ADUANA DE VERACRUZ.

C. ministro de hacienda: Habiendo vd. dispuesto que dos empleados de la aduana marítima de este puerto subieran á esa capital, con el objeto de ocuparse en el exámen de la cuestion arancelaria que se estaba debatiendo en el Soberano Congreso de la Union, y sido favorecidos con tan honrosa comision por el ciudadano administrador, los que suscribimos, en el acto nos pusimos en camino, y fuimos recibidos por los CC. Ramon Garay y Agapito Ojeda, con quienes, sin la menor demora, pasamos á ponernos á las órdenes de vd. Recibimos desde luego sus instrucciones, que fueron las de comparar el nuevo proyecto de las comisiones unidas de hacienda y primera de industria, con las bases acordadas para la formacion del arancel y los demas proyectos anteriormente formados, tanto por las comisiones nombradas por vd. mismo, como por la aduana de este puerto. Algunos individuos de este comercio, y especialmente con la ordenanza de 1856, procedimos asíduamente á desempeñar estos trabajos, á los que se nos asociaron por disposicion de vd. los CC. Ramon Garay y Fandila G. de la Peña, y teniéndolos en planta, clausuró su período de sesiones el Soberano Congreso, sin terminar la discusion de este importante asunto, lo que no hacia tan urgente la conclusion de aquellos; por lo cual solicitamos y obtuvimos de la bondad de vd. nos permitiera continuarlos en esta plaza, para aprovechar de esta manera las luces de nuestros jefes y compañeros de oficina, que no podrian ménos de servirnos de grande utilidad.

Difícil como es en todos casos un trabajo de esta importancia, lo es mas para nosotros, que ni podemos competir con los ilustrados ciudadanos que han formulado sus proyectos, por la escasez de nuestros conocimientos, ni sabemos hasta qué punto podria considerarse irrespetuoso, en nuestra humilde esfera, mostrar desconformidad con las resoluciones dictadas por el Soberano Congreso sobre esta materia; pero debemos sobreponernos á los temores que nos inspira nuestra insuficiencia y la idea de que se nos atribuya desacato á la superioridad, al recordar, como recordamos, que tenemos el deber de corresponder lealmente al encargo con que se ha servido vd. honrarnos, y la obligacion inmediata do obedecer sus disposiciones. Con la desconfianza de caer en errores involuntarios, que vd. se servirá disimular y corregir con sus superiores luces, procedemos á manifestar las observa-

ciones que nos ha sugerido la lectura, exámen y comparacion de los documentos publicados sobre esta importante cuestion.

De las bases acordadas para la expedicion del arancel, la 3ª, 4ª, 5ª y 10ª merecen, en nuestro humilde concepto, que el Soberano Congreso las tomase de nuevo en consideracion: las dos primeras entrañan medidas que pueden perturbar extraordinariamente los ingresos del erario público, causando con esto gravísimos perjuicios.

Inconvenientes de la zona libre y de los puertos de depósito.

La subsistencia de la zona libre en la frontera del Estado de Tamaulipas, haciéndola extensiva á la parte correspondiente de la de Chihuahua y Coahuila, que se consultó en la base 3ª, ha debido ser causa para la creacion de puertos de depósito en todos los de altura, como medio de compensar á los comerciantes de estos los daños que la zona tiene que irrogarles; pero ni esta compensacion se alcanza. Buscándola, se reconoce que la zona libre es un mal general para la República, aparte de los pueblos que gozan de aquella franquicia, y dándole mayor extension, como se ha hecho, es natural deducir que el mal se aumenta necesariamente, cuando debe tenderse siempre á restringirlo por lo ménos, ya que consideraciones, tal vez justas, de política, no aconsejen extirparlo. Como ha existido la zona libre en la frontera de Tamaulipas, podria aun tolerarse, limitando de esta suerte sus efectos, sin darle mas ensanche que haga sufrir al Gobierno la diminucion en sus rentas, que es de temerse, tanto por el fraude que no será pesible evitar en muchos lugares, como por la decadencia comercial en que caerán los puertos de Veracruz y Tampico, cuyas aduanas son las mas productivas. Los puertos de depósito, de que ya tuvimos un ensayo en Veracruz y San Blas por el decreto de 11 de Abril de 1837, no dan entre nosotros los resultados que en otros países, porque no guarda la República la posicion geográfica conveniente, á fin de que sus puertos sirvieran de escala para otras naciones. Por esta razon, y temiendo fundadamente que no sirviesen mas que de aliciente al fraude, el legislador, sin duda, los limitó entónces al simple depósito, sin agregarles la franquicia de que se pudieran reembarcar las mercancías, libres de derechos. Suponemos que hoy se acuerden con la misma restriccion, pues sin ella los perjuicios que causarian serian mucho mayores; de modo que tendrémos que considerarlos en sus efectos legales, simplemente como un otorgamiento de plazos para el pago de los derechos. No nos parece conveniente esta concesion para el gobierno, ni en su esencia ni en la forma. Concretándonos solamente á Veracruz, no es exajerado calcular que las existencias de mercancías que guardan los importadores en sus almacenes para mantener su surtido, puede ascender á dos y medio ó tres millones de pesos de valor, y los derechos á millon y medio de pesos por lo ménos. Establecido el depósito por el Gobierno, estos efectos serian reemplazados al irse consumiendo por cantidad igual, que se mantendria estancada en los almacenes públicos, quedando el Gobierno sin poder disponer de un millon y medio de pesos, cuya pronta percepcion no es despreciable ciertamente. Ni se diga que no los recibiria de pronto; pero sí no muy tarde, á medida que los comerciantes fuesen extrayendo sus mercancías de los almacenes del depósito; pues que como las mercancías extraidas serian siempre sustituidas por otras, para representar en todas circunstancias la cantidad de efectos que realmente tiene el comercio en sus almacenes particulares, el resultado positivo y cierto es que el Gobierno se veria privado del importe de los derechos sobre las existencias generales, por todo el tiempo que durase en vigor la ley que autorizase el depósito. Aun presentan otro inconveniente que merece considerarse. Lugares hay en la República en que no han faltado revoluciones causadas por el arribo de mercancías, y tal vez no faltarian asonadas en las cuales se echasen los insurrectos sobre las existencias depositadas, de lo cual resultaria que no solo perdiese el erario sus derechos, sino que hecho el depósito bajo la fé de la nacion, se le reclamase luego el valor de las mismas mercancías que se hubiera hecho desaparecer, reclamacion cuya justicia podria negarse; pero que amparada por circunstancias anormales, tal vez seria obsequiada.

Gastos que originarian los puertos de depósito.

Ademas del perjuicio que originarán los puertos de depósito, por las razones ya expuestas, son de tenerse en cuenta los enormes gastos que hay que impender en la construccion de almacenes, y la dotacion de los empleados que se destinen á su servicio. Las tareas de él no pueden ni deben ser atendidas por los empleados de las aduanas, pues estos ni tienen tiempo para desempeñar esas labores, ni es conveniente que lo hagan, pues en cierto modo se fiscalizan unos á otros, en bien del mejor servicio. Será preciso nombrar los empleados que sirvan en los almacenes de depósito, y este gasto es por sí solo de bastante consideracion.

Unida la concesion de los puertos de depósito á la de la zona libre, es muy de temer que languidezca dia á dia el comercio de Tampico y Veracruz, limitándose las importaciones, porque por la frontera se sigan introduciendo mercancías que llegan hasta los mercados del interior, que se surten ahora en mucha parte de las mercancías importadas por estas costas. Esta desventaja cobrará mayores creces con algunos de los puertos de depósito en el Pacífico, y los de Tuxpam y Minatitlan en el Golfo, y Veracruz podrá verse reducido á importar únicamente las mercancías que demande el consumo de la ciudad y sus cercanías. La aduana de Veracruz produce tanto como todas las demas aduanas marítimas y fronterizas de la República, y por lo tanto hay que cuidar que no se le disminuya á este puerto el movimiento comercial que hoy tiene, pues su declinacion redundaria en perjuicio del erario público, que veria así desaparecer en su mayor parte la mas valiosa de sus entradas. Quizás estas apreciaciones sean equivocadas y exajerados nuestros temores; pero no lo creemos, y obran de tal manera en nuestro ánimo, que no vacilamos en calificar de vitalísima esta cuestion de zona libre y puertos de depósito para el porvenir rentístico del gobierno.

Necesidad de que se aclare si subsiste el plazo de sesenta dias establecido por la base 5ª, y los casos en que pueda aplicarse.

Por la base 5ª se concede un plazo de sesenta dias contados desde que concluya la descarga, para el pago de derechos sobre las mercancías importadas en los lugares que no sean de depósito, y á los que no estén comprendidos en la zona libre. No quedando ninguno por la extension que se dió á las bases 3ª y 4ª, parece que la base 5ª no tiene aplicacion; pero podria suceder que los introductores de mercancías que no quieran aprovecharse del beneficio del depósito, sino despacharlas al momento de recibirlas, pretendiesen que se les acordase el plazo de los sesenta dias para el pago de los derechos, alegando que si se habia otorgado para las mercancías que arribasen á los lugares que no fueran de depósito, por la referida base 5ª, se inferia lógicamente que estaba concedido á las mercancías que no gozasen

del depósito por voluntad de los introductores, porque habiendo igualdad de razon, la de no servirse del depósito, debia haber igualdad de consecuencia, la de no pagar los derechos sino con una demora de dos meses. Nos ha parecido que debiamos llamar la atencion de vd., respetuosamente, hácia este punto, para que se cerciore de si en su desarrollo en el arancel se menciona con la claridad necesaria, ó si como parece probable no se le menciona.

Rectificacion del cálculo de $ 8 64 centavos, equivalente al 15 por ciento que se paga en acciones del ferrocarril, que no debe ser sino de $ 8 82, y necesidad de hacer la misma reduccion sobre el 12 por ciento pagadero en bonos, que equivale á $ 7 06 centavos por ciento.

En la base 10ª se fija en $ 8 64 centavos por ciento el 15 que debe pagarse en acciones del ferrocarril, segun el artículo 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, para evitar las equivocaciones perjudiciales á que pudiera dar lugar el no quedar establecida con claridad la relacion correspondiente entre el 15 por ciento acordado sobre las cuotas de importacion que estaban representadas al hacerse el contrato con la compañía concesionaria por ciento, y que segun el pensamiento de unificacion de derechos por los de importacion y adicionales es de $ 173 50 centavos. Nos parece que esta última cifra no es exacta, pues el 3 por ciento de derecho municipal no se ha tenido presente, por no considerarlo derecho de la Federacion en la concentracion de derechos que sirve de base á la nueva tarifa, y se prueba con que ademas de las cuotas que en ella constan, se establecen reglas para el cobro, todavía del mismo derecho municipal. Se reduciria el aumento á 70 por ciento de derechos adicionales, y de esta suerte la equivalencia del 15 por ciento seria la de $ 8 82 centavos por ciento. En la subvencion otorgada á la empresa del camino de hierro, se acuerda ademas del 15 por ciento de derechos, pagadero en certificados, un 12 por ciento en bonos, y entendemos ser muy conveniente que se haga la misma reduccion que se ha hecho por lo que respecta al 15 por ciento. La relacion que existe en cuanto al 12 por ciento es la de $ 7 06 centavos por ciento, de lo que nos parece se debe hacer la mencion correspondiente para evitar dificultades tambien. Terminadas las principales observaciones que nos ha sugerido el exámen de las bases generales acordadas por el Soberano Congreso, entramos á manifestar las que nos ocurren sobre el arancel.

Objeciones al derecho de práctico y de puerto.

No tenemos ninguna que hacer, hasta los artículos 6º, 7º y 8º referentes al derecho de práctico ó pilotaje y al de toneladas. Sobre estos impuestos informaron los ciudadanos comandante militar de esta plaza, Juan E. Foster y capitan del puerto José María Perez Milícua, y su informe corre impreso á la foja 81 del expediente formado en la secretaría de hacienda y crédito público, sobre el proyecto del arancel. Las razones que exponen en contra del cobro del derecho de practicaje por la aduana marítima y á razon de diez pesos por cada metro de calado y en contra del de dos pesos por cada metro cúbico que mida el cargamento, son incontestables. Como dicen muy bien, si es la aduana la que ha de cobrar el derecho de practicaje, tendria la obligacion de pagar el servicio de los prácticos, teniéndolos á sueldo, lo cual será mas gravoso para la hacienda pública y perjudicial para el servicio, pues pueden no tener estos empleados el mismo celo, con-

tando con un sueldo fijo, que el que tienen ahora por ganar lo que trabajen, ni el cuidado entónces que hoy tienen respecto del número de piés ó metros que señale el buque en su calado. No debiendo considerarse el cobro de pilotaje como renta pública, porque hay que emplearlo en remunerar el trabajo de los prácticos, es inútil dar á la aduana ingerencia en el cobro y pago, y es mas conveniente dejarlos encomendados á las capitanías de puerto, como propios de sus atribuciones y labores. El impuesto de dos pesos por cada metro cúbico de mercancía por derecho de puerto, tiene para su cobro graves inconvenientes, particularmente el de no poderse averiguar cuál sea el número de metros de que conste la carga, pues los manifiestos no lo declaran en muchos casos, porque los capitanes de los buques lo ignoran ellos mismos, cuando se sabe que los fletes se ajustan con diversidad, algunos efectos por medida, otros por peso, y otros á tanto pieza; de forma que habria que pasarse confiadamente por la declaracion que quisieran hacer los capitanes de los buques, ó que nombrar un empleado inteligente que fuera midiendo la carga á medida que fuese viniendo á tierra, y ya se ve cuán perjudicial seria este medio, tanto por el gasto que se hiciera por los abusos que pudieran ocurrir en las mediciones, y sobre todo, por la demora en la descarga y trasporte de la carga que inevitablemente se ocasionaria. Esta operacion seria indispensable en los cargamentos destinados á varios puertos, si se ha de cobrar el derecho de puerto, segun las mercancías que descarguen en cada uno de ellos, como lo previene el artículo 8º Se salvarian estas dificultades imponiendo este derecho á razon de un tanto la tonelada, haciendo la medicion por el arqueo correspondiente, y verificando el cobro sobre la capacidad del buque, y en los casos de que conduzca mercancías para varios puertos, se haria el cobro en el primero á que arribase, librándose certificado que así lo acreditara para que no se le cobrasen de nuevo en los demas.

Visitas de fondeo y de sanidad.

En el mismo artículo 6º sa establece que un reglamento determinará los casos especiales en que pueden ser visitados los buques, y la forma y efectos de la visita. Respecto de las de sanidad, se previene por el artículo 19, como es debido, que los buques que traigan la patente sucia estén sujetos á lo dispuesto en cada localidad, y respecto de las de arribo ó fondeo, se deduce del artículo 12, que se practicarán á la llegada de los buques, sobreentendiéndose que miéntras el buque se halle en bahía está sujeto á la fiscalizacion de la aduana para visitarlo cada vez que lo crea conveniente al mejor servicio; de suerte que las visitas de que se hará mérito en el reglamento que habrá de expedirse, serán tal vez las de guerra ó en alta mar, y no parece que haya necesidad de que se mencionen en el arancel.

Manifiestos de los buques. Necesidad de que contengan certificacion consular, ó que por lo ménos sean formados en los puertos de procedencia.

El artículo 11 impone al capitan ó sobrecargo de los buques que vengan á la República, la obligacion de presentar al arribar al puerto en la aduana marítima, un manifiesto general de las mercancías que tengan á bordo, bien sea escrito en el lugar de la procedencia del buque, ó bien sea al llegar, indicando esta última circunstancia, que no se requiere que tenga la certificacion consular. Se supone que no se requiere tampoco este requisito en los manifiestos ó facturas particulares, de los que por otra parte no hay concep-

to ninguno que prescriba su formacion, no obstante que en el artículo 25 se hace referencia á las facturas particulares; sobre lo cual se manifesta lo conveniente cuando se llegue al exámen del mismo artículo, que no solo envuelve la cesacion de una traba, sino que quita la impropiedad de cometer obligaciones á funcionarios de naciones amigas, faltándonos actualmente cónsules de la República en Europa que pudieran desempeñar aquellas Parece que ha prevalecido la idea de suprimir los manifiestos generales y particulares con la certificacion consular. Por otro lado, parece innecesario exigir que se declare el orígen y procedencia de las mercancías, porque lo único que debe hacerse es cobrarles cuando lleguen á nuestros puertos, los derechos que les correspondan. Seria, sin la menor duda, un gran adelanto, la supresion absoluta de esas trabas, porque demostraria el órden y moralidad que reinaba entre las relaciones generales del comercio con los agentes fiscales, y que no habia ya temor de que los alterase ningun trastorno; pero miéntras no sea posible alimentar esa confianza, hay que ceder ante todo, á la necesidad de garantizar las rentas públicas con medidas preventivas, á las que se recurre tambien en otros países. No siempre ha de carecer la República de agentes consulares en Europa, ni es de temerse que los cónsules allí de naciones amigas rehusen su certificado á los documentos que se les presenten solicitándolo, pudiendo tambien nombrarse agentes comerciales que desempeñen privadamente estas funciones, ó en último caso, estatuir que vengan los manifiestos generales y facturas particulares solamente con la firma de los remitentes, pero con la obligacion de enviar directamente al ministerio de hacienda uno ó dos ejemplares, por ser esto muy importante para contener los intentos de los defraudadores de las rentas públicas. Los manifiestos y facturas consulares, ya con este carácter ó sin él, como simples declaraciones previas, son prendas que dan los remitentes de mercancías, de proceder con legalidad al verificar la importacion. Dadas con anticipacion de dos, tres ó cuatro meses, no es posible variarlas sustancialmente, cuando uno de los ejemplares, por lo ménos, se envía como comprobante al Ministerio de Hacienda, y bajo este punto de vista es muy importante mantener esta prevencion. No es probable que los comerciantes se aventuren á hacer declaraciones inexactas, sabiendo que han de ser juzgados por ellas al hacer la importacion, y castigados por la falta que aparezca al cotejar las declaraciones con las mercancías.

Dificultad de cerrar las escotillas de los buques ántes de que vengan á tierra los equipajes de los pasajeros.

En el artículo 13 se previene que una vez recibidos los documentos que deben entregar los capitanes de los buques al presentarse á su bordo el comandante del resguardo, se dispondrá que se cierren y sellen las escotillas, y por el artículo 14 se faculta á los pasajeros para que ántes ó despues de practicada esa operacion, puedan salir á tierra con sus equipajes, sin que por motivo alguno se les opongan dificultades. Antes de selladas las escotillas, no ofrece ningun inconveniente la facilidad otorgada á los pasajeros; pero una vez selladas y cerradas, sí lo presenta, porque estando generalmente sus equipajes en la bodega del buque, no podrán extraerlos sin que el comandante del resguardo vuelva á bordo á romper los sellos, y como se infiere que tenga que hacerlo si lo solicitan los pasajeros, puede ser este servicio un recargo de trabajo para el resguardo, y si se pretende con repeticion ó en horas desusadas, puede dar lugar á abusos. Podria establecerse que

ántes de cerrar y sellar las escotillas, los pasajeros hicieran extrar de la bodega de los buques los equipajes que les correspondan, para que los traigan á tierra cuando mejor les parezca y se eviten aquellos inconvenientes.

Pedimento de descarga de buques. No se comprende que pueda ser adicionado ó rectificado, ni el plazo que se señala para presentarlo es suficiente.

No se comprende con claridad la prescripcion del artículo 21. Se dice en él que el consignatario del buque pedirá en sello de á ocho pesos, la descarga de las mercancías, segun el modelo número 3, pudiendo adicionar ó rectificar ese documento en veinticuatro horas trascurridas desde la en que haya pasado la visita del resguardo. El pedimento de descarga contiene todos los detalles del cargamento del buque, es una traduccion del manifiesto, que en la mayor parte de los casos viene extendido en idioma extranjero; no se puede proceder á su formacion, sino despues que baja á tierra el capitan, y es posible que en las veinticuatro horas que se señalan, no siempre, puedan los consignatarios presentarlo de modo que esté, como debe estar, completamente de acuerdo con el manifiesto. La adicion ó rectificacion del pedimento de descarga no tiene efecto ni seria conveniente que pudiera tenerlo. Estas reformas suponen que despues de presentado á la aduana, con tal de estar dentro de las veinticuatro horas fijadas, puede ser reformado ó adicionado el pedimento, lo cual no tendria explicacion satisfactoria. En espera de que pudieran tener lugar, las aduanas recibirian el pedimento y no procederian á despacharlo, sino hasta la espiracion del plazo de las veinticuatro horas, que seria cuando se les deberia considerar ya formal ó definitivo, lo que equivaldria á no recibirlo sino hasta pasado el plazo. Y de admitirlo disconforme con el manifiesto, resultarian grandes confusiones en los despachos y confrontas de los documentos aduanales. Seguramente se ha querido que las adiciones ó rectificaciones puedan ser hechas en el manifiesto general, en el cual se comprenden bien, pero no es eso lo que se dice en el referido artículo 21, y se hace necesaria la correspondiente aclaracion.

Inconvenientes de que todas las mercancías sean almacenadas.

Por la fraccion 4ª del artículo 23 se previene que sin pérdida de tiempo, al verificarse la descarga, las mercancías sean trasportadas á los almacenes de la aduana. Almacenar todas las mercancías causaria un gravámen tanto al comercio como á las rentas públicas. Al comercio, porque el gasto de conduccion á los almacenes, y de extraccion de ellos, es muy fuerte para los abarrotes y maquinarias, que constantemente se despachan sobre el muelle; así como á las rentas públicas, porque los almacenes actuales no tienen bastante capacidad para contener el total de mercancías que se importan, y seria necesario construir otros almacenes, ó alquilarlos, trayendo esto último el inconveniente de desparramar la carga en diversos sitios, que no podrian estar bajo la vigilancia debida, y á los que tendrian que trasladarse los empleados de las aduanas para ir haciendo los despachos que se pidieran por los interesados, separándose de las oficinas, ó que hacer conducir á estas muestras de las mismas mercancías para despachar por ellas, lo que no permitiria que esto se hiciera con el cuidado y la atencion que requiere el buen servicio. Los almacenes de las aduanas deben ser secos y ventilados; cuyas condiciones son indispensables para que en el clima de la costa no sufran averías los efectos que se almacenan, y á estos almacenes se

les haria inútiles para la ropa, si tambien se pusieran en ellos los abarrotes, porque la humedad que contienen muchos de estos, se comunica fácilmente á las paredes y pavimentos. De aquí es que aun cuando tuvieran los almacenes actuales la capacidad necesaria para la guarda de los abarrotes, como están destinados para la ropa principalmente, no se les podria dar aquel destino. Por estas razones, nos parece que es indispensable autorizar el despacho en los muelles, de los abarrotes, maquinarias y otros efectos, cuyo trasporte á los almacenes sea demasiado costoso en proporcion de su valor; é igualmente prescribir que los efectos inflamables se despachen, precisamente en el muelle, sin que entren en los almacenes de la aduana, á fin de precaver los incendios, de que ya hemos tenido fatales ejemplos en los almacenes de esta aduana.

Imposibilidad de que el alcaide forme la noticia de los cargamentos de los buques igual á los registros.

Dispone el miembro 5º del mismo artículo 23, que concluida la descarga, el alcaide pase á la contaduría una noticia igual al registro abierto para el cargamento, y que esta noticia sea cotejada con el manifiesto presentado por el capitan, para que no siendo conforme, se proceda desde luego á hacer una averiguacion escrupulosa. El registro abierto para el cargamento es el que se forma con los pedimentos de despacho que van presentando los consignatarios á la contaduría, y del cual no tiene conocimiento el alcaide; de manera que no podrá formar la noticia igual al registro que se le encarga, ni vemos de qué pudiera servir su formacion en tanto que se le facilitara por la contaduría el referido registro para que la hiciera, desde el momento que el cotejo que se prescribe lo hace, primeramente, el comandante del resguardo al tiempo de la descarga, por cantidad de bultos, y la contaduría despues, respecto de sus marcas, números y contenidos en cuanto es posible, al presentarle las hojas los consignatarios, pidiendo el despacho. La formacion de esa noticia por el alcaide seria un trabajo inútil, como queda demostrado. Si lo que se quiere es que el alcaide pase á la contaduría una noticia de las marcas y número de los bultos que recibe en los almacenes, segun la nota que se le manda tomar por la fraccion anterior del propio artículo 23, será menester expresarlo para evitar confusiones; aunque esta noticia no seria mas que una copia inútil de la razon que toma el alcaide en sus libros de entrada, porque como ántes se ha dicho, el cotejo se hace por el resguardo y la contaduría, con oportunidad y mejores datos que los muy imperfectos que contendria la sola razon de marcas y números tomada por el alcaide.

Dificultad de que los consignatarios de las mercancías hagan sus pedimentos de despacho en el corto plazo que se les señala.—Facturas particulares.—Referencia que se hace á ellas, á pesar de no estar prescrita su formacion.

Los artículos 24 y 25 referentes al despacho de las mercancías, prescriben á los consignatarios la obligacion de presentar á las aduanas una solicitud para pedirlo, en el plazo del artículo 21, y á los administradores la de poner al calce de la solicitud «*permítase el despacho,*» y la de pasar el mismo documento á la contaduría, para que el jefe de ella practique un cotejo con el manifiesto general del buque y las facturas particulares; agregando, que una vez concluido, dispondrán los administradores «*despáchese por el vista N.*» Esta solicitud es la que se llama hoja de despacho, y comprende las marcas, numeracion, cantidad de bultos, peso y contenido detallado de cada uno de ellos, y cuya formacion no puede hacerse en la mayor parte de los casos, en el término de veinticuatro horas que señala el artículo 21, porque los consignatarios tienen que hacer ántes traducciones de sus facturas, que son largas muchas veces, revisarlas y confrontarlas, recoger y examinar las muestras de los efectos que reciben, para que las declaraciones sean exactas; y cuando no son de cuenta propia, sino de algun comerciante del interior, que aguardar les mande éste noticia pormenorizada del contenido de los bultos, para estar en aptitud de hacer los pedimentos de despacho. La confronta que haga la contaduría de estas solicitudes con el manifiesto general del buque, puede no salir conforme si ha habido adicion ó rectificacion en el pedimento de descarga, como se concede por el artículo 21, miéntras la confronta no se haga con el mismo pedimento ó que las adiciones y reformas se hagan en el manifiesto, como parece natural. Han de confrontarse las mismas solicitudes con las facturas particulares, tambien, segun dice el artículo 25; lo que nos hace suponer que estas deben formarse, aunque no se expresa dónde ni cuándo, si en el puerto de la procedencia del buque ó ántes de llegar al de descarga, ni quién debe entregarlas á las aduanas, para que estas oficinas las tengan con oportunidad para hacer el cotejo que se les ordena. De haber facturas particulares, se sigue que tengan los consignatarios la misma facultad que el del buque, para hacer las adiciones y rectificaciones que les parezca, en el plazo del artículo 21, y tal vez esto se quiso decir en el artículo 24, por ser lo mas lógico, aunque esto no pasa de una mera conjetura nuestra, no comprendiéndose bien, las prescripciones de dicho artículo y el que le sigue, en cuanto al buscarles concordancia con los anteriores y la posibilidad de que tengan debido y conveniente cumplimiento. Si hubiera de reformarse el artículo 25, convendria que se variase la primera anotacion que deben hacer los administradores de «*permítase el despacho*» para repetir luego en la misma hoja «*despáchese por el vista N.,*» porque miéntras no esté revisada y confrontada la solicitud, el despacho no se considera permitido. En vez de «*permítase el despacho,*» seria mas propio se dijera «*confróntese*»; y despues de que resultase de conformidad la confronta, cabria bien la órden «*despáchese por el vista N.*»

Averías, conveniencia de determinar el nombramiento de tercero en discordia en el monto de las rebajas.

Fija el artículo 30 la manera de hacer rebaja en los derechos cuando en las mercancías resulte avería de mar á juicio del administrador, vista y dos comerciantes nombrados por el interesado, y que en caso de desacuerdo, se nombre de mancomun un tercero que decida Puede acontecer que sobre el nombramiento de tercero, no sea posible que se pongan todos de acuerdo, y seria conveniente establecer el medio con que en tales casos deba obtener este encargo.

El artículo 31 señala las mercancías libres de derechos á su importacion, y sobre su nomenclatura se hacen las observaciones siguientes:

Alambre para telégrafos.

Página 5, línea 1ª. Alambre para telégrafos. Nada mas laudable ni mas conveniente que conceder la exencion de derechos á este conductor inapre-

ciable de la electricidad, que neutralizando las distancias y trasmitiendo con la velocidad del rayo la palabra entre los pueblos y las naciones, constituye con la maquinaria y demas accesorios del telégrafo, el descubrimiento mas útil y mas bello del siglo: pero como seria muy fácil abusar de esta prevencion, importando alambre para otros usos, nos parece indispensable la comprobacion de su destino, con certificacion de las oficinas telegráficas respectivas. Este caso está previsto en el proyecto de arancel del comercio de este puerto.

Página 6, línea 6ª Avena. La importacion libre de derechos de este grano, que merced á esta franquicia podria hacerse en grandes cantidades de los Estados-Unidos, donde su cultivo se hace en grande escala y su precio es muy bajo, creemos que perjudicaria notablemente á nuestros cultivadores de cebada de la mesa central y de otros muchos puntos de la República que explotan tambien en grande este ramo de la agricultura. Esta fué probablemente la razon por que se prohibió su importacion en la ordenanza dé 1856; y esta es la que tenemos para opinar, que de conformidad con la 2ª de las bases acordadas por el Soberano Congreso, se le señale la cuota de 2 centavos kilógramo bruto, que consta en el proyecto de arancel del comercio de esta plaza.

Cebada en grano y en paja.

Página 6, línea 15ª Cebada en grano y en paja. Está en igualdad de circunstancias que la avena, y por consecuencia consideramos conveniente que tambien se le asigne el mismo derecho de 2 centavos kilógramo bruto.

Casas de madera y fierro.

Página 6, línea 16ª Casas de madera y fierro; pero no las piezas de fierro laminado ó que sin refundirse puedan servir para otros destinos. La redaccion de este párrafo, que exceptúa de la exencion solamente las piezas de fierro, sin hablar de las de madera, podria dar lugar á la pretension de que se considerasen libres las puertas, ventanas, persianas y otras piezas sueltas para casas; y como esto importaria un grave perjuicio para los artesanos del país, nos parece mas claro y mas conveniente lo que sobre el particular se dijo en el proyecto de arancel de este comercio, y es lo siguiente: «Casas de madera y de fierro completas, pero no sus partes sueltas.»

Instrumentos científicos.

Página 6, línea 22ª Instrumentos científicos. Como en el artículo 38, página 24, línea 42, se cuotizan los estuches de todas clases con avíos ó sin ellos, que no sean de oro ó plata, á razon de 75 centavos kilógramo bruto, y como suelen venir estuches con instrumentos científicos, como los de cirujía, matemáticas y otros, podria surgir la duda de si estos últimos deben pagar ó no derecho. Para evitarla, proponemos que se agreguen al párrafo que observamos, las siguientes palabras: «excepto los especificados en la nomenclatura del presente arancel.»

Bigornias.

Página 6, línea 10ª Bigornias. Estando cuotizadas las herramientas para artesanos en el artículo 35, página 15, letra H, línea 2ª, á razon de 10 centavos kilógramo bruto, y siendo una de ellas las bigornias, no alcanzamos la razon por que se han exceptuado del pago de derechos, cuando en todos los aranceles anteriores han sido cuotizadas; pero como se trata de una herramienta tosca, nos parece alta la cuota referida, y opinamos que se le señale la de 5 centavos kilógramo bruto, que consta en el proyecto de arancel de este comercio.

Libros impresos, encuadernados á la rústica.

Página 6, línea 23. Libros impresos, encuadernados á la rústica ó sin pastas de carton, y los empastados sin lujo que sean de asignatura para los colegios nacionales. Para cumplir con esta prevencion, seria necesario designar cuáles son las obras de asignatura de los colegios del país, cuya importacion libre de derechos se permite con pastas que no sean de lujo; mas aun cuando se designaran, se suscitarian dificultades y demoras al hacer el despacho de libros; pues seria preciso que el vista se pusiera á revisar obra por obra de las que viniesen en las cajas señaladas para reconocerse; y esto á primera vista se nota que, tratándose de una partida grande, como las que frecuentemente vienen á este puerto, seria casi inpracticable. Tanto en el proyecto de arancel de este comercio, como en el de esta aduana, se estableció la exencion de derechos para los libros impresos á la rústica y con pasta, y así lo previno tambien el decreto expedido en Monterey por el Supremo Gobierno en 25 de Junio de 64 y su concordante de 6 de Julio del mismo año, con el laudable objeto de difundir las luces en la República. Suponemos que el pensamiento de limitar esta franquicia á los libros á la rústica, entrañará la idea de protejer á los encuadernadores del país, con lo cual estamos conformes; pero en este caso, es indispensable señalar una cuota á los libros impresos empastados, cosa que no se ha hecho, quedando sujetos á ella los de asignatura para nuestros colegios, y aclarar la redaccion del párrafo que nos ocupa. Creemos que estas indicaciones se llenarian del modo siguiente. Libros impresos encuadernados á la rústica ó sin pastas, libres. Libros impresos con pastas de todas clases, con excepcion de los devocionarios de lujo, 7 centavos kilógramo bruto. Esta es la cuota que pagaban por la ordenanza vigente, reducida al sistema métrico decimal.

Mapas geográficos, náuticos, &c.

Página 6, línea 29. Mapas geográficos, náuticos y cartas topográficas. Parécenos que seria conveniente incluir en esta fraccion de las mercancías libres á las esferas; pues aunque en la ordenanza tampoco están expresamente exceptuadas del pago de derechos, siempre se han considerado comprendidas en esta exencion; en lo cual se ha obrado con acierto á nuestro juicio, y por lo mismo proponemos que se reforme del modo siguiente: «Mapas geográficos, náuticos, esferas y cartas topográficas.»

Máquinas y aparatos para la industria.

Página 6, línea 30. Máquinas y aparatos para la industria y las piezas de refaccion de estas máquinas. Notamos en primer lugar, que se omite aquí la condicion de que los efectos que puedan destinarse á otros usos, aunque vengan formando parte de la maquinaria, no gozan de la exencion de derechos; omision que puede dar lugar á muchos abusos; y en segundo lugar, que no se hace especial mencion, á nuestro juicio necesaria, de los rieles, carros, wagones, durmientes de fierro y demas accesorios para ferrocarriles. En el proyecto de arancel de este comercio está previsto el primer caso y detallado el segundo con precision y claridad en las fracciones 25 y 26 del artículo 5º, á las cuales nos remitimos.