

punto, marcando una época en el derecho de gentes, y fomentando los intereses de su marina en su célebre acta de navegacion. La gravedad de las consideraciones anteriores, suben de punto cuando se considera, que no solo en lo presente, sino para lo futuro, prescindimos de esa reciprocidad, que podría justificar unos tratados que hasta hoy, como hemos dicho antes, no tienen para nosotros mas que gravámenes é inconvenientes. Nuestros tratados con Dinamarca, Austria, los Países bajos y Prusia, no tienen la condicion espresa en el art. 6.º de las convenciones celebradas con la Gran Bretaña y los Estados-Unidos á que nos acabamos de referir. Lo convenido es, que sus buques paguen en nuestro territorio los mismos derechos de puerto que los nuestros, dejando verdaderamente indefinido lo relativo á importaciones y esportaciones, que no se fija aún, y que ecsige una aclaracion particular en que realmente haya reciprocidad de concesiones.

Los tratados con Sajonia, Chile y el Perú, han espirado, el primero en Marzo de 845, y los dos últimos en 1843; así es, que en este punto nada hay determinado ni vigente; trayendo semejante falta dificultades para lo futuro si se ofreciere alguna duda en el comercio con esas naciones.

La parte importante á que deberian haber atendido nuestros gobiernos, y que por ahora no es de mi objeto esplayar, es la proteccion de la marina mercante. En el año de 1827, se procuró este fomento, disponiendo que á nuestros buques se rebajase la sexta parte de los derechos de importacion; pero de un modo tan insustancial é imprevisivo, que nuestros vecinos del Norte estuvieron en posesion de esa gracia, bastándoles para que pasasen sus buques por mexicanos, *con enarbolar nuestra bandera, poner un rato de capitan á un mexicano de su tripulacion, y presentar entre los individuos de esta á uno ó dos mexicanos*

*mas.* ¡Qué sagacidad de gobierno! ¡Qué celo de empleados! Esta onerosa concesion, se derogó á propuesta del Sr. D. Rafael Mangino, hasta Mayo de 1831 (1).

Si no temiera salirme de mi plan, me ocuparia de los sacrificios que ha costado á México la culpable negligencia que han tenido nuestros gobiernos en este particular; y tal vez indicaría algunos de los motivos, por qué siendo la república una de las naciones mas liberales en sus franquicias á los estrangeros, la han condenado á una celebridad de barbarie en el exterior, tal vez los mismos que han especulado criminalmente con su generosidad y con su inesperienza.

Despues de esta breve reseña del comercio exterior, y sin relaciones con los cónsules y tratados de comercio, hablaremos de la autoridad militar, la judicial, y la administracion de la aduana, que en los puertos tienen que ver independientemente con los cargamentos, y que deberian formar un todo relacionado y uniforme, para simplificar las operaciones, evitar el fraude y someter á una sobrevigilancia segura, las operaciones de los empleados del gobierno hoy aisladas y perjudiciales al comercio de buena fé, y á los intereses del erario.

---

Los que desearan imponerse á fondo de la intervencion que deberian tener las autoridades militares en los puertos, pueden ver las Ordenanzas de matrículas en que se especifican las operaciones de las capitanías de puerto. Entre nosotros se siguen por tradicion algunas de estas disposiciones: posteriormente el

---

(1) Cuando desempeñó el ministerio de la guerra el Sr. D. Manuel Gomez Pedraza, se dictaron medidas acertadísimas sobre este particular, que sus sucesores no llevaron á efecto.

abandono ha puesto en desuso muchas de ellas, y hoy la legislación que existe, se compone en su mayor parte, de algunas reales órdenes, diseminadas, y de órdenes que se han dictado para casos particulares. Así es que, refiriéndonos á lo que sabemos que se se practica en los puertos, vamos á hacer una narracion de las atribuciones de los capitanes, y su relacion con los de los buques (1).

La capitanía de puerto luego que se avista un buque, tiene la obligacion de practicar la visita de sanidad, y resultando la patente limpia, demarcar á aquel buque el fondeadero: es de advertir, que aunque está prevenido que la embarcacion que salga á este reconocimiento, vaya junto con la que lleva el agente de la aduana; la práctica frecuente es que nadie se acerque al buque antes que la visita, preferencia que se brinda muchas veces á la facilidad del contrabando, y que nulifica al antojo del capitán la intervencion de la aduana. La capitanía conoce en la calificacion del estado de avería de los buques, calificacion que se presta al fraude, de la siguiente manera.

Puede arribar un buque contrabandista, y una vez en contacto con un capitán de mala fé, certificar éste una avería cualquiera que lo mantenga á la vista del puerto, para practicar por él el contrabando, ó retirarse si no puede hacerlo, á otro punto de la costa, mas favorable. Todos estos y otros manejos, se verifi-

---

(1) La autoridad militar de los capitanes de puerto les es concedida por la Ordenanza general de la armada de 1843, vigente en la república, lo que se encontrará en el segundo tomo, desde la pág. 194 hasta la 274.

Por decreto de 10 de Febrero de 1842, se declara en su fuerza y vigor, la Ordenanza de matrículas de mar de 1802, en todo aquello que no se oponga á las instituciones republicanas.

En su artículo tercero dice, que las comandancias de matrículas de los puertos, serán desempeñadas por los capitanes de puerto, y las de los distritos interiores.

Este decreto se encuentra en el tomo primero del *Observador judicial*, en la pág. 378.

can con mas impunidad, donde las aduanas distan de las barras, como sucede en Matamoros, Tampico, Tabasco, y San Blas.

Los capitanes pueden tambien legalizar el arrimo de los buques de guerra que hacen no pocas veces el contrabando. A la autoridad de que vamos hablando, está cometido lo relativo á pasaportes, la medicion de toneladas de que todo el mundo sabe, hay frecuentes abusos, certificando que los buques tienen menor número de ellas, para lo cual se presta la complicada circular vigente, dictada por el ministerio de la guerra en 1826.

El cobro de los derechos conocidos con los nombres de anclaje y práctico, lo efectúan los capitanes, no consiguiéndose frecuentemente la cuenta y razon de este derecho, y habiéndose dado caso de que por tal omision hayan sido encausados varios capitanes, á que se ha acusado de haber privado de aquellos productos á sus oficinas respectivas. La capitanía interviene en las cuestiones de las tripulaciones de los buques, como autoridad judicial, y por último, ella es la que da permiso de las salidas de las embarcaciones. Para el ejercicio de todas estas facultades, y algunas otras que omito por mas insignificantes, no hay reglamento alguno, y basta esta sola indicacion, para conocer los abusos á que se puede prestar una práctica arbitraria, y lo nociva que puede volverse una autoridad tan independiente del fisco en un contacto tan íntimo y anticipado con los capitanes de los buques.

---

Aunque en el arancel vigente, y en la Pauta de Comiso, constan de una manera muy clara las atribuciones judiciales en su relacion con la aduana, quiero marcar en este lugar el papel que desempeñan los jueces de distrito residentes en los puertos para hacer donde corresponda, las indicaciones de reforma, reasu-

sumiendo todas las apuntes anteriores, y deduciendo de ellas la necesidad de mejorar en su conjunto y en sus relaciones la administracion de las aduanas marítimas.

No quiero pasar adelante sin advertir que en este particular me he aconsejado de un juez muy versado en esta especie de negocios.

A los jueces de distrito está encomendada la administracion de justicia en hacienda por la constitucion. Pero los códigos á que se sujetan en el conocimiento y decision de los negocios para el comercio exterior, son el arancel de aduanas marítimas, y para el interior la Pauta de comisos. En ambos códigos se prescriben los trámites que deben observarse en la sustanciacion y terminacion de los juicios de comiso, segun la naturaleza del negocio, y están reducidos á que despues de hecha la declaracion de comiso por la aduana que entienda en el asunto, si la parte no se conforma con ella, se pasa el espediente al juez, para que proceda á celebrar el juicio verbal que se establece en los artículos relativos de la Pauta si fuere negocio del comercio terrestre, y del arancel si perteneciese al comercio exterior.

Este caso se celebra sin interrupcion y se observan en él todas las formalidades prescritas por derecho, tanto en la sustanciacion del juicio como de los artículos que se promueven, y solo se difiere su conclusion porque se promueva prueba que no se pueda recibir en el acto, concediendo el término conveniente para su recepcion, y el cual queda al arbitrio del juez; concluido este término, y alegando las partes de su derecho, el juez pronuncia sentencia en el acto ó dentro de tres dias á mas tardar, previa citacion de los interesados. Si la cantidad ó valor de los efectos que se versa en el juicio no pasa de 500 ps., la sentencia causa desde luego ejecutoria y no há lugar mas que al recurso de res-

ponsabilidad; y si escede, la parte que se sienta agraviada puede apelar en el acto, ó dentro de 24 horas, por ante el tribunal de circuito, á quien por las leyes está cometido el conocimiento en segunda instancia de estos negocios.

El juzgado está en obligacion de mandar á las aduanas testimonio de sus pagos, para que los remita al gobierno por conducto de la direccion, informando la que tenga por conveniente.

En cuanto á recusaciones rige lo prevenido en los aranceles y la Pauta de comisos (1), y en ella se establece que pueda ser recusado inhibitoriamente y sin expresion de causa, un juez por cada parte, pasando en seguida el conocimiento del asunto al primer suplente, de tres que hay nombrados para reemplazar el juez en estos casos, y en los de enfermedad y licencia que no pasen de tres meses. Los perjuicios que causa á los intereses del erario, segun dicen algunos jueces, la facilidad de recusar al juez propietario sin expresion de causa, son de consideracion, porque se excluye por este medio al juez que debe prestar mas garantías al erario para la decision de los negocios en que esté interesado por la responsabilidad á que está sujeto, y que en él pueda hacerse efectiva, destituyéndolo del empleo. Hay casos que las recusaciones tienen por objeto evitar la práctica de algunas diligencias, cuya oportunidad es necesario que no pase para que puedan dar resultado, y en el momento mas preciso, en el que el juez necesita tener mas espedita su autoridad, es cuando por la recusacion queda excluido. Es, pues, indispensable que esta disposicion se modifique, y ya indicaré en que términos.

Por el arancel y la Pauta, causa ejecutoria toda sentencia que ha sido consentida por las partes, ó no apelada en los plazos que

(1) Algunos jueces se atienen indebidamente á lo que previene la ley de 22 de Mayo de 1834.

se señalan: esta disposicion debe modificarse, en mi concepto, en favor de la Hacienda pública, para evitar la confabulacion entre el juez y los que la representan, previniendo que cuando la instancia sea en contra de los intereses del erario, haya lugar á revision, pudiéndose ejecutar la sentencia si las partes diesen fianza lisa, llana y abonada, de estar á las resultas del juicio en segunda instancia. Este recurso me parece mas justo y conveniente á los intereses de la Hacienda pública, porque aunque hoy goza del derecho de revision es solo con el objeto de ecsaminar si el juez ha incurrido en responsabilidad para ecsigírsela; pero no habiendo lugar á ella sino cuando el fallo es contra ley expresa, ya se ve cuán difícil es su consecucion, no dando por resultado caso que se declare con lugar, mas que al castigo del juez, mientras que por la revision en los términos propuestos puede enmendarse ó revocarse el fallo y subsanarse de esta manera los desacuerdos que se hubieren cometido en primera instancia, sin perjuicio de los intereses de la Hacienda pública.

Los jueces del distrito tienen la facultad de intervenir en el despacho de los buques, y aun de visitar á las aduanas cuando lo juzguen oportuno, segun disposiciones del gobierno.

Conocen tambien en todos los negocios en que está interesada la federacion, sean de la naturaleza que fueren, y para estos casos *no hay una ley que arregle sus procedimientos*, resultando de su falta graves perjuicios al erario y á la nacion por la morosidad con que caminan esta clase de negocios. Debe, pues, el gobierno ocuparse en llenar este vacio para espeditar la administracion de justicia, teniendo en consideracion la naturaleza de los asuntos que puedan versarse, pues en mi concepto en el cobro de contribuciones y derechos debe procederse breve y sumariamente, mientras que en demandas por contratos celebrados con el

gobierno ó sus dependientes, y otros derechos no tan ciertos como los primeros, deben observarse otros trámites no tan violentos. Esta materia es digna de que la ecsaminen con detenimiento personas que posean conocimientos prácticos en la legislacion de Hacienda, para que puedan salvarse dificultades que no pueden preveer los que no estén versados en ella.

La importancia del cargo de juez de distrito, tanto por las funciones que desempeña como por la calidad y gravedad de los negocios que se someten á su conocimiento y decision, es notoria, y esta importancia sube de punto en lo relativo á hacienda, principalmente en los casos que ocurren en los puertos, porque versándose en los mas, cantidades de consideracion y personas que gozan de los derechos de estrangería, se necesita mucha circunspeccion por parte del juez para proceder; buenos conocimientos en derecho para decidir en justicia, y mucha viveza en el manejo de los negocios para no dar lugar á reclamaciones, ó para que aunque las promuevan, la injusticia de ellas sea tan patente, que el gobierno pueda resistir á su satisfaccion con buen éxito, puesto que puede hacer evidente su justicia.

Aquí tal vez deberia encargarme de la obstinada controversia sostenida entre los juzgados de Distrito y otros empleados judiciales, con los gefes y administradores de aduanas, con motivo de los juicios de comiso. El antiguo sistema restrictivo, las formidables atribuciones concedidas á los administradores de las aduanas por la legislacion española, y los fueros que estos empleados gozaban por el establecimiento *del juzgado privativo*, tenían tan estrecho enlace, que cuando se verificó la independencia, y que como incompatibles, se derogaron muchas disposiciones legislativas referentes á esta organizacion, quedó trunco é incompleto el sistema de procedimientos, agravando este mal las