

RESUMEN de derechos causados en el movimiento comercial en esta Aduana.

	Derecho de im- portacion.	20 por ciento mejoras mate- riales.	15 por ciento acciones del ferrocarril.	10 por ciento de internacion	25 por ciento de contrare- gistro.	Toneladas, fa- ro y anclaje.	Impuesto por bulto.	Contribucion municipal.	Totales.
En buques de Liverpool.....									
En buques de Hamburgo.....	28,300 00	5,660 00	4,245 00	56 60	7,075 00	1,288 50	2,110 00	849 00	49,584 11
En idem de Barcelona.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
En idem de Burdeos.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
En idem de Nueva-Orleans.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
En idem del Havre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
&c. &c. &c.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>TOTALES.....</b>									

A LA EXPORTACION.

En buques para Southampton.....	87,221 50
Idem idem para Nueva Orleans.....	.....
Idem idem para Nueva-York.....	.....
Idem idem para el Havre.....	.....
Idem idem para Burdeos.....	.....
Idem idem para Hamburgo.....	.....
Idem idem para Barcelona.....	.....
&c. &c. &c.....	.....
<b>Total general.....</b>	

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—  
Seccion 5ª—He recibido el informe que bajo el título de «Breves observa-  
ciones sobre la formacion de la estadística comercial de la República» da vd.  
á esta Secretaría con fecha 18 del corriente.

Las indicaciones que vd. hace son del mayor interes, y se tendrán pre-  
sentes cuando llegue el caso oportuno de hacer uso de ellas.

Agradezco á vd. el empeño y la buena disposicion que ha manifestado  
para obsequiar mis deseos con sus buenas y útiles indicaciones.

Independencia y libertad. México, Febrero 23 de 1870.—Romero.—  
C. Francisco Serrano.—Presente.

PROYECTO DE LAS COMISIONES DE ARANCEL  
DEL CONGRESO DE LA UNION.

BASES para el arancel y proyecto de nuevo arancel de las comisiones de  
Hacienda y primera de Industria del Congreso de la Union.

Señor: Es posible que las comisiones á quienes el Congreso se sirvió en-  
cargar el importante negocio á que este dictámen se refiere, no dejen satis-  
fechos sus deseos; pero esta falta, por grave que se la considere, no es irre-  
parable, porque puede subsanarse admitiendo las reformas que deberán  
proponerse en el debate. Firmes en tan sincero propósito, exponen su pa-  
recer en la cuestion principal, reservando el que corresponda á los detalles  
para cuando sea oportuno.

Como era de esperarse, el preámbulo de nuestras discusiones tuvo un ca-  
rácter estrictamente constitucional al considerar la iniciativa del Secretario  
de Hacienda sobre reformas del arancel de Aduanas marítimas y fronterizas,  
porque el medio aceptado no era en su esencia sino la delegacion de la fa-  
cultad que nuestro código político concede al Congreso en la fraccion 9ª  
del artículo 72 de la Constitución. Desde luego se hizo notar cuán grave y  
de cuánta trascendencia es el olvido, ó mejor dicho, una excepcion cual-  
quiera en la observancia de la ley suprema; dióse á la iniciativa el lugar  
que corresponde á las que en su género tienen por término el alarmante  
concepto de facultades extraordinarias; se puso en juego el principio de si  
los cuerpos colegiados son incapaces por su número de dar cumplido lleno  
á los deberes anexos á su origen y á su instituto: divididas las opiniones,  
parecia triunfar la de que el Congreso no debia ceder una de sus mas im-  
portantes prerogativas; mas tarde se propuso el medio de que una comision  
especial participara de los trabajos y de las responsabilidades del Ejecutivo  
asociándosele para formar el arancel; por último, la mayoría se decidió por  
que esa ley, de tan vital importancia, fuese expedida por las comisiones  
de hacienda y primera de industria. Todavía aceptado este pensamiento  
que parece conciliar los extremos de los inconvenientes propuestos, surgió  
otra dificultad que descansa en un principio de delicadeza personal para los  
que suscriben, por el temor de que álguien pudiera suponerlos ó un interes  
privado ó poca molestia para encargarnos de aquel trabajo; pero al fin, so-  
bre cuanto en esto pudiera decirse, sabe el Congreso que la formacion de  
la ley á que venimos refiriéndonos, es difícil, es penosa, requiere extraor-  
dinarios estudios, deja á su paso tantas odiosidades cuantos son los in-

tereses que afecta, y en último resultado, si quiere complacer sus propios deseos, si quiere obsequiar las necesidades del Ejecutivo y si debe atender las exigencias justas de la opinion pública, podrá conseguirlo á medida que se aprovechen en conjunto los elementos ya explotados y el fruto de tareas que, vistas de otro modo podrian considerarse estériles. Esto no obstante, las comisiones dudan de sus propias fuerzas, y no tendrán como seguro sino el voto ilustrado del Congreso.

Sentado ya este principio, nuestras conferencias debieron encaminarse á buscar lo mas aceptable en la práctica, y como de ello no podia segregarse el pensamiento dominante de todos y cada uno de los que suscriben, de comun acuerdo aceptamos la idea de que la representacion nacional tuviera una garantía sólida, que en parte compensara el sacrificio de una de sus prerogativas, señalando los puntos cardinales ó las bases del nuevo arancel de Aduanas marítimas en todo aquello que afecta los mas graves intereses. Sus detalles no deben, no pueden separarse del estrecho círculo trazado por el legislador, ni hay uno solo que para eludirlo pudiera considerarse aislado.

La primera de las bases presentaba estos dos extremos; ¿se alzan los derechos, se bajan? No fué aceptada aquella, porque en el estado que guarda nuestra sociedad despues de la pasada lucha, veria con disgusto ese aumento que indefectiblemente iba á pagar como contribucion indirecta, y entónces, fraccionándose en dos grandes centros, esto es, entre el comerciante y el consumidor, conspirarian unidos para debilitar las rentas marítimas, uno por evitar los inconvenientes en la venta y otro por facilitar la compra. ¿Aceptamos el segundo? Tampoco, porque como consecuencia del malestar ya iniciado, el consumo se limita á cubrir las necesidades diarias, está lejano el día en que todos los giros puedan juzgarse en estado floreciente, y siendo esto una verdad palmaria por desgracia y al alcance aun de las inteligencias mas vulgares, no tiene aplicacion el principio bien conocido de que la baja de impuestos alza el consumo. Insensiblemente vino á nuestras manos el medio que evitaba al erario un desfaleo próximo en sus ingresos, trayendo el aumento con la uniformidad de las cuotas y con la forma de la tarifa: en la vigente hay muchos artículos gravados con exceso y que por lo mismo son importados de contrabando, y hay otros que pagan un derecho demasiado bajo y que no estando en relacion con el precio de venta, son susceptibles de reforma en bien del comercio de buena fé y de las rentas públicas. Este es el motivo por que no proponemos una variacion notable en el monto total de los derechos que ahora se cobran.

La segunda base no es sino la aplicacion neta del artículo 28 de nuestra Constitución política, que en su espíritu no solo comprende un principio democrático abriendo á nuestros puertos á la industria de todo el mundo, sino el desarrollo de una teoría que en su aplicacion crea, vigoriza y hace próspera por la competencia la riqueza y el trabajo de todos los pueblos.

La tercera fué materia de graves consideraciones, porque era inevitable el choque de una idea política y de conveniencia, con un precepto constitucional. Pusiéronse frente á frente los impugnadores del privilegio con los defensores de los intereses creados por la zona libre, hace mas de diez años, y al fin, despues de un concienzudo y proliso exámen del negocio, tuvo, en concepto de la mayoría, una solucion acertada, no hiriendo de un modo sensible la vida de Tamaulipas, pero compensando al mismo tiempo esta diferencia benéfica á una localidad, por otros medios que matan el privilegio, y en último resultado darán nuevas creces á nuestro comercio internacional.

Principios de equidad y consideraciones de conveniencia obraron en el

ánimo de la mayoría de las comisiones para proponer almacenes de depósito en dos puertos de la costa del Pacífico. Lo primero porque su situacion geográfica y la de las factorías de donde se surte su comercio, no admiten el justo medio á que tienen derecho todos los habitantes de la República en la aplicacion de sus leyes fiscales, una vez que la costa del Golfo se acerca mas al continente europeo, y que las vías de comunicacion y los medios de transporte son mas fáciles y mas frecuentes. En su estado actual; aquellos pagan al contado los derechos marítimos que causan las mercancías importadas para el consumo de todo un año, y siendo así, tienen desde luego un notable quebranto en sus giros y en sus intereses, ya porque los disminuyen á la mitad del capital para evitarse el pago de réditos de un valor que no está en giro, ya porque se ven obligados al sacrificio de una cantidad no pequeña, aumentando el costo de las mercancías por lo ménos un año ántes de su venta.

Lo segundo, porque liberalizando nuestro sistema fiscal y ampliando el de nuestras transacciones mercantiles, nuestro litoral del Sur tiene que ser necesariamente el punto de escala para el comercio de California, de las islas de Sandwich, Vancouver, recibiendo por este medio el tributo de la industria de Europa y del Asia, y verificándose al mismo tiempo en nuestro suelo el trueque de todos los productos de las Américas del Sur y del Centro por la riqueza de los pueblos del Norte.

Muy triste seria para México no admitir una mejora que por benéfica ha sido planteada donde quiera que la civilizacion ha destruido por completo el espíritu de rutina y el ódio á la reforma; y sin embargo, la mayoría de las comisiones tuvo que sostener un debate en forma, para contestar los argumentos expuestos en contra de un pensamiento que, en concepto de sus impugnadores, tendrá en la práctica inconvenientes gravísimos. Tal es el espíritu de la base 4ª, y como se dice al principio de este párrafo que la equidad ha sido uno de los principales motivos, es lógico considerar á las demas poblaciones comerciales, equilibrando con un módico plazo para el pago de derechos el beneficio que disfrutan los puertos de depósito y los de la zona libre, para cuya subsistencia obran tambien altas consideraciones políticas. Estas ideas se explican en la base 5ª.

La primera parte del artículo 13 de nuestro código fundamental dice á la letra: «En la República Mexicana nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales.» Siendo este un precepto cuya observancia es indeclinable, las comisiones se consideran impotentes para consultar la subsistencia del juicio administrativo en los casos de contrabando. Ménos podrian hacerlo, cuando este sistema, á toda luz anticonstitucional, se hermana con un principio que quita á la justicia la imparcialidad de sus actos y con ella la majestad de su elevado carácter. El juez es parte doblemente en el juicio: defiende al fisco cuyos intereses administra y pide y falla en su propia causa, así por eso, como porque es partícipe de los valores que constituyen el contrabando. Esta práctica, á fuerza de inmoral, es monstruosa, y como si ella no bastase para abolirla, trae en su apoyo otra consideracion de actualidad que en ningun caso debe ser admitida por los encargados del poder público. Se dice que es benéfico al comercio, porque así se evitan las moratorias que son consiguientes á todo negocio que cae bajo la competencia de la justicia ordinaria, pero se cuidan los que defienden este supuesto, de confesar que la abreviacion de los términos en el juicio administrativo, consiste en que así conviene á los intereses privados del juez, y en que sus decisiones, festinadas ya por aquel vicio, puede suponerse que poco se preocupan de la aplicacion de los sanos principios del derecho, quie-

nes en su estudio y en su práctica son omisos y profanos. En nombre de la justicia se extiende un fallo, y sin embargo, la justicia es parcial, la justicia es ignorante. Esto, señor, no es justicia, y como deseamos que vuelva á sus trámites constitucionales, sin vacilar hemos propuesto la base 6ª de nuestro proyecto.

La 7ª se explica por sí misma, porque está en la conveniencia de nuestra industria facilitar el medio de que sus productos busquen un cambio en los mercados extranjeros, y si ahora se exceptúan solo dos artículos, es porque en uno se quitaría de improviso al Gobierno la décima parte de sus rentas marítimas, y en el otro se faltaría á la fé de la República, empeñada en varios contratos.

Como cuestion de forma y para hacer mas llano el despacho de las mercancías, hemos propuesto el medio que verá el Congreso en las cláusulas 8ª y 9ª, pero hemos creído indispensable consignar en una ley la aplicacion que deba darse al artículo 40 de la de 27 de Noviembre de 1867, sobre construccion del camino de fierro de Veracruz. La letra del citado artículo 40 obliga al Gobierno á recibir 15 por ciento en acciones sobre los derechos de importacion. Unificados los derechos y cobrados en las Aduanas marítimas, el total del impuesto deberá recibirse en una partida.

\$ 100 00	importacion.
20 00	mejoras materiales.
25 00	contraregistro.
10 00	internacion.
15 00	ferrocarril.
3 50	municipal.

Total. ....\$ 173 50

En consecuencia, los derechos adicionales ascienden á 73½ por ciento. Ahora bien, si la compañía concesionaria pretendiere que el 15 por ciento debia hacerse extensivo aun á esta suma, cambiaria notablemente la base del compromiso, vendiendo acciones no por lo equivalente á 15 sino á 26 2 por ciento. Tal pretension no será posible; pero para evitar una dificultad cualquiera, las comisiones han hecho el cálculo relativo, á fin de que continúe observándose el espíritu del contrato de 27 de Noviembre, y al efecto, consultan para mejor claridad en las Aduanas marítimas, que en la cantidad total de los enteros se reciban 8 64 por ciento, que es la relacion del 15 por ciento, sobre los \$ 173 50, incluso los derechos adicionales.

Tal es, en compendio, el resultado del negocio cuyo exámen se sirvió encargar el Congreso á los que suscriben: si sobre algun punto fuere necesario dar mayores explicaciones, tendrán la honra de hacerlo en el debate. Entretanto, someten á su deliberacion el siguiente

#### PROYECTO DE LEY.

«Art. 1º El Ejecutivo, de acuerdo con las comisiones de Hacienda y primera de Industria, expedirá el arancel de Aduanas marítimas y fronteras de la República, bajo las siguientes bases:

«I. Subsiste la base de los derechos del arancel de 1856, haciendo con-

sistir la reforma en la equitativa regulacion de cuotas, segun una mas metódica clasificacion.

«II. No habrá derechos protectores, sino que en los efectos similares con los del país, se equilibrarán las cuotas de modo que ni se imponga un gravámen á los pueblos á título de proteger su industria, ni se haga de mejor condicion la extranjera.

«III. Subsiste la zona libre en la frontera del Estado de Tamaulipas, haciéndose extensiva á la parte correspondiente de la de Chihuahua y Coahuila.

«IV. Se establecen almacenes de depósito en los puertos de Acapulco y la Paz. El plazo para la salida de las mercancías depositadas será de seis meses.

«V. Las mercancías importadas á los lugares que no son de depósito y á los no comprendidos en la zona libre, pagarán sus derechos á los sesenta dias de concluida la descarga.

«VI. Los procedimientos en los juicios de fraude y de contrabando serán judiciales.

«VII. Todos los productos nacionales serán exportados libres de derechos, excepto la moneda acuñada, que continuará pagando los mismos que en la actualidad. Los metales preciosos en pasta podrán ser exportados tan luego como las casas de moneda vuelvan al dominio del Gobierno.

«VIII. Las mercancías extranjeras pagarán á su importacion por cuota fija un solo derecho federal.

«IX. Se compendiarán y simplificarán la nomenclatura de las mercancías, los procedimientos administrativos y las relaciones del comercio con la Aduana, sujetándose la tarifa al sistema métrico decimal.

«Art. 2º El 15 por ciento que debe pagarse en acciones del ferrocarril, segun el artículo 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 sobre los derechos de importacion, se reduce á 8 64 por ciento, que es equivalente en la totalidad de derechos.

«Art. 3º El arancel será publicado el dia 15 de Enero del año próximo.

Sala de comisiones del Congreso de la Union. México, Noviembre 22 de 1869.—*Castañeda*.—Una rúbrica.—*G. Prieto*.—Una rúbrica.—*J. V. Baz*.—Una rúbrica.—Conforme, excepto en la parte relativa á los puertos de depósito.—*R. G. Guzman*.—Una rúbrica.—*Romero Rubio*.—Una rúbrica.—*F. Menocal*.—Una rúbrica.—Conforme, excepto en la parte relativa á los plazos.—*F. Mejía*.—Una rúbrica.—Conforme, excepto en lo relativo á puertos de depósito.—*Mágica*.—Una rúbrica.—Al márgen: Noviembre 23 de 1869.—Primera lectura é imprimase de toda preferencia.—Una rúbrica.

Es copia. México, Noviembre 24 de 1869.

#### PROYECTO DE ARANCEL.

Señor: Las comisiones unidas de Hacienda y primera de Industria encargadas de presentar un proyecto de aranceles que deben regir en la República, tienen el honor de exhibir al Congreso sus trabajos.

Un negocio tan grave y trascendental fué consultado por el Ministerio de Hacienda á algunas comisiones y á individuos particulares, que emitieron su juicio, que ya es conocido de la Cámara; parecia, pues, que una opinion calcada en cualquiera de los proyectos hubiera de ser el trabajo de la comision que dictamina; pero no ha podido ser así, porque de unos y otros se ha hecho indispensable admitir y desechar pensamientos; ni podia ser ménos, puesto que, en negocio de tan alta importancia, que afecta todos los intereses materiales conocidos y aun los políticos, no era posible una misma apreciacion

en diferentes personas que no habian discutido juntas desde el principio hasta el fin.

Aun entre los que suscribimos el presente dictámen ha habido diferencias muy notables, y para evitar el que esa dificultad surgiera de continuo en los detalles del arancel, tuvimos que acordar ciertas bases ó principios radicales á que sujetarnos, y para que la obra viniera á componerse solo de consecuencias necesarias de esos principios.

Creimos mas, y lo propusimos al Congreso, que presentadas por nosotros y aprobadas por aquel las bases, el arancel pudiera ser expedido por las comisiones unidas y por el Gobierno, buscando así la unificación del pensamiento y la mas fácil expedición y ejecución de él; pero la Cámara encontró cierta irregularidad en la idea y la desechó, aprobando sin embargo las bases á que debia sujetarse la comision y aun el mismo Congreso, conciliando así en parte la brevedad que se buscaba, con el ejercicio de su plena autoridad en la expedición de la ley.

La comision que dictamina, excusa al Congreso la molestia de hacerle escuchar una dispendiosa relacion de los fundamentos que ha tenido para todos y cada uno de los artículos del proyecto, porque lo hizo en la parte necesaria cuando presentó las bases, y porque no seria posible ni útil. La Cámara juzgará si dicha comision se ha sujetado á las prescripciones con anticipacion formuladas. Los que suscriben lo han procurado así, como tambien creen haber puesto en armonía los intereses mercantiles, industriales y fiscales de la República, por cuya prosperidad anhelan.

Sala de comisiones, Diciembre 31 de 1869.—*Castañeda.—Guzman.—Romero Rubio.—Guillermo Prieto.—F. Mejía.—Valente Baz.—F. Menocal.—Múgica.—G. Mancera.*

## ARANCEL

# DE ADUANAS MARITIMAS Y FRONTERIZAS

## DE LA REPUBLICA.

### CAPITULO I.

#### *Del tráfico en general.*

«Art. 1º Todos los buques mercantes de cualquiera nacion, excepto las que estuvieren en guerra con México, podrán hacer el comercio por los puertos de la República: igualmente y bajo el mismo respecto lo podrán hacer las naciones limítrofes por las Aduanas fronterizas.

«Art. 2º Durante el tiempo que alguna nacion se encuentre en estado de guerra con la República, no gozará aquella de dicha libertad, y un decreto especial del Gobierno mexicano fijará oportunamente la interdiccion, que durará hasta que otro decreto la levante.

### CAPITULO II.

#### *Tráfico de altura para los buques extranjeros.*

«Art. 3º Los buques extranjeros que conduzcan mercancías procedentes de puerto extranjero, solo podrán descargarlas en los que por esta ley se señalan para el comercio de altura.

Son puertos de altura en el Golfo Mexicano, los siguientes:

Campeche.	Matamoros.
Goatzacoalcos.	Sisal.
Isla del Carmen.	Tampico.
Guadalupe de la Frontera.	Tuxpam.
	Veracruz.

#### En el mar Pacifico:

Acapulco.	Manzanillo.
Guaymas.	Puerto Angel.
La Paz.	San Blas.
Mazatlan.	Tonalá.
Aduanas fronterizas:	
Camargo.	Paso del Norte.
Mier.	Presidio del Norte.
Monterey Laredo.	Reinosa.
Piedras Negras.	Tonalá.
Comitan.	Zapaluta.

«Art. 4º Cuando el territorio de alguno de los puertos mexicanos fuere ocupado por fuerzas militares extrañas ó súbditos sublevados que no obedezcan al Gobierno de la República, quedará cerrado para el comercio extranjero en los términos prevenidos por el decreto de 22 de Febrero de 1832 y demas disposiciones vigentes.

«Art. 5º Todo buque que por cualquier motivo arribe á las aguas de la República, se considerará sujeto á las prescripciones de esta ley, desde el momento en que entre en ellas ó se ponga en contacto con los puertos mexicanos.

«Art. 6º Una vez fondeado el buque, está obligado á pagar en la Aduana marítima el derecho de práctico ó piloto, á razon de diez pesos por cada metro de calado. Este pago se hará aun cuando no solicite ni reciba el práctico á bordo. Un reglamento determinará los casos especiales en que pueden ser visitados los buques, y la forma y efectos de la visita.

«Art. 7º En caso de que el buque fondeado conduzca mercancías y pasajeros, pagará como derecho de puerto en la Aduana marítima respectiva dos pesos por cada metro cúbico que mida su cargamento segun el manifiesto, no incluyendo el rancho.

«Art. 8º Los buques extranjeros que vengan de país extranjero conduciendo carga para mas de un puerto de la República, pagarán en cada uno de ellos los derechos establecidos en el artículo 6º, segun las medidas de las mercancías que descarguen.

### CAPITULO III.

#### *Tráfico de altura para los buques nacionales.*

«Art. 9º Todo buque nacional procedente de puerto extranjero queda exceptuado del pago á que se refiere el art. 6º. El derecho de práctico solo se causará en el caso de que lo pidan y reciban á bordo, y el cobro se hará á razon de cinco pesos por cada metro de calado.

«Art. 10º El arribo fortuito ó forzoso de toda embarcacion por siniestr