

res ó de resguardos, y toda clase de empleados civiles y militares, sino tambien todo estante y habitante de la república.”

En la época del gobierno vireinal, regian varias disposiciones sobre el comercio de cabotage, que pueden registrarse en las leyes 5.^a y 7.^a de la Novísima Recopilacion, y ya harémos una reseña circunstanciada en el capítulo relativo á las importaciones, de los privilegios concedidos á la marina española: en aquella época el comercio de cabotage era casi nulo; poco despues de la independencia, y hasta 1825, estuvo en todo su vigor el decreto de las cortes españolas de 8 de Octubre de 1820, que estinguió las matrículas de mar, y estableció reglas para la navegacion, pesca y servicio militar de la marina (1).

En el año á que me refiero de 1825, siendo ministro de la guerra el Sr. Pedraza, se dictaron las providencias mas notables que ecsisten sobre marina. En su circular de 26 de Enero, se previno terminantemente hicieran el comercio de cabotage solamente los nacionales segun les conviniere, atendiendo al progresivo incremento de esta especie de comercio en la república.

En 30 de Noviembre de 1829, se prescribieron las reglas á que debian sujetarse las embarcaciones nacionales, imponiéndose penas á los armadores, dueños ó capitanes de buques mercantes que las quebrantaran.

En 1830 se mandó observar en todo su vigor el decreto de 1820, de que acabo de hacer mencion, dictándose las medidas que parecieron mas conducentes al ministerio para la nacionalizacion de los buques; como puede verse por menor en la circular del ministerio de guerra de 16 de Agosto de 1830.

(1) Coleccion de Galvan, pág. 143.

En los varios aranceles que se han publicado desde el 20 de Enero de 1822, no he encontrado reglas á que deba atenerse el comercio de cabotage: las personas que quisieren ver lo que hay vigente, pueden recorrer los artículos del 115 al 138 del arancel que rige, y que no copio por no hacer mas difuso inútilmente este escrito.

No creo oportuno hablar de la importancia de este comercio, ni del abandono lamentable en que ha estado entre nosotros; además, en la iniciativa del Sr. Gutierrez, referente á este objeto, y en la parte espositiva de una *Acta de navegacion* que ya he citado, se hacen indicaciones que me ocuparé en esplayar en la parte relativa á reformas.

La facilidad con que se han abierto y cerrado los puertos, ha hecho todavia mas precario é insignificante el comercio de cabotage, trayendo ademas el mal semejante inconstancia, de que se hayan abierto canales para el contrabando, que han quedado sin vigilancia ninguna, dañando semejante corruptela á las aduanas marítimas de un modo extraordinario.

Al recorrer las Memorias de hacienda del año de 22 á la fecha, me ha llamado la atencion que no se hable en casi ninguna de ellas del comercio de cabotage, y las pocas Memorias en que se menciona, es casi siempre como un incidente, sin que haya merecido la atencion profunda que en otros paises se le dispensa, como procuraré demostrarlo donde sea oportuno, con mayor extension.

En 1824, las comisiones unidas de la cámara de diputados, de hacienda y comercio, en la parte espositiva de un proyecto de ley sobre reformas de arancel, se espresan en los términos siguientes *sobre el comercio de cabotage*:

“En todas las naciones se ha prohibido hacer este tráfico á

los buques extranjeros. La razon poderosa que ha inducido á los gobiernos á tomar esta medida, es la de crear un plantel de gente de mar de donde pueda surtirse la armada nacional. En efecto, el comercio de cabotage proporciona á los jóvenes habitantes de las costas los medios de ensayarse en los trabajos y riesgos de la marinería, porque como los buques que hacen este tráfico navegan casi siempre á la vista de la tierra, y de un puerto á otro de su misma nacion, resulta de aquí que la gente que se dedica á esta carrera, se halle dentro de poco tiempo en disposicion de servir en las marinas mercantes y de guerra destinadas á hacer largas y penosas navegaciones. Como el arancel nada haya dicho acerca de este asunto, las comisiones presentan al congreso las bases que en su concepto y en el del gobierno deben reglar este importante ramo de comercio.”

Las bases á que se refieren las comisiones, son las que siguen.

“Art. 1.º El transporte exterior ó costanero de toda clase de géneros de un puerto ó fondeadero á otro, habilitados para este tráfico, en todo el territorio de la federacion mexicana se hará esclusivamente con buques de bandera nacional.”

“Art. 2.º Los frutos y efectos nacionales que por dicha via exterior se circulen, pagarán en las aduanas del puerto de su embarque un dos por ciento por gastos de administracion; pero en el puerto de su entrada serán libres de derechos de aduanas, á escepcion de los que tengan señalados ó se señalen á algunos por derecho de consumo, como si fueren por la via interna.”

“Art. 3.º Los géneros extranjeros introducidos y que hayan pagado los derechos correspondientes á su entrada, en la aduana de algun puerto habilitado, podrán circular y transportarse por la via exterior á otro puerto de la federacion, ó estraerse al

extranjero pagando el dos por ciento de administracion en la aduana de su salida, y nada en la de su nuevo destino.”

Art. 4.º El buque nacional, que en su viage, para la circulacion ó transporte de un puerto á otro mexicano, de géneros introducidos ó de géneros nacionales de los que pagan derechos de esportacion ó de consumo, fondée ó toque en puerto extranjero, y de algun modo se justifique, deberá pagar en el puerto de su destino, ó á donde descargue, los derechos de salida ó entrada, y de consumo de todo su cargamento, sin que obste que los conduzca con guías ó registros en que conste haber ya satisfecho los derechos, y sin perjuicio de las demas penas por infraccion de las leyes sanitarias, marítimas y fiscales.—Sala de comisiones del congreso general. México, á 25 de Abril de 1824.—*Copca.—Tarrazo.—Castillo.—Esteves.—Muria.—Sanchez.—Zavala.—Escalante.—Izazaga.*

El baron de Humboldt hace mencion de este comercio en el tomo 4.º de su obra; pero es hablando en general de las Américas. sin especificar nada absolutamente de lo que pudiera hacer provechosas á mi objeto sus indicaciones.

Por lo que he oido hablar así de una manera vaga, he venido en conocimiento que el punto en que tenia mayor actividad el cabotage, era en Veracruz, y que ha decaido mucho á consecuencia de los tratados de paz, y de la posicion que guarda Matamoros. En el dia verdaderamente y tal como se hallan establecidos los puertos de cabotage, son nocivos al erario, por lo mucho que se prestan al contrabando, y porque dotados de pocos y pobrísimos empleados, sin resguardos ni vigilancia, ni órden de ninguna especie, ni sirven como fomento de la marina, ni como puntos de vigilancia del fraude.

Ultimamente, la actividad mercantil de las Californias, infundiendo una vida activísima al comercio de Acapulco y sus costas, ha dado grande importancia al cabotage, y si á este elemento el gobierno local de Guerrero y el general añadieran los que son de su resorte, se abriría á la especulacion un nuevo canal de riqueza, muy influente en mi concepto, en la suerte futura de los hoy miserables y desgraciados habitantes de la costa del Sur (1).

Tanto por la imprevision con que se han habilitado los puertos, como por la facilidad con que se han cerrado y vuelto á abrir, así como por la ignorancia muchas veces hasta de su verdadera posicion geográfica y de su importancia, se ha hecho en su principio, como se ha visto, muy irregular la dotacion de los empleados en las aduanas, y en cuanto á *celadores*, el número de estos fué discrecional y variable hasta la ley de 17 de Febrero de 1837, que como he dicho repetidas veces, marca una era de regularidad y de orden. La ley á que aludo dotó las aduanas de la manera siguiente:

(1) En la ley de 17 de Febrero de 1837, del artículo 11 al 16, consta lo que hay vigente sobre dotacion de empleados y sus sueldos en las aduanas de cabotage; en aquella ley se previene que entre tanto se averigua la importancia de las aduanas de cabotage, se emplee en ellas un administrador y un interventor, consultando la direccion los celadores que fueren necesarios. Para el pago de estos empleados, se asignaba el 25 p.º de los productos de las mismas aduanas; pero es de advertir que no hay y no ha habido ningunos productos; de ahí es, que las dotaciones de los empleados son las que han ordenado prudencialmente los gobiernos; ecsistiendo en todo esto tal desorden y confusion, que hasta para dar idea de él, no puedo esponer mas que mis propias conjeturas, y lo que he sacado de las conversaciones con personas inteligentes.

VERACRUZ.

Un comandante de celadores.....	6.000
Un segundo.....idem.....	4.000
Catorce celadores montados á 2.400 ps.....	33.600

Dos lanchas.

Patron primero.....	500
Un segundo.....	400
Doce marineros á 300 ps.....	3.600

SANTA-ANNA DE TAMAULIPAS.

Un comandante.....	6.000
Un segundo.....	4.000
Catorce celadores montados á 2.400 ps.....	33.600

Dos lanchas.

Un patron primero.....	500
Un segundo.....	400
Doce marineros á 300 ps.....	3.600

Ademas establecia la ley, que dos de los celadores turnasen en la seccion de la Barra con dos empleados, concediéndoles de sobresueldo 50 ps. mensuales á cada celador, que hacen al año..... 1.200

A la vuelta..... 97.400