LXXXIII.

Hecho ya á la vela el navío, recojerá el contra-maestre bote, cables y demas de que se hubiere valido para levar las anclas, y lo pondrá en los lugares destinados, sin que queden sobre las cubiertas del navío cables ni otra cosa alguna que pueda embarazar á la navegacion.

LXXXIV.

Así bien, será de su obligacion hacer que los muchachos ó grumetes del navío tengan el todo de él limpio, lavándolo muy á menudo.

LXXXV.

Todos los dias deberá recorrer los aparejos del navío subiendo á las gavias; y reconociendo alguna falta dará cuenta al Capitan, para que éste le ordene lo conveniente para su composicion, y él lo mandará hacer.

LXXXVI.

Cuando conviniere entrar en algun puerto, ó hubiere precision de dar fondo, será de la obligacion del contra-maestre poner las anclas y cables prontos para valerse de uno y otro cuando el Capitan ó piloto que tuviere á bordo lo mandare.

LXXXVII.

Igualmente será de su cargo y cuidado el hacer que los marineros y grumetes anden con la limpieza necesaria, y de que observen la mayor obediencia y disciplina; y todas las veces que reconociere en cualquiera de ellos alguna mala costumbre en su hablar, acciones ó vida, dará cuenta al Capitan para su remedio.

LXXXVIIL

Así bien, será de su cuidado y obligacion procurar que los demas oficiales cumplan con lo que es de su cargo, y dar cuenta de lo contrario al Capitan.

LXXXIX.

Tambien deberá mandar ó nombrar por eleccion los marineros que se hubieren de embarcar en el bote todas las veces que el Capitan necesitare ir en él, ó que él mismo lo mande para cosa del servicio del navío.

XC.

Si en algun puerto estuviere el navío detenido, ya sea recibiendo carga, ó ya por otro motivo con los de su equipaje, cuidará el dicho contra-maestre de que los marineros trabajen lo conveniente al navío; sea en limpiarle y dar sebo á los palos, remendar velas, componer aparejos, hacer cajetas, rizos, rascar el navío, y otras cosas necesarias.

XCI.

Llegado el navío al puerto donde deba desarmarse, estará al cuidado del contra-maestre hacer recojer las velas, cables y demas aparejos, y ponerlo todo plegado donde destinare el Capitan.

XCII.

Todos los marineros que estuvieren prendados para algun viaje, deberán acudir puntualmente al navío en que hubieren de navegar el dia que les fuere señalado por el Capitan; y una vez conveni-

dos y ajustados, y tomada la señal de ello para el viaje, no podrán asalariarse con otro Capitan por pretexto alguno, ni empezado el viaje, abandonarle hasta que se haya cumplido enteramente, y segun lo convenido; pena de perder los sueldos devengados y de diez ducados de multa para reparos de la Ría de este puerto á cada marinero que lo contrario hiciere.

XCIII.

Cuando cualquier marinero hubiere de salir de un navío para servir en otro con consentimiento de su Capitan, deberá éste darle su permiso y licencia por escrito para su seguridad y creencia del segundo Capitan.

XCIV.

Todas las veces que cualquier marinero dejare y abandonare el navío sin haber cumplido su convenio, contra la voluntad del Capitan, sin causa notoriamente legítima, perderá los sueldos que últimamente tenga que haber, y además será multado á arbitrio judicial.

XCV.

Todos los marineros observarán á bordo una exacta obediencia, sin que de ésto les excuse el trabajo necesario en que deban ocuparse, ni otro algun pretexto ni motivo que quieran dar.

XCVI.

Oyendo un marinero á otro ú otros de su compañía blasfemias, juramentos, palabras deshonestas, ó viéndole acciones torpes, deberá secretamente y á tiempo, dar cuenta de ello al Capitan para que éste ejecute lo que va prevenido en los números quince, veinte y ocho, veinte y nueve, y ochenta y siete de este capítulo.

XCVII.

Ningun marinero podrá de intento y con malicia y cautela arrojar del navío parte alguna de sus vituallas, pena de pagarlas con sus bienes y de ser castigado severamente.

XCVIII.

Cuando un marinero viere que otro ú otros del equipaje se duermen al tiempo que estén de guardia, deberá dar cuenta de ello al Capitan, á fin de que despertándosele, y cumplidas las horas señaladas, se proceda á su castigo; pena de que el que fuere negligente en dar este aviso incurra en dos ducados de multa aplicados á beneficio de la Ría.

XCIX.

Ningun marinero podrá salir del navío una vez que esté cargado y corriendo su salario, sin licencia expresa de su Capitan; pena de dos ducados por cada vez que contraviniere, aplicados tambien á beneficio de la Ría.

C.

A todos los marineros, concluido que hayan el viaje pactado, y descargado el navío, deberá pagárseles por su Capitan los sueldos que se les debieren, arreglados al convenio ó ajuste que sobre ellos hubieren hecho; y pudiendo suceder que de parte del Capitan ó dueños del navío haya en la

paga alguna omision (por no haber traido flete ú otro accidente); en ese caso se ordena que el marinero ó marineros puedan pedir embargos del navío y sus aparejos, y hacer se remate, con declaración de que aunque con el motivo del remate ó embargo haya y se opongan otros acreedores, serán preferidos los del dicho equipaje, y se les deberá hacer pago enteramente, alcanzando para ello su importe; y que faltando algo tendrán el recurso para ello á sólo el Capitan que mandaba el navío, y no á otro alguno, por ser éste quien convino sobre dichos sueldos y se obligó á su paga.

EXTRACTO de un expediente instruido en la Secretaría de Relaciones Exteriores, sobre las disposiciones vigentes en órden al comercio marítimo nacional.

Á consecuencia de un oficio del Agente comercial privado de México en Liverpool (número 61 de 4 de Julio de 1878) se dirijió una comunicacion al Secretario de Guerra y Marina, haciendo las siguientes preguntas:

1.ª Si las matrículas de mar están ó no abolidas en la República mexicana.

2.ª Si no lo estuvieren, cuáles son las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

3.ª Cuáles son las leyes vigentes sobre contratos entre patrones y marineros.

4.º Cuáles son los requisitos que debe tener la persona que desee ser patron ó capitan de un buque mercante nacional.

El Secretario de Guerra dijo en respuesta:

Que el artículo 4.º de la ley de 8 de Setiembre de 1857, suprime las matrículas de mar, y que con esa declaración quedaban contestadas las dos primeras preguntas. Respecto de la tercera y cuarta había pedido informes á los Comandantes principales de Marina,

El Comandante principal de Marina del mar del Norte, rindió un informe con fecha 26 de Agosto de 1878, cuyo extracto es como sigue:

La Comandancia principal del Departamento de Marina del Norte ha expedido varias circulares, para regularizar la contratacion de tripulantes, quienes, segun la circular número 4 de 31 de Agosto de 1867, deben sujetarse á las prevenciones siguientes:

1.º El marinero contratado se compromete á seguir con el buque en todos los viajes que hiciere, hasta su retorno al puerto donde se hizo el contrato.

2.º Si el marinero se desembarcase á consecuencia de queja justa y fundada contra el Capitan, será obligacion de éste el costearle el viaje de regreso y abonarle el haber.

3.º Si por mala conducta del marinero, el Capitan se viese en la necesidad de despedirle en cualquier puerto, sólo tendrá obligacion de abonarle el sueldo hasta fin de mes, faltando ménos de seis dias, y solamente el de cuatro dias, si faltare más tiempo; este abono se considera como multa impuesta al Capitan por su falta de prevision al escoger su gente, de cuya conducta debe informarse ántes de ocuparla.

4. Si por motivo de desarme del buque, reduccion de la tripulacion ú otros análogos, el Capitan despidiere marineros en otro puerto que no fuere el de su procedencia, se obligará á costearles el viaje de retorno y á darles su paga, á ménos que no se haya embarcado el marinero con el conocimiento de desarme ó reduccion de tripulacion.

5.º Si el marinero se quisiere desembarcar sin causa justa y meramente por un acto voluntarioso, será compelido á continuar el viaje hasta su término, á ménos que el capitan convenga en la separacion del marinero, en cuyo caso será obligacion de éste solicitar quien le reemplace, si al Capitan conviniere, y sin derecho á exijir pasaje y paga.

En la circular número 6 de 1.º de Diciembre de 1867, se previene que no se permita salir á la mar

á ningun buque cuyo Capitan no presente la patente de navegacion al entrar á un puerto, cuando dicho buque tenga más de cuarenta toneladas, ó la licencia respectiva si fuere de menor porte, acreditando que está nacionalizado, ó abanderado, segun que sea de construccion nacional ó extranjera; pero esto se excusará con la prévia fianza del valor del buque, asegurando que éste se presentará al Departamento de Marina correspondiente.

La circular número 7 de 18 de Diciembre de 1867, previene que ningun jóven se presente á exámen para obtener el título de tercer piloto, sin un certificado de haber navegado como agregado en alguno de los buques nacionales, cuyo certificado deberá ser librado por el Capitan con quien hubiese navegado.

La circular número 8 de 18 de Diciembre de 1867, previene que no se despache buque nacional alguno para viaje de altura, aunque el patron sea muy práctico, sin que embarque un piloto de derrota. Á los prácticos sólo se les dará despacho para los viajes costaneros.

La circular número 9 de la misma fecha, previene que no se despache buque alguno que no esté mandado por un segundo piloto, á ménos que la embarcacion esté al mando y conduzca un tercer piloto, cuyo viaje tenga por objeto presentarse á exámen.

La circular número 11 de 2 de Marzo de 1868, previene que no se permita el traspaso de las patentes de uno á otro Capitan, sin prévia anotacion de la Capitanía de puerto, y recibo, que etorgará el Capitan, conforme al artículo 5.º de la Ordenanza de matrículas de mar, sin cuyo requisito se tendrá por nulo el cambio y se exigirán nuevas fianzas. Tambien previene á los Capitanes de puerto el que exijan que la patente les sea entregada al mismo tiempo que el roll, y en caso contrario, que exijan fianzas del tanto y medio del valor del buque, las cuales no podrán ser canceladas sin aviso de la Comandancia. Recuerda la prevencion sobre la presentacion de la patente ó licencia de navegacion.

La circular número 12 de 26 de Marzo de 1868, previene la manera de medir un buque, uniendo las toneladas de las toldillas al arqueo ordinario, siendo el total el número de toneladas que mide el buque y de las que se debe dar certificado para pago de derechos en la Aduana.

La circular número 15 de 13 de Abril de 1868, fija los límites de la jurisdiccion de las Capitanías de puerto, en los siguientes términos:

Matamoros, desde la línea divisoria con los Estados Unidos de América hasta la márgen izquierda del rio de Soto la Marina.

Tampico, desde la márgen derecha del rio de Soto la Marina hasta el Cabo Rojo.

Túxpam, desde el Cabo Rojo, inclusive, hasta Monte Gordo.

Veracruz, desde Monte Gordo, inclusive, hasta la punta de Anton Lizardo, tambien inclusive.

Goatzacoalcos, desde la punta de Anton Lizardo hasta la márgen izquierda de la barra de Santa

Tabasco, desde la márgen derecha de la barra de Santa Ana, hasta la márgen izquierda de la barra de San Pedro y San Pablo.

Isla del Cármen, desde la márgen derecha de la barra de San Pedro y San Pablo hasta el rancho de Jovinal.

Campeche, desde el rancho de Jovinal, inclusive, hasta la línea divisoria con el Estado de Yucatan; Sisal, desde Celestum, inclusive, hasta el Cabo Catoche;

Bacalar, desde el Cabo Catoche, inclusive, á los términos del litoral mexicano;

Cozumel, la comprehension de la isla.

Todos los puertos, radas, ancones y barras comprendidos en la demarcación de cada capitanía, estarán sujetos á la jurisdicción del capitan de puerto respectivo, quien deberá nombrar los tenientes, prohombres ó cabos de mar que sean necesarios, con aprobación de la Comandancia principal.

La capitanía de Sisal extenderá su jurisdiccion á Cozumel, miéntras se nombra el capitan de puerto respectivo, así como á los puntos correspondientes á Bacalar, miéntras dure la guerra de castas en el Estado de Yucatan.

La capitanía de puerto de Alvarado será considerada hasta nueva órden, como tenencia de la de Veracruz, por ser sólo puerto de cabotaje.

La circular número 26, de 15 de Mayo de 1869, resolviendo que la matrícula de una embarcacion

¹ En 7 de Octubre de 1878 se expidió un reglamento para el arqueo de las embarcaciones mercantes, las cuales serán medidas en lo sucesivo, conforme á las reglas propuestas por la Comision internacional de arqueo reunida en Constantinopla el año 1873.