

VIII. Prohibir temporalmente la importación ó tránsito de efectos de guerra, en las circunstancias que lo juzgue conveniente. Decretos especiales declararán y levantarán esta prohibición.

CAPITULO II.

De la carga de buques en el extranjero.

SECCION I.

Reglas á que se sujetarán las embarcaciones procedentes del extranjero, y derechos que deben satisfacer en los puertos mexicanos.

Buques mercantes serán dirigidos á puertos habilitados.

Art. 12. Los buques de todas clases y nacionalidades que en lastre ó cargados con mercancías se dirijan á los Estados Unidos Mexicanos, deberán ser despachados precisamente para alguno de los puertos habilitados para el comercio de altura, *excepto en el caso especial señalado en el art. 14 (Véase en el «Apéndice», bajo el núm. 3, la lista de las aduanas).*

Art. 13. Los buques nacionales y extranjeros podrán traer correspondencia, pasajeros y cargamento á uno ó más puertos de la República, aun cuando conduzcan á la vez pasajeros y mercancías para puertos extranjeros, siempre que dichas embarcaciones al llegar á los puertos mexicanos cumplan con lo que dispone esta ley.

Buques en lastre procedentes del extranjero.

Art. 14. Los buques en lastre que procedentes del extranjero tengan por objeto dedicarse al buceo ó á la pesca en las costas mexicanas, ó vengan con el fin de recibir y conducir pasajeros y correspondencia, ó de cargar ganado, madera ó cualquier otro producto nacional, se dirigirán precisamente á puertos de altura, para que de éstos se despachen á su destino.

Como excepción de esta regla, los buques expresados podrán dirigirse directamente á los puertos de cabotaje que determine el Ejecutivo, quedando sujetos á todas las prevenciones de esta Ordenanza, relativas al comercio de altura, y á las demás disposiciones, dictadas especialmente para el tráfico extraordinario de que se trata (1).

(1) Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público.—México.—Sección 1.^a—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“**PORFIRIO DIAZ**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades concedidas al Ejecutivo por el art. 2.^o de la ley de 11 de Diciembre de 1884, y por igual artículo de la ley de ingresos vigente, de 2 de Junio de 1894, y

Considerando:

Primero. Que para facilitar la exportación de frutos nacionales, y atenuar, en cuanto fuere dable, los perjuicios que sufre nuestro comercio por el estado que guardan los cambios sobre el exterior, conviene modificar la Ordenanza de Aduanas en aquellos de sus preceptos relativos

Art. 15. Cuando un buque en lastre solicite permiso para ir á cargar efectos nacionales á un lugar en donde no exista aduana, Embarque de efectos nacionales donde no exista aduana.

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 10.)

al recibo y despacho de buques para el comercio de altura, y extender, en lo que se refiere á la exportación, esa facultad, que hasta ahora ha sido privativa de las aduanas marítimas, á ciertas secciones aduaneras establecidas en puertos situados á la orilla de ríos navegables, ó ligados por líneas férreas con el interior del país, y que por estas circunstancias ó cualquiera otra especial, puedan, sin peligro para los intereses fiscales y con beneficio de los productores de frutos nacionales, ser autorizadas para recibir y despachar las embarcaciones que hagan el tráfico directo de exportación;

Segundo. Que es necesario reglamentar debidamente el uso de esa franquicia al comercio de exportación, é impedir que á la sombra de esas concesiones, se cometan fraudes y abusos, con perjuicio del interés fiscal;

He tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1.^o Las secciones aduaneras de despacho que por hallarse establecidas en puertos de cabotaje situados á la margen de ríos navegables, ó por estar aquéllos ligados por ferrocarril con el interior del país, ó por otras especiales circunstancias, tengan tráfico importante de exportación de frutos nacionales, podrán ser autorizadas para recibir y despachar buques de altura que lleguen en lastre á cargar cualquier género de productos de exportación; pero exceptuándose de esta franquicia la piedra mineral y los metales, conforme al art. 10 de la ley de 30 de Octubre de 1893.

Art. 2.^o Para la liquidación y pago de los derechos que causen las maderas de construcción y ebanistería, seguirán aplicándose las reglas que establecen las leyes de 12 de Diciembre de 1893 y 3 de Diciembre de 1894, así como el Reglamento de 29 de Enero próximo pasado y las demás disposiciones especiales relativas.

Art. 3.^o Los buques que hagan el tráfico que por esta ley se autoriza, quedan sujetos á todas las prevenciones de la Ordenanza General de Aduanas, relativas al comercio de altura. Quedan reformados, en este sentido, los arts. 12 y 14 de la citada Ordenanza, y cualquiera otro de sus preceptos que se oponga á los de la presente ley.

Art. 4.^o Por ningún motivo se permitirá en los puertos de cabotaje la venta de los efectos á que se refiere el art. 103 de la Ordenanza de Aduanas, ni tampoco la que autoriza el art. 101 de la misma ley. La Sección aduanera ejercerá una estrecha vigilancia para evitar que se haga descarga clandestina, y al despacharse el buque, comprobará la existencia á bordo, del sobrante anotado al principio. Si hubiere motivos fundados para suponer que se trata de cometer algún abuso, la Sección aduanera ordenará que se desembarque el sobrante de rancho ó efectos, los cuales quedarán bajo la custodia de dicha Sección, y se reembarcarán cuando el buque fuere definitivamente despachado.

Toda infracción á estos artículos se considerará como contrabando, quedando reformado en este sentido el art. 104 de la propia Ordenanza.

Art. 5.^o El Ejecutivo concederá, por medio de un decreto, la autorización á que se refieren los artículos anteriores, y dictará, al propio tiempo, los reglamentos y demás disposiciones á que deban sujetarse las Secciones aduaneras y las Aduanas de altura correspondientes (A). Estas franquicias podrán ser retiradas en cualquier tiempo, total ó parcialmente, si el mismo Ejecutivo lo estima conveniente á los intereses fiscales.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en México, á nueve de Febrero de mil ochocientos noventa y cinco.—*Porfirio Díaz*.—Al C. Lic. José Yves Limantour, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público.—Presente.”

Y lo comunico á Ud. para su conocimiento y demás fines.

México, Febrero 9 de 1895.—*Limantour*.—Al. . . .

(A) Actualmente sólo han sido habilitados para el tráfico especial de que se trata los puertos de Alvarado y Tlacotalpam (Véanse en el «Apéndice» el decreto y reglamento relativos, bajo el núm. 4).

podrá concedérselo el administrador de la aduana correspondiente, previos los requisitos que expresa el art. 336 de esta ley.

Derechos de puerto.	Art. 16.	} [Derogados por decreto de 1º de Julio de 1898. Los derechos de puerto á que se refieren estos artículos, se rigen actualmente por el decreto citado (1)].
	Art. 17.	
	Art. 18.	
	Art. 19.	
	Art. 20.	

(1) Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público.—México.—Sección 1ª.—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“**FORFIRIO DIAZ**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en ejercicio de la facultad otorgada al Ejecutivo por el art. 2º de la ley de Ingresos vigente, expedida en 2 de Junio próximo pasado, y

Considerando:

Primero. Que es preciso poner en armonía con las necesidades actuales del tráfico exterior, la añeja legislación que rige todavía en materia de impuestos y derechos que, por diversos títulos, causan los buques que arriban á puertos mexicanos;

Segundo. Que el actual derecho de fero, no descansa en una base equitativa, supuesto que se aplica, por cuota fija, á los buques, cualquiera que sea su porte, y sin hacer más distinciones que entre buques de vapor y de vela; lo que trae consigo desigualdad injustificable en el gravamen, con beneficio de los buques de mayor capacidad, en cada una de las clases mencionadas;

Tercero. Que el derecho de capitanías de puerto no tiene razón de ser, desde el momento en que se han suprimido las capitanías; y que los derechos especiales que sobre toneladas y calado de los buques estableció el decreto de 28 de Mayo de 1881, para subvenir á los gastos que demandan las obras de mejoras en los puertos, adolecen de inconvenientes que aconsejan la inmediata substitución de esos derechos por otros destinados al mismo objeto; pero que se hallen, á la vez, en relación proporcional con los beneficios que por virtud de las obras ejecutadas en los puertos, reciban el comercio y la navegación;

Cuarto. Que el derecho de toneladas que conforme á los artículos del 18 al 20 de la Ordenanza de Aduanas se cobra á los buques, recae únicamente sobre los de vela, con lo que se establece entre éstos y los de vapor una desigualdad que, si alguna vez tuvo fundamento, no es equitativo que se conserve, dadas las condiciones en que se halla nuestro tráfico marítimo internacional;

Quinto. Que la circunstancia de que el referido derecho se aplique solamente á los buques extranjeros, determina en otros países el cobro de impuestos diferenciales á nuestros buques y á las mercancías por ellos conducidas; lo cual importa para nuestra marina mercante una desventaja, que no alcanzan á compensar los beneficios que pueda proporcionarle la exención, por concepto de bandera, del pago del mencionado derecho de toneladas;

Sexto. Que la diferencia entre la capacidad utilizable para la carga en los buques de vapor y en los de vela, exige que al fijarse un impuesto basado en el número de toneladas que midan unos y otros, se establezca para los primeros un gravamen inferior, en proporción equitativa;

Séptimo. Que es preferible adoptar, como base del impuesto, la capacidad bruta de los buques en lugar de la neta, por el inconveniente que presenta ésta, y el cual consiste en que casi todas las naciones la fijan de distinta manera, algunas con tendencias á disminuirla exageradamente; y porque, de no aceptarse la que establecen las leyes de cada país, sería preciso que las aduanas de la República procediesen á hacer la medición de todos los buques extranjeros que lleguen á nuestros puertos, arrojando para esa medición las dificultades y las dilaciones que le son anexas;

Octavo. Que los vapores de líneas establecidas con itinerario fijo, y obligados á efectuar viajes precisos y regulares, proporcionan notorias ventajas al tráfico comercial del país, y muchas veces al Gobierno, porque transportan correspondencia ó prestan algún otro servicio público; y que, por lo mismo, no deben equipararse á los demás buques, al fijar un impuesto de carácter general sobre dicho tráfico;

Art. 21. Los buques nacionales ó extranjeros, después de haber concluído la descarga de las mercancías que hayan conducido y de

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 12.)

Noveno. Que los buques extranjeros al efectuar el tráfico de cabotaje en los casos excepcionales en que nuestras leyes lo autorizan, se encuentran en condiciones muy ventajosas respecto de los nacionales, tanto por las facilidades de que disfrutaban aquéllos para hacer ese tráfico, cuanto por hallarse exentos de los impuestos que gravan á estos últimos y á los artículos por ellos consumidos;

He tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se derogan los impuestos que á continuación se expresan:

- I. El derecho de fero que se causa con arreglo al art. 17 de la Ordenanza General de Aduanas.
- II. El derecho de capitanías de puerto que se causa conforme al reglamento de 22 de Abril de 1851, y á que se refieren los decretos de 4 de Septiembre y 15 de Octubre de 1895.
- III. Los derechos de puerto establecidos por las fracciones B y C del art. 4º del decreto de 28 de Mayo de 1881.

Art. 2º Igualmente quedan derogados los arts. 16, 18, 19 y 20 de la Ordenanza General de Aduanas, relativos al derecho de toneladas, el cual derecho se causará, en lo sucesivo, de acuerdo con las prevenciones del presente decreto.

Art. 3º Causará el expresado derecho de toneladas, todo buque mercante, nacional ó extranjero, cargado ó *en lastre*, que arribe á cualquier puerto de la República. Este derecho se liquidará sobre el número de toneladas brutas de arqueo que mida el buque, y sólo se cobrará cuando éste arribe directamente de algun puerto ó lugar extranjero. Su importe será el siguiente:

I. Para los buques de vela, diez centavos por tonelada.

II. Para los buques de vapor, seis centavos por tonelada.

Art. 4º Los buques de vapor pertenecientes á líneas internacionales que hagan viajes regulares á puertos de la República, con itinerario fijo y días señalados para la salida, podrán disfrutar en los puertos mexicanos comprendidos en dicho itinerario, de una reducción del derecho de toneladas, en los casos y bajo las condiciones siguientes:

I. En el litoral del Pacífico, la reducción podrá ser hasta de un setenta y cinco por ciento, para los buques que hagan el servicio postal mexicano, sin recibir retribución pecuniaria del Gobierno de México por este último concepto, ni dispensa de otros derechos; y hasta de un veinticinco por ciento, solamente, para los buques que no efectúen el servicio postal, ó que lo hagan mediante retribución pecuniaria del propio Gobierno, ó dispensa de alguno ó de algunos impuestos.

II. En el litoral del Atlántico, la reducción podrá ser hasta de un cincuenta por ciento, y sólo se aplicará á los buques que hagan el servicio postal sin retribución del Gobierno Mexicano, por ese concepto ni por ningún otro, y que no disfruten de subvención ó dispensa de alguno ó de algunos derechos.

Para que pueda disfrutarse de las reducciones de que hablan los incisos anteriores, se requiere que la empresa interesada las solicite de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y que ésta fije la proporción de las mismas reducciones, en los permisos ó en los contratos respectivos, teniendo en cuenta, no sólo el servicio que presten al comercio las líneas, sino las demás obligaciones que asuma la empresa, tanto para con el Gobierno, cuanto para con el público en general. También será necesario, para disfrutar de la reducción, que la empresa presente sus itinerarios con la debida oportunidad á la mencionada Secretaría, y que ésta los autorice por estar de acuerdo con las condiciones del contrato ó con el permiso relativo (A).

Art. 5º Todo buque, perteneciente á una empresa que tenga derecho á disfrutar de alguna de las reducciones de que habla el artículo anterior, y el cual buque arribe á un puerto mexi-

(A) Conforme á la regla 4ª de la circular núm. 81, de Julio 1º de 1898, las aduanas no abonarán las reducciones referidas, si no les fueren presentados los itinerarios respectivos, autorizados por la Secretaría de Comunicaciones (Véase en el «Apéndice» la circular citada, bajo el núm. 5).

haber cumplido con pagar los derechos correspondientes, se encuentran en el caso de los buques en lastre á que se refieren los arts. 14

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 12.)

cano situado en el Atlántico, y que no estuviere comprendido en el itinerario respectivo, causará íntegro el derecho de toneladas, si dicho puerto fuese el primero de los de la República á que arribare el buque en su viaje; y si el buque, después de haber disfrutado de una reducción al tocar primero en algún puerto mexicano de su itinerario, hiciese después escala en otro no comprendido en el mismo itinerario, causará en este último puerto el derecho de toneladas, por el importe de la diferencia entre el derecho íntegro y el que hubiere pagado en el primer puerto.

Lo prescrito en este artículo se observará, aun cuando el arribo ó escala extraordinarios de que se trata, los efectúe el buque con autorización especial del Gobierno.

Art. 6º No causarán el derecho de toneladas de que habla el art. 3º, los buques nacionales ó extranjeros, de vela ó de vapor, que se hallen en alguna de las circunstancias que en seguida se expresan:

I. Los procedentes directamente de puerto mexicano y que no se encuentren en el caso de que trata el artículo anterior.

II. Los dedicados exclusivamente á la pesca.

III. Los de guerra.

IV. Los dedicados al servicio postal, de faros, ó de otro género, del Gobierno de la República, ó de gobiernos extranjeros, y que no hagan, á la vez, ningún tráfico comercial, ya sea de pasajeros ó de carga.

V. Los de arribada forzosa.

VI. Los *yachts* de placer, que no hagan tráfico comercial.

VII. Las embarcaciones menores que en los ríos limítrofes de la República hagan el tráfico internacional entre las poblaciones situadas en las fronteras.

Art. 7º El número de toneladas brutas de arqueo, de á 2⁸³/₁₀₀ metros cúbicos (100 pies ingleses cúbicos), que midan las embarcaciones y que debe servir para el cobro de los derechos de puerto, se designará en los manifiestos generales de los buques, ó bien, á falta de manifiesto, será declarado por el capitán cuando se pase á la embarcación la visita oficial de entrada. La exactitud de ese dato, en uno y en otro caso, se comprobará exhibiendo á los empleados de las aduanas el registro patrio del buque, ó bien otro documento oficial equivalente, en que consten las medidas del propio buque.

Las aduanas tendrán, sin embargo, facultad de mandar medir las embarcaciones, cuando el porte de éstas no se les compruebe á su satisfacción; sujetándose en esos casos el arqueo á lo que dispongan los reglamentos respectivos vigentes.

Art. 8º En caso de que los buques vengan del extranjero destinados á dos ó más puertos de la República, la aduana que recaude el derecho de toneladas, además del correspondiente recibo de percepción, expedirá, de oficio, al capitán del buque respectivo, un certificado del pago, á fin de que ese documento le sirva de justificante en las demás aduanas. Por la falta de presentación de dicho documento, se causará de nuevo el impuesto; y sólo justificando ante la Secretaría de Hacienda el doble pago, se autorizará la devolución de lo cobrado de más por ese concepto (A).

Art. 9º En los puertos donde se hayan ejecutado ó se ejecuten obras que den abrigo, ó faciliten la entrada ó la carga y descarga á los buques, además del derecho de toneladas que conforme al art. 3º pudiera causarse, se cobrarán á todo buque mercante, ya sea nacional ó extranjero, y de altura ó cabotaje, así como á las mercancías por ellos conducidas, los impuestos siguientes:

I. Un «Derecho adicional de toneladas,» aplicable á todo buque de cualquiera procedencia, nacional ó extranjera, que arribe al puerto mejorado. Este derecho se cobrará con sujeción á la

(A) La circular núm. 81 de 1º de Julio de 1898, que figura en el «Apéndice» bajo el núm. 5, reglamenta la expedición de los certificados de que habla este artículo.

y 15; y pueden dedicarse, bajo iguales deberes, á las mismas operaciones; pero quedando sujetos los extranjeros al derecho de pilotaje, y los nacionales sólo cuando pidan práctico.

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 12.)

misma base del derecho de toneladas de que habla el art. 3º, ya sea que el buque cause en todo ó en parte dicho derecho de toneladas ó que no lo cause. El derecho adicional de toneladas lo fijará el Ejecutivo para cada puerto mejorado, sin que el monto pueda ser mayor del cincuenta por ciento de las cuotas señaladas en el citado art. 3º para el derecho de toneladas (A); y en ningún caso estará sujeto á las reducciones de que habla el art. 4º, ni á ninguna otra que pudiera recaer sobre el dicho derecho de toneladas.

II. Un «Derecho de carga y descarga,» que causará toda mercancía, ya sea de importación, exportación ó cabotaje, que se cargue ó descargue en el puerto mejorado (B), sean cuales fueren el lugar y forma en que se practiquen cualesquiera de esas operaciones, y aun cuando no pertenezca al Gobierno Federal el muelle ó lugar por donde se efectuaren. Este impuesto se causará también sin reducción alguna y en las proporciones siguientes:

A.—Los productos y manufacturas de exportación, los efectos nacionales ó nacionalizados de cabotaje, ya sea de entrada ó de salida, el carbón de piedra, las maderas de construcción y los otros materiales y efectos que el Ejecutivo, por medio de reglamentos ó disposiciones agrupe á esta clase, causarán el derecho á razón de cincuenta centavos por cada tonelada de mil kilogramos del peso bruto de los efectos (C).

B.—Todas las demás mercancías no comprendidas en la fracción anterior, causarán el derecho á razón de un peso por cada tonelada de mil kilogramos de peso bruto.

C.—Las mercancías que se transborden de un buque á otro de los fondeados en el puerto, y las cuales vengan destinadas á otros puertos, así como los cargamentos que en su totalidad se carguen ó descarguen por medio de alijo, causarán la mitad de las cuotas asignadas en los anteriores incisos A y B.

Art. 10. Los buques y mercancías no causarán los derechos de que trata el artículo anterior, en los casos siguientes:

I. El derecho adicional de toneladas no lo causarán los buques detallados á continuación, ya sean nacionales ó extranjeros, de vela ó de vapor.

A.—Los buques de guerra.

B.—Los buques ó embarcaciones que se dediquen exclusivamente á la pesca.

C.—Los buques ó embarcaciones con porte menor de diez toneladas brutas.

D.—Los buques de arribada forzosa.

II. El derecho de carga y descarga sobre mercancías, no lo causarán:

A.—Los equipajes de pasajeros.

B.—Las muestras que no causen derechos á su importación.

C.—Los paquetes postales.

D.—Los bultos de efectos desembarcados por equivocación y que sean reembarcados para su destino.

E.—Los productos de la pesca que descarguen las embarcaciones dedicadas á esa industria.

F.—Los víveres, aguada, pertrechos y combustible que embarquen, para su uso, los buques surtos en el puerto.

(A) El decreto de 27 de Julio de 1898 fijó este derecho para los puertos de Veracruz, de Progreso, de Frontera y de Laguna (Isla del Carmen), á razón de cinco centavos por tonelada (de arqueo bruta), para los buques de vela, y de tres centavos, sobre la misma base, para los buques de vapor.

(B) Actualmente este derecho sólo se causa en Veracruz, conforme al decreto antes citado de 27 de Julio de 1898. La circular núm. 88, de Octubre 18 de 1898, establece ciertas reglas para el cobro del propio derecho (Véase esta circular en el «Apéndice,» bajo el número 6).

(C) Las circulares núms. 83 y 85, de Julio 28 y Septiembre 30 de 1898, insertas en el «Apéndice» bajo el núm. 7, designan los efectos que actualmente causan, á su importación, la cuota de referencia.

Art. 22. Los buques mercantes nacionales y extranjeros, desde el instante en que entren en las aguas de la República, están suje-

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 12.)

G.—Los efectos que se importen para el servicio del Gobierno Federal ó el de los Estados y que estén exentos de derechos, conforme al art. 2º del decreto de Junio 6 de 1898.

H.—En el tráfico de cabotaje, los efectos destinados al servicio del Gobierno Federal.

Art. 11. El Ejecutivo determinará con dos meses de anticipación, cuando menos, y por medio de formal decreto, en qué puertos y desde qué fecha deberán causarse los derechos á que se refiere el art. 9º; teniendo en cuenta para ello los contratos que se hubieren celebrado ó se celebren en lo futuro para la ejecución de las obras, así como los beneficios que, en virtud del adelanto de las mismas obras, se proporcionen al comercio y á la navegación (A).

Art. 12. Para cada puerto en que se practiquen obras de mejoramiento, el Ejecutivo fijará las tarifas conforme á las cuales deba hacerse el cobro de retribuciones por atraque á los muelles, malecones, diques ú otro lugar de carga ó descarga en los puertos; por aguada; por depósitos de carbón; por movimiento de carga y de vehículos en los muelles, diques, malecones ó almacenes; por almacenajes; y por todos los demás servicios interiores de los puertos.

Art. 13. Los buques extranjeros que de acuerdo con las prevenciones relativas de la Ordenanza de Aduanas, ó por motivo de contratos, autorizaciones ó permisos especiales, conduzcan mercancías de un puerto de la República con destino á otro puerto ó lugar del país, ya sea directamente, ó bien pasando las mercancías en tránsito por país extranjero, pagarán un derecho llamado «Derecho de tráfico marítimo interior,» el cual se causará por tonelada de mil kilogramos del peso bruto de las mercancías que conduzcan dichos buques extranjeros, sujetándose el cobro á la tarifa siguiente (B):

	En el Atlántico.	En el Pacífico.
I. Entre puertos que disten uno de otro hasta 60 millas marítimas...	\$ 1.00	\$ 1.00
II. Entre los que disten más de 60 y hasta 360 millas marítimas.....	„ 3.00	„ 2.00
III. Entre los que disten más de 360 millas marítimas	„ 5.00	„ 3.00

El mismo derecho y bajo las mismas reglas lo causarán los buques extranjeros que obtengan permiso especial para descargar su cargamento, ó parte de él, en puerto de cabotaje ó en otro lugar que no sea puerto de altura; computándose el derecho sobre el peso de las mercancías que comprenda el permiso y según la distancia entre el respectivo puerto de altura y el lugar de la descarga.

Art. 14. El impuesto de que habla el artículo anterior, se pagará antes de la salida del buque respectivo, en la aduana que autorice la operación que lo motive, y se ajustará por esa oficina en vista del peso declarado por los remitentes en los documentos aduanales de embarque de las mercancías, con la conformidad del capitán ó consignatario del buque conductor; haciéndose figurar por las aduanas en los documentos referidos, el dicho ajuste, ó sea la liquidación del derecho causado. Las aduanas de destino cobrarán á los consignatarios de las mercancías, el derecho de tráfico marítimo interior que hubiesen dejado de cobrar las aduanas de salida, por mala declaración de los remitentes ó por cualquiera otro motivo, y una multa equivalente al doble del derecho dejado de cobrar, cuando haya mediado falsa declaración del remitente; sin perjuicio, en este mismo caso, de las demás penas á que hubiere lugar conforme á la ley.

El Ejecutivo tendrá facultad de reducir ó dispensar el derecho de tráfico marítimo interior,

(A) Véanse las notas (A) y (B) de la página 15.

(B) Por circular núm. 89, de Noviembre 10 de 1898, se publicó la tabla de distancias entre los diversos puertos de la República, á que debe ajustarse el cobro de este impuesto.

tos á la vigilancia, reconocimiento y visitas que las aduanas federales mexicanas deban y crean conveniente ejercer sobre ellos.

SECCION II.

Obligaciones de los capitanes de buque en el extranjero.

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.*

Manifiesto general de cargamentos.

Estos manifiestos contendrán:

I. *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 pro-*

(Continuación de la nota núm. 1 de la página 12.)

cuando por motivo de calamidad pública sea conveniente, á juicio de la Secretaría de Hacienda, facilitar el tráfico de cabotaje para la conducción de víveres ó de otra clase de auxilios.

Art. 15. Los derechos de sanidad y los de pilotaje seguirán causándose conforme á las leyes y reglamentos que rijan sobre el particular. La tonelada de registro á que se refieren las disposiciones sobre impuestos sanitarios, se estimará siempre, para el efecto del cobro de dichos impuestos, deduciendo del tonelaje bruto de los buques, el treinta y cinco por ciento para los de vapor y el cinco por ciento para los de vela.

Art. 16. Las Compañías de navegación que conforme á sus respectivos contratos con el Gobierno, disfruten actualmente de la dispensa del derecho de fero, en compensación del servicio postal que desempeñan, ó de algún otro de carácter público, podrán ocurrir á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, si así les conviniere, bien sea para rescindir sus contratos ó para reformarlos, ajustándolos á las prevenciones del art. 4º de este decreto.

Art. 17. Las empresas constructoras de mejoras en los puertos que, conforme á sus respectivos contratos celebrados con el Gobierno, perciben el producto de los derechos establecidos por las fracciones B y C del art. 4º del decreto de 28 de Mayo de 1881, que hoy se derogan, tendrán derecho á que el Gobierno les ministre mensualmente en lo sucesivo, una suma equivalente á la que importarían dichos derechos, si no se hubiesen derogado, á no ser que las mismas empresas celebren nuevos arreglos con la Secretaría del ramo.

Transitorio. Este decreto comenzará á regir el primero de Octubre próximo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo Federal, en México, á primero de Julio de mil ochocientos noventa y ocho.—*Porfirio Díaz.*—Al Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, Lic. José Yves Limantour.—Presente.»

Y lo comunico á Ud. para su conocimiento y fines consiguientes.

México, Julio 1º de 1898.—*Limantour.*—Al . . .