pedidos, y de prevenir los inconvenientes que resultarian cuando las necesidades de los pueblos exigieran un remedio durante el receso de la Cámara, cree el Ejecutivo que convendria consignar en el nuevo arancel, prevenciones semejantes á las del artículo 9º de la ordenanza vigente.

65. Una de las mejoras mas positivas y de ménos costo para el erario, que debe tener el arancel que abora se expida, y que fué consignada en las bases aprobadas por el Congreso, es la unificacion de la cuota que se cobre á las mercancías extranjeras, por derecho de importacion. Esto contribuirá notablemente á simplificar los trabajos de los importadores y las operaciones de las aduanas. Es verdaderamente increible la confusion que ocasiona á personas no familiarizadas con nuestra legislacion arancelaria, la multitud de impuestos que con distintas denominaciones se han cobrado y aún se cobran á la importacion de las mercancías.

66. El arancel de 15 de Diciembre de 1821 estableció (artículo 3 del capítulo 1º) que se cobrara un solo derecho por cuenta de la hacienda pública en la entrada de los efectos extranjeros; pero por disposiciones anteriores se cobraba entónces á dichos efectos el derecho de avería. La ley de 4 de Agosto de 1824 estableció el derecho de internacion, que debia cobrarse con el de importacion, en los puertos y fronteras, á razon de un quince por ciento sobre los precios del arancel, aumentados en una cuarta parte. Con el pago de este derecho deberian quedar libres los efectos extranjeros en su circulacion interior en la República. El decreto de 22 de Diciembre de 1824 autorizó á los Estados para imponer á los efectos extranjeros, el tres por ciento como derecho de consumo, sobre los aforos hechos en las aduanas marítimas al tiempo de su introduccion.

67. El arancel de 16 de Noviembre de 1827 no se limitó á establecer un solo derecho, como el anterior, sino que previno expresamente (artículo 17) que quedaran suprimidos el derecho de avería y todos los demas que con diversos títulos se pagaban á la Federacion, por la importacion de mercancías extranjeras. A poco vino, sin embargo, la ley de 22 de Agosto de 1829 á autorizar á los Estados para imponer un dos por ciento de derecho de consumo á los efectos extranjeros, ademas del tres por ciento para que estaban facultados por la ley de 22 de Diciembre de 1824. La ley de 24 de Agosto de 1830 aumentó el derecho de consumo con un cinco por ciento «sobre los géneros, frutos y efectos de procedencia extranjera» (artículo 1º), y con el diez por ciento que se habia decretado en «9 de Noviembre de 1829 á los licores de la misma procedencia» (artículo 2º). De este derecho era un quinto del cinco por ciento y un décimo del diez por ciento para los Estados y el

65 Cuota única.
66 Derechos que se cobraban por el arancel de 15 de Diciembre de 1821.
67 Derechos que se cobraban por el arancel de 16 de Noviembre de 1827 y otras leyes.

resto para el erario federal. La ley de 2 de Abril de 1831 mandó que este derecho se pagara en la aduana marítima ó fronteriza respectiva, al tiempo de la internacion. La ley de 1º de Mayo de 1831 aumentó por seis meses, con el uno por ciento, el derecho de consumo á los efectos extranjeros, cobrable en el puerto al tiempo de la internacion. Pasado ese plazo, se debia aumentar el uno por ciento de importacion, pagadero sin los plazos concedidos á este derecho por el arancel vigente.

68. El arancel de 11 de Marzo de 1837 abolió el derecho de anclaje (artículo 2º), y aunque solamente fijó el derecho de importacion conforme á su tarifa, dispuso se siguieran cobrando en las aduanas marítimas el cinco y diez por ciento de consumo y el uno por ciento de importacion. La ley de 23 de Mayo de 1837 decretó un impuesto de cuatro centavos por vara cuadrada á los tejidos ordinarios de algodon extranjero, pagadero en el puerto, á su internacion. La ley de 26 de Noviembre de 1829, aumentó á un quince por ciento el derecho de consumo que se cobraba en las aduanas interiores, sin perjuicio de seguirse cobrando el cinco y diez por ciento de consumo en las aduanas marítimas, con arreglo á la ley de 2 de Abril de 1831. La ley de 4 de Setiembre de 1841 vino á derogar el diez por ciento de aumento, al derecho de consumo decretado por la de 26 de Noviembre de 1839. La ley de 15 de Noviembre de 1841 estableció (artículo 21) un octavo de peso por ciento sobre los derechos de importacion cobrable en los lugares donde se estableciera el tribunal mercantil y destinado á los gastos de este. El decreto de 2 de Diciembre siguiente aumentó á medio por ciento sobre los valores de los efectos extranjeros, el derecho de tribunal mercantil.

69. El arancel de 30 de Abril de 1842 solo impuso el derecho de importacion conforme á las tarifas y aforos que estableció, pero dispuso (artículo 98), que ademas de este derecho, se cobrara á las mercancías extranjeras á su importacion, el uno por ciento establecido por el decreto de 31 de Marzo de 1838, y los derechos municipales y locales de los puertos. El decreto de 27 de Junio de 1842 fijó nuevas bases para el cobro del derecho de consumo. El decreto de 28 de Febrero de 1843 hizo extensivo á todos los puertos el dos por ciento de avería, que entónces se cobraba solamente en Veracruz y Tampico.

70. El arancel de 23 de Setiembre de 1843 dispuso (artículo 95), que no se cobrasen á la importacion de las mercancías, mas derechos que los prefijados en el mismo, el uno por ciento establecido el 31 de Mayo de 1838, el dos por ciento de avería de

Derechos que se cobraban por el arancel de 11 de Marzo de 1837 y otras leyes.
69 Derechos que se cobraban por el arancel de 30 de Abril de 1842 y otras leyes.
70 Derechos que se cobraban por el arancel de 26 de Setiembre de 1843 y otras leyes.

que se acaba de hablar, y los derechos municipales y locales de los puertos.

71. Esta misma prevencion se repitió en el arancel de 4 de Octubre de 1845 (artículo 102). La ley de 9 de Octubre de 1851 estableció un ocho por ciento de derecho de consumo sobre los efectos que se introdujeran de las aduanas marítimas y fronterizas al interior de la República, pagable en el lugar del consumo. Del producto de este derecho se aplicaba una mitad al erario federal, y la otra á los Estados. Esta ley derogó las de 22 de Diciembre de 1824 y 22 de Agosto de 1829, que impusieron el tres y el dos por ciento para los Estados, y dejó subsistentes las de 24 de Agosto de 1830 y 2 de Abril de 1831 que crearon el derecho de cinco y diez por ciento sobre efectos y licores extranjeros, cobrable en la aduana respectiva, designándolo con el nombre de derecho de internacion. El decreto de 8 de Marzo de 1853 redujo al cinco por ciento el derecho de consumo, disponiendo que se distribuyera en la forma prevenida por la ley de 9 de Octubre de 1851.

72. El arancel de 1º de Junio de 1853 estableció (artículo 93), que no se cobrasen á las mercancías extranjeras á su importacion, mas derechos para la hacienda nacional, que los fijados en el mismo, el uno por ciento decretado el 31 de Mayo de 1838, el dos por ciento de avería en 28 de Febrero de 1843 y los derechos municipales y locales. El decreto de 29 de Julio de 1853, dispuso (artículo 2º) que las aduanas interiores cobraran por derecho de consumo la cuarta parte de los derechos de importacion, liquidados con arreglo al arancel de 1853. La ley de 28 de Abril de 1855 estableció el pago de un quince por ciento de los derechos de importacion, en bonos de la deuda interior, cuya concesion solamente debia durar por un año. Esta disposicion fué derogada por la ley de 17 de Octubre del mismo año de 1855. En la ley de 31 de Diciembre de 1855 (artículo 1º, partida 37), se asignó un veinte por ciento de los derechos adicionales á la amortizacion de la deuda llamada interior.

73. Esta ligera relacion de las prevenciones de los aranceles anteriores, respecto del pago de derechos impuestos á las mercancías extranjeras, y de las leyes que los aumentaron ó modificaron, aunque muy sucinta é incompleta, da una idea del verdadero caos que llegó á ser el ramo de los derechos de importacion. Siempre que se creia necesario aumentar estos derechos, se creaban otros con diferentes denominaciones, que venian á pesar sobre la importacion, y aunque al establecerlos se decretara que se pagaran en otros lugares, al fin se venia á exigir su pago en los puertos.

74. La ordenanza de 31 de Enero de 1856 vino á sistemar ese

71 Derechos que se cobraban por el arancel de 4 de Octubre de 1845 y otras leyes.
72 Derechos que se cobraban por el arancel de 1º de Junio de 1853 y otras leyes.
73 Confusion que ocasionaron estos derechos.
74 Derechos establecidos por la ordenanza de 21 de Enero de 1856.

desórden, dando un nombre diferente á cada uno de esos derechos y haciéndolos uniformes y generales. A diferencia de los aranceles anteriores, estableció, solamente como base los derechos de importacion, que deberian cobrarse por cuota fija ó aforo, con arreglo á la tarifa, y sobre estos (artículo XI), los derechos adicionales, que son: el municipal, el de mejoras materiales, el de internacion, el de contraregistro y el de amortizacion de la deuda. Estos derechos adicionales, sin el municipal, que consistia en doce y medio centavos por cada bulto de ocho arrobas, venian á importar un setenta y cinco por ciento sobre los derechos de importacion, debiendo pagarse todos en dinero, ménos el de amortizacion de la deuda, que era del veinticinco por ciento y debia satisfacerse en títulos de la deuda llamada interior. El objeto principal que se tuvo con esta subdivision de derechos, fué disminuir la asignacion correspondiente á las convenciones extranjeras, que tenian un tanto por ciento sobre los derechos de importacion.

75. Los mismos derechos creados por la ordenanza de 31 de Enero de 1856, sufrieron á poco diferentes variaciones, y en la actualidad han venido á representar un setenta por ciento de los derechos de importacion, con varias denominaciones, y de ellos un quince por ciento se paga en papel de la compañía del ferrocarril de Veracruz, y el resto en dinero, en los puertos, al tiempo de la importacion. En cinco de estos se paga ademas en otro papel de la misma compañía un doce por ciento.

76. Fácil es comprender en vista de esta muy sucinta relacion, las dificultades y embarazos con que, con el sistema practicado hasta aquí, han tropezado tanto las oficinas públicas como los importadores en sus operaciones con nuestras aduanas. La simplificacion de este sistema á una sola cuota, es una necesidad que demandan los verdaderos intereses del país, y que afortunadamente estamos en vísperas de realizar.

77. En la parte propiamente legislativa del proyecto de arancel, esto es, en la designacion de cuotas á las mercancías, en el establecimiento de los puertos de depósito, ratificacion y extension de la zona libre, procedimientos judiciales, distribucion de multas, &c., tampoco está el Ejecutivo enteramente conforme con el proyecto. Al tratar de cada uno de estos puntos, se harán presentes las diferentes observaciones que tiene que hacer, y en este lugar solamente se ocupará de presentar una nueva manifestacion de sus ideas respecto de las dos importantes cuestiones de puertos de depósito y zona libre, concluyendo con algunas indicaciones sobre la intervencion de los cónsules en los manifiestos y facturas de los buques.

78. En la discusion que precedió á la aprobacion de estas dos pri-

75 Derechos que se pagan en la actualidad.
76 Conveniencia de simplificarlos á una cuota única.
77 Tampoco está conforme el Ejecutivo con las disposiciones legislativas del proyecto de arancel.
78 Reitera las observaciones que hizo de palabra en el seno de la Cámara contra los puertos de depósito y la zona libre.

meras medidas, al tratarse en el último período de sesiones del Congreso, de las bases para la formacion del arancel, hizo de palabra el Ejecutivo, las observaciones que creyó oportunas. Dándolas aquí por repetidas, se permite presentar una nueva manifestacion de sus ideas respecto de estos dos puntos.

79. Está en principio, en favor de los puertos de depósito, porque cree que miéntras mas franquicias se concedan al comercio, mayor será la produccion del país y la suma de bienestar de que disfruten los habitantes de la República. Desearia ver realizada esta mejora en México, como desea que se establezcan en nuestra patria todas las demas que puedan contribuir al bienestar y prosperidad de la nacion. Si no tuviera á su cargo intereses tan sagrados que cuidar, como la conservacion de la tranquilidad pública, acaso seria el primero en proponer esta reforma; pero debiendo sacrificar al interes vital de existir y de conservar la paz y seguridad, todos los demas intereses, por importantes que sean, se ve en el duro caso de aparecer como poco liberal ó tímido, ante la perspectiva halagadora de reformas importantes, expresando una opinion contraria á ellas.

80. En los puertos de depósito hay dos cosas diferentes: el plazo para el pago de los derechos de importacion, y la facultad de reexportar los efectos sin pagar mas derechos que los de almacenaje. El primer objeto se puede alcanzar sin necesidad del puerto de depósito, con solo dar al importador un plazo para el pago de los derechos que cause, exigiéndole entretanto una fianza de que serán satisfechos. El segundo objeto, que es la libre reexportacion, es el principal de los puertos de depósito y lo que propiamente los constituye. Esta institucion puede hacer prodigios en algunos lugares dotados de ciertas circunstancias favorables para el tráfico del mundo; pero no puede por sí sola hacer la prosperidad de todos los puertos en donde se establezca. Si el camino de fierro ó el canal interocéanico, estuvieran construidos en Tehuantepec, Minatitlan y la Ventosa, podrian llegar á rivalizar con algunas de las ciudades mas florecientes del globo, una vez declaradas puertos de depósito; pero en el estado en que actualmente se encuentran ambas poblaciones y la República entera, no es posible creer que los puertos de depósito vengan á hacer la prosperidad de los lugares en donde los establezcamos. Para que nuestros puertos pudieran verdaderamente serlo de depósito, seria necesario que tuvieran bahías amplias y seguras; muelles suficientes para que los buques atracasen á ellos en cuanto llegaran y procedieran sin demora á verificar su descarga; que nuestros puertos se comunicaran de uno á otro Océano por vías férreas comparativamente de corta extension y cuyos fletes fuesen bajos. Miéntras esto no sea así, no se puede esperar que la regeneracion de nuestro país nazca de los puertos de depósito.

79 Puertos de depósito. Inconvenientes para establecerlos.
80 Qué constituye los puertos de depósito. Plazos para los derechos y reembarque de mercancías.

81. Si es, pues, seguro, que no producirán las ventajas que se esperan de ellos, y si al mismo tiempo se tiene certeza de que ocasionarán males de gravedad, ¿no es mas prudente diferir su establecimiento para cuando este produzca ménos inconvenientes de los que traeria en la actualidad?

82. Ahora bien, los inconvenientes de los puertos de depósito, tales como se proponen en el proyecto de arancel, son tambien de dos géneros. El primero, porque equivaliendo á concesion de plazos, el erario tendria desde luego, ó bien que esperar casi en todos los casos, el año concedido á los comerciantes para tener depositados sus efectos, á fin de percibir los derechos correspondientes, ó que celebrar arreglos de anticipaciones de derechos con los importadores, y ambos extremos serian igualmente ruinosos para el fisco. Si no hubiera constantemente el peligro de la perturbacion de la paz pública, si el erario no estuviera siempre amagado con todos los peligros y males del deficiente, y si no tuviera el Gobierno que vivir con el dia, sin poder usar para nada del arbitrio mágico del crédito, el Ejecutivo seria el primero en proponer la concesion de plazos para el pago de los derechos de importacion, como una medida liberal y benéfica al país; pero en la necesidad de sacrificar los intereses menores á los mayores, tampoco puede recomendar por ahora la concesion de plazos, sin embargo de que en principio tambien está en favor de ellos. Si por los peligros indicados, no cree conveniente por ahora la concesion de plazos, es claro que mucho ménos puede recomendar el establecimiento de puertos de depósito.

83. El segundo inconveniente de los puertos de depósito, mas grave aún que el primero, consiste en las grandes facilidades que presta al contrabando, con perjuicio positivo del erario y del comercio de buena fé. Los efectos depositados pueden reembarcarse, y en este caso quedan libres del pago de derechos de importacion. Para probar que se han reembarcado, basta un certificado del cónsul de México ó de alguna nacion amiga, residente en el puerto á donde se hayan llevado las mercancías, de haberse importado en él, cuyo certificado se presentará á los seis meses de pedido el reembarque, pudiéndose extender este plazo por varias causas de muy fácil justificacion aparente. Como México no tiene en la actualidad cónsules, mas que en tres plazas comerciales de los Estados-Unidos y en algun puerto de la América del Sur; y como no es probable que tenga mas en las otras plazas comerciales del mundo por algun tiempo, vendria á depender esta justificacion, de la integridad ó eficacia de agentes extranjeros. La única garantía efectiva que pudiera haber en este caso, seria la de la moralidad de los empleados de nuestras aduanas, y las tentaciones serian siempre tan grandes, que acaso no todos pudieran resistirlas.

81 Seria mas prudente no establecerlos por ahora, por no ser probable que produzcan los bienes que de ellos se esperan.
82 Inconvenientes de los puertos de depósito. Por los plazos.
83 Por el reembarque de mercancías.

84. Bien se concibe el estado á que quedarian reducidos los productos de las aduanas, que son el recurso mas cuantioso y eficaz con que cuenta el Gobierno para existir, el dia en que las mercancías extranjeras pudieran consumirse en el país sin pagar los derechos de importacion, á pretexto de que habian sido reexportadas.

85. Los puertos de depósito no son una novedad entre nosotros. Se ensayaron ya en otra ocasion, y la mejor prueba que puede presentarse de que no produjeron el resultado que han dado en otros países, es que no pudieron conservarse como institucion útil y que fueron al fin abolidos. El decreto de 11 de Abril de 1837 estableció dos puertos de depósito, uno en el Pacífico y el otro en el Golfo de México. Para esto se designaron los dos puertos que tenian entónces mayor importancia, Veracruz y San Blas. No ha quedado memoria del auge que hayan alcanzado estos dos puertos, miéntras lo fueron de depósito. El peligro del fraude en la reexportacion se presentaba entónces como ahora con tan grandes probabilidades, que en el decreto de 11 de Abril de 1837 se prohibió expresamente la libre reexportacion de las mercancías depositadas. Este decreto decia muy juiciosamente: "Considerando que por la situacion geográfica de la República no es económica la exportacion de los efectos ya introducidos en ella, y que permitir el reembarque sin derechos, acaso no serviria sino para perpetracion de fraudes que perjudican al erario y al comercio de buena fé, &c." En cambio se concedieron entónces dobles plazos; el del depósito propiamente dicho, que era de un año (artículo 5º), y el que el arancel vigente entónces concedia para el pago de los derechos, cuyos plazos se debian contar desde la salida de los efectos de los almacenes. La ley de 28 de Febrero de 1843 estableció un puerto de depósito en Acapulco, bajo bases idénticas á las establecidas en la ley de 11 de Abril de 1837. Acapulco estuvo por algun tiempo como puerto de depósito y tampoco hay memoria de la prosperidad que haya alcanzado miéntras disfrutó de esas franquicias.

86. Los puertos de depósito tienen ademas otro inconveniente que, aunque de poca importancia, no puede dejar de ser atendible en nuestras circunstancias, á saber: la necesidad de erogar gastos cuantiosos en la construccion de almacenes, con todas las condiciones necesarias, en todas nuestras aduanas; pues aunque varias de ellas los tienen mas ó ménos adecuados, no son suficientes para contener todas las mercancías que se puedan importar en un año. Habria tambien que crear un número considerable de empleados para cuidar de los almacenes.

87. Si los puertos de depósito son admisibles en principio, y producen ventajas positivas, aunque acompañadas de grandes peligros,

84 La ruina de la hacienda pública seria el resultado probable de los abusos á que se prestan los puertos de depósito.
85 Los puertos de depósito se ensayaron ya sin éxito en México.
86 Los puertos de depósito demandan cuantiosos gastos en construccion de almacenes y aumento de empleados.
87 Zona libre. Es un privilegio que pugna con la Constitucion.

la zona libre es un contraprincipio que solo tiene en su favor intereses locales, en antagonismo con los intereses generales de la nacion. Es un verdadero privilegio, en virtud del cual los habitantes de las localidades en donde existe, consumen efectos extranjeros sin pagar por ellos los derechos que los demas mexicanos pagan en el resto de la República; y bajo este aspecto, está en abierta pugna con el artículo 28 de la Constitucion. Facilita, ademas, el contrabando en una grande extension de territorio, que por estar muy escasamente poblado y servir de límite con la nacion vecina, tiene de por sí grandes facilidades para el tráfico ilegal.

88. La zona libre fué establecida en Tamaulipas por decreto del gobernador del Estado, fechado el 17 de Marzo de 1858. Los motivos que determinaron la expedicion de ese decreto, se expresan claramente en su preámbulo, que dice así:

"Considerando: que los pueblos de la frontera del Norte se hallan en un verdadero estado de decadencia por falta de leyes protectoras de su comercio: que situados al frente de una Nacion mercantil que goza de un comercio libre, necesitan de iguales ventajas para no perder su poblacion....."

89. Aun cuando uno de los fundamentos de este decreto es inexacto, por no ser cierto que entónces ni ahora fuera ni sea libre el comercio en los Estados-Unidos, en la acepcion que tiene la zona libre; sí es cierto que por el sistema de puertos de depósito que los Estados-Unidos tienen en algunas de sus poblaciones fronterizas, por el arancel bastante módico en sus cuotas que regia entónces en la nacion vecina, y mas que todo, por el derecho de transitar libremente por todo el país, sin las trabas y gravámenes de las alcabalas, habia entónces una gran desigualdad entre los habitantes de los dos lados del Rio Bravo, desigualdad que era altamente perjudicial á nuestros conciudadanos. Era patriótico, era prudente y era previsor, procurar que la situacion de los habitantes de la ribera derecha del Bravo no fuera inferior á los de la ribera izquierda. Si á esto se hubiera reducido el decreto de la zona libre, no habria podido encontrar oposision alguna de parte de ningun mexicano animado de sentimientos patrióticos; pero las prescripciones que aparecen despues de ese preámbulo no se deducen de estas premisas. Para contrarestar las franquicias emanadas de puertos de depósito, de un arancel bajo y del libre tránsito en territorio de los Estados-Unidos, se decretó la libre importacion, libre consumo y libre tránsito de todo género de mercancías, en cinco poblaciones del Estado de Tamaulipas. Esto no era conceder *iguales ventajas*, sino darlas incalculablemente mayores, con perjuicio del resto de la nacion.

90. El Ejecutivo ha manifestado siempre que ha tenido que ha-

88 Motivos que determinaron su establecimiento en Tamaulipas.
89 Inexactitud de los fundamentos. Se fué mas léjos de lo que se proclamó.
90 El Ejecutivo está conforme en conceder á la frontera las franquicias necesarias para que la condicion de sus habitantes no sea inferior á la de sus vecinos.

blar de la zona libre, que cree conveniente y aun necesario el establecimiento de franquicias en nuestra frontera del Norte, que no permitan que la condicion de nuestros conciudadanos sea inferior á la de sus vecinos; pero todo lo que sea pasar de aquí, lo considera altamente perjudicial. Este pié de igualdad que es todo lo que reclama el decreto de zona libre en su preámbulo, se conseguiria, á juicio del Ejecutivo, con estos tres arbitrios: primero, el establecimiento de franquicias semejantes á los puertos de depósito en la frontera del Norte; segundo, que las cuotas de los derechos de importacion que se paguen en aquella, no excedan á los que fija el arancel de los Estados-Unidos; y tercero, abolicion de alcabalas en la República, para que los efectos importados por la frontera puedan transitar libremente por todo el territorio mexicano, sin trabas ni gravámenes. La abolicion de alcabalas, aunque consignada expresamente en nuestra Constitucion, no se ha llevado á cabo sino parcialmente, y el Ejecutivo no puede cooperar al cumplimiento de esta prevencion, mas eficazmente de lo que lo han hecho hasta aquí. Las cuotas de nuestro arancel son en la actualidad mas bajas que las que se pagan en los Estados-Unidos. Los gravámenes que trajo á aquella nacion su guerra con el Sur, la obligaron á aumentar considerablemente las entradas en su erario, y casi desde que comenzó la guerra, fueron considerablemente recargados los derechos de importacion, con el gravámen de pagarse en oro, miéntras la moneda corriente del país sufria un descuento que llegó á ser hasta el ciento sesenta por ciento. El establecimiento de franquicias equivalentes á puertos de depósito en la frontera, no encontrará objecion por parte del Ejecutivo, sin embargo de la opinion que respecto de ellos ha expresado en esta comunicacion, para el caso en que pretendan establecerse en todos nuestros puertos.

91. El Ejecutivo juzga excusado detenerse á manifestar todos los inconvenientes de la zona libre, las perturbaciones y fraudes que ocasiona, con grave perjuicio del comercio de buena fé y del erario público. En los documentos que comprende la segunda parte del expediente de arancel dado á luz recientemente, se consignan hechos que hablan muy alto. Por ahora se limita á manifestar al Congreso, que si esto está pasando cuando la zona libre comprende solamente cinco poblaciones del Estado de Tamaulipas, ¿qué sucederia si como la proponen las comisiones, hubiera de extenderse á los Estados de Coahuila, Nuevo-Leon y Chihuahua? Si esto se llegara á hacer así, los demas Estados fronterizos y no fronterizos reclamarian con igual derecho el mismo privilegio, y el resultado de todo seria, ántes de mucho tiempo, la pérdida casi completa de los derechos de importacion, que forman la base de la hacienda federal.

92. Hasta hace poco se solicitaba el privilegio de la zona libre, solamente para los Estados cuyo territorio está lindando con el

91 Otros inconvenientes de la zona libre. Contrabando.
92 Se trata de concederla aun á Estados que no son fronterizos.

de los Estados-Unidos. Despues, como era natural, la han solicitado los Estados vecinos, aun cuando no tengan este requisito. En el proyecto de arancel se propone extender este privilegio al Estado de Nuevo-Leon, que está en este último caso. Dentro de poco lo pedirán con igual razon San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco y hasta Michoacan, y no habrá derecho para negárselos.

93. El Ejecutivo no duda del patriotismo y sano juicio del Congreso que se detendrá ante estas poderosas consideraciones, y que examinando de nuevo esta importante cuestion, tendrá á bien no solo no extender la zona libre á los Estados de Coahuila, Nuevo-Leon y Chihuahua, como lo han propuesto las comisiones, sino quitar la que existe en Tamaulipas, sustituyéndola con el establecimiento de franquicias análogas á los puertos de depósito.

94. Para concluir el Ejecutivo con las observaciones generales que ha creido deber hacer á las bases sobre que descansa el proyecto de arancel, se permitirá algunas indicaciones respecto de la intervencion que han tenido los cónsules de México en el comercio de importacion. El deseo de conceder franquicias al comercio que puedan reanimarlo de la postracion que ha guardado, ha hecho que en la mayor parte de los proyectos de arancel, formados recientemente, incluyendo el que acaba de ser declarado por el Congrso con lugar á votar, no se haya exigido la certificacion consular, que todos los aranceles anteriores requerian en los manifiestos generales y facturas de los buques y mercancías que venian á la República. Por algunos se ha llegado hasta á considerar como perniciosa la intervencion de nuestros cónsules en los manifiestos y facturas. Se considera 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 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 tener esa seguridad, hay que ceder á la necesidad de garantizar las rentas públicas con medidas preventivas á las que se recurre tambien en otros países.

95. Al terminar la guerra de intervencion en Junio de 1867, estaban suspensas las relaciones oficiales de la República con las potencias europeas. Deseando que esta suspension no perjudicara al comercio, determinó el Presidente, el 9 de Agosto del mismo año, que los administradores de las aduanas no exigieran á los buques procedentes de Europa la certificacion consular requerida por el arancel vigente. La certificacion consular apenas puede conside-

93 Esperanza del Ejecutivo de que él no se sancionará.
94 Certificacion consular en los manifiestos generales y facturas de los buques.
95 Por la suspension de relaciones oficiales con las naciones europeas no se ha exigido por tres años; pero se ha sustituido con otros requisitos.

rarse como una traba para el comercio. Solamente será embarazosa á los que intenten cometer algun fraude en nuestras aduanas. En todo caso debe mas bien considerarse como una prueba de la buena fé del remitente, á la que puede referirse en cualquier caso de duda. Es seguro que aun cuando se aboliera definitivamente este requisito, los comerciantes de buena fé lo seguirian usando por conveniencia propia. Por otra parte, es incuestionablemente mas conveniente para el erario, el que tanto el manifiesto del buque como las facturas particulares, se formen en el lugar de la procedencia del buque, y que sean certificados por agentes de la República. Las naciones que conceden mas franquicias al comercio como los Estados-Unidos y la Gran Bretaña, exigen con todo rigor este requisito. Para llenarlo no es necesario que haya cónsules en los puertos extranjeros: agentes comerciales sin carácter ninguno público ante el Gobierno del país en donde residen, serian suficientes. Podria bastar, en último caso, la sola obligacion impuesta á los capitanes de buques y á los remitentes, de enviar sus manifiestos y facturas respectivamente á la Secretaría de Hacienda, depositándolos en el correo del punto de su partida. A este último arbitrio ha tenido que recurrir el Ejecutivo para impedir abusos, y conseguir que la importacion se haga con mas regularidad, y las prevenciones que adoptó á este respecto se encuentran consignadas en la circular de la Secretaría de Hacienda de 5 de Agosto de 1869. 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 ó tres meses, no es posible variarlas sustancialmente, cuando uno de los ejemplares, por lo ménos, se envía como comprobante á la Secretaría 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.

96. En vista de estas consideraciones, parece que deberia consignarse en el nuevo arancel, la obligacion que tienen el capitan del buque y los remitentes de mercancías de presentar el manifiesto y facturas al cónsul ó agente comercial de México, en el lugar de su partida; ó si no hubiere uno ni otro funcionario, de remitir esos documentos en los términos prevenidos por la circular de 5 de Agosto de 1869.

97. El resultado natural de la sancion del proyecto de arancel seria una reduccion considerable en los ingresos del tesoro público, producida no solo en el primer año, por el plazo de un año que

96 Conveniencia de conservar la certificacion consular.
97 La sancion del proyecto de arancel ocasionaria una reduccion considerable en las entradas del tesoro.

tendrian los introductores de mercancías para pagar sus derechos en virtud de los puertos de depósito, sino permanentemente por los fraudes á que se prestaria el derecho de reexportar las mercancías, por el grande incremento que tomaria el contrabando con la extension que se propone dar á la zona libre y por la baja considerable de la tarifa segun se ha manifestado ya. Esta reduccion vendria á aumentarse por otros motivos que se indicarán mas adelante, incluyendo la supresion de los derechos de consumo que se pagan en el Distrito, y cuyos derechos deberán ser abolidos conforme al artículo 70 (72), del proyecto. Al Congreso corresponde decidir si en el estado actual del erario público conviene hacer estas considerables reducciones, si en caso de que creyere conveniente decretarlas, deben recaer sobre los derechos de importacion y consumo, y si seria prudente hacer estas reducciones y supresiones ántes de decretar y establecer los impuestos que deben sustituir á los que ahora se propone reducir y suprimir.

98. Terminadas las consideraciones generales referentes al proyecto de arancel, que el Ejecutivo cree de su deber presentar al Congreso, pasa ahora á manifestar las observaciones especiales que tiene que hacer á cada uno de los artículos que lo forman.

99. La formacion de un arancel bien combinado requiere conocimientos especiales teóricos y prácticos en diferentes ramos, mucho estudio, y dedicacion absoluta á este trabajo, por algun tiempo. Reconociendo todas estas cualidades en los miembros de las comisiones que hicieron el proyecto de arancel, como lo manifiesta el hecho de haberles confiado el Ejecutivo ántes que el Congreso, este mismo trabajo, y acaso porque no pudieron disponer de todo el tiempo necesario para concluirlo, en virtud de sus otras atenciones, se advierten en él faltas notables y hasta contradicciones, en que de seguro no habrian incurrido si hubieran podido consagrar á tan delicadas labores todo el tiempo que ellas demandan. Se nota desde luego la falta de unidad de plan, requisito necesario en todo caso; pero especialmente en un arancel. Se propusieron, por ejemplo, las comisiones, de acuerdo con una de las bases aprobadas por el Congreso para la formacion del arancel, sujetarse al sistema métrico decimal, y sin embargo, en algunos casos usan de la yarda como unidad de la medida de longitud, en vez del metro. Se propusieron, segun parece, cuotizar los artículos de importacion con cuota fija, por su número ó dimensiones ó por su peso, y en varios casos adoptan el sistema altamente inconveniente de aforos y valor de facturas. Los primeros capítulos fueron escritos para un arancel en que no se consideraban los puertos de depósito, supuesto que están tomados del arancel formado por la primera comision nombrada por el Ejecutivo para hacer un proyecto de arancel, y no se combinan bien, por lo mismo, con

98 Observaciones especiales á cada uno de los artículos del proyecto.
99 El proyecto de arancel carece de unidad de plan.