

529. Se determinó, que las mercancías no especificadas en la tarifa pagaran el cincuenta y cinco por ciento sobre su aforo al precio por mayor de plaza, porque esta era, por regla general, la proporcion que guardaban los derechos de las mercancías cuotizadas por el arancel con sus valores de plaza.

530. Con posteridad al 1º de Enero de 1872, en cuya fecha se expidió el arancel vigente, se han cuotizado otros artículos; entre ellos las drogas y medicinas que conforme á la tarifa de dicho arancel pagaban el 88 por 100 sobre valor de factura: el número de las mercancías especificadas asciende en la actualidad á mil trescientos setenta y ocho. Las mercancías que deberán pagar sus derechos sobre valor de factura, quedaron reducidas á la ropa hecha, drogas medicinales, alhajas de oro y plata, bastones con puño de oro y plata y relojes de bolsa. El art. 22 del arancel determinó, que si al hacer el despacho de estas mercancías se observaba que eran muy bajos los precios especificados en las facturas y habia motivos para sospechar fraudes, se procediese al aforo por tres peritos, nombrados uno por la aduana, otro por el importador, y un tercero en discordia por ambos.

d.—Imposicion de derechos de importacion por cuota fija de preferencia al cobro sobre aforo á valor de factura.

531. Es conveniente explicar el sistema seguido por los aranceles mexicanos en la imposicion de cuotas de importacion sobre mercancías extranjeras.

532. En los dos primeros aranceles, el de 15 de Diciembre de 1821 y el de 16 de Noviembre de 1827, se fijó á las mercancías extranjeras cuotizadas en ellos, el derecho de importacion sobre su número, peso y medida respectivamente, y tan solo se recurria al aforo para las mercancías no especificadas en la tarifa y para otras de precio variable. Esta previsora determinacion fué relajada en los aranceles subsecuentes, hasta el grado de que en el de 31 de Enero de 1856 se consignó en la misma tarifa de cuota fija el cobro de derecho por aforo.

533. La experiencia ha demostrado que el sistema de derechos sobre aforo y valor de factura tiene gravísimos inconvenientes, así para el comercio como para las aduanas: para el comercio, porque estando el valor de plaza sujeto á las variaciones y caprichos de la moda y á las oscilaciones que causa la escasez ó abundancia de las mercancías, no tiene una base fija para calcular el costo de sus pedidos; y para la aduana, por las cuestiones que se ofrecen en el despacho al fijar el valor de plaza de varios artículos que no tienen consumo en ella, cuestiones que tienen que dirimirse por el juicio de peritos, cuyas decisiones, por ser estos casi siempre comerciantes, son por lo general contrarias á los intereses fiscales.

534. El derecho sobre valor de factura se presta además á muchos abusos y aun á fraudes que ceden en perjuicio del Erario y del comercio de buena fé. Una continuada experiencia ha demostrado, que en los casos en que las mercancías pagan sus derechos sobre valor de factura, es muy frecuente el que el importador haga venir, para presentarlo á la aduana, un juego de facturas en que se baja el precio de las mercancías á una tercera ó cuarta parte de su costo efectivo. Como generalmente las aduanas carecen de las listas de los precios corrientes de los mercados extranjeros, no tienen modo de cerciorarse de la exactitud de los precios fijados en las facturas. Si por parecerles estos muy bajos, recurren al juicio pericial, los peritos casi siempre deciden, por los motivos ántes indicados, en favor del comerciante. Igual cosa acontece si tienen las aduanas listas de precios corrientes, y por encontrar gran diferencia entre estas y los precios de factura, recurren al juicio de peritos.

535. Estas consideraciones, en que apenas se apuntan los inconvenientes del cobro de derechos sobre aforo y valor de factura, hicieron que en el arancel vigente de 1º de Enero de 1872 se procurase imponer el derecho por cuota fija siempre que esto fuese posible, dejando la base del valor de factura tan solo en casos verdaderamente excepcionales, que se han reducido á muy pocos y cuando ofrece mayores dificultades el otro sistema.

529. Las mercancías no especificadas en la tarifa vigente pagan el 55 por ciento sobre aforo.

530. Número de artículos de comercio cuotizados en el Arancel de 1º de Enero de 1872 y leyes posteriores.

531. Sistema de los Aranceles mexicanos, respecto de la imposicion de cuotas de importacion á mercancías extranjeras.

532. Los Aranceles de 15 de Diciembre de 1821 y 16 de Noviembre de 1827 impusieron los derechos por cuota fija.

533. Ventajas de este sistema sobre el de aforo y el de valor de factura.

534. Abusos á que se presta el cobro de derechos sobre el valor de aforo y de factura.

535. El Arancel de 1º de Enero de 1872, impone los derechos por cuota fija.

e.—Unificacion de cuotas en el arancel vigente.

536. Una de las mejoras más positivas del arancel vigente es la unificacion de las cuotas que ántes formaban el derecho de importacion, y que con diferentes nombres se cobraban á las mercancías extranjeras. Ella ha contribuido notablemente á simplificar los trabajos de los importadores y las operaciones de las aduanas.

537. Es verdaderamente increíble la confusion que ocasionaba á personas no familiarizadas con nuestra legislación arancelaria, la multitud de impuestos que, con distintas denominaciones, se cobraban, á la importacion de las mercancías.

538. El arancel de 15 de Diciembre de 1821 estableció (art. 3º del cap. 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, debian 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.

539. El arancel de 16 de Noviembre de 1827 no se limitó á establecer un solo derecho como el anterior, sino que previno expresamente (art. 17) que quedaran suprimidos el derecho de avería y todos los demas adicionales que con diversos nombres se pagaban á la Federacion por la importacion de mercancías extranjeras. Poco despues, sin embargo, la ley de 22 de Agosto de 1829 autorizó á los Estados para imponer un dos por ciento de derecho de consumo á los efectos extranjeros, además del tres por ciento para que estaban facultados por la ley de 22 de Diciembre de 1824.

540. 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" (art. 1º), y con el diez por ciento que se habia decretado en "9 de Noviembre de 1829 á los licores de la misma procedencia" (art. 2º) De este derecho era un quinto del cinco por ciento, y un décimo del diez por ciento para los Estados, y el 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 este plazo, se debia aumentar el uno por ciento de internacion, pagadero sin los plazos concedidos á este derecho por el arancel entónces vigente.

541. 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 5 y 10 por ciento de consumo, y el 1 por ciento de importacion. La ley de 23 de Mayo de 1837 decretó un impuesto de 4 centavos por vara cuadrada á los tejidos ordinarios de algodón extranjero, pagadero en el puerto á su internacion. La ley de 26 de Noviembre de 1839 aumentó á un 15 por ciento el derecho de consumo que se cobraba en las aduanas interiores, sin perjuicio de seguirse cobrando el 5 y 10 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 10 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 12) un octavo 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 $\frac{1}{2}$ por ciento sobre los valores de los efectos extranjeros, el derecho de Tribunal mercantil.

536. El Arancel vigente unificó las diferentes cuotas que antes se cobraban á la importacion de mercancías extranjeras.

537. Confusion que antes ocasionaba el sistema de imponer varias cuotas á la importacion de efectos extranjeros.

538. Disposiciones respecto de este asunto del Arancel de 15 de Diciembre de 1821.

539. Disposiciones sobre este asunto, del Arancel de 16 de Noviembre de 1827.

540. Disposiciones sobre este asunto, de las leyes de 24 de Agosto de 1830, 2 de Abril y 1º de Mayo de 1831.

541. Iguales disposiciones del Arancel de 11 de Marzo de 1837, y leyes de 23 de Mayo de 1831, 26 de Noviembre de 1839, 4 de Setiembre, 15 de Noviembre y 2 de Diciembre de 1841.

542. 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 además de este derecho se cobrara á las mercancías extranjeras, á su importacion, el 1 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 2 por ciento de avería, que entonces solamente se cobraba en Veracruz y Tampico.

543. El arancel de 23 de Setiembre de 1843 dispuso (artículo 95) que no se cobrasen, á la importacion de las mercancías, más derechos que los prefijados en el mismo, el 1 por ciento establecido por el decreto de 31 de Marzo de 1838, el 2 por ciento de avería de que se acaba de hablar, y los derechos municipales y locales de los puertos.

544. 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 8 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 3 y el 2 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 5 y 10 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 5 por ciento el derecho de consumo, disponiendo que se distribuyera en la forma prevenida por la ley de 9 de Octubre de 1851.

545. El arancel de 1º de Junio de 1853 estableció (artículo 93) que no se cobrasen á las mercancías extranjeras á su importacion, más derechos para la hacienda nacional, que los fijados en el mismo: el 1 por ciento decretado el 31 de Marzo de 1838; el 2 por ciento de avería decretado en 28 de Febrero de 1843 y los derechos municipales y locales. El decreto de 29 de Julio de 1853 dispuso (artículo 3º) 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 15 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 20 por ciento de los derechos adicionales á la amortizacion de la deuda llamada interior.

546. Esta ligera relacion, aunque muy sucinta é incompleta, 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, 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 recaer sobre la importacion, y aunque al establecerlos se decretaba que se pagaran en otros lugares, al fin se venia á exigir su pago en los puertos.

547. La Ordenanza de 31 de Enero de 1856 vino á sistemar ese 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 debian cobrarse por cuota fija, ó aforo, con arreglo á la tarifa, y sobre estos (artículo 11) 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 80 por ciento sobre los derechos de importacion, debiendo pagarse todos en dinero, ménos el de amortizacion de la deuda, que era del 25 por ciento, y debia satisfacerse en títulos de la deuda llamada interior. El objeto principal que se tuvo con esta subdivision de derechos, fué el de dejar libre

542. Disposiciones respecto de este asunto, del Arancel de 30 de Abril de 1842 y decretos de 27 de Junio de 1842 y 28 de Febrero de 1843.

543. Disposiciones respecto de este asunto, del Arancel de 23 de Setiembre de 1843.

544. Disposiciones sobre este asunto, del Arancel de 4 de Octubre de 1845 y leyes posteriores.

545. Disposiciones sobre este asunto, del Arancel de 1º de Junio de 1853 y leyes posteriores.

546. Resumen de las disposiciones sobre este asunto, de los Aranceles anteriores al 31 de Enero de 1856.

547. Disposiciones sobre este asunto, del Arancel de 31 de Enero de 1856.

la cantidad suficiente para los gastos de la administracion sin desatender el pago de la asignacion correspondiente á las Convenciones extranjeras, que tenian un tanto por ciento sobre los derechos de importacion.

548. Los varios derechos creados por el arancel de 31 de Enero de 1856, vinieron á poco á sufrir diferentes variaciones, y al expedirse el de 1º de Enero de 1872, representaban un 70 por ciento sobre los derechos de importacion, de los cuales un 15 por ciento se pagaba en acciones de la Compañía del ferrocarril de Veracruz y el resto en efectivo. En cinco de las principales aduanas se pagaba además el 12 por ciento en otro papel de la misma Compañía.

549. Fácil es comprender en vista de esta breve relacion, la confusion y dificultades con que tropezaba el comercio exterior en sus operaciones de importacion con México. La simplificacion de este sistema, reduciendo á una sola cuota los varios derechos que pesaban sobre las mercancías extranjeras, era una verdadera necesidad que fué realizada por el artículo 19 del arancel vigente, que determinó que las expresadas mercancías pagasen, á su importacion en México, por único derecho, la cuota designada en la tarifa del propio arancel.

f.—Comercio de escala y tránsito por buques extranjeros en puertos mexicanos.

550. Los aranceles que han regido hasta ahora en la República, han sido expedidos para los buques de vela, pues el comercio por vapor es relativamente de uso reciente. En los dos primeros, esto es, en el de 15 de Diciembre de 1821 y en el de 16 de Noviembre de 1827, no se permitia que un buque extranjero trajese mercancías más que de un solo puerto extranjero á un solo puerto mexicano. El de 11 de Marzo de 1837 autorizó ya, en su artículo 17, que las mercancías pudieran venir de varios puertos extranjeros á uno solo mexicano. El arancel de 30 de Abril de 1842, al prohibir á los buques extranjeros hacer el comercio de escala ó de cabotaje en puertos mexicanos, los autorizó en su artículo 109 para tocar en otro puerto mexicano, diferente del de su descarga, aunque para el único objeto de cargar efectos nacionales destinados á la exportacion. El artículo 2 del arancel de 26 de Setiembre de 1843 prohibió á todo buque, ya fuera nacional ó extranjero, traer efectos extranjeros á más de un puerto mexicano, y castigaba la infraccion de esa prohibicion con la pena de comiso del buque y de los efectos destinados al mismo puerto; pero en su artículo 105, al paso que prohibió á los buques extranjeros hacer el comercio de escala y cabotaje en puertos mexicanos, los autorizó para que concluida su descarga en el puerto de su destino, pudieran tomar efectos nacionales en cualquier puerto mexicano habilitado al comercio de altura ó cabotaje. Estas mismas prevenciones fueron repetidas en los artículos 2 y 110 del arancel de 4 de Octubre de 1845. Iguales prohibiciones y autorizacion se reprodujeron en los artículos 2 y 100 del arancel de 1º de Junio de 1853.

551. El arancel de 31 de Enero de 1856 fué el primero que habló de vapores, aunque tan solo para hacerlos de mejor condicion que los buques de vela, por lo que respecta al pago de derechos de toneladas. (Artículo 3, fraccion II.) En su artículo 18 permitió á los buques extranjeros de vela ó de vapor, que despues de concluida su descarga en el puerto de su destino, pasaran á otro mexicano de altura ó cabotaje, para conducir solamente pasajeros y correspondencia. La fraccion V del artículo 21 autorizó, además, á los buques extranjeros á traer carga para dos ó tres puertos mexicanos. Las fracciones V y IX del artículo 3º conservaron la autorizacion á buques extranjeros de cargar efectos nacionales en uno ó más puertos mexicanos de altura ó cabotaje.

552. El arancel de 1º de Enero de 1872, aunque conservando derechos de importacion relativamente altos, contiene medidas más liberales para el comercio exterior que todos los anteriores. En las fracciones II y V de su artículo 6 se conservaron las franquicias del arancel anterior para todos los buques, por lo que hace al derecho de toneladas, y el 8º les concedió otras nuevas. El artículo 45 autorizó expresamente á los buques extranjeros á traer carga para dos ó más puertos mexicanos. El 49 los autorizó para conducir correspondencia y pasajeros de uno á otro puerto mexicano. El 79 para tocar en cualquier

548. Suma de derechos que se cobraban al expedirse el Arancel vigente de 1º de Enero de 1872.

549. Ventajas del Arancel vigente respecto de los anteriores sobre este punto.

550. Disposiciones anteriores al 31 de Enero de 1856, sobre el comercio de escala y tránsito en puertos mexicanos.

551. Disposiciones del Arancel de 31 de Enero de 1856, sobre el comercio de escala y tránsito en puertos mexicanos.

552. Disposiciones del arancel vigente de 1º de Enero de 1872 sobre el comercio de escala y tránsito en puertos mexicanos.

punto de la costa, aun cuando no estuviere abierto al comercio de altura ó de cabotaje, para cargar efectos nacionales, con objeto de facilitar su exportacion; y el 77 autorizó el tránsito de efectos extranjeros, atravesando el territorio de la República.

553. Viniendo con frecuencia á Veracruz vapores-correos con cargamento para puertos extranjeros, además del que traen para los mexicanos, la Secretaría de Hacienda determinó, en 11 de Enero de 1875, que se les permitiera hacer el comercio de tránsito. Esta determinacion se circuló en la misma fecha á las aduanas de Tampico, Tuxpam, Campeche y Progreso, en cuyos puertos tocaban los vapores á que se concedia esa franquicia, y se comunicó además á la Secretaría de Relaciones y al cónsul de la República en Nueva-Orleans, sin que se comunicara á ninguna de las aduanas del Pacífico.

554. El 28 de Febrero de 1877 se mandó hacer extensiva por la Secretaría de Hacienda, á todos los puertos de la República la disposicion de 11 de Enero de 1875.

555. Con objeto de uniformar las disposiciones reglamentarias sobre este asunto en todos los puertos de la República, se comprendió dicha prevencion en el reglamento de la Secretaría de Hacienda para el comercio de los vapores en puertos mexicanos, que se expidió el 8 de Setiembre de 1877.

556. Deseando el actual Gobierno de México hacer extensivas estas liberales disposiciones á los buques de vela que llegán á nuestros puertos, determinó en 11 de Abril de 1878, que desde el 1º de Agosto siguiente quedasen autorizados para hacer el comercio de tránsito los buques de vela que toquen en puertos mexicanos; esto es, que puedan traer, además de los efectos extranjeros destinados á puertos mexicanos, otros destinados á puertos extranjeros.

g.—Comercio de tránsito por el territorio mexicano.

557. El comercio de tránsito era desconocido en los aranceles anteriores al del 1º de Enero de 1872, y todo efecto que pasaba por algun puerto mexicano ó tocaba en algunos puntos del territorio de este país tenia que pagar derechos de importacion, aun cuando se destinase al consumo de otra nacion. La ley de 24 de Diciembre de 1871 autorizó el comercio de tránsito por las fronteras y puertos de la República, precisamente en beneficio de las naciones colindantes con México, esto es, los Estados-Unidos y Guatemala; y las prevenciones de esa ley fueron consignadas en el arancel de 1º de Enero de 1872.

h.—Comercio de cabotaje hecho en puertos mexicanos por buques extranjeros.

558. La mejor demostracion que puede presentarse, de que la legislacion mexicana referente al comercio, tiende á conceder las mayores franquicias posibles, es la concesion hecha á buques extranjeros para que hagan en México el comercio de cabotaje, reservado casi en todas las naciones á los buques nacionales, como una medida de proteccion eficaz á la marina mercante nacional.

559. Todos los aranceles mexicanos habian prohibido de la manera más absoluta, que los buques extranjeros hicieran el comercio de cabotaje; pero desde 1872, se ha ido relajando esa prohibicion, hasta haberse llegado á conceder con muy pocas limitaciones á los buques extranjeros, segun se manifiesta en seguida, la franquicia de que hagan el comercio de cabotaje.

560. En 2 de Junio de 1875 se expidió por esta Secretaría la circular núm. 25, en la cual se dispuso con motivo de algunas dudas suscitadas respecto de las determinaciones de 3 y 23 de Diciembre de 1872, que permitieron que buques extranjeros de vela ó de vapor hicieran el comercio de cabotaje, que en las Aduanas se observen las prevenciones siguientes:

1ª Cuando haya buques nacionales que hagan el comercio de cabotaje, no será permitido á los extranjeros hacer ese tráfico.

2ª Cuando no haya buques nacionales se permitirá que el tráfico de cabotaje se haga por buques extranjeros de vela ó de vapor.

553. Disposiciones posteriores al Arancel de 1º de Enero de 1872 sobre el mismo asunto.

554. Disposiciones de 28 de Febrero de 1877 sobre el mismo asunto.

555. Reglamento de la Secretaría de Hacienda de 8 de Setiembre de 1877 sobre el mismo asunto.

556. Reglamento de 11 de Abril de 1878 sobre el mismo asunto.

557. El Arancel de 1º de Enero de 1872 autorizó el comercio de tránsito por el territorio mexicano.

558. Disposiciones de las leyes mexicanas sobre el comercio de cabotaje por buques extranjeros.

559. Los Aranceles anteriores al vigente prohiben á los buques extranjeros el comercio de cabotaje.

560. Disposiciones de la Secretaría de Hacienda autorizando á los buques extranjeros para hacer el comercio de cabotaje.

3ª Cuando la cantidad de mercancías que haya dispuestas para embarcarse de un puerto á otro de la República, sea tan pequeña que no baste á cargar un buque nacional, se permitirá su embarque en vapor extranjero.

4ª El hecho de que un buque extranjero llegue á un puerto de la República trayendo efectos nacionales despachados de otro puerto nacional, no someterá al buque ni á las mercancías á ninguna pena, pues si hubiere alguna irregularidad en el despacho, será responsable de ella el administrador de la aduana en donde se despachó el buque.

561. En 12 de Agosto del año de 1875, se expidió la circular núm. 27 reformando la núm. 25, en consideracion á las razones expuestas por el gobernador del Estado de Campeche, en los términos siguientes:

1º Se permitirá por los administradores de las aduanas marítimas, que los buques extranjeros de vela ó de vapor, hagan el comercio de cabotaje, siempre que en el puerto no haya buque nacional con registro abierto, con destino al punto á donde aquellos se dirijan.

2º No se impondrá pena alguna á los buques extranjeros ni á las mercancías que conduzcan, por el hecho de haberseles permitido hacer el comercio de cabotaje, pues la responsabilidad será de los administradores de las aduanas de la procedencia, si al despacharlos no hubieren observado lo dispuesto en el párrafo 1º.

562. El 23 de Mayo de 1876 se expidió otra circular determinando que no se permita á los buques extranjeros, ya sean de vela ó de vapor, hacer el comercio de cabotaje por los puertos de Tampico, Tuxpam, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Isla del Carmen, Campeche, Progreso, ni en ningun otro de los intermedios, en virtud de que en ellos hay el número suficiente de buques nacionales que se dedican á dicho tráfico.

563. En 31 de Julio de 1877 se expidió otra diversa circular dirigida á las aduanas marítimas del Golfo, previniéndoles que permitieran á los buques extranjeros de vapor y de vela, el transporte de plata y oro amonedados de un puerto á otro de la República, á fin de que no por falta de numerario en alguno de ellos se eviten ó no se realicen las transacciones mercantiles relativas á la exportacion de frutos nacionales; y que para evitar abusos expidieran las Aduanas guías, con fianza de presentar la respectiva tornaguía.

564. En 8 de Setiembre de 1877 se expidieron por esta Secretaría las disposiciones reglamentarias á que deben sujetarse, tanto en el Golfo como en el Pacífico, los vapores que lleguen á los puertos de la República, y en la 12ª y 13ª se ordena lo siguiente:

12ª Que continúe la autorizacion concedida por circulares de 12 de Agosto de 1875 y de 23 de Mayo de 1876, á los vapores que recorren los puertos del Pacífico, para que hagan el comercio de cabotaje en los términos prevenidos en dichas disposiciones; y en cuanto á la conduccion de plata ú oro amonedados, se observarán por las aduanas de los referidos puertos las reglas prescritas para las del Golfo en la circular de 31 de Julio del mismo año de 1877.

13ª Que continúe la autorizacion concedida con fecha 31 de Julio de 1877 á los vapores y buques de vela que recorran el Golfo, para que conduzcan de uno á otro puerto de México plata y oro amonedados, con las condiciones y circunstancias que expresa dicha terminacion.

565. De esta ligera relacion de las disposiciones vigentes sobre este asunto, aparece que los buques extranjeros de vela ó de vapor pueden hacer el comercio de cabotaje de mercancías nacionales y nacionalizadas, en todos los puertos de la República, exceptuando, en el Golfo de México, los de Tampico, Tuxpam, Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Isla del Carmen, Campeche, Progreso y los intermedios, sujetándose á las disposiciones de las circulares de 2 de Junio de 1875 y 12 de Agosto del mismo año. Los mismos buques extranjeros pueden trasportar plata y oro amonedados de uno á otro puerto de la República, incluyendo los exceptuados en el párrafo anterior, previa fianza de presentar la tornaguía y llenar los demas requisitos ordenados en la circular de esta Secretaría fecha 31 de Julio de 1877.

561. Disposicion de 12 de Agosto de 1875 sobre el mismo asunto.

562. Circular de 23 de Mayo de 1876, sobre el comercio de cabotaje por buques extranjeros en puertos mexicanos.

563. Circular de 31 de Julio de 1877, que permite la conduccion de moneda por buques extranjeros.

564. Determinacion de la Secretaría de Hacienda de 8 de Setiembre de 1877 respecto del mismo asunto.

565. Resúmen de las disposiciones vigentes sobre escala y tránsito por buques extranjeros.