Ahora bien, ¿qué necesidad tienen de pagar práctico los buques que no lo piden? ¿Si un capitan es bastante conocedor para guiar su nave sin práctico, ó si no necesita de él por cualquier otro motivo, ¿por que se le obliga procur de la cida capacida por reciba que capacida?

á pagarlo aunque no lo pida, aunque no reciba sus servicios?

El art. 9º del arancel, dice que los buques nacionales paguen la mitad del derecho de que se trata, cuando pidan y reciban el práctico. Yo quisiera que en este punto se nivelasen los buques nacionales con los extranjeros, para acatar la justicia; pues por lo que hace á la conveniencia de favorecer la marina mercante nacional, basta con la diferencia de cinco pesos ménos que pagaran los buques nacionales, respecto de los diez pesos asignados á los extranjeros por cada metro de calado.

El C. Prieto.— Si no he comprendido mal, dos son las observaciones del orador que acaba de abandonar la tribuna. La primera, referente á la injusticia que encuentra el Sr. Arévalo en que paguen este derecho los buques que no piden el servicio de practicaje ó pilotaje...... Practicaje solamente debe ser..... lo de pilotaje no pasa de un error de la comision, que

estoy seguro de que lo corregirá oportunamente.

La otra observacion es que por qué ese artículo dispone que los buques extranjeros paguen el derecho, pidan ó no el práctico, y los naciona-

les lo paguen solamente cuando pidan y reciban el servcio.

Respecto del primero, no sé cómo una persona tan entendida en el ramo de impuestos y contribuciones, como el Sr. Arévalo, haya podido olvidar que en los derechos que se cobran por el servicio público general, no es posible establecer excepciones. Todos están obligados á pagarlo, hagan ó no uso del referido servicio. Así, por ejemplo, nadie podria excusarse de pagar una contribucion para empedrados, alegando que no transita las calles: nadie podria decir: yo no pago la contribucion de alumbrado, porque no salgo de noche, ó porque soy ciego: á nadie se podria admitir que se negase á pagar una contribucion para el servicio de aguas, porque dijese: yo no la bebo, yo bebo vino; ó no la pago hoy porque hoy no bebo.

Se ve, pues, que aunque parece justa la observacion del preopinante no

lo es, sino que aniquilaria el servicio público.

En cuanto á la segunda observacion, pagan el derecho los buques extranjeros, hagan ó no uso del práctico, porque este servicio se establece para facilitarles la entrada de los puertos; y se exige el pago á los buques nacionales, solo cuando pidan el práctico, porque se supone que conocen esos mismos puertos y rara vez necesitan del referido servicio, y por lo cual seria injusto gravar á todos los buques nacionales con un impuesto, solo porque alguno de ellos tenga necesidad de práctico en determinada ocasion.

Por otra parte, los buques nacionales están en su propio país, disponen de lo que les pertenece, y seria doloroso obligar á una persona á pagar un

impuesto porque entra en su casa.

Esto, como se ve, no tiene que ver con la proteccion de la marina nacional. Es cuestion simplemente de justicia y del buen servicio público.

El C. Arévalo. — Aunque no muy de acuerdo con las explicaciones del órgano de la comision, sí me parece haber comprendido de lo que ha dicho, que no pueden fijarse reglas generales para los impuestos por el servicio público, estableciendo excepciones, y que no se debe limitar el pago de los impuestos á los que hagan uso de la cosa gravada.

No estoy de acuerdo con eso. En mi concepto, el que no pisa las calles

no debe pagar la contribucion que para ellas se establezca.

Ya el 5º Congreso y el ayuntamiento de México han dado el ejemplo de

lo que digo, con motivo de la contribucion sobre aguas. Se habia dispuesto que todos los dueños de casa pagasen aquella contribucion, hicieran ó no uso del agua; y el 5? Congreso acordó que solo debiesen pagar los que la nidieren.

En cuanto á que los buques extranjeros solo piden el práctico, yo ereo que tambien los nacionales lo piden y lo necesitan; y mi deseo es, como ántes he dicho, que ni á los buques extranjeros ni á los nacionales se les obligue á pagar un impuesto quo no causan; es decir, el que pida el práctico, que lo pague, sea nacional ó extranjero; y el que no lo pida que no lo pague.

Ademas, el derecho de que se trata, está establecido para pagar los prácticos, pues aunque está reconocido como derecho federal, no figura en el egreso, porque los administradores de aduma lo distribuyen económica-

mente.

El C. Prieto contestó que para persuadirse de si el derecho de que se trata es una contribucion federal ó no, bastaba ver el presupuesto; y añadió que era necesario ver con cuidado este negocio, porque la teoría del C. Arévalo destruia el sistema de impuestos en sus relaciones con el interes público. Amplió sus anteriores explicaciones, diciendo que este género de impuestos tenian por objeto atender á una necesidad pública, y era necesario que todos contribuyesen á que esa necesidad se conservase atendida, á fin de que cada uno, en su caso, pudiese utilizar el servicio. Así, por ejemplo, en el ramo de correos no podia pretenderse que el que envía una carta se reservase el pago de la francutura para cuando supiese que la tal carta habia llegado á su destino, sino que era necesario hacer el adelanto y correr la contingencia, porque de otro modo tendria que desaparecer el servicio, cerrándose las oficinas y retirándose conductores y acémilas. Y sin embargo, parece una injusticia que se obligue á pagar el porte de una carta que no se sabe si llega ó no, ó que tal vez no llegará. Otro tanto sucederia con la acuñacion de moneda, puesto que los mineros podian alegar que negociaban ántes sus platas sin necesidad de sello.

El orador explicó lo que era en otro tiempo el derecho de práctico entre nosotros, y lo que es en las naciones europeas actualmente, para poner mas en claro que la teoría del C. Arévalo destruia el sistema de impuestos en

sus relaciones con el servicio público.

El C. Orozco encontró que el C. Arévalo tenia toda la razon, y el C. Prieto no tenia ninguna, fundándose, para pensar así, en los argumentos mismos que procentá el citado C. Aráralo

mismos que presentó el citado C. Arévalo.

El C. Prieto contestó explanando todavía mas sus anteriores argumentos. El C. Mendiolea se mostró conforme con las ideas manifestadas por el C. Prieto, diciendo, que en su concepto, la razon, en cuanto á los puntos discutidos, estaba de parte de las comisiones; pero añadió que donde sí habia una injusticia digna de llamar la atencion del Congreso, era en la obligación que se imponia á los buques de pagar el derecho de que se trata, por entrar á puertos donde no hay prácticos, ni son necesarios ni pueden existir; citando, por ejemplo, á Sisal, Campeche y Matamoros.

El C. Prieto se ocupó de nuevo de la filosofía del impuesto, manifestando que, aunque con diversa forma, la cuestion era la misma, y á la observacion del preopinante debian aplicarse las consideraciones hechas ya.

El C. Tagle.—Nadie tiene la palabra. Está suficientemente discutido?

Lo está.

Se recogió la votacion, y el art. 59 fué aprobado por 99 votos contra 15.

Sin debate alguno se aprobó tambien por 118 votos contra 3, el art. 69

« Art. 6? Si el buque fondeado fuere de vela y conduce mercancías ó pasajeros, pagará como derecho de puerto en la aduana marítima respectiva, un peso por cada tonelada de capacidad.»

El art. 79 se aprobó igualmente por unamidad de 114 votos, en estos tér-

minos:

« Art. 7º Los buques extranjeros ó nacionales que vengan de país extranjero conduciendo carga para mas de un puerto de la República, solo pagarán el derecho de toneladas en el primer puerto en que desembarquen parte de su cagamento.»

En seguida se puso á discusion el art. 89, que dice:

« Art. 8? El arriho fortúito de cualquiera embarcacion nacional ó extranjera por siniestro de mar que le interrumpa su curso, no causa ningun derecho; pero será vigilada por la aduana á fin de asegurar los intereses del

El C. Gonzalez [W.] impugnó ese artículo, por haber encontrado muy dignas de atencion las observaciones que á ese respecto hizo el ejecutivo, dándoles lectura al efecto. En consecuencia, el C. Gonzalez creyó que habia padecido un olvido la comision, pasando por alto los buques que arriben á nuestros puertos por arribada, á proveerse de agua, carbon, víveres, &c., como suele suceder con los buques que salen á la pesca. En general el orador hizo suyas las observaciones del ejecutivo.

El C. Castañeda contestó que léjos de haber habido olvido por parte de las comisiones, fué deliberadamente que se exceptuaron solamente los buques que arribaran á nuestros puertos forzosamente por siniestros de mar, pues los otros aunque fuesen balleneros venian á recibir un servicio, y tal vez á causar un mal echando á tierra algunos efectos de contrabando.

El C. Gonzalez [W.] insistió en que no era justo exigir derecho alguno á los buques que vengan solo á tomar carbon, agua ó víveres, estando ya

determinado que deberian pagar el derecho de práctico.

El C. Castañeda explicó que el arrancel especificaba cuáles eran los derechos á que estaban obligados todos los buques en nuestros puertos; y despues exceptuaba del pago de todos esos mismos derechos á todos aquellos buques que se encuentren en el caso del art. 89, pues no parecia justo recibir con el cobro de un impuesto al barco que venia pidiendonos amparo, despues de un siniestro marítimo.

Suficientemente discutido el art. 8º de que se trata, fué aprobado por

unanimidad de 114 votos.

El ciudadano presidente.—Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 19 DE OCTUBRE DE 1870.

Presidencia del C. Elizondo.

A la una y media de la tarde se abrió la sesion, y despues de aprobada el acta anterior, se dió cuenta con las siguientes comunicaciones.

Los CC. Castellanos, Canalizo y otros, presentaron dos proposiciones para que el arancel fuese discutido y votado por capítulos, con excepcion del 79 y de los artículos que particularmente señale alguno de los ciudadanos di-

No se dispensaron los trámites á esas proposiciones, y quedaron de pri-

mera lectura.

El C. Tagle, secretario. - Continúa la discusion del arancel.

Levó el art. 99 que dice:

« Art. 99 Todo buque nacional procedente de puerto extranjero queda exceptuado del pago á que se refiere el art. 69, y el de que habla el 59 se cobrará á razon de cinco pesos por cada metro de calado cuando pidan y reciban el práctico. »

Puesto á discusion este artículo, no hubo quien pidiese la palabra. Se procedió á la votacion, y resultó aprobado por unanimidad de 113 votos. De la misma manera fué aprobado por 115 votos el art. 10, que dice:

« Los buques mercantes podrán entrar al puerto á cualquiera hora. Los pasajeros y sus equipajes podrán salir á tierra inmediatamente despues de practicada la visita de sanidad y la del reguardo, sin que por motivo alguno lo impidan los agentes de la aduana; pero el recibo del buque y el despacho de las mercancías no se hará sino en el tiempo útil señalado en cada localidad. »

Luego se leyó y puso á discusion el art. 11, que está concebido en estos términos:

«Art. 11. El capitan ó sobrecargo de todo buque que haya fondeado en cualquier puerto de la República, formará un manifiesto general de todas las mercancías que tiene á bordo, conforme al modelo número 1, cuyo documento suscribirá protestando bajo su palabra de honor ser cierto el contenido. Formará por separado una lista de pasajeros, expresando en ella el número de bultos de sus equipajes. Formará tambien una factura del rancho. »

El ciudadano ministro de hacienda manifestó que al discutirse el provecto en lo general, habia tenido ocasion de hacer presente que, aunque el ejecutivo no estaba de acuerdo én algunos puntos sustanciales, tampoco haria oposicion, para que no se creyese que ponia obstáculos á una ley de reconocida conveniencia y utilidad. Recordó que había presentado una série de observaciones al proyecto declarado con lugar á votar, muchas de las cuales habian sido aceptadas por las comisiones, y esto era satisfactorio para el ejecutivo, porque con ello se habia reconocido la buena fé de sus procedimientos en la materia. Se refirió tambien á algunos calificativos infundados que asentaron las comisiones en la parte expositiva de su dictámen, diciendo que no se ocuparia de ellos, tanto porque los consideraba de carácter secundario. cuanto por no hacer perder el tiempo al Congreso. Ofreció, pues, ocuparse solamente de aquellos puntos que tuviesen verdadera importancia á los ojos del ejecutivo; y como uno de ellos consideró la supresion que se hace en el art. 11, puesto á discusion, de un requisito que dijo estar consignado en los aranceles anteriores, y que consideró de suma importancia para impedir el fraude. Se refirió el orador al certificado de los manifiestos en el puerto de donde se despacha un cargamento, por el cónsul de la nacion á donde dicho cargamento se dirige. El ciudadano ministro refutó en seguida las razones principales que se alegan para no creer necesario ese requisito, diciendo que la primera se funda en la opinion de que el certificado no significa que deje de eludirse el pago de derechos, y sirve para afectar legalidad:

sobre lo cual dijo que para que tal cosa sucediese seria necesario contar con la connivencia de los cónsules; y si alguna vez ha existido esa connivencia, no es posible traer los casos raros en contra de las reglas generales.

Respecto de lo que tambien se arguye sobre que no tenemos cónsules en los puertos extranjeros, contestó que aunque eso es verdad en cuanto á los pueblos europeos con quienes permanecen rotas las relaciones de la República, no lo es respecto de los Estados-Unidos y las demas naciones del Centro y Sur de la Âmérica; y por otra parte, los anteriores aranceles establecen que en los lugares donde no haya cónsules mexicanos, los manifiestos sean visados por el de la nacion amiga mas inmediato; y si se quiere evitar el tener que depender de las autoridades de otro país, se puede todavía hacer lo que ántes se hizo, que se absolvió á los buques de traer visados sus manifiestos, pero se les exigió que por el correo mas próximo despues de la salida del buque se enviase un duplicado del manifiesto que dicho buque

Refiriéndose á otras de las razones que se dan en contra del requisito de revision, el orador manifestó que aunque ciertamente la ordenanza que rige concede doce horas á los consignatarios para reformar sus manifiestos y el propecto amplía á 24 horas ese plazo, no debia olvidarse que tales reformas

no llegaban hasta hacer cambios sustanciales. El orador dijo luego: « El Congreso comprenderá que el requisito de que se trata es una garantía para los derechos del fisco. Si se prescindiera de ella, es seguro que los comerciantes de buena fé seguirian haciendo revisar sus manifiestos, para probar la moralidad de sus procedimientos.

Por otra parte, si se prescinde de la formalidad de que me ocupo, de hecho se abre la puerta para que la menor connivencia de los empleados en un fraude haga perder al erario lo que le corresponde sin que sea posible

Esto no ocasiona tampoco ni molestia ni gravamen, porque los comerciantes tienen todo preparado para facilitar la revision de sus manifiestos, y los diez pesos que se pagan por la revision no significan nada para el que despacha un cargamento. Sin embargo, el Congreso puede suprimir el pago de ese derecho. No lo sostengo de ninguna manera; lo que deseo es que se conserve el requisito que está establecido en todas las naciones, aun en las mas liberales, con el objeto de quitar ocasion al contrabando.»

El C. Mejía recordó que las comisiones habian convenido en casi todas las observaciones del ejecutivo; pero respecto del punto en cuestion, creyeron necesario oponerse porque la revision de que se trata importaba un gravámen y trabas innecesarias sin producir ninguna utilidad. Para probar su aserto leyó varios artículos del preyecto, preguntando si en un arancel tan liberal como aquel era justo introducir gabelas; siendo de advertir que eran varios los manifiestos y las factaras por cuya revision debia pagarse el derecho de diez pesos.

Dijo que la idea de remitir el duplicado del manifiesto por el correo inmediato, habia resultado ilusoria, pues dicho duplicado lo traia siempre el mismo buque, lo cual no se podia evitar porque los cónsules y vicecónsules que tenemos en el extranjero no son mexicanos ni tienen interes alguno por nuestro país. Añadió que no tiene México tales cónsules y vicecónsules, sino simples agentes comerciales, y las comisiones habian creido mejor quitar toda traba y dejar al capitan del buque en libertad de mnnifestar su cargamento, á fin de exigirle con mayor derecho toda la responsabilidad en caso de fraude.

El ciudadano ministro de hacienda creyó encontrar confirmadas sus observaciones en las mismas del preopinante, repitiendo que no era en manera alguna justo ni conveniente arguir con el abuso, pues si un cónsul obraba mal, la cuestion se reducia á que el ejecutivo lo sustituyese con otro que se condujese bien. Negó que hubiese el gravámen que se decia, pues acababa de indicar que el Congreso podia suprimir el cobro del derecho de diez pesos que actualmente se cobra por la revision de los manifiestos. Negó tambien que se trate de una traba, por la razon que habia indicado ántes. Dijo que por estar suspensas nuestras relaciones con algunos pueblos de Europa, no tonemos cónsules allí; pero que en los Estados-Unidos v otras naciones de América sí los tenemos. Finalmente, dijo que podia fácilmente imponerse y hacer cumplir el deber de que el duplicado de los manifiestos viniese por el correo inmediato y no por el mismo buque, como se habia he-

cho hasta ahora, al decir del preopinante.

El C. Prieto, ampliando los argumentos del C. Mejía, dijo que el pensamiento de las comisiones habia sido suprimir un gravamen que pesaba sobre el comercio y hacer mas eficaz y expedita la autoridad del gobierno, limitándose los efectos de la ley á los límites de la República, sin meterse á legislar para el extranjero. Dijo que en esa virtud, y tomadas todas las precauciones necesarias para garantizar los derechos del fisco, nada importaba la procedencia de los cargamentos, ni tenia que hacer el gobierno con que los buques que los conducian recogiesen allá ó mas allá los efectos de que eran conductores. Para el orador, la certificacion del cónsul es de todo punto inútil, desde el momento en que el buque puede ir á la Habana. á Nueva-York ó á cualquiera otra parte y dejar unos efectos y tomar otros, puesto que seria imposible poner una aduana en una boya á la entrada de cada puerto extranjero. Dijo que si se examinaba nuestra legislacion, fácilmente se comprenderia que el requisito de que se trata no era mas que un resto de las restricciones antiliberales de la ordenanza de 1821. Dijo tambien que México no podia, en este punto, imitar á los Estados-Unidos, porque esa nacion tiene graves inconvenientes en sus relaciones y en sus tarifas, provenientes de circunstancias creadas por la guerra del Sur, en su mayor parte. Habló de las exigencias del requisito en cuestion, diciendo que hacia indispensable sostener una mesa de inspeccion y otra de correspondencia; fuera de que multiplicaba los trámites y ponia á la República bajo la tutoría de la que revisase, por medio de su cónsul, los manifiestos, donde no haya aquel empleado mexicano.

El C. Martinez Negrete encontró excelente el sistema del manifiesto doble. pues sin él, un buque puede descargar una parte considerable de los efectos que conduzca en cualquiera de nuestras costas, por lo comun despobladas y propicias al contrabando, y presentarse al puerto con media carga, sin que nadie se aperciba del fraude. Recerdó lo que con frecuencia ha ocurrido en nuestras aduanas, diciendo que miéntras unas han mostrado loable rectitud, otras se han prestado fácilmente al soborno; de modo que la supresion del requisito de que se trata, no serviria mas que para que el buque escogieradonde debia importar legalmente lo que le pareciese. Dijo tambien que si no tenemos cónsules en Europa actualmente, debia quedar establecido el requisito para cuando se establezcan, sin que debiese detener al Congreso el temor de conservar una traba para el comercio, porque no lo era pedirle

que haga sellar sus manifiestos.

Consideró como de ninguna importancia la observacion del C. Prieto, sobre que los buques podian dejar y recibir carga en su viaje de Europa, y

como un rasgo de imaginacion lo de establecimiento de aduanas sobre boyas, á la entrada de los puertos donde aquellos buques quisieren cargar ó descargar, porque dijo que era sabido lo que cada mercado consumia, y porque los buques que salen para México no pueden traficar ventajosamente con los efectos que conducen, en ningun puerto del tránsito. Cree el orador que aprobar este artículo seria abrir ancha puerta al contrabando.

El C. Castañeda disertó sobre los argumentos que se habian hecho valer ya por los oradores que defendian el artículo, y dijo de nuevo, que el ciudadano ministro de hacienda no podria presentar ni un solo caso en que los intereses del fisco se hubiesen salvado por virtud del certificado consular. Asentó como principio que habia servido de norma á las comisiones, que miéntras mayores sean las trabas, mayor es el contrabando; por consiguiente, para corregir este mal, no hay otro remedio que rebajar los impuestos y dar libertad al comercio. Demostró la inconveniencia del certificado consular por medio de la siguiente comparacion. Un buque trae doscientos bultos y pone en su manifiesto 150, lo cual no ofrece el menor inconveniente, porque el cónsul no examina la carga ni toma razon mas que de lo que se le presenta en el documento que ha de certificar. Ahora bien, el buque llega à un puerto mexicano, y si puede comprar la buena fé del empleado, presenta el manifiesto de 150 bultos; miéntras que si el empleado permanece fiel, hace uso de la facultad de reformar el manifiesto é incluye en él los 50 bultos restantes.

El orador hizo alusion á la contrariedad que resultaba de la defensa de este registro, considerada como una traba y un gravámen, y las ideas altamente liberales de que habia hecho ostentacion otras veces, el mismo que aquella defensa hacia.

El C. Martinez Negrete se creyó aludido en las últimas palabras del preopinante, y contestó diciendo que las ideas liberales no se oponian á la necesidad de tomar precauciones para que no se defrauden los intereses fiscales, y por consiguiente bien pudo ostentar en otra ocasion ideas altamente liberales y conservarlas, y sin embargo, pedir ahora la conservacion de un requisito llamado á impedir el desarrollo del comercio clandestino. En un país tan despoblado y vasto como el nuestro, dijo, sin guardacostas, sin resguardos, quizás la medida de que se trata sea la única conveniente para impedir que el gobierno no perciba cuantiosas sumas.

El C. Castañeda sostuvo que, tratándose de pagos de derechos, no habia diferencia entre comerciantes de buena ó de mala fé, pues todos procuraban eludir el pago de lo correspondiente al erario, no haciendo consistir su honradez sino en la religiosidad en el cumplimiento de sus compromisos. En seguida manifestó que su alusion habia sido dirigida al ciudadano ministro de hacienda y no al C. Martinez Negrete, de quien recordaba que habia defendido los derechos protectores.

El ciudadano ministro de hacienda se creyó obligado á hacer algunas rectificaciones, y dijo que al manifestar las ideas del ejecutivo, no esperaba ser acusado de inconsecuencia; pero que estaba seguro de desvanecer ese cargo, dando lectura á dos párrafos de las observaciones hechas por el gobierno al proyecto declarado con lugar á votar y remitidas al Congreso en 25 de Abril último. Leyó los párrafos aludidos, y llamó la atencion sobre que, como se veia, no estaba en la mente del ejecutivo sostener un gran cuerpo consular con el derecho de revision que cobraban los cónsules, idea que habian expresado dos de los defensores del artículo á discusion; mayormente cuando repetidas veces habia significado ya que el Congreso podria

suprimir aquel derecho sin dificultad, puesto que la República hacia sacrificios para remunerar convenientemente el servicio que le prestan sus cónsules. Hizo observar luego, que los miembros de las comisiones no parecian estar de acuerdo, pues miéntras que uno de ellos habia manifestado que el requisito de que se trata no existia en ninguna nacion, el otro aseguraba que dicho requisito es un resto de instituciones retrógradas y se consevaba solo en los pueblos poco liberales. Con tal motivo invocó el testimonio de los varios diputados presentes que han residido en los Estados-Unidos, nara que dijeran si es ó no cierto que en aquella república se exige la certificacion consular como requisito indispensable para garantizar los derechos del fisco contra las tendencias del fraude.

Dijo tambien que no era legislar para el extranjero, establecer requisitos que deberán llenar los que trafiquen con México; y si se creia que por eso se legislaba para el extranjero, el resultado seria que hubiese necesidad de declarar vigente en México el arancel inglés para los ingleses, el frances para los franceses, el aleman para los alemanes.

El C. Prieto ofreció desentenderse de la conveniencia parlamentaria, para presentar la cuestion en la forma que la presentó el C. Guzman (Ramon) en el seno de las comisiones; y señalando en seguida los inconvenientes y nulidades de la certificacion consular, dijo: que el cónsul no cuenta los bultos, ni los ve, ni es responsable de lo que contienen; de modo que en un bulto de muselinas, el cónsul no sabe si son labradas ó lisas, ó si tienen las piezas este ó aquel número de yardas; ni sabe tampoco cuando los tejidos tienen mezcla ó no, circunstancias todas que son indispensables, porque ellas constituyen la forma principal del contrabando: que donde no hay cónsul mexicano, el comerciante tiene que hacer viaje para buscar quien le certifique un manifiesto: que si se exige el servicio gratúitamente, se infringe la constitucion, porque ella manda que á nadie se exija servicio alguno sin la competente remuneracion. Que en los Estados-Unidos se exige el requisito en cuestion, porque allí se sigue el sistema de impuesto ad valorem, miéntras que en México rige el de cuota fija: que en los anteriores aranceles se ha establecido el referido requisito, porque los ha dado el ejecutivo, predominando en ellos el interes fiscal; miéntras que ahora el 5º Congreso, que se muestra partidario de todas las franquicias para el comercio, no podia sancionar trabas y gravámenes tan inútiles como inconvenientes.

Suficientemente discutido el artículo, se procedió á la votacion, y fué

aprobado por 67 votos contra 53.

Se puso luego á discusion el art. 12, que dice así:

« Art. 12. En el momento que se presente á bordo el comandante del resguardo marítimo ó el empleado nombrado por el administrador, el capitan del buque exhibirá el original de los documentos á que se refiere el anterior artículo. Una vez entregados, dispondrá el comisionado de la aduana se cierren las escotillas, dejando á bordo uno ó mas agentes del resguardo. »

Sin debate alguno fué aprobado por unanimidad de 114 votos. El art. 13 se aprobó tambien sin discusion por 118 votos contra 1.

Ese artículo dice así:

« Art. 13. El registro de los equipajes se hará con liberalidad y prudencia, y en su despacho deberán considerar los administradores de aduanas la personalidad del viajero, á fin de evitar inconvenientes por cuanto á la ropa y alhajas de su uso que contengan los bultos registrados, entendiéndose que no por esta franquicia podrán ser libres los géneros en pieza ú otros objetos con que pudieran hacer el comercio. En caso de que tal sea, los pa

sajeros deberán dar aviso al administrador de la aduana, á fin de que se haga el cobro del derecho de importacion. El equipaje de las señores será registrado privadamente. »

De la misma menera se aprobó por 118 votos contra 1, al art. 14 que

«Art. 14. Quedan exceptuados del registro mencionado en el artículo, los equipajes pertenecientes á los ministros extranjeros acreditados cerca del gobierno de la República.»

Por unanimidad de 113 votos se aprobó el art. 15, cuyo tenor es el si-

« Art. 15. Los colonos seguirán gozando las franquicias que les conceden las leyes vigentes. »

De la misma manera se aprobó el art. 16, que dice así:

« Art. 16. Cuando el buque, nacional ó extranjero, que llegue al puerto, traiga la patente sucia, estará sujeto á lo dispuesto en cada localidad, sin perjuicio de que los empleados marítimos tomen las providencias conducentes á fin de evitar el contrabando. »

Se leyó en seguida el art. 17, que está concebido en estos términos:

« Art. 17. El consignatario del buque pedirá en sello de á ocho pesos, la descarga de mercancías, segun el modelo número 2, pudiendo adicionar ó rectificar este documento en las veinticuatro horas trascurridas desde la en que haya pasado la visita de resguardo. »

Se puso á discusion.

El C. Gonzalez [W.] encontró una novedad en ese artículo, pues la ordenanza vigente fija doce horas para que el capitan rectifique ó adicione el pedido que haya hecho, y en el artículo que se discute se conceden veinticuatro horas. Cree el orador que este plazo es innecesario, pues el capitan debe conocer los bultos que trae en su barco, y por consiguiente la rectificacion no tiene objeto; y cree tambien perjudicial el referido plazo, porque si es como acaba de manifestar uno de los miembros de las comisiones, que todos los comerciantes son de mala fé tratándose del pago de derechos, con justicia se puede temer que el buque traiga mayor número de bultos que los manifestados, y que el plazo no sirva sino para salvar el contrabando, en el caso de que no sea posible corromper á los empleados.

El C. Guzman (Ramon) llamó la atencion sobre que el preopinante partia de un error, pues las comisiones no decian que el capitan sino que el consignatario hiciese el pedido. Rectificado ese punto, el orador encontró facil de comprender que recibiendo el consignatario varias facturas, tenga necesidad de introducir reformas en el primer manifiesto, atendida la precipitacion con que este debe ser presentado. Vistas las cosas así, el C. Guzman añadió que la confrontacion de facturas requeria un espacio de tiempo, que en muchos casos podia ser mayor de doce horas, y con el objeto de que no se imponga la pena señalada para los casos de fraude sino cuando este realmente exista, las comisiones creyeron necesario alargar el plazo á veintieuatro; teniendo tambien en cuenta que pocas veces deja de trascurrir ese plazo, pues sucede que un buque llega en la tarde, y al espirar las doce horas que señala el arancel vigente, las oficinas están cerradas y hay que esperar al dia siguiente, ó bien la entrada del buque es en dia festivo, y hay que dejarlo pasar, puesto que seria imposible pensar en la descarga.

El C. Gonzalez [W.] confesó su error en cuanto á haber confundido el capitan con el consignatario; pero dijo no estar satisfecho con las explicaciones del preopinante, porque cree que el consignatario recibe los manifiestos y no tiene que hacer mas que formar de ellos su pedido, de modo que permitir rectificaciodes es autorizar la mala fé.

El C. Mejía dijo que las comisiones habian procurado hacer un arancel lo mas liberal posible, teniendo en cuenta los intereses fiscales; y concediéndose el plazo de que se trata en países como Cuba, no se concibe que las comisiones prescindieran de él. Dijo que la accion fiscal principia desde que se pide el despacho de las mercancías, pero que desde que el comandante de celadores pone los piés á bordo, ya el cargamento queda bajo la vigilancia del resguardo, permaneciendo un empleado en el buque; empleado que no permite el desembarco de efecto alguno, sin que para ello se le entregue una papeleta legalmente autorizada. Dijo tambien, que existiendo penas severas para castigar la mas pequeña enmendatura, el mas ligero borron que aparezca en el pedido, seria injusto no conceder algun tiempo para que el comerciante rectifique cualquier error en que involuntariamente puede in-

El C. Gonzalez (W.) manifestó estar conforme en que se concediese plazo para presentar el pedido; pero dijo que despues de presentado, toda rec-

tificacion era inadmisible, porque daba lugar al fraude.

El C. Castañeda hizo notar, que desde que el buque da fondo, se traslada á su bordo el comandante de celadores, quien inmediatamente recibe el manifiesto; y como después de esto es cuando el consignatario procede á practicar sus confrontaciones, lo natural es suponer que tenga necesidad de rectificar errores.

Luego añadió:

La idea de las comisiones es buscar el mejor resultado para el fisco, quitando trabas y gravámenes al comercio. Creen que los intereses fiscales están mas garantizados de un modo diverso del que pretenden los otros señores que impugnan el proyecto, y que miéntras mayores libertades haya, mayor será el producto de las aduanas.

Suficientemente discutido el artículo en cuestion, fué aprobado por 114

votos contra 3.

En seguida se aprobó tambien por unanimidad de 116 votos el art. 18,

« Art. 18. El administrador de la aduana pondrá al calce de dicho pedido el permiso correspondiente, librando órden por escrito al comandante del resguardo, para que proceda á la apertura de las escotillas y comience la descarga. »

Se puso á discesion el art. 19, cuyo tenor es el siguiente:

« Art. 19. Todas las mercancías extranjeras que se introduzcan en la República por sus puertos de altura ó aduanas fronterizas, excepto las comprendidas en la zona libre, podrán gozar del beneficio de ser depositadas en los almacenes del gobierno.»

El ciudadano ministro de hacienda tomó la palabra para informar; pero habiendo dado la hora de reglamento, suspendió su discurso para continuar-

lo en la sesion próxima, á lo cual accedió la cámara.

Se levantó la sesion. ras que sente el a la partir de del buque es en dis fesivie, y hay que dejarlo pasar, puede que dejarlo pasar, puede que sena un posible pensar en la deseason.

El C. Guesales I W. Fennissó su error en cuanto a haber confundido al capitan con el consignatario, pero diparte estar satisficado con las explica-