

K47
m6
m41
v.12



FONDO BIBLIOTECA PUBLICA
DEL ESTADO DE NUEVO LEON



LEYES MEXICANAS

AÑO DE 1872

NUMERO 6984.

Enero 1º de 1872.—Circular del Ministerio de Hacienda, acompañando el nuevo arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas.

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Sección 1ª.—Circular.—Tengo la honra de remitir á vd. ejemplares del arancel de aduanas marítimas y fronterizas de la República, que ha expedido hoy el Presidente en ejercicio de las facultades que le concede el artículo 3º de la ley de 1º de Diciembre de 1871.

El Presidente cree que no ha podido usar de las facultades con que lo invistió el Congreso de la Union, de una manera más ventajosa á los intereses del comercio de buena fé y del Erario federal, que expidiendo el arancel que por tanto tiempo ha estado pendiente, y cuya falta paralizaba el movimiento mercantil con notable disminucion en los ingresos del Erario.

El Presidente no ha juzgado que las circunstancias actuales fuesen las que pre-

vias para introducir cambios radicales en el arancel vigente, y ha considerado, por el contrario, que el trabajo del Ejecutivo debia limitarse mas bien á operaciones de simplificacion y refundicion, aceptando en general como base del nuevo arancel la subsistencia de lo determinado en la ordenanza y leyes vigentes.

Partiendo de estos principios, se ha formado el nuevo arancel, con el cual el Ejecutivo cree que se obtendrán las siguientes ventajas:

I. Refundir en una sola cuota los diversos derechos que con diferentes nombres pagan actualmente las mercancías extranjeras á su importacion á la República, ya en las aduanas marítimas, ya en otras oficinas, ya sobre las mismas mercancías directamente, ó ya sobre los efectos nacionales que se exportan, para pagar el valor de aquellas, haciendo á la vez una reduccion sobre las cuotas actuales.

II. Establecer el derecho de importacion por regla general como cuota fija, dejando la base del valor de factura ó aforo,

solamente para aquellos casos en que no es posible establecer la cuota fija.

III. Aumentar la tarifa con muchos artículos no considerados en la ordenanza vigente, para cortar los inconvenientes que trae consigo la diversa cuotización que se hace en las diferentes aduanas de dichas mercancías. El número de mercancías clasificadas en la tarifa de la ordenanza vigente, es de quinientas veinticinco, mientras que en el nuevo arancel pasa de ochocientas.

IV. Abolir las prohibiciones.

V. Ensanchar en todo lo posible la lista de mercancías libres, exceptuándolas de todo derecho, á diferencia de lo que dispone el arancel vigente, por el cual solamente se les exceptúa de parte de los derechos. En la ordenanza de 31 de Enero de 1856, el número de mercancías libres es de treinta y cuatro, mientras que en el nuevo arancel asciende á setenta y tres.

VI. Abolir las restricciones onerosas para el tránsito en la República, de mercancías extranjeras que hayan pagado sus derechos de importacion.

VII. Establecer derechos uniformes sobre las mercancías extranjeras, lo cual produce la ventaja de nivelar las operaciones mercantiles en toda la nacion.

VIII. Conceder á los buques nacionales exencion del derecho de fano y hacer pagar este derecho á los extranjeros, solamente en los puertos en que haya fano.

IX. Establecer que el derecho de practica sea pagado solamente por los buques que pidieren práctico.

X. Conceder todas las franquicias posibles al comercio extranjero, facilitando la exportacion de los productos nacionales, y abriendo nuestras costas al comercio de exportacion.

XI. Autorizar la exportacion de metales preciosos en pasta, con solo las restricciones que demanda la fé de la República, comprometida en los contratos celebrados con los arrendatarios de casas de moneda.

XII. Autorizar el tránsito de mercancías extranjeras por el territorio nacional.

XIII. Simplificar en lo posible las operaciones aduanales en provecho del comercio de importacion.

XIV. Adoptar, en cumplimiento de la ley de 15 de Marzo de 1857, el sistema métrico decimal en los pesos y medidas, y

XV. Reunir en un solo cuerpo las varias determinaciones respecto del comercio extranjero, que se encuentran diseminadas en diferentes leyes y disposiciones vigentes, y que por lo mismo no es fácil que se tengan á la vista, especialmente por los remitentes de mercancías que residen en el extranjero.

A primera vista se creeria que las cuotas de la tarifa han sido aumentadas, supuesto que comparándolas con las del arancel vigente, se nota que son en efecto mucho más altas. Esta diferencia procede de dos causas principalmente: la primera consiste en que en el nuevo arancel están refundidos todos los derechos que con diferentes nombres se pagan actualmente al Erario federal sobre la importacion de mercancías extranjeras, los cuales no figuran en las cuotas de la tarifa de la ordenanza vigente; y la segunda en la relacion que existe entre la vara y la libra, que son las unidades de medida y peso sobre que están calculados los derechos de importacion en la ordenanza vigente, y el metro y el kilogramo que sirven de base al nuevo arancel.

Las mercancías extranjeras pagan actualmente al Erario federal por su importacion á la República, los derechos siguientes:

Derecho de importacion.....	100 00
Derecho de mejoras materiales .	20 00
Derecho de ferrocarril.....	15 00
Derecho de internacion.....	10 00
Derecho de contraregistro.....	25 00
Derecho municipal.....	3 00

Al frente..... 173 00

Del frente.....	173 00
Derecho de un peso por bulto de ocho arrobas en sustitucion de peajes, que equivale á.....	9 00
Derecho de consumo.....	15 50
Derecho de exportacion sobre la moneda, que al 8 por ciento sobre el valor de ésta, equivale sobre la cuota de importacion del arancel vigente, segun cálculo hecho en vista de los datos oficiales de los últimos cuatro años, al.....	35 00
Total.....	232 50

La operacion que tenia que hacerse para llevar á cabo la refundicion, en una sola cuota, de los diferentes derechos que pagan actualmente las mercancías extranjeras que se importan en la República, se debia reducir, pues, á aumentar la cuota de la tarifa del arancel vigente con un 132 50 por ciento.

A esta cuota se le rebajó el 12 50 por ciento, con lo cual el aumento efectivo ha sido de 120 por ciento.

Podria decirse que el derecho de consumo no lo pagan mas mercancías que las que se consumen en el Distrito federal, y que refundiéndolo en la importacion, se gravaba con él á las mercancías destinadas al consumo de fuera del Distrito. Esta consideracion disminuye en importancia, teniendo presente que las mercancías que se consumen en el Distrito federal, y que pagan el derecho de consumo de quince y medio por ciento sobre la cuota de la importacion, forman la parte principal de las importadas por la aduana de Veracruz, por la cual se importa la mitad de las mercancías extranjeras que se consumen en la República. Es además un hecho, que en la mayoría de los Estados, si no en todos, existen derechos de consumo más ó ménos altos que los que se pagan en el Distrito federal.

Sin embargo de estas consideraciones,

y creyendo el presidente que una prudente reduccion en los derechos de importacion, unida á las demás prevenciones que considera favorables al comercio y que se han consignado en el nuevo arancel, podria contribuir eficazmente á aumentar los ingresos en las aduanas marítimas, determinó que se hiciese la reduccion de 12.50 por ciento ántes indicada, que en el último caso vendria á representar la cuota del derecho de consumo, y equivaldria á dispensar de éste á las mercancías extranjeras.

Si el derecho de importacion fijado en el nuevo arancel aparece más alto que el fijado en la tarifa de la ordenanza vigente, en cambio quedan refundidos en ese derecho y dejarán por lo mismo de cobrarse separadamente, desde el 1º de Julio de 1872, los impuestos que siguen:

- I. Derecho de mejoras materiales.
- II. Derecho de ferrocarril.
- III. Derecho de internacion.
- IV. Derecho de contraregistro.
- V. Derecho municipal.

VI. Derecho de un peso por bulto de ocho arrobas en sustitucion de peajes.

VII. Derecho de exportacion sobre metales preciosos.

VIII. Derecho de consumo establecido por varias leyes y refundido en una sola cuota por la ley de 28 de Mayo de 1868.

IX. Derecho sobre el algodón, establecido por la ley de 28 de Junio de 1863 y circular de 11 de Octubre de 1867.

X. Derecho impuesto al tabaco, conforme á las leyes de 14 de Agosto de 1856 y 14 de Febrero de 1863.

El plazo fijado para que empiece á estar en vigor el nuevo arancel, se considera suficiente para no perjudicar en nada los intereses del comercio empeñado en los pedidos y remisiones de mercancías pendientes.

Con objeto de facilitar el cumplimiento del nuevo arancel, ha aprobado el presidente de la República un reglamento de aduanas marítimas y fronterizas, forma-

do en armonía con las prescripciones del nuevo arancel, y el cual tambien se publica hoy.

El presidente confia en que los resultados prácticos del nuevo arancel, vendrán á poner de manifiesto las ventajas que traerá al comercio de buena fé y al erario federal.

Independencia y libertad. México, Enero 1º de 1872.—Romero.—C....

NUMERO 6985.

Enero 1º de 1872.—Decreto del Gobierno—Arancel de Aduanas marítimas y fronteras.

Secretaría de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.—Seccion 1ª —El presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Benito Juarez, presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que con objeto de simplificar las operaciones aduanales, unificando los varios derechos que ahora gravan la importacion de mercancías extranjeras, y adoptando las reformas que la experiencia ha indicado como benéficas al erario federal y al comercio de buena fé, de las cuales se espera un aumento en las rentas federales; y en ejercicio de las facultades que concede al ejecutivo el artículo 3º de la ley de 1º de Diciembre de 1871, he tenido á bien decretar el siguiente

ARANCEL

De aduanas marítimas y fronteras de los Estados-Unidos mexicanos.

CAPITULO I.

Del tráfico en general.

Art. 1. Todos los buques mercantes, de cualquiera nacion que sean, podrán hacer el comercio por los puertos de la República habilitados al comercio de altura;

igualmente lo podrán hacer las naciones limítrofes por las aduanas fronterizas.

2. Durante el tiempo que alguna nacion se encuentre en guerra con la República, no gozará de dicha libertad. Un decreto especial del gobierno fijará oportunamente la interdiccion, que durará hasta que otro decreto la levante.

CAPITULO II.

Tráfico de altura para los buques extranjeros.

3. Los buques extranjeros que conduzcan á la República mercancías procedentes del extranjero, solo podrán descargalas en los puertos habilitados, ó que en lo sucesivo se habilitaren para el comercio de altura.

4. En el caso de que algun puerto de los abiertos al comercio de altura fuere ocupado por fuerzas que no obedezcan al gobierno federal, quedará cerrado para el comercio extranjero y el de escala y cabotaje.

5. Los buques mercantes extranjeros y las mercancías que conduzcan, así como los capitanes ó sobrecargos y las tripulaciones, quedan sujetos á las reglas prescritas en este arancel, al pago de los derechos fijados en él, á las penas que en él se establecen, y á todas las disposiciones que rijan al tiempo de su arribo. Se considerarán arribados los buques para todos los efectos que hagan relacion con este arancel, desde el momento en que entren en las aguas territoriales de la República.

6. Los buques extranjeros pagarán por derechos de puerto, los siguientes:

I Los buques extranjeros que no sean de vapor y traigan mercancías que no sean carbon de piedra, pagarán:

A. Por cada tonelada de á un metro cúbico de las que midan, con facultad los administradores para rectificar la medicion en caso conveniente....\$ 1 00

B. Derecho de practica que se satisfará en la respectiva capitanía de puerto,

conforme al reglamento de 22 de Abril de 1851, el cual obra al fin de esta ley, en el concepto de que solamente pagarán derecho de practica los buques que pidieren práctico.

C. Derecho de fero, por entrada y salida, donde hubiere fero... \$ 25 00

II. Los vapores, aun cuando vengan cargados de mercancías, quedan exceptuados del derecho de toneladas, pero pagarán:

A. Por derecho de fero, donde hubiere fero, cuando conduzcan mercancías á la entrada.....\$ 100 00

B. A la salida, despues de haber descargado..... 100 00

III. Los buques de vela que vengan cargados con solo carbon de piedra, quedarán exentos del pago del derecho de toneladas, y solo sujetos á los de fero donde hubiere fero, y practica, cuando pidan práctico.

IV. En caso de traer carbon de piedra y mercancías, pagarán los buques de vela por cada tonelada de las que ocupen las mercancías.....\$ 1 00

V. Los buques que vengan con destino á dos ó más puertos de la República, satisfarán en el primero á que arriben, el total derecho de las toneladas que midan, expidiéndoseles por la aduana el respectivo certificado que acredite el pago, para que éste no se exija en las demás.

VI. Los buques que pasen á cargar palo de tinte á otras producciones nacionales á uno ó más puertos de la República, quedan exceptuados del pago de derechos de fero y toneladas, acreditando haberlos satisfecho en el puerto donde descargaron sus efectos, pero sujetos al de practica cuando pidan prácticos.

7. Una vez que los capitanes de buques hayan pagado á la aduana marítima respectiva los derechos que quedan mencionados, no se les podrá cobrar gratificacion ni contribucion de ninguna clase, ni por los marineros de las capitanías de puerto, ni por los oficiales de sanidad,

ni por los guardas ó dependientes de las aduanas.

8. Los buques que vengan solo con el objeto de recibir ó conducir pasajeros, correspondencia, metales, palo de tinte á otros productos nacionales, podrán arribar á todos los puertos de la República, habilitados al comercio de altura, sin pagar derecho de toneladas.

9. Los buques balleneros y de largo curso que naveguen para puertos extranjeros, pueden arribar libremente á los de la República con el objeto de invernarse, hacer aguada, refrescar víveres ó reparar averías, sin que se les exija el pago de derechos de toneladas, ni ningun otro; pero sujetos á la vigilancia y reconocimientos que los administradores crean conveniente ejercer sobre ellos.

10. Quedan exceptuados del pago de todos los derechos referidos los buques de guerra, cualquiera que sea su nacionalidad.

CAPITULO III.

Tráfico de altura para los buques nacionales.

11. Todo buque nacional, sea de vela ó de vapor, procedente de puerto extranjero que conduzca mercancías á uno ó más puertos de la República, estará exento del derecho de toneladas y de fero, pero satisfará el de practica cuando pida práctico, conforme al reglamento de 22 de Abril de 1851 ya citado, quedando por lo demás sujeto á las reglas establecidas para los buques extranjeros.

12. Los buques nacionales á que se refiere el artículo anterior, no podrán dedicarse al tráfico de cabotaje, sin haber concluido su total descarga en el puerto ó puertos á que hayan venido destinados.

CAPITULO IV.

Tráfico de cabotaje.

13. El tráfico de cabotaje no puede hacerse más que por buques nacionales.