

res de la hacienda pública, informé á favor del pensamiento de los señores alameños, porque estableciéndose allí una aduana, se puede impedir el contrabando en los otros dos fondeaderos que antes he referido, y es indudable que este aliciente, como por encanto, atraeria muchos pobladores del Estado de Sonora y aun de Sinaloa, consiguiendo así su objeto los alameños, de impedir las incursiones de los bárbaros, que no hace muchos años asesinaron en las inmediaciones á ocho jóvenes de las principales familias, que recién llegados de Europa, donde recibieron su educación, habian salido de Alamos á visitar sus ranchos.

Además, aquellos terrenos están cruzados por hermosos rios, y producen toda clase de semillas en abundancia, principalmente el trigo y la caña de azúcar: las tierras en la costa son altas y se reproduce abundantemente el ganado vacuno y el de lana: hay buenas salinas. Entiendo que es lo mas florido del Estado de Sonora: y puedo asegurar por lo poco que tengo visto de la República, que en cuanto á costas y vistas del mar, es lo que mas me ha encantado, y contemplé con pena aquel desierto sin cultivo por causa de los indios.

Me embarqué en una canoa en el punto de Santa Cruz, y sali mar afuera como cuatro millas para venir sondeando hácia dicho lugar, y encontré á esa distancia treinta piés cúbicos; pero á una milla de tierra, que es donde fondearán los buques, hay un calado de quince á veinte piés, bastante para que puedan anclar buques de alto bordo. El clima es benigno y no hay mosquito, á lo ménos en el mes de marzo, que yo practiqué el exámen.

Por otra parte, la ciudad de Alamos, que dista de Santa Cruz treinta leguas, se compone de gente ilustrada y decente, la mas escogida de Sonora; la mayor parte de los pudientes, han hecho sus viajes á Europa: son habitantes pacíficos, de mucho juicio y cordura, y no recuerdo que hayan tomado parte en nuestros disturbios políticos, ni que se hayan mezclado en las frecuentes discordias del Estado; y por tales circunstancias, son muy dignos de la consideracion del supremo gobierno.

Esto mismo informé yo en aquella época, porque lo creí de rigurosa justicia, y recuerdo que estaba ya acordado el decreto para la habilitacion del puerto de Santa Cruz, cuando el golpe de Estado del Sr. Comonfort lo entorpeció; mas los alameños no desisten de su pretension, y es muy probable, que al presentar sus credencia-

les los señores diputados de aquel distrito, promuevan este asunto en la cámara.

Pero yo quisiera anticiparme, como lo hago, suplicando á V. E. encarecidamente se sirva iniciar este negocio; no ya para que se permita tan solo el tráfico del cabotaje en el puerto de Santa Cruz, sino tambien el de altura; constituyéndolo puerto marítimo, clausurando á la vez el de Guaymas para los dos tráficos, pues si quedara solo reducido al de cabotaje, podrian sacarse las barras de plata y llevarlas fácilmente de contrabando á bordo de los buques de guerra ingleses.

Recordará V. E. que el puerto de Guaymas nada ha producido á la nacion, y que solo ha sido propicio á los contrabandistas y empleados que han labrado sus fortunas: que allí han ocurrido á hacer sus descargas los buques: que en los demas puertos no han podido hacer su buen negocio, y que despues estos efectos ya nacionalizados se han llevado á donde les ha convenido: que si por ventura ha habido algun comandante militar que no se haya prostituido, buen cuidado ha tenido el club contrabandista de proteger la desercion de la tropa, como lo acostumbran allí para obrar libremente despues contra la voluntad del jefe militar; y que para mantener una guarnicion de quinientos hombres, se necesita mucho dinero, lo mismo que para los gastos de administracion en el pago de malos empleados, que no produce aquella aduana; y de este modo se logrará dispersar aquel semillero de contrabandistas como Cubillas, Calvo y Alsua, autor de mi causa; ó de lo contrario, habrá necesidad de expulsarlos de la República y mandarlos bajo partida de registro á la costa de Africa, como perniciosos á la moral y perjudiciales al erario nacional.

Con una medida de esta clase, yo respondo de la tranquilidad del Estado de Sonora, pues sus escandalosas querellas intestinas de muchos años atrás, no reconocen otro origen que los intereses bastardos de estos hombres que constituidos en mazonería y en una camarilla, conocida con el título de *Casa fuerte*, que está situada á pocos pasos del muelle, disponen de la suerte del Estado á su capricho, haciendo nombrar gobernadores y demas autoridades que se presten á sus miras fraudulentas á costa de este desgraciado país, y con perjuicio inmediato de muchos comerciantes poquiteros del mismo Estado de Sonora.

Una vez clausurado el puerto de Guaymas como queda indicado, podrá destinarse

un buque nacional de guerra que impida la aproximacion de cualquiera otro que intente descargar mercancías ó conducir platas pastas clandestinamente, y este buque podrá ser relevado mensualmente con algun otro puerto de Mazatlan.

En tal concepto, y reasumiendo los puntos que abraza mi exposicion, por lo relativo á derechos de importacion y aduanas interiores, propongo como voto particular los articulos siguientes:

1º Que se dejen vigentes las cuotas de la actual ordenanza de aduanas marítimas alzando las prohibiciones de los articulos, comestibles y demas efectos que en ella se expresan, aplicándoles los derechos marginales que se han anotado en el ejemplar que se acompaña.

2º Que prevalezcan las aduanas interiores para que sirvan de obstáculo al tráfico fraudulento, siempre que sea posible derogarse el artículo constitucional que las suprime.

3º Que continúe establecido como hasta hoy el derecho de circulacion de moneda, y el sistema de conductas para evitar abusos.

4º Que para extinguir el escandaloso contrabando de oro y plata pasta, que se hace en Guaymas y toda la costa de Sonora por buques de guerra ingleses, ofreciéndose á cada paso hechos ruinosos y contestaciones desagradables con sus comandantes que ocasionan reclamaciones gravosas, se ordene que al salir de las minas estos metales, se sellen y se les cobre los derechos de exportacion por algun interventor, nombrado al efecto, y que si algunas de dichas barras no se embarcasen y fuesen acuñadas en las casas de moneda, por el mismo hecho se les devuelva en ellas el derecho que antes habian satisfecho en las minas de su procedencia, permitiéndose á las otras la franca exportacion por todos los puertos de la República sin exigir mas derechos.

5º Que los derechos de exportacion referidos en el artículo anterior, así como los del oro y plata acuñada, se abonen á la deuda extranjera proporcionalmente con conocimiento de los cónsules ó agentes de las respectivas naciones.

6º Que se ponga en práctica para los procedimientos en los juicios de comiso lo prevenido en el arancel que se publicó el año de 1853, como más breve, fácil y sencillo para la intelgencia de los empleados, adoptándose tambien el juicio administrativo y sistema de distribucion en lugar del que hoy rige por ser más cumplido.

7º. Que se restablezca la junta de aranceles que ántes resolvía las conductas sobre diferencias con el comercio en los despachos.

8º. Que para mayor economía del erario, se disminuya el número excesivo de empleados en algunas aduanas, y que se remuevan tambien todos los ineptos prevía calificacion justificada, sustituyéndolos con otros de buen desempeño.

9º. Que se clausure el puerto de Guaymas para el tráfico del comercio de altura y cabotaje, por las ningunas ventajas que ha proporcionado á la hacienda pública, durante el tiempo que lleva de estar habilitada, y porque la influencia del gobierno no alcanza á estorbar el arraigado contrabando que allí ha encontrado asilo.

10. Que se abra el puerto de Santa Cruz, comprendido en el distrito de Alamos para el comercio de altura y cabotaje, como lo han solicitado los habitantes del mismo distrito, de acuerdo con las necesidades que han manifestado con sobrados fundamentos, á donde podrán ocurrir los vecinos de Guaymas para surtir sus tiendas de lo que necesiten.

Estos son, Exmo. Sr. mis humildes pensamientos que propongo á la calificacion y enmienda de V. E., pues estoy muy distante de poder acertar con lo que se desea para llegar á una verdadera reforma, cual se necesita, mejorando la buena marcha de los negocios en el delicado ramo de hacienda.

Sírvase V. E. aceptar mi respetuosa consideracion.

Dios, libertad y reforma. México, Mayo 31 de 1861.—*Juan N. Rábago*.—Presente.—Exmo. Sr. ministro de hacienda.

Voto particular del que suscribe.

Los señores que forman la junta de aranceles opinan que la rebaja de derechos es el solo remedio que pueda minorar ciertos males que hoy se notan en el actual sistema de aduanas, y los resultados que se prometen de la reforma del arancel, creen que serán tanto mas favorables cuanto mayor sea su rebajo.

Tal opinion me inclina á sospechar que, si con el remedio propuesto se han de alcanzar, hasta cierto punto solamente, resultados ventajosos, seria mejor aplicarlo de una vez en toda su plenitud, suprimiendo las aduanas para llevar hasta el último grado las consecuencias benéficas á que aspiran los señores de la junta.

De su notoria ilustracion no se podia esperar que tratándose de cuestiones de comercio, dejaran pasar desapercibidas aquellas teorías, admitidas ya como verdades inconcusas por las naciones más adelantadas de Europa, cuyos recientes actos manifiestan una tendencia muy marcada hácia la adopcion del libre tráfico.

Pero si esas naciones han llegado á comprender que la institucion de las aduanas es incompatible con el bienestar de los pueblos, México, ocupando en el globo una posicion central, feñido por costas y fronteras inmensas que no puede vigilar, debe sin duda ser la primera en proclamar la libertad del comercio.

Nadie ignora los males que se han seguido al país de su mal combinado sistema de aduanas. Ha robustecido la inmoralidad y el peculado: ha criado intereses ilegítimos que mas tarde se han convertido en reclamaciones diplomáticas: ha fomentado en la capital misma de la República las especulaciones de agiotaje: ha iniciado pronunciamientos parciales que han ensangrentado despues el resto de la República: ha proporcionado recursos para hacer interminables nuestras discordias civiles: ha sido causa de que las autoridades de los Estados marítimos y fronterizos hayan estado frecuentemente en desacuerdo con el gobierno supremo: ha contribuido á que esas mismas autoridades hayan dado alguna vez el funesto ejemplo de desobe decer abiertamente las leyes generales: ha convertido al comercio en desastroso monopolio, que ciertas casas poderosas han explotado con perjuicio inmenso de la Nacion: ha impedido que el gobierno general haya exigido los recursos interiores con que debiera haber contado.

De manera que, la supresion de las aduanas que en los países bien constituidos de Europa pudiera de pronto causar algunos inconvenientes, en México, léjos de producir perturbacion, seria el término de la anarquía, el principio del orden, la base de la regeneracion financiera de la República.

Pero desde luego se presenta un obstáculo que á primera vista parece insuperable. ¿Con qué suplirá el gobierno la renta que hoy saca de sus aduanas? ¿Cómo podrá llenar sus compromisos con las naciones extranjeras? Voy á examinar esta cuestion rápidamente; sintiendo no tener el tiempo necesario para entrar de lleno en todos sus pormenores.

Hemos visto en una circular que á mediados de Marzo publicó el Ministro de

Hacienda, que las aduanas marítimas, gravadas como están en la casi totalidad de sus rendimientos, no bastan á cubrir el presupuesto corriente y atrasado de la deuda extranjera. Es, pues, evidente, que esa deuda aumentará de año en año, mientras que los productos que le están consignados permanecen estacionarios, ó disminuyen tal vez, por los disturbios políticos que frecuentemente afligen al país. Nuestra situacion respecto de esas naciones, es la siguiente:

Se les debe sobre cien millones de pesos, y para cubrir los réditos y el fondo de amortizacion, seria preciso dar como cinco millones al año; pero por causas que nadie ignora, solo han recibido, por término medio, un millon seiscientos mil pesos. Tal estado de cosas no puede ménos que originar disgustos en lo presente, y preparar conflictos para el porvenir. Es, pues, indispensable, ántes que el mal adquiera mayores proporciones, procurar salir á toda costa de tan penosa situacion, adoptando prontamente medidas que dejen á cubierto los intereses de esas naciones, y que no obstruyan por falta de recursos la marcha administrativa de los gobiernos de este país.

Mi opinion es que, para llegar á ese fin, será necesario suprimir las aduanas, previo arreglo con los gobiernos de esas naciones, á fin de que la deuda extranjera de México se dé por pagada, en cambio de la franquicia y de las inmensas ventajas que les proporcionaria un mercado libre en toda la extension de la República.

Esas ventajas no solo las ofreceria México como un equivalente, sino como una compensacion amplia y sobrada. Como no es aquí el lugar de demostrar con cálculos la exactitud de lo que afirmo, enumeraré solamente algunas de ellas.

No habiendo que pagar derechos aduanales, los comerciantes darán mas ensanche á sus operaciones.

En cambio de los treinta millones que hoy constituyen la exportacion del país, se importaria mayor cantidad de mercancías que la que hoy viene.

El comercio extranjero economizaria el costo de la amonedacion y el de la refundicion de los metales que se exportan.

Las importaciones, aumentando progresivamente á consecuencia de medios que se tomarian para favorecer la minería, las fábricas extranjeras tendrian pedido cada vez más y más considerable.

La marina mercante de esas naciones que viene á nuestras costas, adquiriria ma-

yor importancia. La de guerra que de vez en cuando visita nuestros puertos, podria emplearse en otra parte. Se disminuiria considerablemente la probabilidad de colisiones que siempre causan sacrificios de vidas y dinero.

En una palabra, la prosperidad de México, no podria ménos que refluir en beneficio del comercio de esas naciones.

He dicho la prosperidad de México.

Ella será sin duda la consecuencia precisa de la adopcion del libre comercio, previo el arreglo que he indicado respecto de la deuda extranjera.

En efecto, por ese medio se destruirá de raíz el contrabando, la inmoralidad que ocasiona, y el desnivel que tanto perjudica al comercio de buena fé.

Se economizarian los gastos de oficinas y resguardos: se daria el mayor impulso posible al comercio, y éste lo transmitiria á la agricultura; y la construccion de vías de comunicacion: se protegeria la industria, aumentando el consumo y haciendo bajar el costo de las primeras materias: se abaratarian todos los artículos de primera necesidad y los de comodidad y ornato: se simplificarian las leyes sobre colonizacion: se facilitaria la formacion de un buen plan de impuestos que permitiera al gobierno hacer frente á todos los gastos de la administracion: se desembarazaria á la nacion de una deuda apremiante de mas de cien millones, y de todas las cuestiones internacionales á que ella da lugar: se conseguiria que los bloqueos marítimos no tuvieran ya objeto, y que los tratados de comercio quedaran reducidos á su más sencilla expresion.

Por último, si en el trascurso de algunos años, cuando las vías de comunicacion estén aquí en el estado de mejoramiento en que deben estar, surten todos sus efectos los tratados que recientemente han firmado las principales naciones de Europa con la China y el Japon, entónces, la República toda, por su situacion geográfica y por la influencia bienhechora del libre comercio, llegaria á ser el puerto franco del mundo comercial, el empório de las producciones de Oriente y Occidente.

Por las razones que someramente he expuesto, soy de sentir, que las alteraciones que la junta pretende que se hagan en el arancel vigente, siendo insuficientes para remediar el presente estado de cosas, se debe, con lealtad y franqueza proponer al gobierno la supresion de las aduanas, si

previamente puede conseguir el arreglo de que he hablado.

Mayo 31 de 1861.—*Ramon Olarte.*

Secretaría de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.

Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente constitucional se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«EL C. BENITO JUAREZ, *Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente.

Art. 1.º Se abrirá un camino carretero entre Chiapas y Tabasco. El gobierno fijará los puntos entre los cuales ha de pasar, despues de haber mandado que se practique por un ingeniero el reconocimiento del terreno.

Art. 2.º El Ejecutivo, de acuerdo con los gobernadores de los Estados de Chiapas y Tabasco, arbitrará los recursos necesarios para llevar á efecto el camino de que habla el artículo anterior.

Dado en el salon de sesiones del Congreso de la Union, en México, á 8 de Julio de 1861.—*Blas Balcárcel*, diputado presidente.—*J. N. Saborio*, diputado secretario.—*E. Robles Gil*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 12 de Julio de 1861.—*Benito Juarez*.—Al C. Joaquin Ruiz, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.

Y lo traslado á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios y libertad. México, Julio 13 de 1861.—*Joaquin Ruiz*.

Documento que corre agregado al expediente relativo á la construccion del camino de hierro de Veracruz, como contestacion á las reflexiones hechas por el Sr. diputado Aznar Barbachano.

«Sr. diputado D. T. Aznar Barbachano.—México, Julio 20 de 1861.—Muy señor mio.—Con el interés y atencion que debe vd. figurarse, he leído el primer artículo que sobre el último decreto relativo al camino de hierro entre ambos mares ha pu-

blicado vd. en el núm. 173 del *Siglo XIX*. Me es de verdad satisfactorio que personas de talento é instruccion, examinen este negocio, y se ocupen en ilustrarlo, pues así se logrará fijar definitivamente acerca de él el juicio público. Además, la discusion sobre materias como la presente, puede contribuir á que el pensamiento y la accion se aparten poco á poco de los objetos que desgraciadamente causan la discordia en México, y á que nos resolvamos por fin á emplear nuestros esfuerzos en lo que realmente ha de hacer el bien de la patria.

Estoy persuadido de que un buen espíritu ha dirigido la pluma de vd. al escribir el artículo; pero como el negocio de que trata es nuevo entre nosotros, como presenta varias faces y comprende no pocos puntos, vd. convendrá en que no solo es posible, sino aun fácil padecer extravío en la apreciacion que de él se forme. Habiendo nacido en mis manos, y conducido hasta el punto en que se encuentra, naturalmente ha sido materia continua de mis meditaciones y cálculos, y lo he considerado bajo mil aspectos. Por este motivo, y porque á él está para siempre unido mi nombre, y ligada mi fortuna, que he comprometido sin tasa, no extrañará vd. que su artículo haya hecho nacer en mí algunas reflexiones, que someto gustoso á vd. mismo, y á cuantas personas deben entender en la resolucion que se acuerde.

Reconociendo la alta importancia de la obra que he acometido, y mostrando deseo de que se lleve á cabo, vd. sin embargo juzga que al supremo gobierno se le ha ido la mano (disimule vd. la frase) en la suma de los recursos que le ha dispensado. Se ha propuesto vd. purificar esa suma, comparándola con las obligaciones que ha contraído la empresa para hacer resaltar la diferencia que cree vd. encontrar entre aquella y estas. Mas con las demostraciones que descansan en números, suele suceder que presentando cierta apariencia de exactitud son sin embargo inexactas en sí mismas. El modo de plantear una operacion, la omision de un dato, la inadvertida duplicacion de otro, conducen á resultados erróneos, que sin embargo pueden no ser perceptibles á la primera lectura, ó para quien no conoce á fondo el negocio. ¿Estarán por desgracia en este caso los cálculos que contiene el artículo de vd.?

Enumera vd. y valoriza las concesiones del gobierno, de la manera siguiente:

1.^a Exencion de derechos por treinta años á los materiales y demas objetos que

se traigan del extranjero para la construccion y uso del camino, segun el art. 6 del decreto de Abril. Mas vd. mismo reflexiona luego muy oportunamente que por regla general establecida en la Ordenanza de aduanas marítimas (art. 4), los wagoes, carros rieles y máquinas que se introducen para los caminos de fierro, no causan derecho alguno de importacion. De suerte que la concesion hecha á la empresa, queda reducida á los objetos que *á más de esos* pueda traer de fuera para construir ahora, y para conservar despues el camino. Los de primera construccion los calcula vd. en un valor de 700,000 pesos, y suponiendo que es derecho que causaran, corresponderia á un 25 p^o, deduce vd. que esta primera exencion importa..... 175,000 pesos. Juzga vd., pues, que para la construccion de cada legua de las 44 del primer trayecto, habrá que importar materiales extranjeros (además de los rieles) por valor de muy cerca de 16,000 ps. Despues de todos los cálculos que tengo hechos en el negocio, yo mismo no puedo decir si la regulacion de vd. es exagerada, aunque me inclino á creerlo, porque fuera de los rieles, no me ocurre de pronto que sea conveniente hacer venir del extranjero sino herramienta y clavazon, puesto que maderas, cal, piedra, tierra, etc., ciertamente no se ha de ir á buscar á los Estados Unidos ni á Europa; y tratándose de clavazon y herramienta, no quisiera yo creer que han de gastarse 16,000 pesos por legua. Pero la reflexion principal en el caso, es otra. Sea cual fuere el justo valor de la exencion de que se trata, ella no cerceña, no menoscaba en un solo peso los actuales recursos del gobierno, porque si no se emprendiera la obra del camino, ciertamente no se pedirian fuera ni entrarían á la República esos objetos, como que entónces no tendrían destino. De suerte que la exencion recae sobre mercancías que no se presentarían en nuestros puertos, si ella no existiera: aumenta la importacion, y comprende solamente el aumento. La percepcion que hoy hace el gobierno recae sobre los otros objetos de consumo ordinario, los cuales quedan para el fisco en su ser y entidad actual.

La misma reflexion es aplicable á los materiales que se importen para la construccion de la vía, despues de construída. De seguro que esos materiales no vendrian á México, si ésta no se hiciera. Así es que lo que se concede á la empresa, es exencion sobre una introduccion nueva, que ella y solo ella crea; sobre una intro-

duccion que hoy no existe, y que por lo mismo nada produce al erario. Vd. regula que esos materiales importarán cada año 70,000 pesos: que en veinticinco años harán 1,750,000 pesos: que el 25 p^o de esta suma son 437,500 pesos, y que este es el legítimo valor de la concesion. Confieso á vd. que esta estimacion me parece todavía mas conjetural que la precedente. No habiendo aun en la República ningun camino de fierro, y no teniéndose experiencia del deterioro que el tráfico y las condiciones naturales del clima hayan de ocasionar en él, tengo por muy aventurado cuanto se diga sobre este particular. Por regla general en otros países se estima que el gasto de los caminos de fierro corresponde al 40 p^o del rendimiento en bruto que producen. Pero que parte de ese 40 se invierta en la conservacion material del camino mismo, y sobre todo, que importarán los efectos que para la conservacion del que corra entre Puebla y México tendremos nosotros que importar cada año del extranjero, es hoy una cosa divinatória, y sobre la que no creo que pueda formarse un cálculo ni medianamente aproximado.

La segunda concesion consiste en la exencion del derecho de exportacion al dinero que la empresa remite al exterior para comprar allí los objetos de que acaba de hablarse. Sobre la cuota del 8 por ciento que hoy se cobra de exportacion y circulacion, y sobre los valores supuestos en los cálculos anteriores, vd. saca que en los 30 años de la concesion, importa esta gracia 196,000 pesos. Pero la incertidumbre de que aquellos cálculos adolecen, trasciende á este resultado, pues descansa en ellos. Además, vuelve á presentarse aquí la misma reflexion que ántes hice: si no se hiciera el camino, no se traerían de fuera los materiales de que se trata; y no trayéndose, tampoco exportaria la empresa el dinero necesario para su compra, y entónces ningun derecho de exportacion se causaria, como no se causa en la actualidad. La exencion vuelve á recaer sobre una operacion que la obra del camino crea, no sobre las operaciones que hoy se hacen y que forman los actuales recursos del erario, los cuales, en consecuencia, quedan enteros. Lo más que podrá decirse es que la empresa del camino no va á aumentar por este capítulo las entradas de las aduanas marítimas; pero no temo que vd. repunte ese un grave perjuicio, cuando el camino, si se hace, ha de acrecentar tanto la suma de la riqueza pública, y por lo mismo, los

recursos del erario. Procuremos enriquecer á la nacion, y entónces es seguro que su gobierno no será pobre.

La tercera concesion es la exencion del derecho de exportacion durante 25 años, á los 560,000 pesos anuales que se destinan al pago de réditos y amortizacion del capital de los 8 millones de pesos de bonos del camino. Hay que notar respecto de este punto, que no por el decreto de 5 de Abril del corriente año, sino por los dos decretos de 31 de Agosto de 57, el gobierno estaba comprometido á hacer autorizar en el extranjero por ministerio de sus agentes diplomáticos los expresados bonos, y á no cobrar impuestos de ninguna clase á lo que para el pago de ese capital y sus réditos se exportara cada año. Facultada la empresa por la primera de estas dos estipulaciones para situar en el exterior el fondo de dichos bonos y pagar allí los réditos, era lógico, era forzoso hasta cierto punto otorgar la segunda concesion, pues de otra suerte, disminuiría en el 8 por ciento los 560,000 pesos destinados á ambos objetos, no alcanzarían ya exactamente para cubrirlos. La diferencia que sobre el punto que nos ocupa, hay entre los decretos de 57 y el de Abril del corriente año, es notoriamente favorable al erario, pues por este último dentro de los 25 años de la exencion de derechos debe quedar extinguido totalmente el capital de los bonos, y pagados sus réditos, cuando por los primeros decretos durando la exencion igual tiempo, la deuda, sin embargo, pesaria sobre la nacion por medio siglo. Debióse este cambio á una hábil combinacion formada por el señor oficial mayor del ministerio de fomento D. Manuel Orozco y Berra, quien trabajó sobre la materia prolijos y escrupulosos cálculos. Por lo demas, aun á riesgo de causar fastidio, tengo que repetir aquí la observacion que he presentado ya otras dos veces: esta exencion no menoscaba los actuales recursos del gobierno, pues su base es una operacion (la exportacion de los 560,000 pesos) que hoy no tiene lugar, ni lo tendria nunca sin la creacion del fondo de los ocho millones, y su situacion en el exterior.

Esa misma creacion, ó más bien los \$ 8,000,000 que le sirven de materia, son la 4.^a concesion que enumera vd. entre las hechas á la empresa. Acumulados los réditos que deben causar hasta su completa amortizacion, valoriza vd. el total de la partida en 14,000,000, y eso es efectivamente lo que importa, supuesto que por veinticinco años se entreguen con exacti-