio de Hacienda, pidiendo se ratifique el nombramiento del gobierno, hecho en D. Ricardo Palacios, para gefe superior de rentas del Distrito.

Con otra del mismo ministerio, pidiendo el pronto despacho de las ratificaciones de los nombramientos de la junta superior de hacienda, pues la moratoria para en perjuicio público y falta de cumplimiento de la ley de 17 de Julio.

Ambas pasan á la segunda comision de hacienda.

Se da cuenta con un dictámen de la comision de hacienda, que termina con la proposicion siguiente:

«Se faculta al gobierno para que ponga en vía de pago la cantidad de veintiocho mil novecientos treinta y dos pesos sesenta y siete centavos que se adeudan á la casa de D. Domingo Goicouría y C^a de New York, por remision de útiles de guerra hecha al ciudadano general Juan Alvarez en Setiembre de 1859.

Puesta á discusion, el Sr. Altamirano la apoyó brevemente diciendo: La casa de Goicouría de New York, no solamente ha mandado estos efectos de guerra, que tan útiles han sido al Estado de Oaxaca y Guerrero, sino que ha prestado servicios infinitos á la causa de la libertad; entre muchos, no puedo dejar de enumerar el de haber cedido al gobierno en momentos críticos para Veracruz, su vapor «Indianola», que fué el que tal vez mas decisivamente contribuyó á apresar la escuadrilla de Marin y á decidir la ruina de Miramon, como él mismo lo confesaba, sino que no contento con esto el Sr. Goicouría, se embarcó en el mismo buque y se fué á batir á nuestros enemigos y salió herido en la contienda. El Sr. Santacilia, su

compañero, ha redactado un periódico en New Orleans, durante dos años, que ha sostenido constantemente nuestra causa. En fin, esa casa nos ha prestado tales servicios, que seria una ingratitud infame no corresponder con esta excepcion en algo, aunque nada hagamos con manifestarnos reconocidos. El gobierno mismo, condecorador inmediato de todos estos hechos, es el primero que viene apoyándolos, por lo que suplico á los señores diputados se sirvan aprobarlo.

Se declara con lugar á votar, y pedida la dispensa del trámite de pasar al gobierno por haber ya manifestado su opinion, se concede y se aprueba por 89 señores contra 9.

Se da lectura á varias solicitudes de particulares que pasaron á diversas comisiones, y se levanta la sesion á las cuatro y media de la tarde.

Sesion del dia 3 de Octubre de 1861.

Presidencia del Sr. López [D. Vicente.]

Leida y aprobada el acta de la sesion anterior, se dió segunda lectura á unas proposiciones suscritas por el Sr. Suarez Navarro, que pide que el Ministro de Hacienda informe en el término de ocho dias sobre á cuánto asciende la emision de los bonos—Peza, y si sabe dónde paran dichos bonos; qué cantidades produjeron al erario; qué resultados tuvo la disposicion gubernativa de mandarlos recoger, y si el gobierno ha hecho algun negocio admitiendo algunos de dichos bonos, y en este caso, á qué precio se han admitido.

Pedida por el Sr. Suarez Navarro la dispensa del trámite de pasar á comision, y concedida, se pone inmediatamente á discusion.

Hay un ligero debate que versa sobre los términos de la proposicion, y en seguida se aprueba.

Se da segunda lectura y pasan á la 2^a comision de hacienda, unas proposiciones suscritas por el Sr. Escalante, para que la comision respectiva presente dictámen sobre los estados generales y quincenales de la Tesorería, sobre proposiciones suscritas por el mismo Sr. Escalante, y para que la Tesorería remita el estado quincenal de Agosto.

Otra del mismo señor pasa á la comision de gobernacion, en que pide que el Ministro de Justicia informe sobre qué ciudadanos

existen presos por delitos políticos y desde cuándo.

Pasa á la 2^a comision de hacienda una proposicion del Sr. D. Rómulo del Valle, para que se le capitalice su empleo.

El Sr. Aznar Barbachano da lectura al siguiente proyecto de ley:

SEÑOR:

Uno de los males mas graves que sufre la República, es la falta de buenas comunicaciones. Diariamente acontece que tenemos noticias mas recientes de Cuba, de los Estados Unidos del Norte y de Europa mismo, que de muchos Estados nuestros. El centro ignora lo que pasa en los extremos de la nacion, y los Estados distantes tienen tan pocas relaciones con los demas, que muchos de ellos apenas saben si existen sus hermanos.

Con tales inconvenientes, no solo es prácticamente imposible todo gobierno, toda buena administracion y formar leyes adecuadas, sino que siguiendo en tal estado, llegaria el tiempo en que la nacionalidad se rompiese. Las partes disímbolas de que la República se compone, de climas y producciones tan distintos y con intereses tan encontrados, no pueden tener otro vínculo positivo de union que el del comercio. Comercio de ideas, de sentimientos, de productos agrícolas ó industriales, de todo género de relaciones. Así realmente llegaremos á ser una sola y gran familia enlazada con vínculos estrechos, de lo que hoy no es mas que un conjunto de partes desagregadas, esparcidas en un inmenso territorio, acaso no tiene de comun mas que el nombre nacional y la identidad de instituciones.

Solo los medios de comunicacion pronta y segura pueden resolver favorablemente este problema: los ferrocarriles en el interior, los buques de vapor en las costas.

El proyecto de ley que tengo el honor de presentar al soberano Congreso, se ocupa del segundo medio.

Comunicar nuestras costas por buques de vapor, es vencer en el golfo una distancia de 348 leguas y de mas de 500 en el Pacífico; es poner en relacion directa pronta y regular los Estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatan, Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Michoacan, Colima, Jalisco, Sinaloa y Sonora y el Territorio de la Baja California; es comunicar semanalmente á la Capital de la República con to-

dos ellos, y con Nuevo Leon y Coahuila por Matamoros; con Chihuahua, por Guaymas; con Durango, por Mazatlan; de modo que con excepcion de los Estados de Puebla, Tlaxcala, México, Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Zacatecas, todo el resto de la República se comunicará por medio de los vapores de la costa. Y aun de estos Estados muchos de sus distritos sentirán inmediatamente el benéfico influjo de la comunicacion de los puertos; en el de Puebla, San Juan de los Llanos se comunicará con Nautla y Zacatlan por Teocolutla; en el de México, Tulancingo por Teocolutla y Huejutla por Tuxpam, y en el de San Luis Potosí, Tancahuiz y aun Rio Verde, por Tampico.

Establecidos como puntos de depósito de correspondencia, ó cajas repartidoras, Veracruz en el Golfo, y Acapulco en el Pacífico, diariamente podria despacharse correspondencia de la capital de la República y de los Estados centrales para los de las costas; y esta correspondencia llegaria con toda regularidad á los puntos mas distantes. Comparemos lo que tarda hoy la correspondencia de México, por el correo terrestre, con lo que tardará por los vapores.

	Por el correo.	Por los vapores.	
A Tabasco	11 dias	4	dias
„ Campeche á veces	40 „	5	„
„ Sisal	40 „	6	„
„ Tampico	7 „	4	„
„ Matamoros	14 „	4	„
„ Monterey	11 „	6	„
„ Mazatlan	12 „	8	„
„ Ures	18 „	18	„
„ la Paz irregular		12	„

Podriamos multiplicar estas comparaciones, pero me parece innecesario. Baste considerar que el correo terrestre está expuesto á mil contratiempos como de turbaciones interiores, temporales, que inutilizan los caminos, crecientes y desbordamientos de los rios que atajan el paso, etc., etc., y que esto hace retardar los correos y aun á veces los interrumpe. Baste considerar tambien que por medio de los vapores se establecerán las comunicaciones regulares con multitud de puntos de la República que hoy no se comunican entre sí, ni con el centro de la nacion de ningun modo, ó si se comunican es de una manera tan eventual, y por rodeos tan grandes, que casi es lo mismo que si no se comunicasen. La administracion pública,

el servicio postal y toda clase de relaciones comerciales, ganarán inmensamente con este medio de correspondencia.

Para que los vapores-correos puedan llenar el objeto á que se les destina, es indispensable establecer una línea en el Golfo y otra en el Pacífico: la primera dividida en cuatro secciones y dotada con cuatro buques, y la segunda en cinco con cinco buques.

Hé aquí las líneas, número de vapores, puertos donde han de tocar y distancias que tienen que recorrer.

LINEA DEL GOLFO.

Vapores.	Puertos.	Distancia.
1	Sisal á Campeche..... 33 legs.	90½ legs.
	Campeche al Cármen..... 40 "	
	Cármen á Frontera..... 17½ "	
2	Frontera á Goatzacoalcos..... 35 "	78 "
	Goatzacoalcos á Alvarado..... 31 "	
	Alvarado á Veracruz..... 12 "	
3	Veracruz á Nautla..... 28 "	88 "
	Nautla á Tuxpam..... 17½ "	
	Tuxpam á Tecolutla..... 12½ "	
	Tecolutla á Tampico..... 30 "	
4	Tampico á Soto la Marina..... 37 "	92 "
	Soto la Marina á Matamoros..... 55 "	

LINEA DEL PACIFICO.

1	Tonalá á Ventosa..... 18 legs.	121 legs.
	Ventosa á Huatulco..... 30 "	
	Huatulco á Acapulco..... 73 "	
2	Acapulco á Sihuatanejo..... 45 "	107½ "
	Sihuatanejo á Manzanillo..... 62½ "	

Vapores.	Puertos.	Distancias.
3	Manzanillo á S. Blas..... 65 "	107½ "
	San Blas á Mazatlan..... 42½ "	
4	Mazatlan á Navachiste..... 28 "	94 "
	Navachiste á Altata..... 28 "	
	Altata á la Paz. 38 "	
5	Guaymas á Tonalá..... 65 "	83 "
	Tonalá á Altata. 18 "	

Calculando el capital necesario para realizar ambas líneas y conservarlas, se verá que el primer costo de cada uno de los vapores, construidos con las condiciones que esta ley exige, no puede bajar de 50,000 pesos, lo cual requiere para la línea del Golfo un fondo de 200,000 pesos, y para la del Pacífico de 250,000; total 450,000 pesos. Los gastos mensuales que erogará cada vapor pueden estimarse de 2 á 3,000 pesos, y al año de 24 á 36,000; esto es, 30,000 pesos por término medio. Si agregamos á estas cantidades un capital de reserva para gastos imprevistos de 5,000 pesos por vapor y 15,000 pesos anuales también por vapor para reparaciones y gastos de carena y para pago de intereses y amortización de capital, tendremos que la línea del Golfo necesita para establecer 220,000 pesos, y para sostenerse 180,000 pesos anuales; y la del Pacífico necesita para lo primero 275,000 pesos y para lo segundo 225,000 pesos.

Tres medios hay de realizar esta doble empresa: ó la lleva al cabo el gobierno por sí y él mismo la administra, ó la llevan al cabo los particulares sin el auxilio del gobierno, ó por último la realizan aquellos mediante una subvención de este. El primer medio es malo, tanto porque el gobierno no tiene los recursos necesarios, cuanto porque la experiencia enseña que los gobiernos son los peores negociantes; el segundo sería el mejor si pudiera practicarse, pero tenemos muchos ejemplos de líneas de vapores y ferrocarriles concedidas á particulares que se han quedado escritas; no nos queda más que el último, que realmente es bueno, y por el que me he decidido.

Al adoptarlo he procurado huir por una parte de que este negocio caiga en manos de especuladores que lo exploten en su exclusivo beneficio sin llevar á cabo la empresa, y por

otra he procurado conciliar el interés de la nación con el individual y el de las localidades. Así, para el costo primitivo de los vapores, el gobierno contribuirá con la mitad del precio calculado, y para su sostenimiento el gobierno dará una subvención anual equivalente á la tercera parte de los gastos; para el establecimiento de las líneas se excitará el espíritu de asociación en los puntos que van á recibir inmediatamente el beneficio de la comunicación por buques de vapor; y por último se deja completa libertad á las compañías particulares para la administración del negocio, no siendo el gobierno accionista ni entrando en parte de utilidades ni pérdidas. Como todas nuestras mejoras administrativas y materiales que demandan recursos para su planteamiento se estrellan en la falta de estos, confieso que la más seria dificultad del proyecto fué encontrar de

dónde sacarlo. Pero siguiendo la misma regla de estimular el interés de las localidades, y considerando que el establecimiento de estos vapores es una mejora material de tanta importancia como los ferrocarriles que es un medio de comunicación general que toca establecer al gobierno de la Unión, y que el comercio es el más inmediatamente interesado, he creído que del derecho de mejoras materiales que recaudan las aduanas marítimas, contribuyendo cada una en proporción de lo que produce, pueden fácilmente sacarse los fondos necesarios para subvencionar ambas líneas. Hé aquí el cálculo que he formado debiendo advertir que el de los productos de las aduanas de Veracruz y Tampico es del mínimum de sus rendimientos, y el de las aduanas del Pacífico tal vez solo esté aproximado, pues no hay datos recientes de lo que producen.

ADUANAS MARITIMAS DEL GOLFO.

Puertos.	Productos total de derechos.	Derecho de mejoras materiales.	Subvención por una vez.	Subvención anual.
Veracruz.....	\$ 2,760,000	\$ 532,000	\$ 66,500	\$ 31,920
Tampico.....	800,000	160,000	20,060	9,600
Matamoros.....	200,000	40,000	5,000	2,400
Tabasco.....	120,000	24,000	3,000	1,440
Sisal.....	100,000	20,000	2,500	1,200
Campeche.....	100,000	20,000	2,500	1,200
Cármen.....	20,000	4,000	500	240
	\$ 4,100,000	\$ 800,000	\$ 100,000	\$ 48,000

ADUANAS MARITIMAS DEL PACIFICO.

Puertos.	Productos total de derechos.	Derecho de mejoras materiales.	Subvención por una vez.	Subvención anual.
Manzanillo.....	\$ 750,000	\$ 150,000	\$ 46,875	\$ 22,500
Mazatlan.....	610,000	122,000	38,125	18,300
San Blas.....	500,000	100,000	31,250	15,000
Acapulco.....	120,000	24,000	7,500	3,600
Guaymas.....	20,000	4,000	1,250	600
	\$ 2,000,000	\$ 400,000	\$ 125,000	\$ 60,000

Se ve, pues, que las aduanas del Golfo pagarán la primera subvención con solo el producto de mes y medio del derecho de mejoras materiales, y las del Pacífico con el de cuatro meses, y tal vez antes, porque me parece diminuto el cálculo de sus rendimientos. Para cubrir la subvención anual les bastará á las aduanas del Golfo algo menos del 6 p^o del producto de ese derecho, y á las del Pacífico el 15 p^o. No creo que es-

te corto desembolso, comparado con el inmenso beneficio nacional que va á producir el establecimiento de estos vapores, perjudique en nada á las otras atenciones del Ministerio de Fomento, al cual pertenecen estos fondos.

¿Pero podrán sostenerse estos vapores con sus productos? Sin duda que sí. Tomemos por ejemplo la sección de Sisal á Tabasco, acerca de la cual poseo datos estadísticos

ciertos. El movimiento de pasajeros entre Sisal, Campeche, Cármen y Tabasco, fué en 1856, de 2,368 cuyos pasajes á un precio muy bajo importaron 8,785 pesos. Ahora bien, si se calcula que establecida la línea de vapores del Golfo, en el vapor de esa sección se embarcarán no solo los que viajen entre aquellos puertos sino tambien los que vayan á Goatzacoalcos, Alvarado, Veracruz, Tuxpam, Tampico y Matamoros, y los que vengan de estos puertos, y si se calcula que la facilidad, comodidad, prontitud y frecuencia de los viajes harán cuadruplicar en poco tiempo el número de pasajeros, se verá que no es un cálculo exagerado suponer que solo el vapor de la sección de Sisal á Tabasco produzca en pasajes de 32,000 á 40,000 pesos, dejando alguna parte de los pasajeros á los buques de vela. Agregando á este producto el exceso de los equipajes y el de alguna carga, la suma se elevará á 5,000 pesos. Un cálculo semejante puede hacerse de los vapores de las demas secciones de ambas líneas.

No entraré en mas explicaciones, porque basta leer el proyecto que presento para comprender la mira de sus disposiciones. Tal vez se dirá que peca de minucioso y detallado en demasía; tal vez se advertirán en él disposiciones mas propias de un reglamento que de una ley; pero he preferido vaciar el pensamiento íntegro, así en la parte capital y teórica, como en todos sus pormenores de desarrollo y ejecución. De esta manera, y teniendo á la vista el soberano Congreso los datos que he referido, podrá juzgar mejor si es realizable esta empresa, y admitirá ó desechará el proyecto de ley, segun pareciere á su recto é ilustrado juicio.

Proyecto de ley para el establecimiento de vapores-correos de cabotaje en las costas de la República.

Art. 1º El gobierno promoverá el establecimiento de dos líneas de vapores-correos de cabotaje, una en el litoral del Golfo de México y otra en el del océano Pacífico, correspondientes á la República.

Art. 2º La línea de vapores-correos del Golfo, constará de cuatro buques; uno que se establecerá en Campeche y hará viajes hasta Sisal y Frontera (Tabasco), tocando en el Cármen; otro que se establecerá en Goatzacoalcos, y hará viajes hasta Frontera (Tabasco) y Veracruz, tocando en Alvarado; otro que se establecerá en Veracruz y hará

viajes hasta Tampico, tocando en Nautla, Tuxpam y Tecolutla, y el cuarto que se establecerá en Tampico y hará viajes hasta Matamoros, tocando en Soto la Marina.

Art. 3º La línea de vapores correos del Pacífico, constará de cinco buques: uno que se establecerá en Acapulco y hará viajes hasta Tonalá, tocando en Huatulco y la Ventosa; otro que se establecerá en el Manzanillo y hará viajes hasta Acapulco, tocando en algun punto de la costa de Michoacan y Sihuatanejo; otro que se establecerá en San Blas, y hará viajes hasta Mazatlan y el Manzanillo, tocando en algun punto intermedio entre Mazatlan y San Blas, y algun otro intermedio entre San Blas y el Manzanillo; otro que se establecerá en Mazatlan y hará viajes hasta la Paz, tocando en Navachiste y Altata, y el quinto que se establecerá en Guaymas y hará viajes hasta Altata, tocando en Tonalá.

Art. 4º Los nueve buques de vapor de ambas líneas serán de hélice y vela, nuevos, de buena construcción, de buenas maderas como para durar diez años; de buena marcha, de un calado adecuado á las costas que tengan que recorrer, y cada uno medirá por lo menos 350 toneladas. Como su destino especial es conducir pasajeros y correspondencia, serán construidos de una forma acomodada á este objeto y al clima de las costas en que deban navegar.

Art. 5º Todos estos buques serán nacionalizados, llevarán la bandera mexicana, y podrán por consiguiente hacer el comercio de cabotaje y de costa.

Art. 6º Las empresas de ambas líneas tendrán en general, la del Golfo, el nombre de *Compañía de vapores-correos del Golfo*, y la del Pacífico, el nombre de *Compañía nacional de vapores-correos del Pacífico*. Cada buque de vapor tomará el nombre del puerto en que se establezca conforme á esta ley.

Art. 7º El gobierno en ningun caso y por ningun motivo podrá encargarse de esas líneas ni hacer construir los buques por su cuenta, sino que el establecimiento de ellas se realizará por empresa particular. Al efecto, una vez expedida esta ley, excitará el gobierno expresamente á los gobernadores de los Estados en que se hallen los puertos de estación de los vapores y los demas en que deban tocar ambas líneas en sus viajes periódicos, á promover la formación de compañías particulares que se encarguen de su establecimiento. Desde el momento en que

e

se constituya una compañía con garantías bastantes á satisfacción del gobernador del Estado en que tenga su radicacion y centro administrativo, el gobierno federal le hará la concesion del vapor ó vapores que solicite. Si varias compañías de garantías iguales hacen la misma solicitud, será preferida la que pida menor número de vapores á la que pida mayor número; y si todas solicitan igual número de vapores, será preferida la que ofrezca mayores ventajas al erario nacional.

Art. 8º Por cada buque de vapor que deba construirse, el gobierno pagará por una sola vez 25,000 pesos á la compañía concesionaria. Esta cantidad será entregada íntegra y en efectivo, tan luego como se haga la concesion, dando la compañía antes de recibirla, una fianza suficiente á satisfacción del gobernador y jefe de hacienda del Estado en que la compañía se radique. En esta fianza se señalará un término (que no podrá pasar de un año contado desde el dia en que la compañía reciba los 25,000 pesos), dentro del cual deberá estar el vapor en el puerto á que corresponda, listo para empezar sus viajes. No será cancelada la fianza hasta que el vapor sea reconocido en todo, probado y arqueado por una junta compuesta del capitán del puerto, de dos pilotos nombrados por el administrador de la aduana marítima, y de un perito en construcción naval y un ingeniero mecánico inteligente en máquinas de vapor, nombrados por el gobernador del Estado ó la autoridad política que lo represente en el puerto: si la junta declara por mayoría que el buque tiene las condiciones requeridas en el art. 4º, la fianza será cancelada; y si su declaracion fuere en sentido opuesto, se dará cuenta al gobierno para que mande exigir ejecutivamente á la compañía los 25,000 pesos. El término de un año que señala este artículo podrá prorogarse en caso de fuerza mayor probada hasta seis meses mas, y si pasado el año y la próroga, no estuviere el vapor en el puerto de su estacion, quedará nula la concesion hecha á la compañía; se le exigirá ejecutivamente la devolución de los 25,000 pesos y el interes correspondiente al tiempo que los haya tenido en su poder, calculando á razon de uno por ciento mensual. Estos 25,000 pesos y sus intereses serán depositados de la misma manera, con las mismas responsabilidades y bajo las mismas prohibiciones de usar de ellos, que establece el art. 10. El gobierno excitará á la formación de otra compañía que realice el establecimiento del

vapor, y á ella se entregarán los 25,000 pesos y los intereses, con sujecion á las reglas marcadas en esta ley.

Art. 9º Además de los 25,000 pesos que dará el gobierno por una sola vez para la construcción de cada vapor, auxiliará á la línea del Golfo con una subvencion anual de 48,000 pesos, y á la del Pacífico con una de 6,000 pesos; esto es, 12,000 pesos por buque, debiendo esta subvencion ser de la mitad mas, ó de 18,000 pesos por vapor en el primer año de establecidas las líneas. El pago de esta subvencion se hará con el producto del derecho de mejoras materiales que se recauda en las aduanas mrimtas en la forma que establecen los artículos que siguen.

Art. 10. Desde el 1º de Noviembre del presente año, cada administrador de aduana marítima, bajo su mas estrecha responsabilidad, entregará en depósito en poder de dos comerciantes de los mas acreditados del puerto (ó del lugar donde el comercio resida) y que mejores garantías presten, todo el producto de mejoras materiales hasta completar la cuota que á cada aduana se señala á continuacion.—Aduanas del Golfo: Veracruz, 66,500 pesos; Tampico, 20,000 pesos; Matamoros, 5,000 pesos; Tabasco, 3,000 pesos; Sisal, 2,500 pesos; Campeche, 2,500 pesos, y Cármen 500 pesos. Total, 100,000 pesos.—Aduanas del Pacífico: Manzanillo, 46,875 pesos; Mazatlan, 38,125; San Blas, 31,250, Acapulco, 7,500; Guaymas, 1,250. Total, 125,000 pesos.—A la devolución de la cantidad depositada, son responsables cada uno de los comerciantes *in solidum* y el administrador de la aduana, que lo serán tambien del mismo modo si la entregasen á cualquier autoridad federal de los Estados ó de su orden, para un objeto distinto del determinado en esta ley. Por consiguiente, los depositarios solo se librarán de toda responsabilidad entregando el depósito á la compañía constituida para la construcción del vapor, segun lo previene el artículo que sigue.

Art. 11º Para allanar cualquier dificultad que pudiera ocurrir en la aplicacion de estos 225,000 pesos, se observará esta regla. Los 25,000 pesos depositados por las aduanas de Matamoros y Tampico, serán para la compañía que se encargue del establecimiento del vapor de Tampico; de los 66,500 pesos depositados por la aduana de Veracruz, 25,000 para la del vapor de Goatzacoalcos, y los 16,500 restantes para la del vapor de Campeche, siendo además para es-