

hacer el conducto necesario bajo el terrapién que hubieren formado.

La Secretaría, previo informe de sus ingenieros, fijará á cada propietario un plazo prudente que en ningún caso pasará de tres meses para que haga la obra.

6. Los propietarios que en lo sucesivo cegaren alguna zanja ó canal desagüador de servicio público, además de tener la obligación de poner las cosas en buen estado, incurrirán en una multa de diez á doscientos pesos, según los inconvenientes que resulten.

La Secretaría fijará el monto de la multa. Esta será enterada en la Tesorería General de la Federación, la cual podrá hacer efectivo el cobro si después de un mes de impuesta la multa por la Secretaría, no se hubiere hecho el entero en aquella oficina.

7. La Dirección de Calzadas, las Comisiones de la Secretaría de Comunicaciones y las autoridades locales tendrán obligación de vigilar que se cumpla esta circular. Al efecto, por el conducto respectivo denunciarán á la Secretaría de Comunicaciones las infracciones que lleguen á su conocimiento.

México, 19 de Febrero de 1900.—Mena.»

CAMPANA.—Instrumento cóncavo de metal de la figura de una copa boca abajo, que tiene en medio una lengüeta con que se le hace sonar, y sirve principalmente en los templos para avisar al pueblo á fin de que acuda á los divinos oficios.

Algunos creen que no se conocieron en la Iglesia las campanas hasta fines del siglo X; pero la opinión común es que San Paulino, obispo de Nola, fué el primero que se sirvió de ellas para congregar á los fieles. Queriendo los canonistas expresar el uso que debe hacerse de este instrumento, introducen la campana hablando de sí misma en estos dos versos:

*Laudo Deum verum, plebem voco, congreco clerum,
Defunctos ploro, pestem fugo, festa decoro.*

Las campanas se cuentan en el número de las cosas necesarias para la celebración de los divinos oficios, y algunos concilios han decretado que las consagradas y adictas al servicio de las iglesias no deben servir para usos profanos. Sin embargo, se ha introducido la práctica general de tocar las campanas en los casos de incendio ó de algún otro peligro común, como en los que conviene anunciar un grande acontecimiento de público interés, ó convocar á los vecinos de un pueblo para que se reúnan en concejo.

La autoridad civil, encargada de la conservación del orden y sosiego público, puede en algunos casos arreglar ó prohibir el toque de las campanas, como, por ejemplo, en tiempos de peste ó epidemia y de revueltas civiles, y aun cuando amenazan tempestades, pues la piadosa costumbre de repicarlas en este último caso, *ut eorum sonitu terribi demones statim discedant, et ut repellantur procul hostiles exercitus, et ut fragor grandinum, procella turbinum, impetus tempestatum, et fulgurum, infesta tonitrua, et ventorum flamina suspendantur*, como decía el concilio II de Colonia, produce por virtud de las leyes de la atracción un efecto enteramente contrario al designado por el concilio, el cual no es extraño cayese entonces en un error de esta clase cuando las ciencias físicas se hallaban tan atrasadas. Puede Dios, en verdad, servirse del sonido de las campanas para ahuyentar las tempestades; pero no puede hacerlo sin trastornar las leyes naturales que él mismo ha establecido, y nosotros no podemos tentarle y pedirle milagros sin contravenir á sus preceptos: *Non tentabis Dominum Deum tuum* (Escríche).

La ley de 14 de Diciembre de 1874, reglamentaria de la de Adiciones y Reformas á la Constitución, de 25 de Septiembre de 1873, dice terminantemente en su artículo 6.º: «El uso de las campanas queda limitado al estrictamente necesario para llamar á los actos religiosos. En los reglamentos de policía se dictarán las medidas conducentes á que con ese uso no se causen molestias al público.»

Campana.—Además de su acepción recta, de que se habla en el artículo anterior, se toma metafóricamente unas veces por la iglesia ó parroquia, y otras por el territorio ó distrito de ellas: en el primer sentido se dice que tales diezmos se deben á la campana; y en el segundo, que tal tierra está debajo de la campana de tal parte (Escríche).

CAMPAÑA.—Todo el tiempo que cada año están los ejércitos fuera de cuarteles contra sus enemigos; y en la marina se llama campaña desde que los navíos salen armados de un puerto, hasta que se restituyen á él ó llegan á otro adonde van destinados (Escríche).

Respecto del servicio de campaña véase el Tratado sexto, de la Ordenanza General del Ejército, en toda su extensión.

CAMPEROS.—Antiguamente se llamaban así los que corrían el campo para guardarlo. Los camperos debían recorrer los campos, los montes y los caminos para mantenerlos libres de malhechores; gozaban del derecho de percibir ciertas multas en premio de su trabajo y vigilancia, y se asemejaban en sus funciones á los cuadrilleros de la hermandad que después les sucedieron, aunque no tenían una autoridad tan extensa como éstos. «Quien dixer hastas homes, decía el fuero de Badajoz, peche diez maravedis á los camperos.» (Escríche).

CAMPO.—La llanura de tierra ancha y dilatada que está fuera de población. «Otro sí decimos, dice la ley 8, tit. 33, part. 7, que *ager* en latín tanto quiere decir en romance como campo para sembrar en que non ha casa nin otro edificio, fueras ende alguna cabaña ó choza para coger los frutos.» (Escríche).

CANAL.—Cavidad prolongada y descubierta, hecha en tierra, piedra, madera, plomo, etc., para regadío, navegación, desagüe y otros fines. Véase *Aguas* (Escríche).

CANCELAR.—Anular, borrar, truncar y quitar la autoridad á algún instrumento público, lo que se hace cortándole é inutilizando el signo (Escríche).

CANCILLER.—En lo antiguo era el secretario del rey, á cuyo cargo estaba el guarda del sello real, desde que se empezó á usar en tiempo del emperador Don Alfonso el VII, y con él autorizaba los privilegios y cartas reales. Llamábase *canciller*, porque tenía que vivir *intra cancellos aulae principis*, ó porque debía conservar los sellos, cartas y privilegios reales en lugar seguro y cerrado, *intra cancellos*, ó porque tenía la facultad de examinar las escrituras que dimanaban de la resolución del rey, y *cancelarlas* ó testarlas cuando las encontraba defectuosas ó sin las formalidades de estilo (Escríche).

CANCIÓN, CANTAR, CÁNTIGA.—Copia ó composición en verso para cantarse.—El que cantare ó recitare versos para deshonrar ó denostar á otro, incurrir en la pena de infamia y debe ser castigado en su persona y bienes al arbitrio del juez, sin que se le pueda oír ni admitir prueba sobre la certeza del contenido de la canción (ley 3, tit. 9, part. 7).—El que cantare en los parajes públicos canciones obscenas ó deshonestas, incurría por la ley 6, tit. 25, lib. 12, Nov Rec., en la pena de cien azotes y un año de destierro; mas según el espíritu de la ley 10, de d. tit. y lib., parece que se le debe destinar por la primera vez á los trabajos de las obras públicas por un mes, siendo hombre, y por igual tiempo á San Fernando, siendo mujer; doble pena por la segunda, y agravación de ella por la tercera. Véase *Difamación* (Escríche).

CANDIDATO.—El que pretende alguna dignidad ó empleo honorífico. Trae su origen este nombre del tiempo de la república romana, en que se llamaban así los pretendientes de los oficios públicos, porque se presentaban con vestiduras blancas al pueblo congregado para la elección (Escríche).

CANON.—La pensión que se paga en reconocimiento del dominio directo de algún terreno por la persona que tiene el dominio útil de éste. Como esta pensión no se paga sino en reconocimiento del dominio di-

recto que se reservó el dueño principal al desprenderse del útil, no suele ser proporcionada á los frutos de la finca, ni se remite por causa de esterilidad ó destrucción accidental de los mismos; pero cesa ó expira cuando la finca padece tal quebranto que no queda de ella sino menos de la octava parte. Véase *Censo enfiteútico*.

También se llama canon la decisión ó regla establecida en algún concilio de la Iglesia sobre el dogma ó la disciplina;—y el catálogo de los libros sagrados y auténticos recibidos por la Iglesia católica (Escríche).

CANTAR la palinodia.—Retractarse públicamente el injuriante de lo que había dicho contra el injuriado. Véase *Injuria* (Escríche).

CANTIDAD concurrente.—En la comparación de dos cantidades diferentes la parte de la mayor que concurre con la menor, ó es igual á ella. Así es que cuando dos sujetos son recíprocamente acreedores, decimos que la deuda mayor queda minorada por sí misma en cuanto á la concurrente cantidad, esto es, en cuanto importa la deuda menor. Si Pedro, por ejemplo, debe cuarenta á Juan y Juan á Pedro treinta, la deuda de Pedro se rebaja de treinta, que es la cantidad concurrente, y queda reducida á diez. Véase *Compensación* (Escríche).

CAÑADA.—La tierra señalada para que los ganados merinos ó trashumantes pasen de sierra á extremos. Entre los mesteños es el espacio de noventa varas de ancho.

La medida de estas cañadas ha de ser de seis sogas de marco acordelado, cada soga de cuarenta y cinco palmos, que hacen noventa varas; y esta medida se ha de entender entre panes y viñas (ley 5, art. 22, tit. 27, lib. 7, Nov. Rec.) (Escríche).

CAÑAMA.—Una especie de contribución que se imponía unas veces á proporción del valor de las haciendas, y otras por cabezas (Escríche).

CAPACIDAD.—La aptitud ó idoneidad que se requiere para ejercer una profesión, oficio ó empleo, como v. gr. para la profesión de jurisprudencia, medicina, cirugía y farmacia, ó para el oficio de escribano;—y más particularmente, la habilidad para contratar, disponer por acto entre vivos ó por testamento, suceder, casarse, etc. (Escríche).

CAPELO.—Cierto derecho que en lo antiguo percibían los obispos del estado eclesiástico:—el sombrero rojo que traen por insignia los cardenales de la santa Iglesia romana;—y la misma dignidad de cardenal (Escríche).

CAPELLÁN.—El que obtiene alguna capellanía:—cualquier eclesiástico, aunque no la tenga;—y el sacerdote que dice misa en la capilla ú oratorio de algún señor ó particular, y vive, por lo común, como doméstico dentro de su casa con cierto estipendio. Véase *Capellanía* (Escríche).

CAPELLANÍA.—La fundación hecha por alguna persona por la carga ú obligación de celebrar anualmente cierto número de misas en cierta iglesia, capilla ó altar. Hay capellanías mercenarias, colativas y gentilicias.

Capellanías *mercenarias*, que también se llaman *laicales* ó *profanas*, son las que se instituyen sin intervención de la autoridad eclesiástica y no sirven de título para ordenarse; de manera que vienen á ser propiamente vinculaciones ó mayorazgos con el gravamen de celebrar ó mandar celebrar sus poseedores en las iglesias, capillas ó altares designados por los fundadores cierto número de misas. Dicense *mercenarias*, porque el sacerdote encargado de las misas sólo tiene derecho á la *merced*, premio ó estipendio que por éstas se asignare: *laicales*, porque las poseen los legos; y *profanas*, porque los bienes de que se componen continúan en la clase de temporales. También se denominan *memorias de misas*, porque son fundaciones de misas que uno hace para conservar su memoria: *legados pios*, porque suelen instituirse en testamento por vía de manda ó legado; y *patronatos de legos*, porque los poseedores son legos y se consideran como patronos que pueden nombrar sacerdote que cele-

bre las misas y removerle cuando quisieren, ó mandarlas celebrar á cualquiera sin necesidad de nombramiento; por lo cual se llaman *amovibles á voluntad*, y *manuales*, pues que está en el arbitrio y en mano de los patronos dejarlas ó quitarlas al sacerdote que nombraron. A la clase de capellanías mercenarias pertenecen las capellanías *cumplíderas*, que son las que se confieren á presbíteros ó legos que no sean los patronos, con la obligación de celebrar ó hacer celebrar las misas y cumplir las demás cargas, y con el derecho de administrar sus bienes y gozar de todo su producto. Véase *Patronato de legos*, y *Patronato de capellanía cumplídera*.

Las capellanías mercenarias no pueden hacerse colativas, ni servir de título para ordenarse, á no ser que la fundación permita que alguno se ordene con ellas por vía de patrimonio. Si son instituidas para parientes, ha de justificarse el parentesco ante el juez real, á no ser que por el fundador se haya conferido á los patronos la facultad de elegir al pariente que mejor les parezca, sin atender á la proximidad de grado.

Capellanías *colativas* ó eclesiásticas son las que se instituyen con autoridad del Papa ó del obispo y sirven de título para ordenarse. Llámense *colativas*, porque es propio del obispo el conferir las. La presentación ó nombramiento de capellán puede tocar á persona lega ó eclesiástica, según la voluntad del fundador; pero la colación, institución canónica ó investidura, el cuidado de la conservación de las fincas y del cumplimiento de las cargas, como asimismo el conocimiento de la legitimidad de los pretendientes en las capellanías fundadas para consanguíneos, corresponden al ordinario diocesano del territorio en que están fundadas, de suerte que el patrono tiene solamente la regalia de nombrar capellán dentro del término prescrito por derecho canónico. Estas capellanías pueden conferirse á presbíteros, ó á los que todavía no lo sean para que se ordenen, según disponga el fundador; y para su obtención, siendo simples sin cura de almas, ha de tener el capellán catorce años, á no ser que el fundador mande conferir las á los de menor edad; pero siendo con cura de almas, se requiere la edad de veinte y cinco años. La posesión de estas capellanías no se adquiere por solo el hecho de la presentación ó nombramiento, sino que además es indispensable la colación ó institución canónica.

No pueden ordenarse á título de las capellanías colativas los que tienen impedimento legal y canónico hasta que se les remueva, y son los siguientes: el que no ha nacido de legítimo matrimonio; el bigamo, ya esté viudo ó viva su mujer primera; el homicida voluntario; el siervo; el que hizo penitencia pública; el que estando gravemente enfermo se bautizó por temor de la muerte; el bautizado dos veces con cierta ciencia; el sujeto extraño y desconocido que no presente dimisorias ó testimoniales de su prelado; el hermafrodita; la mujer; el menor de siete años; el que por razón de mayordomía ó administración de rentas públicas está obligado á dar cuentas (leyes 12 y 27, tit. 6, part. 1).

Capellanías *gentilicias* son las capellanías colativas en que tiene derecho de patronato cierta *gente* ó familia designada por el fundador; de manera que las gentilicias son de la misma naturaleza que las colativas, á diferencia de que los patronos son siempre legos.

Todas las capellanías expresadas, así las *mercenarias* como las *colativas* y *gentilicias*, pueden fundarse por contrato ó por disposición de última voluntad; mas para ello es indispensable licencia del rey, del mismo modo que para la erección de mayorazgos, según se declaró por real resolución de 20 de Febrero de 1796 y circular 20 de Septiembre de 1799 (ley 6, tit. 12, lib. 1, Nov. Rec.)

Los bienes de las capellanías no podían antes enajenarse, ni prescribirse ni desmembrarse; mas por real cédula de 19 de Septiembre de 1798 se dispuso la enajenación de todos los bienes raíces perteneciente á obras pías, memorias, patronatos de legos, cofradías y demás de esta clase; se dió facultad á los administradores de los bienes de dichos establecimientos en que hubiere

patronato activo ó pasivo por derecho de sangre, para disponer la enajenación de ellos; y se recomendó á los preladados eclesiásticos que activasen y promoviesen las ventas de los bienes propios de capellanías colativas y otras fundaciones eclesiásticas, sin perjuicio de los derechos de patronato activo y pasivo, en la forma que se expresa en el artículo.

En la ley de 27 de Septiembre de 1820, restablecida por real decreto de 30 de Agosto de 1836, se suprimen y restituyen á la clase de libres todos los mayorazgos, patronatos y cualquiera otra especie de vinculaciones de bienes raíces, muebles, semovientes, censos, juros, foros ó de cualquiera otra naturaleza; y se dispone que nadie podrá en lo sucesivo, aunque sea por vía de mejora, ni por otro título ni pretexto, fundar mayorazgo, fideicomiso, patronato, capellanía, obra pía, ni vinculación alguna sobre ninguna clase de bienes ó derechos, ni prohibir directa ni indirectamente su enajenación (Escriche).

Solamente por vía de historia, y dado el importante papel que en la vida económica del país desempeñaron las capellanías, hemos transcrito lo que sobre ellas escribió el señor Escriche en su DICCIONARIO; por lo demás, hace mucho que legalmente no existen.

CAPILLA.—Tómase algunas veces por capellanía; pero comúnmente se entiende por capilla el oratorio, lugar ó edificio pequeño, que está dentro de alguna iglesia ó fuera de ella, con altar y advocación particular. Dicese también capilla el cuerpo ó comunidad de capellanes, ministros y dependientes de ella; el cuerpo de músicos asalariados en alguna iglesia; la iglesia patronada; el oratorio portátil que llevan los regimientos y otros cuerpos militares para decir misa; y en los colegios la junta ó cabildo que hacen los colegiales para tratar de los negocios de su comunidad.

El nombre de capilla, en cuanto significa lugar dedicado al culto divino, proviene, según unos, de la *capa* de San Martín, que los reyes de Francia llevaban antiguamente á la guerra y hacían colocar en una tienda de campaña que tomó de aquí la denominación de capilla, y los que la guardaban la de capellanes; y según otros, trae su origen de la palabra latina *capella*, que significa cabra ó cabrilla, porque en lo antiguo se cubrían con pieles de estos animales las ermitas y pequeñas iglesias, y se llamaba *capella* todo edificio que estaba cubierto con pieles de cabras.

Como quiera que sea, entendemos ahora vulgarmente por capilla el altar erigido ó dotado en alguna iglesia por una persona que tenga en él el derecho de patronato; y de capilla tomada en este sentido se deriva la voz capellanía.

Las inscripciones, armas, insignias y blasones que se hallan puestas en alguna capilla ó altar, y aun en los ornamentos eclesiásticos destinados para su servicio, inducen presunción del derecho de patronato á favor de la familia á quien pertenecen; y aunque no aparezcan tan antiguas que pueda decirse que se pusieron al tiempo de la fundación, no dejan por eso de conducir para probar que ésta se hizo por el dueño de ellas, pues se presume que las puso el fundador y patrono para conservar su derecho ó para manifestar su devoción á Dios y sus santos. Nadie, por tanto, puede raerlas, borrarlas, quitarlas ni destruirlas, con objeto de que se pierda la memoria del fundador ó bienhechor, ó de que se substituyan los nombres ó las armas de otras personas (Escriche).

CAPITACIÓN.—El repartimiento de tributos y contribuciones que se hace por cabezas; ó el tributo que se paga por individuos sin atención á los capitales, á las rentas, ni á los productos de la industria.

La capitación fué conocida entre los Romanos, los cuales estaban sujetos á dos géneros de impuestos, el uno puramente personal que se repartía por individuos ó cabezas, *per capita*, de donde le vino el nombre de *capitación*; y el otro puramente real, que se cargaba sobre los fundos ó heredades, y se denominaba *jugatio*, repartimiento por yugadas.

Carlos II, rey de Inglaterra, hizo un reglamento por el cual un duque debía pagar cien libras de capitación, un marqués ochenta, un barón treinta, un caballero veinte, un escudero diez, y todo pechero doce dineros. También se estableció en Francia esta contribución el año de 1695 para ocurrir á los gastos extraordinarios de la guerra, que se terminó por la paz de Riswich, y hoy está reemplazada por la llamada contribución personal.

En Castilla existió antiguamente la capitación con el nombre de *moneda forera*, la cual se pagaba por personas, sin distinción de sexo ni edad, á razón de medio real por cada una de siete en siete años, bien que después padeció alteración. En el año de 1712 se impuso á los pueblos de Castilla y León, de Valencia, Aragón y Cataluña, á razón de 60 rs. cada vecino, con título de *cuartel y remonta*, y 40 rs. para pagas de oficiales. Continuó el año de 1713 en razón de 40 rs. cada vecino de Castilla, y 100 el de Aragón; y se repitió en 1714 y 1719 á razón de 10 rs. los primeros y 55 los últimos. En Cataluña se cobró con el nombre de *personal* hasta el año de 1817; y en su virtud los jornaleros del campo, peones de albañil, criados, mancebos y oficiales de artes mecánicas, pagaban cada año 25 rs.; mas los solteros y los nobles estaban exentos.

La capitación se considera por los economistas como el impuesto más fatal é injusto, porque de que un hombre tenga cabeza, según dice un célebre jurisconsulto, no se sigue que tenga otra cosa (Escriche).

CAPITAL.—El caudal ó conjunto de bienes que alguno posee: — el principal de una deuda que produce intereses: — la cantidad de dinero que se impone á censo ó rédito sobre alguna hacienda, posesión ó efecto: — el caudal ó bienes que lleva el marido al matrimonio: — la ciudad que es cabeza de algún estado ó provincia: — lo que toca ó pertenece á la cabeza, como pena capital, esto es, pena de muerte que se ejecuta en la cabeza; delito capital, delito que merece pena de muerte (Escriche).

CAPITALISTA.—El dueño de un capital productivo: — el hombre acaudalado: — en el comercio se distingue por este nombre el sujeto que con preferencia á otra clase de negocios emplea su caudal en la negociación y descuento de letras de cambio al interés corriente de la plaza (Escriche).

CAPITALIZACIÓN.—La acción de capitalizar una renta en términos convenientes, y también la agregación de réditos vencidos á un capital para aumentarlo (Escriche).

CAPITALIZAR.—Reducir á capital el importe de la renta, sueldo ó pensión anual, cuyo pago queda redimido con la entrega de dicho importe. Para buscar y determinar este importe en las rentas perpetuas basta fijar el tanto por ciento del rédito anual; pero en las vitalicias es necesario fijar prudencialmente los años de vida del rentista ó deducirlo de las tablas de mortalidad y probabilidades de la duración de la vida. Véase *Vida* (Escriche).

Capitalizar.—En el comercio, agregar al capital el importe de los intereses ya adquiridos con él, y formar de ambas cantidades un nuevo y mayor capital, que irá ganando, por consiguiente, mayor cantidad de intereses. Véase *Interés compuesto* (Escriche).

CAPITÁN.—Véanse en la sección respectiva de la Ordenanza General del Ejército, las disposiciones referentes á estos militares, según el arma á que están filiados.

Capitán, Maestre ó Patrón de navío.—Cualquiera de estos tres nombres designa la persona que tiene á su cargo la dirección y gobierno de una nave ó embarcación destinada al comercio marítimo, pero el primero suele aplicarse al jefe de una nave destinada á viajes largos, y los otros dos á los jefes de buques menores que se emplean en el cabotaje.

El Código de Comercio contiene sobre los capitanes las disposiciones siguientes:

«Art. 683.— Los capitanes y patronos deberán ser mexicanos, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos, de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Art. 684.— Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1. Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2. Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3. Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente averiguación, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe.

4. Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero á su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

5. Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

6. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que queda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Art. 685.— Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1. Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2. Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3. Librando sobre el naviero.

4. Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5. Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en México, y al cónsul mexicano, hallándose en el extranjero; y en donde no lo hubiere, á la autoridad local.

Art. 686.— Serán inherentes al cargo de capitán, las obligaciones que siguen:

1. Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente de navegación, el rol de los individuos que componen la dotación del buque y las contrataciones con ellos celebradas, la lista de pasajeros, la patente de sanidad, la certificación del registro que acredite la propiedad del buque, y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento ó copias autorizadas de ellos, los conocimientos ó guías de la carga y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2. Llevar á bordo un ejemplar de este Código.

3. Tener tres libros sellados y foliados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto por la autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de na-

vegación», anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro denominado «De contabilidad», registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, viveres, combustibles, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además, insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro titulado «De cargamentos», anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencias de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4. Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto.

5. Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las substancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso, dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

6. Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada á fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

7. Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque, sino por motivo grave ó por razón de oficio.

8. Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima, siendo en México, y al cónsul mexicano siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nom-

bre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada, cuya declaración visarán la autoridad ó el cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de autoridad marítima ó de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local.

9. Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente para hacer constar en la certificación del Registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga, conforme á las fracciones 7 y 8 del art. 646.

10. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado con asistencia de los testigos pasajeros, ó en su defecto, tripulantes.

11. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario.

12. Dar cuenta al naviero desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

13. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes.

14. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlo.

15. En caso de naufragio, presentar protesta en forma en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul mexicano, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8 de este artículo.

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros.

Art. 687.— El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

Art. 688.— El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irroge, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.

Art. 689.— Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse substituir por otra persona, y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del substituto y obligado á las indemnizaciones del artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

Art. 690.— Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pero si hubiere á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrán obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

Art. 691.— El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere pro-

pietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

Art. 692.— El capitán será responsable civilmente para con el naviero y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal.

2. De las subtracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables.

3. De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4. De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque, ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenir las ó evitarlas.

5. De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los arts. 684 y 686.

6. De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaron á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

7. De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 686.

8. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

Art. 693.— El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

Art. 694.— No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrita letra ó pagará á su nombre.

Art. 695.— El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.

Art. 696.— Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habian aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Art. 697.— Si se viere atacado por algún corsario y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.

Art. 698.— El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga, daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata haciendo relación de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos recibiendo declaración á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente, en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros: si discordare se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

Art. 699.— El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, la pondrá á disposición del juez, ó tribunal, ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

Pueden verse en la Ordenanza General de Aduanas los capítulos 3.º y 4.º, que tratan de asuntos en que intervienen los capitanes de buque, como se comprende por la sola enumeración de las materias que contienen, y son: arribo y descarga de los buques procedentes del extranjero; de los consignatarios de buques y de mercancías; renunciaciones de consignación y adiciones y rectificaciones á los manifiestos.

Pero como de una manera especial se ocupa dicha Ordenanza de las obligaciones de los capitanes de buque en el extranjero, vamos á insertar los artículos relativos, con las modificaciones sufridas, por creerlo de bastante interés.

«Art. 23.— El capitán de cualquier buque que reciba carga en país extranjero, para conducirla á uno ó á varios puertos de la República, tiene obligación de formar, con sujeción al modelo núm. 1 de esta Ordenanza, un manifiesto general de dicha carga, para cada uno de los puertos á que venga destinada.

Estos manifiestos contendrán:

1. El nombre, clase y nacionalidad del buque; las toneladas de arqueo brutas y las netas que mida; el nombre del capitán, el del consignatario del buque y el del puerto mexicano adonde se dirija. En los casos en que la carga comprendida en el manifiesto deba ser

transbordada á otro buque, en puerto mexicano ó extranjero, se expresará en el manifiesto esa circunstancia, sin que sea forzoso determinar el nombre del buque á que deba ser transbordada la carga. En los propios casos, la aduana de destino anotará, de oficio, al calce del manifiesto, el nombre del buque á que se hubiese transbordado la carga, la clase y nacionalidad de aquél, así como el número de las toneladas de arqueo brutas y netas que mida.

2. El número de orden de los conocimientos de embarque, las marcas, contramarcas y numeración de los bultos; las cantidades parciales de éstos, expresadas en guarismos; la clase de los mismos bultos; la designación genérica de las mercancías, conforme á lo manifestado por los remitentes en los conocimientos de embarque; el nombre de los consignatarios parciales de las mercancías, conforme á los mismos conocimientos, ó la designación de *á orden*, si así viniese la consignación, y la suma total de bultos, expresada en guarismo y letra. Al manifestarse los cargamentos ó lotes que vengan *á granel*, se hará constar esta circunstancia, expresándose, además, la clase y peso total de las mercancías. Todos los datos de que habla esta fracción deberán consignarse con la separación necesaria para poder identificar cada bulto, precisándose con toda claridad la marca, numeración, clase y contenido de los bultos comprendidos en cada una de las partidas del manifiesto.

3. La fecha en que se expida el documento y la firma del capitán, ó en su representación, la del agente ó consignatario del buque en el puerto en que se efectúe el embarque del cargamento. El hecho de que el manifiesto sea firmado por otra persona en representación del capitán, no eximirá á éste de la responsabilidad que pueda resultarle por falta de cumplimiento de las prevenciones de esta ley, considerándose que asume esa responsabilidad desde el momento en que acepta y lleva consigo el documento extendido en la forma expresada (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 24.— Los capitanes de los buques consignados *á orden* ó á personas que no se encuentren en el puerto, ni tengan en él quien los represente, se tendrán como consignatarios de las embarcaciones de su mando, si no designan persona establecida ó residente en el puerto, que desempeñe el cargo.

Si la persona designada por el capitán no aceptare el nombramiento, se procederá como en el caso de renuncia de consignación (Véanse los arts. 106 y 115). (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 25.— Cuando los capitanes ó sus agentes incurrieren en algún error al formar sus manifiestos, podrán subsanarlo antes de la certificación consular, siempre que el dato rectificado quede igual en los cuatro ejemplares del manifiesto. La aduana del puerto de llegada, al presentársele un manifiesto enmendado, lo confrontará con el ejemplar existente en su poder, y si los encuentra de acuerdo, lo aceptará sin objeción.

Las enmiendas que hayan sido hechas á un manifiesto, después de la certificación consular, serán admitidas sin imposición de pena, siempre que no alteren la cantidad de bultos, sea en la suma total ó en las partidas parciales que la compongan; pero si la enmienda se hubiese hecho sobre estos datos, será penada con una multa que no exceda de cincuenta pesos (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 26.— Los capitanes entregarán al cónsul ó agente consular mexicano que resida en el punto donde el buque haga su carga, cuatro ejemplares del manifiesto general y recogerán uno de ellos debidamente legalizado. El capitán llevará consigo este ejemplar para entregarlo al comandante del Resguardo de la aduana de destino en el momento de practicarse la visita de fondeo.

Si el cargamento de un buque sufre alguna variación después de legalizado el manifiesto por el cónsul, el capitán podrá presentar, ante el mismo ó cualquier otro agente consular mexicano, una declaración escrita, por cuadruplicado, en que haga relación de lo ocurrido;

será admisible la declaración, si en vez de hacerla el capitán la hace el agente del buque, siempre que la presentación sea antes de que éste arribe al primer puerto mexicano de su destino. El funcionario que reciba la declaración devolverá al interesado un ejemplar de ella, sellado y certificado, para que sea presentado á la aduana á que corresponda.

La existencia de esa constancia y su presentación á la aduana, no eximirá al capitán ó consignatario de la obligación de formar las adiciones ó rectificaciones de que habla el art. 123; pero si ameritará la dispensa de las penas en que se hubiere incurrido; siempre que haya la constancia de que la manifestación fué presentada antes de que el buque llegase á un puerto de la República (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 27.— Si en el punto donde la embarcación haga su carga no hubiere empleado mexicano autorizado para certificar el manifiesto general, los capitanes sólo formarán tres ejemplares de este documento, de los cuales pondrán dos en la oficina de correos del lugar, bajo pliegos certificados ó recomendados, y dirigidos respectivamente á la Secretaría de Hacienda en México, y al administrador de la aduana del puerto de su destino; debiendo exigir los recibos que establece la fracción 2 del art. 6.º de la Unión Postal, para que, agregados al tercer ejemplar del manifiesto, los presenten á la aduana mexicana adonde vaya á descargar el buque.

Art. 28.— Los capitanes están obligados á entregar á los empleados de la aduana, en el acto de presentarse éstos á bordo á practicar la visita de fondeo, los siguientes documentos:

1. El manifiesto general de las mercancías que conduzcan para el puerto en que se encuentren, con el recibo consular respectivo, ó los recibos postales de que se hace referencia en el art. 27.
2. Una relación de los bultos de muestras que traigan á su cuidado, según modelo núm. 2.
3. Una lista de los pasajeros, si los hubiere, con expresión de sus equipajes, según modelo núm. 3.
4. Una relación minuciosa del sobrante de rancho y de los efectos que tengan á bordo para el servicio económico del buque, conforme al modelo núm. 4.
5. Una relación de los bultos que conduzcan conteniendo materias inflamables ó corrosivas, conforme al modelo núm. 5.
6. Una lista de los bultos que les hayan sido entregados para su conducción y que pertenezcan al cargamento de otro buque, cuando estos bultos no hayan podido hacerse constar en el manifiesto con su correspondiente nota.
7. Los manifiestos ó relación de los efectos que conduzcan á bordo, con destino á otros puertos de la República ó del extranjero, conforme á lo que dispone el art. 34 de esta Ordenanza.

Art. 29.— Si al revisar las aduanas los documentos entregados por los capitanes en el acto de la visita de fondeo, encontraren alguna ó algunas de las faltas especificadas en las siguientes fracciones, impondrán las penas que las mismas señalan.

1. La falta absoluta de manifiesto se castigará cuando los buques conduzcan mercancías, con una multa que no exceda de quinientos pesos; y cuando vengan *en lastre*, con una que no exceda de cien pesos.
2. La falta de los recibos postales que expresa el art. 27, se castigará como la falta absoluta de manifiesto, si al presentarse éste no hubiere recibido la aduana el ejemplar correspondiente.
3. La falta de entrega al comandante del Resguardo en el acto de presentarse á bordo los empleados de la aduana á practicar la primera visita de fondeo, ya sea del manifiesto legalizado, ó bien, en su caso, del manifiesto con los recibos postales, será penada con una multa que no exceda de veinticinco pesos.
4. La falta de presentación de cualesquiera de los otros documentos á que se refieren las fracciones 2, 3, 4, 5 y 6 del artículo anterior, se castigará con una multa que no exceda de cincuenta pesos.

Todas las penas que por las faltas anteriormente mencionadas impongan las aduanas, quedan sujetos á la aprobación de la Secretaría de Hacienda.

Cuando los documentos á que se refieren las fracciones 2, 3, 4 y 5, del art. 28 no fueren presentados conforme á los modelos respectivos, las aduanas exigirán su reposición, sin permitir que en ellos se haga aumento ó variación esencial. Cuando esos documentos no sean repuestos en debida forma, la aduana suspenderá las operaciones del buque hasta que se verifique la reposición (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 30.— Cuando los capitanes presenten el manifiesto general legalizado por el cónsul respectivo, ó acompañado de recibos postales, y la aduana no hubiere recibido su ejemplar correspondiente, exigirán los administradores la exhibición del cuaderno de bitácora del buque, los conocimientos de embarque y los demás documentos que sean necesarios, para confrontar la fecha de salida de la embarcación con la de los documentos aduanales. Si hubiere relación entre las fechas, dispondrán que se saquen dos copias del manifiesto, que servirán para las operaciones de descarga; y darán cuenta de lo ocurrido á la Dirección de Aduanas, la cual consultará á la Secretaría de Hacienda lo que proceda (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 31.— Si hubiere desacuerdo entre la fecha de la salida del buque y los documentos mencionados, y no se comprobare suficientemente que causas de fuerza mayor originaron el desacuerdo, los administradores procederán á levantar una información para el esclarecimiento de los hechos, haciendo que los pasajeros (á haberlos) y tripulación del buque declaren cuanto haya acaecido durante la navegación, dando inmediatamente cuenta á la Secretaría de Hacienda con el expediente instruido, para su conocimiento y resolución.

La irregularidad prevista por este artículo no impedirá la descarga y salida del buque, si así se solicitare, siempre que los capitanes ó sus representantes se comprometan, por medio de una fianza á satisfacción del administrador, á conformarse con lo que el Gobierno tuviere á bien resolver.

«Art. 32.— Cuando no presenten los capitanes el ejemplar que deben traer consigo, del manifiesto general, y se hubiere recibido el de la aduana, se expedirá copia de éste, la cual, firmada de puño y letra de los capitanes, suplirá la que debieron haber entregado en el acto de la visita de fondeo.

Si tampoco la aduana hubiese recibido el ejemplar del manifiesto, los capitanes deberán formarlo en el puerto de llegada, antes de la descarga y de acuerdo con los datos que arrojen los conocimientos de embarque, y acompañar dicho manifiesto, por duplicado, á la solicitud de descarga, en vez de las copias de que habla la fracción 1 del art. 82. Las aduanas exigirán, en este caso, á la llegada del buque y tan luego como se conozca la falta absoluta de manifiesto, la presentación de los conocimientos de embarque, los cuales conservarán en su poder hasta que se confronten con el manifiesto que el capitán hubiese formado, teniendo á la vista dichos conocimientos. En este propio caso, si el cargamento del buque viniese destinado á dos ó más puertos mexicanos, el capitán formará y presentará en el primero de ellos en que toque el buque, los manifiestos correspondientes á los demás puertos, á fin de que, después de confrontados y visados por la primera aduana á que fuesen presentados, se devuelvan al capitán para que surtan efecto en los demás puertos á que vengan destinadas las mercancías. Estas disposiciones se aplicarán sin perjuicio de las penas señaladas en el art. 29, para los casos de falta absoluta de manifiesto consular, ó de su entrega en el acto de la primera visita de fondeo, según corresponda.»

Art. 33.— Las formalidades expresadas en los artículos anteriores, son obligatorias para los capitanes, aun cuando los buques de su mando sean despachados sin carga, ó sea en lastre, para puertos de la República; pero en el caso de que conduzcan mercancías para puertos

extranjeros, los capitanes deberán cumplir con lo que se previene en el artículo siguiente.

Art. 34.— Los capitanes de los buques que conduzcan mercancías para varios puertos mexicanos y para otros extranjeros, depositarán en la aduana de cada puerto de la República á que arriben los manifiestos de los demás cargamentos que lleven á su bordo.

Los administradores de las aduanas de escala harán constar que se efectuó el depósito.

En el caso de que los efectos destinados á un puerto extranjero no vengan amparados por un manifiesto, el capitán del buque tiene obligación de formar una relación minuciosa de dichos efectos y de entregarla á los empleados de la aduana, según lo prescrito en la fracción 7 del art. 28; en el concepto de que si se encontrare á bordo alguna mercancía que no haya sido manifestada, se obligará al capitán á desembarcarla para su reconocimiento, quedando sujeta al pago de dobles derechos (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 35.— Los documentos que los capitanes de los buques deben presentar según esta ley, estarán escritos en castellano ó en el idioma de la nacionalidad del buque, ó en el del puerto de donde partan.

Art. 36.— Los manifiestos autorizados con posterioridad á la salida de los buques conductores de las mercancías que aquéllos amparen, podrán ser aceptados por los administradores de las aduanas, siempre que, por la fecha de la certificación, se compruebe que fué expedida antes de que el buque llegase á un puerto de la República (Decreto de 29 de Marzo de 1904).

Art. 37.— Los capitanes cuidarán de que figuren en documento separado de la carga que conduzcan, los bultos que contengan muestras para puertos mexicanos.

Art. 38.— Cuando un buque conduzca bultos que, perteneciendo al cargamento de algún otro buque, hubieren quedado por olvido ú otro motivo sin ser embarcados, cuidará el capitán de inscribirlos en el manifiesto general con la nota correspondiente; pero si les fueren entregados en algún puerto de donde no recojan carga, deberán formar una lista de ellos, que entregarán á su llegada al entregar los demás documentos que menciona el art. 28 de esta Ordenanza.

Art. 39.— Es obligación de los capitanes conservar en buen estado los sellos que pongan los comisionados de la aduana en las escotillas y mamparos; la rotura de dichos sellos, excepto en los casos de fuerza mayor, que deberá comprobarse, será castigada con una multa que no exceda de doscientos pesos, sin perjuicio de aplicar las demás penas correspondientes, si se hubiere ejecutado con dolo.

Art. 40.— Los capitanes de los buques ó quienes hagan sus veces, tienen el deber de exhibir el cuaderno de bitácora, los conocimientos de embarque y todos los demás documentos que tengan la obligación de conservar á bordo, cuando les sean pedidos por los administradores de las aduanas para el esclarecimiento de las dificultades que se ofrezcan.

El capitán ó la persona que haga sus veces, que se resista á verificar la exhibición, lo que acreditará la autoridad administrativa por medio de la correspondiente acta, será consignado á la autoridad judicial, la que procederá contra él en los términos prevenidos para castigar los delitos de desobediencia y resistencia de particulares, previstos en el Código Penal.

Art. 41.— Los capitanes de los buques tienen el deber de tratar con las debidas atenciones á los empleados que la aduana nombre para vigilar las operaciones de á bordo, considerándolos en todo como pasajeros de primera clase.

La infracción de lo dispuesto en este artículo será castigada por la autoridad administrativa con una multa que no exceda de cien pesos.

Art. 42.— Al verificarse la descarga de los buques, los capitanes tienen el deber de formar para cada lancha, una papeleta de los bultos que vayan descargando,

con los pormenores que se indican en el modelo núm. 6. Estas papeletas serán numeradas correlativamente y las entregarán al patrón de la lancha que conduzca la carga á tierra.

Art. 43.— A falta de los capitanes, son responsables y tienen todas las obligaciones que previene este capítulo, las personas que legalmente ó de hecho los substituyan.»

Capitán de puerto.—El que tiene á su cargo la policía, limpieza y aseo del puerto, y toma noticia de las embarcaciones que entran y salen de él: suele tener grado militar. Designase también con este nombre cierta contribución que se exige á las embarcaciones que entran y salen en los puertos (Escriche).

Suprimidos por el decreto de 4 de Septiembre de 1895, hacen sus veces los jefes de los resguardos de las aduanas.

CAPITULACIÓN.—El concierto ó pacto hecho entre dos ó más personas sobre algún negocio comúnmente grave. En la milicia se llama así el tratado que se hace entre los sitiadores y sitiados para la rendición de una plaza, ó entre dos ejércitos en campo raso para que el uno rinda las armas bajo ciertas condiciones. Toda capitulación debe ser inviolable, y el que no la cumple se cubre de ignominia. No faltan, con todo, grandes ejemplos de mala fe, y estos últimos tiempos nos presentan uno que ha hecho la desgracia de todo un pueblo digno por cierto de mejor suerte (Escriche).

La Ordenanza General del Ejército dispone lo siguiente respecto de capitulaciones:

«Art. 1251.— La capitulación sólo podrá tener lugar á consecuencia de sitio ó bloqueo en plazas ó recintos fortificados.

Art. 1252.— Ningún General, Jefe ú Oficial que mande una plaza ó fuerte destacado del núcleo central, podrá capitular, si no es en el caso de que los víveres ó las municiones se hubieren agotado ó de que la guarnición quedare reducida á tal extremo que no le fuere posible resistir un asalto probable.

Art. 1253.— Ninguna capitulación podrá celebrarse si no se estipula en ella la salida de las tropas de la plaza sitiada con los honores de la guerra: en caso de no obtenerse esto y de considerarse imposible romper el sitio, la guarnición se entregará prisionera.

Art. 1254.— En la capitulación, el Jefe de la plaza correrá la misma suerte que sus oficiales y tropa; y por ningún motivo estipulará cláusulas que le favorezcan personalmente, pues sus esfuerzos deberán encaminarse á obtener condiciones favorables para los soldados, y con preferencia para los heridos y enfermos.

Art. 1255.— No se comprenderán en la capitulación los fuertes destacados y obras aisladas de la plaza que se encuentren aún en estado de prolongar su resistencia.

Art. 1256.— Jamás se estipulará en una capitulación no continuar la guerra en defensa de la Patria y de las instituciones.

Art. 1257.— El Jefe de una plaza nunca podrá salir de ella con el objeto de parlamentar.

Art. 1258.— Siempre que un Jefe sea derrotado, se rinda al enemigo, capitule ó abandone una plaza, ó puesto atrincherado, se abrirá una información administrativa para examinar su conducta; y si resultaren indicios de responsabilidad, será consignado á los Tribunales Militares.»

La Ordenanza General de la Armada, trata de las capitulaciones de una manera análoga, en sus artículos del 1635 al 1643.

CAPITULACIONES.—Los conciertos que se hacen mediante escritura pública entre las personas que están tratadas de casar para ajustar el matrimonio. En ellas suelen expresarse los bienes que trae cada uno de los contrayentes, y el derecho que éstos se traspasan recíprocamente, ya sobre los mismos bienes, ya sobre los que puedan adquirir después durante el consorcio. Llámase también *capitulaciones* la misma escritura por