el capítulo de almacenes de depósito. La misma manera con que el proyecto de arancel se imprimió y distribuyó al Congreso, en pequeñas fracciones, manifiesta que cuando se presentaron los primeros artículos, no se habian redactado los últimos, y acaso por esto se encuentran en ellos graves contradicciones. La sal comun, por ejemplo, que está entre los artículos libres, figura despues entre los cuotizados en la tarifa del artículo 50. Igual contradiccion se nota en otros varios artículos, segun se hará observar mas adelante.

100. Como el órden de los artículos del proyecto presentado al Congreso por las comisiones, se varió en la copia enviada á esta secretaría, tanto por acuerdos de la Cámara, como por diferente colocacion hecha en la secretaría del Congreso, en casi todos los que fueron declarados con lugar á votar, conviene manifestar aquí para evitar repeticiones y confusion, que se citarán en esta comunicacion los números de los artículos aprobados, por el órden en que se encuentran en la copia citada, poniendo dentro de paréntesis el número que tengan en el proyecto presentado á la Cámara por las comisiones

101. El capítulo I del proyecto de arancel trata "del tráfico en general" y se compone de los artículos 1 y 2. El artículo 1º aparece en la copia enviada á la secretaría de hacienda, en los términos siguientes:

«Artículo 1º Todos los buques mercantes de cualquiera nacion podrán hacer el comercio por los puertos de la República; igualmente lo podrán hacer las naciones limítrofes por las aduanas fronterizas."

En el proyecto que las comisiones presentaron al Congreso, aparece despues de la palabra *nacion*, la frase *«excepto las que estuvieren en guerra con México.»* Examinando las actas del Congreso no aparece que la Cámara haya acordado esa supresion. Mas adelante, en el mismo artículo, se encuentra suprimido otro concepto. El Ejecutivo cree que debe consignarse la excepcion que aparece omitida en la copia que se le envió, pues aunque se halla consignada en términos mas explícitos, en el artículo 2º, habria motivo de confusion si no se expresara en la prevencion general comprendida en el 1º En el artículo 2º se encuentran tambien cambios, aunque no sustanciales, entre el proyecto que fué sometido al Congreso y aprobado por él y la copia enviada á la secretaría de hacienda.

102. El capítulo II se refiere al «tráfico de altura para buques extranjeros,» y se compone de los artículos 3, 4, 5, 6, 7,8 y 9 [2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8]. En el artículo 3º hay tambien diferencia sustancial entre el proyecto presentado por las comisiones y declarado por el Congreso con lugar á votar, y la copia enviada á esta secretaría. Esta dice así:

«Artículo 3º Los buques extranjeros que conduzcan mercancías

100 Manera de citar los artículos de los dos proyectos, para evitar confusion.
101 Capítulo I. Observaciones á los artículos 1º y 2º del proyecto.
102 Capítulo II. Observaciones al artículo 3º del proyecto.

procedentes de puerto extranjero solo podrán desembarcarlas en los que habilitados, ó que en lo sucesivo se habilitaren para el comercio de altura.»

Ademas de que falta probablemente en este artículo, el verbo *estén* para aclarar el concepto que contiene, el Ejecutivo manifiesta, que si sus ideas sobre el comercio de altura y cabotaje indicadas en otra parte de esta comunicacion, fuesen adoptadas, deberia modificarse el concepto expresado en este artículo.

103. A continuacion de él y como parte del mismo, se inserta en el proyecto presentado por las comisiones una lista de los puertos habilitados al comercio de altura, cuya lista figura en la copia enviada á esta secretaría como artículo 4º.

Se han manifestado ya las ideas del Ejecutivo respecto de la inconveniencia de que el poder legislativo designe cuáles son los puertos de altura y de cabotaje; por lo cual cree que deberian omitirse, tanto esa lista, como la de los puertos de cabotaje que se halla en el artículo 66 [80]. Ademas, ambas listas están inexactas y con inexactitudes graves. En ambas se omiten puertos abiertos actualmente al comercio de altura y de cabotaje, como la Ventosa, que no figura en ninguna de las dos listas, y que ha estado abierto al comercio de altura desde el 31 de Enero de 1856; y hasta se cambia la ubicacion de otros puertos, como sucede con el de San Juan Bautista de Tabasco, que se le sitúa en Guadalupe de la Frontera. Se considera á Tonalá á la vez como puerto situado en el Pacífico y en la frontera. Entre los puertos de cabotaje no se considera á Nautla, Santecomapan, Soconusco, Puerto Escondido, Chacahua, Zihuatanejo, Valle de Banderas, Topolcampo, Llávaros, Altar, Magdalena, Fronteras y Babispe.

Si hubiera de insertarse en el nuevo arancel la lista de los puertos de altura y cabotaje, convendria que esta fuese completa y con la debida clasificacion.

104. No tiene el Ejecutivo observacion que hacer á los artículos 5º y 6º del proyecto [4º y 5º], exceptuando solamente algunas diferencias sustanciales que se notan entre ambos textos, sin que aparezca en la acta de la sesion respectiva del Congreso, que la Cámara hiciera variacion ninguna al proyecto que se le sometió.

105. Los artículos 7º, 8º y 9º (6º, 7º y 8º), con que termina el capítulo II, establecen el derecho de practicaje y el de toneladas. Los tres tienen, respecto del proyecto de las comisiones, variaciones mas ó ménos importantes, sin que aparezcan tampoco aprobadas por la Cámara. Respecto de ellos, hay que hacer las siguientes observaciones.

103 Observaciones al artículo 4º del proyecto.
104 Observaciones á los artículos 5º y 6º del proyecto.
105 Observaciones á los artículos 7º, 8º y 9º del proyecto.

106. El artículo III de la ordenanza vigente establece como derecho de pilotaje y anclaje, una cuota fija que debe pagar todo buque, sea cual fuere su calado, sin mas variacion que las diferencias establecidas entre buques nacionales y extranjeros y entre buques de vela y de vapor, cuyas cuotas varian segun que el buque llegue á un puerto de altura ó á uno de cabotaje. El artículo 7º (6º), establece el derecho de practicaje, á razon de diez pesos por cada metro de calado, y dispone que la aduana marítima haga este cobro. Esta misma prevencion contenia el artículo III de la ordenanza de 31 de Enero de 1856; pero la experiencia demostró la inconveniencia de que la aduana sea la que cobre el practicaje, y la ley de 30 de Enero de 1860, que revivió el reglamento de 22 de Abril de 1851, confirió á la capitanía del puerto la recaudacion de este derecho. Si la aduana es la que ha de cobrarlo, deberá 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, contando con un sueldo fijo, que el que ahora demuestran por ganar lo que trabajan, ni pondrán entónces el mismo cuidado que hoy tienen, respecto del número de piés ó metros que señale el buque en su calado. Debiendo emplearse el producto de este derecho en remunerar el trabajo de los prácticos, es iuútil dar á la aduana ingerencia en su cobro y distribucion, y es mas conveniente dejar ambas cosas encomendadas á las capitanías de puerto, como lo están actualmente.

107. En el mismo artículo 7º se dice que un reglamento determinará los casos especiales en que puedan ser visitados los buques y los efectos de la visita. Respecto de las de sanidad, se consigna en 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 13 (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. Convendria ademas, expresar de una manera mas explícita el concepto que se deduce indirectamente de la prescripcion del artículo 13 (12).

108. El derecho de toneladas se halla establecido por el artículo 8º (7º), bajo el nombre de derecho de puerto, á razon de dos pesos por cada metro cúbico que mida el cargamento segun el manifiesto. La ordenanza vigente impone este derecho, aunque mas módicamen-

106 Artículo 7º Derecho de practicaje. Inconveniencia de que lo cobre la aduana.
107 Reglamento á que se refiere el artículo 7º
108 Artículo 8º Derecho de toneladas. Inconveniencia de cobrarlo sobre el volúmen de las mercancías.

te respecto de cada tonelada, sobre todas las que mida el buque. Esta es la única base conveniente para cobrar el derecho de toneladas. La que se propone en el proyecto, seria mas equitativa; pero es de muy difícil aplicacion. El número de metros cúbicos que mida el cargamento de un buque, no se puede saber sino porque se mida al embarcarse las mercancías, ó al descargarse estas. Lo primero, seria imponer una nueva obligacion á los capitanes de buques, que podria en ciertos casos serles onerosa y que nunca seria bastante supuesto que no convendria aceptar á ciegas su declaracion sobre este punto. Habria siempre que practicar esta operacion en la aduana, al desembarcar las mercancías, y esto tendria serios inconvenientes. Habria que nombrar en cada aduana un empleado inteligente que fuera midiendo la carga á medida que fuese viniendo á tierra, y ya se ve cuan perjucial seria este medio, tanto por el gasto que causaria, como por los abusos que pudieran ocurrir en las mediciones, y sobre todo, por la demora en la descarga y el costo del trasporte de la carga, que inevitablemente se ocasionaria.

109. El artículo 8º (7º), dice que el cobro del derecho de toneladas se hará segun el manifiesto, y en el modelo número 1º se consigna la obligacion de expresar en este los metros cúbicos y peso total del cargamento. De esta manera se impone la nueva oblgacion difícil de llenar á los capitanes de buques, de hacer una declaracion que no debe aceptar la aduana sin cerciorarse de su exactitud, en cuyo caso será siempre necesario sujetar á los importadores á los inconvenientes de la medicion en el puerto, á la llegada de la carga. Aun cuando la aduana estuviera plenamente segura de la exactitud de la declaracion contenida en el manifiesto del buque, seria de absoluta necesidad que hiciera la medida, cuando el buque trajera solamente parte de su cargamento para un puerto, porque entónces solamente cobraria el derecho sobre las mercancías descargadas en él, segun lo dispone el artículo 9º (8º), y no sobre la declaracion del total contenida en el manifiesto.

110. El artículo 8º (7º), está ademas concebido en términos ambigüos. Dice. "Sí el buque fondeado conduce mercancías y pasajeros, pagará, &c." La inteligencia natural de esta prevencion, es la de que solamente se pagará el derecho de toneladas ó de puerto, en caso de que el buque conduzca las dos cosas, esto es, mercancías y pasajeros; cuando parece que la intencion de las comisiones debió ser establecer ese derecho siempre que el buque conduzca mercancías, aun cuando no conduzca pasajeros. Si solamente conduce pasajeros no deberia pagarlo, porque se trata de establecerlo sobre el volúmen de las mercancías que conduzca el buque. Parece, pues, innecesario hablar de los pasajeros.

111. Se salvarán estas dificultades, imponiendo el derecho de to-

109 No basta que se exprese en el manifiesto el volúmen de las mercancías.
110 Redaccion ambigua del artículo 8º
111 Ventajas de que este derecho se establezca sobre las toneladas que mida el buque.

neladas á razon de un tanto la tonelada, haciendo la medicion por el arqueo correspondiente y verificando el cobro sobre la capacidad del buque. En los casos de que conduzca mercancías para varios puertos, deberia hacerse el cobro en el primero á que arribase, librándose certificado que así lo acreditase para que no se le cobrase de nuevo en los demas.

112. Para terminar las observaciones que se están haciendo á estos tres artículos, se manifestará que el 8º (7º), que establece el derecho de toneladas, fija una sola cuota para todos los buques extranjeros ya sean de vela ó de vapor. En los aranceles anteriores se han establecido diferentes cuotas por este derecho á los buques de vela que á los vapores, siendo siempre mas reducidas las de estos últimos, y aun estando á veces exentos de estos derechos. La razon de esta diferencia se explica por la conveniencia de favorecer el tráfico de vapores eu nuestros puertos. Como por otra parte, los gastos de los vapores son siempre muy superiores á los de los buques de vela, se ha considerado equitativa esa distincion. Ella seria de absoluta necesidad en caso de que se hubiera de cobrar por el número total de toneladas que mida el buque, y no por la capacidad de las mercancías que desembarque.

113. El capítulo III se refiere al "tráfico de altura para los buques nacionales," y se compone de los artículos 10 y 11 (9 y 10). El artículo 10 (9), exceptúa á los buques nacionales del derecho de toneladas y reduce á la mitad el de practicaje, que solamente se pagará en caso de que el buque use del práctico. No tiene el Ejecutivo observacion que hacer á este artículo.

114. El artículo 11 (10) exceptúa de derechos, el arribo fortúito de todo buque por siniestro de mar que le interrumpa su curso. Este artículo tiene respecto del proyecto de las comisiones, una modificacion sustancial, que no aparece aprobada por el Congreso, aunque en virtud de ella ha desaparecido una declaracion innecesaria, inconveniente é inexacta que contenia aquel. Conviene manifestar respecto de él, que seria preferible colocarlo al fin del capítulo II que se refiere al tráfico de altura por buques extranjeros, mas bien que en el lugar donde está, porque el capítulo III de que ahora forma parte, se refiere al tráfico de altura de los buques nacionales, y la prescripcion contenida en dicho artículo, comprende tambien y especialmente á los buques extranjeros.

115. Este es el lugar á propósito para manifestar que ademas de los dos casos de llegada de buques á nuestros puertos, previstos en el proyecto de arancel, esto es, que el buque traiga mercancías ó pasajeros, ó ambas cosas, y el de caso fortúito, hay otros que son frecuentes y que han sido con razon previstos en otros aranceles.

112 Conveniencia de establecer diferentes cuotas por derecho de tonelada á los vapores que á los buques de vela.
113 Capítulo III. No hay observaciones que hacer al artículo 10.
114 Conveniencia de colocar en otro lugar el artículo 11.
115 Y de comprender casos frecuentes no previstos en él.

El caso, por ejemplo, de la llegada de un buque ballenero, con mercancías ó sin ellas, el de un buque de *largo curso*, que por algun motivo que no sea caso fortúito, tenga que tocar en nuestras costas, el de un buque, cargado ó sin carga, que arribe á alguno de nuestros puertos para hacer aguada ó víveres, y el de un buque que venga en lastre á cargar productos nacionales. Es no solo conveniente sino necesario prever estos casos y decretar lo que deba hacerse en ellos, especialmente si, como lo propone el artículo 2º de los transitorios, todas las disposiciones sobre esta materia, vigentes en la actualidad, hubieran de quedar derogadas.

116. El capítulo IV contiene las prescripciones relativas al "recibo de los buques extranjeros y nacionales y fórmulas á que deben sujetarse," y se compone de los artículos del 12 al 19 (del 11 al 20). El artículo 12 (11), impone al capitan ó sobrecargo de los buques que vengan á nuestros puertos, la obligacion de presentar á su llegada un manifiesto general de las mercancías que tengan á bordo. En este artículo se notan tambien diferencias sustanciales respecto de los términos en que fué declarado con lugar á votar por el Congreso, sin que tampoco aparezca que estas variaciones hayan sido aprobadas por la Cámara. Con ellas sin embargo se han evitado varias de las objeciones que el Ejecutivo habria tenido que hacerle, si se le hubiera enviado en los términos en que lo presentaron las comisiones, y el Congreso lo declaró con lugar á votar.

117. En este lugar deberia comprenderse la prescripcion del certificado del cónsul ó agente comercial, ó por lo ménos el envío simultáneo con la salida del buque, de una copia de su manifiesto y facturas á la secretaría de hacienda, si el Congreso tuviese á bien aceptar las ideas del Ejecutivo respecto de este asunto, manifestadas ya en esta comunicacion.

118. Este tambien seria el lugar á propósito para consignar la obligacion que tienen los remitentes de efectos á la República, de hacer facturas pormenorizadas de ellos y de enviarlas á la secretaría de hacienda, bien con la certificacion consular ó sin ella. Todos los aranceles anteriores han consignado esta obligacion que es de órden y notoria conveniencia, y no parece que las comisiones que formaron el proyeeto de arancel hayan querido dispensarla, supuesto que el artícnlo 24 (25) habla de ellas, aunque de una manera incidental. Es, á juicio del Ejecutivo, notoria la conveniencia de consignar de una manera clara y precisa esta obligacion.

119. El artículo 13 (12) que previene que el capitan del buque exhiba los documentos á que se refiere el artículo anterior, parece muy conveniente, hechas las adiciones y aclaraciones que preceden.

120. En el artículo 14 (13) se previene, que una vez recibidos los domentos que deben entregar los capitanes de los buques, al presen-

116 Capítulo IV. Observaciones al artículo 12.
117 Certificacion consular de los manifiestos y facturas.
118 Debe consignarse la obligacion de enviar facturas particulares.
119 No hay observaciones que hacer al artículo 13.
120 Observaciones al artículo 14.

tarse á su bordo el comandante del resguardo ó agente de la aduana, dispondrá este que se cierren y sellen las escotillas; y por el artículo 15 (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 cerradas las escotillas, no ofrece ningun inconveniente la facilidad otorgada á los pasajeros; pero una vez cerradas y selladas, sí lo presenta, porque estando generalmente los equipajes en la bodega del buque, no podrán extraerse sin que el comandante del resguardo vuelva á bordo á romper los sellos; y como se infiere que tendria que hacerlo, si lo solicitaran 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 extraer 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.

121. Ademas, los términos del artículo 15 (14) son tan amplios, que dan á entender que los pasajeros podrán salir á tierra con sus equipajes, sin que se registren estos. Como no ha sido esta la mente de las comisiones, supuesto que en el artículo siguiente establecen expresamente el registro de equipajes, seria conveniente modificarla redaccion del artículo 15 (14), á fin de que no aparezca en contradiccion con el 16 (15). Tambien en el artículo 16 (15) se notan algunas diferencias de redaccion, que no aparecen aprobadas por la Cámara.

122. En el artículo 18 que exceptúa de las prevenciones del arancel, respecto de equipajes, á los colonos, se notan algunas diferencias de redaccion que lo hacen mas conciso, comparándolo con el que fué declarado con lugar á votar por el Congreso; pero que no aparecen aprobodas por la Cámara.

123. El artículo 19, que sujeta á los buques que traigan la patente sucia, á los reglamentos establecidos en cada localidad y á la sobrevigilancia de la aduana, contiene una prevencion muy conveniente.

124. El artículo 20 del proyecto presentado por las comisiones, que fué declarado con lugar á votar por la Cámara en la sesion de 5 de Enero del presente año, aparece omitido en la copia del proyecto del arancel enviado á la secretaría de hacienda. En él se prevenia que se hiciera constar en un documento haberse verificado el registro de equipajes, y que los de las señoras se registraran privadamente.

125. El capítulo V trata de la «descarga de mercancías,» y se

121 Observaciones á los artículos 15 y 16.
122 Observaciones al artículo 18.
123 No hay observaciones que hacer al artículo 19.
124 Omision del artículo 20 del proyecto.
125 Capítulo V. Observaciones al artículo 20.

compone de los artículos 20, 21 y 22 (21, 22 y 23.) El artículo 20 (21) dispone que "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 veinticuatro horas trascurridas desde la en que se haya pasado la visita del resguardo." El objeto de este artículo parece haber sido dar al capitan del buque ó su consignatario, el derecho de hacer adiciones ó rectificaciones al manifiesto general y consiguientemente á las facturas particulares, dentro de veinticuatro horas contadas desde la visita del resguardo; pero no es esto lo que dice. En él se da claramente al consignatario del buque el derecho de hacer adiciones y rectificaciones al pedimento de descarga.

Este documento contiene todos los detalles del cargamento del buque, y es propiamente una traduccion del manifiesto, que en la mayor parte de los casos viene extendido en lengua extranjera. 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; esto es, completamente de acuerdo con el manifiesto. La adicion ó rectificacion del pedimento de descarga no tiene objeto ni debe concederse en ningun caso. Este derecho supone que despues de presentado á la aduana el pedimento de descarga, con tal de estar dentro de las veinticuatro horas fijadas, puede ser reformado ó adicionado, lo cual no se comprende. En espera de que pudiera ser adicionado ó rectificado, la aduana que recibiera el pedimento, no lo podria considerar como definitivo hasta la espiracion del plazo de las veinticuatro horas, lo que equivaldria á no recibirlo sino hasta pasado ese plazo. Y si se admitiera no conforme con el manifiesto, resultarian grandes confusiones en los despachos y confrontas de los documentos aduanales, sin alcanzar con ello objeto ninguno deseable.

126. El artículo 21 (22) dispone que presentado el pedimento de descarga, el administrador dará el permiso correspondiente y dará órden para que se proceda á la descarga. El artícnlo 22 (23) contiene cinco fracciones en las que se reglamenta la manera de verificar la descarga. No hay objecion que hacer á la I, II y III de estas fracciones, ni á la prevencion del artículo 21 (22.)

127. La fraccion IV del artículo 22 (23) previene, que las mercancías que descarguen los trasportes sean conducidas sin pérdida de tiempo á los almacenes de la aduana. Almacenar todas las mercancías causaria un verdadero 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 maquinaria, que constantemente se despachan en el muelle. A las rentas públicas, porque los almacenes actuales no

126 No hay observaciones que hacer al artículo 21 y tres primeras fracciones del 22.
127 Observaciones á la fraccion IV del artículo 22.

tienen bastante capacidad para contener el total de mercancías que se importa, y seria necesario construir otros almacenes ó alquilarlos. En este caso habria el inconveniente de que se distribuiria el cargamento en diversos sitios que no podrian estar bajo la vigilancia debida, y á los que tendrian que trasladarse los empleados de la aduana 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 nuestras costas 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 contener los abarrotes, como están destinados para la ropa principalmente, no se les podria dar aquel destino. La excepcion del artículo 29 que se consigna en esta fraccion, de ninguna manera satisface las objeciones indicadas, por estar limitada á un número muy reducido de mercancías.

Por estas razones 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 presisamente en el muelle, sin que entren en los almacenes de la aduana, á fin de precaver los incendios de que ya ha habido fatales ejemplos en los almacenes de la de Veracruz, pues aunque las materias inflamables están comprendidas en el artículo 29, este artículo constituye mas bien un derecho del consignatario ó dueño de las mercancías de no llevar sus efectos á los almacenes, que la obligacion de no hacerlo así.

128. La fraccion V del mismo artículo 22 (23), dispone 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, se forma con los pedimentos de despacho que van presentando los consignatarios al administrador de la aduana, quien los pasa á la contaduría. El alcaide no tiene conocimiento de este registro, y no podrá por lo mismo formar la noticia igual que se le encarga. Tampoco se comprende qué utilidad podrá resultar de su formacion, si para que la hiciera se le hubiera de facilitar por la contaduría el referido registro, supuesto que el cotejo que se prescribe lo hace primeramente el co-

128 Observaciones á la fraccion V del mismo artículo.

mandante de resguardo al tiempo de la descarga por cantidad de bultos, y despues la contaduría respecto de sus marcas, números y contenidos en cuanto es posible, al presentársele por los consignatarios los pedimentos de despacho. La formacion de esa noticia por el alcaide seria, pues, un trabajo inútil.

Si lo que se quiere es que el alcaide pase á la contaduría una noticia de las marcas y números de los bultos que reciba en los almacenes, segun la nota que se le manda tomar por la fraccion IV del 22 (23), seria conveniente expresarlo así para evitar confusiones. Esta noticia no seria mas que una copia inútil de la toma de razon hecha por 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 inperfectos que contendria la sola razon de marcas y números tomada por el alcaide.

129. El capítulo VI trata del «despacho de mercancías»» y se forma de los artículos del 23 al 27, ambos inclusos (del 24 al 30). Los artículos 23 y 24 (24 y 25) prescriben á los consignatarios la obligacion de presentar á las aduanas una solicitud para pedirlo 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 gefe de ella practique un cotejo con el manifiesto general del buque y las facturas particulares, agregando que una vez concluido este, dispondrá el administrador: «*Despáchese por el vista N.*» Desde luego debe hacerse notar que el plazo fijado en el artículo 23 (24) para pedir el despacho de las mercancías, y que el Congreso declaró con lugar á votar en sesion de 5 de Enero último, á pesar de las objeciones que se le hicieron, está suprimido en la copia enviada á la secretaría de hacienda.

130. La solicitud á que se refiere el artículo 23 (24) es la que se llama en nuestras aduanas hoja de despacho, y comprende las marcas, numeracion, cantidad de bultos, peso y contenido detallado de cada uno de ellos. Su formacion no puede hacerse en la mayor parte de los casos en el término de veinticuatro horas que señala el artículo 20 (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 sus declaraciones sean exactas; y cuando no son de cuenta propia sino de algun comerciante del interior, que aguardar les mande esta 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 20 (21), miéntras la confronta no

129 Capítulo VI.
130 Observaciones al artículo 23.

se haga con el mismo pedimento, ó que las adiciones y reformas se hagan en el manifiesto como parece natural.

En la actualidad tienen obligacion los importadores de presentar tres ejemplares de los pedimentos que presenten á la aduana para el despacho de mercancías. De estos queda uno en el archivo de la aduana, otro se remite á la secretaría de hacienda, y el tercero á la contaduría mayor como comprobante de la cuenta. Previniendo el artículo 23 (24) que los consignatarios de mercancías hagan *una solicitud* para pedir su despacho, ya estarán exentos de la obligacion de presentar tres ejemplares. La falta de estos documentos tendria que cubrirse necesariamente. Es cierto que los empleados de la aduana pueden hacer estas copias; pero esto ocasionaria un gasto de consideracion, porque habria que aumentar su número. Se calcula en diez ó doce mil el número de pedimentos de despacho que se presentan al año solamente á la aduana de Veracruz, y algunos de ellos son bien largos.

131. Tambien deben confrontarse las mismas solicitudes con las facturas particulares, segun la prevencion del artículo 24 (25), lo cual hace suponer que deben formarse dichas facturas particulares, aunque no se exprese en dónde ni cuándo; si en el puerto de la procedencia del buque, ó ántes de llegar al de descarga, ni quién debe entregarlas á la aduana, á fin de que esta oficina las tenga con oportunidad para hacer el cotejo que se les ordena. De haber facturas particulares, se sigue que tengan los consignatarios de las mercancías la misma facultad que el del buque, para hacer las adiciones y rectificaciones que les parezca en el plazo del artículo 20 (21). Probablemente esto es lo que se quiso decir en el artículo 23 (24), pues de otra manera no se pueden comprender las prescripciones de dicho artículo y las del siguiente, ni se les puede encontrar conexion con los anteriores.

Si hubiera de reformarse el artículo 24 (25), convendria que se variase la primera anotacion que con arreglo á él deben poner los administradores á las hojas de despacho, concebida en estos términos: "*Permítase el despacho,*" porque luego se repite en la misma hoja, "*Despáchese por el vista N.*" Miéntras no esté revisada y confrontada la solicitud, no se considera permitido el despacho. 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.*"

132. El artículo 25 (26) dispone que el despacho de mercancías se haga por el vista, á presencia del administrador, si este lo cree conveniente, del alcaide y de los interesados. Dejando en libertad al administrador para que concurra ó no al despacho, habria dos inconvenientes: el primero, que se podrian facilitar las operaciones fraudulentas, bien por la ausencia casual del gefe de la oficina, ó

131 Observaciones al artículo 24.
132 Observaciones al artículo 25.

bien porque se ausentara intencionalmente, en caso de que él tuviera parte en el fraude; y segundo, que del hecho de no haber presenciado el despacho, podria valerse para eludir la responsabilidad que le resultara en caso de abuso ó fraude. Seria, pues, conveniente imponer al administrador la obligacion de presenciar el despacho de mercancías, por sí ó por medio del empleado á quien comisione paro llenar ese deber, cuando él no pueda llenarlo personalmente.

133. En los aranceles anteriores se ha exigido tambien la presencia del comandante de celadores en el despacho de mercancías. No convendria omitirla como lo propone el artículo, porque así se daria mayor libertad al fraude. Ese empleado que es de los mas caracterizados de la aduana, interviene en la descarga de las mercancías y tiene antecedentes y conocimiento de los bultos que son útiles al mejor servicio.

En el artículo 25 falta una adicion, que segun aparece de la acta de la sesion que tuvo el Congreso el 5 de Enero citado, convinieron las comisiones en hacerle con objeto de autorizar el despacho en el muelle, de las mercancías especificadas en el artículo 29 (28).

134. El artículo 26 (27) dispone la manera en que debe verificarse el registro de bultos. El tiene una variacion en su redaccion, que aunque no aparece sancionado por la Cámara, lo hace mas claro.

135. Los que figuraban como artículos 28 y 29 en el proyecto de las comisiones, fueron retirados por estas, ofreciendo incluirlos en el capítulo de almacenes de depósito. No aparecen incluidos en ese capítulo, pues aunque el artículo 28 del proyecto contiene prevenciones semejantes al 29 de la copia enviada á esta secretaría, este se encontraba textualmente bajo el número 44 en aquel proyecto.

136. En el artículo 27 (30) se notan tambien diferencias sustanciales respecto de lo que fué declarado con lugar á votar por el Congreso en la sesion del 5 de Enero último. En él se determina la manera de hacer la rebaja en los derechos cuando las mercancías resulten con avería de mar. El artículo dice: "El administrador, el vista y dos comerciantes nombrados por el interesado, harán la rebaja de derechos en tanto por ciento cuanto disminuya en su precio el mayor de plaza." La fraccion VI del artículo XXII de la ordenanza vigente dispone, que esta calificacion se haga por el administrador, el vista, el comandante del resguardo y dos comerciantes nombrados por los interesados. Esta manera de hacer la rebaja tiene dos ventajas: 1ª, que los derechos del fisco se hallan mejor resguardados, supuesto que tienen mayoría sus agentes, los que por otra parte siendo empleados caracterizados, no es de suponerse

133 Conveniencia de que presencie el despacho el comandante del resguardo.
134 Observaciones al artículo 26.
135 Omision de los artículos 28 y 29 del proyecto de las comisiones.
136 Observaciones al artículo 27.