

1342. En 22 de Febrero de 1877 el Administrador de la Aduana de Mazatlan dirigió una comunicación á esta Secretaría, en la que hizo mayores explicaciones sobre este asunto y acompañó una parte del expediente relativo. De esta explicación apareció, que el capitán del «Montana», queriendo evitar el pago de los dobles derechos de importación que se impone á las mercancías fuera de manifiesto, con arreglo á la parte II del art. 87 del Arancel vigente, las hizo anotar en la lista de rancho, diciendo que iban destinadas para puertos de Centro-América. Manifestó el administrador, que no creía legales estas excusas, puesto que no es natural que un barco de 92 toneladas con 5 individuos de tripulación, necesite 349 bultos para su rancho; y que el tránsito que se pretendía, estaba expresamente prohibido por la parte final del art. 2º del Arancel de 1º de Junio de 1853, que no se opone al de 1º de Enero de 1872, que regía entónces. Añadió que de acuerdo con el Cónsul americano accedió á suspender la descarga de dichos efectos, mientras resolviera esta Secretaría la consulta contenida en su telegrama del 14, y que no pretendía detener las mercancías injustamente, sino solo asegurar los intereses fiscales.

1343. Esta Secretaría contestó á la Aduana de Mazatlan sus dos telegramas de 13 y 14 de Febrero de 1877, el mismo día que los recibió, que fué el 28 del mismo mes, manifestando que si había procedido al desembarque de los 349 bultos, lo había hecho contraviniendo á la determinación de esta misma Secretaría, de 11 de Enero de 1875, y que en consecuencia enmendase en lo posible lo practicado, siendo de advertir que, como se manifestará despues, se incurrió en una equivocación la suponer, que se había comunicado á las aduanas del Pacífico el acuerdo de esa fecha.

1344. La comunicación de la aduana de Mazatlan dirigida á esta Secretaría el 22 de Febrero de 1877, fué contestada el 8 de Abril siguiente, manifestando que no se encontraba motivo fundado para variar la opinión expresada sobre este asunto, en telegrama de 28 de Febrero anterior, pues desde que comenzó á regir el Arancel de 1º de Enero de 1872, quedó derogada la Ordenanza de 31 de Enero de 1856, así como el Arancel de 1º de Junio de 1853; y que la Secretaría sostenía por consiguiente sus anteriores resoluciones relativas al «Montana».

1345. El 15 de Marzo de 1877 se recibió un telegrama de la misma aduana en que esta consultaba si debería ó no exigir al capitán del «Montana» manifiesto y facturas consulares que cubriesen las mercancías que decía iban destinadas á puertos extranjeros, refiriéndose á la circular de 8 de Julio de 1874 y á los artículos 24, 29, 30, 31 y 35 del Arancel vigente. Esta Secretaría contestó, que no necesitaba el «Montana» documentos de carga para puertos extranjeros, y que se limitara la aduana á vigilar para impedir la descarga clandestina de dichos efectos.

1346. En telegrama de 23 de Marzo de 1877 previno esta Secretaría á la aduana de Mazatlan, informase detenidamente sobre lo acaecido en este negocio, además de cumplir las órdenes que por telégrafo se le habían comunicado; pero ántes de que el administrador recibiese este telegrama había consignado el negocio desde el 9 de Marzo, al juzgado de Distrito de Sinaloa, manifestando que tomaba esta determinación porque el capitán del «Montana» estaba decidido á abandonar el buque y dirigirse á San Francisco sin esperar la resolución del Gobierno aún no recibida. Al efecto, remitió al juzgado el expediente relativo que había formado dicha aduana. En respuesta á ese telegrama, esta Secretaría repitió lo que había dicho con fecha 15 de Marzo de 1877, es decir: que no necesitaba el «Montana» documentos de carga para puertos extranjeros, agregando que se pusiera en conocimiento del juzgado de Distrito esta resolución.

1347. En vista del expediente relativo, el citado juez de Distrito mandó con fecha 13 de Marzo, que se procediera á la descarga de los 349 bultos; que se depositaran en los almacenes de la aduana, remitiéndose al propio juzgado una noticia de su reconocimiento y cuotización. En virtud de ese auto se procedió al desembarque de los efectos, haciendo el vista de la aduana el reconocimiento, cuotización y valorización de ellos, cuyo documento consta en el expediente.

1348. En oficio fechado el 19 de Marzo de 1877 informó la aduana de Mazatlan á esta Secretaría,

1342. Mayores explicaciones dadas á la Secretaría de Hacienda en 22 de Febrero de 1877 por la aduana de Mazatlan.
 1343. La Secretaría de Hacienda desaprueba los procedimientos de la aduana de Mazatlan y ordena enmendarlos.
 1344. Confirmación por la Secretaría de Hacienda de su opinión sobre el caso del buque «Montana».
 1345. La Secretaría de Hacienda resuelve, que el «Montana» no necesitaba documento de carga para puertos extranjeros.
 1346. Consignación del negocio al Juzgado de Distrito de Sinaloa por el administrador de la aduana de Mazatlan.
 1347. Auto del juez de Distrito de 13 de Marzo de 1877, mandando descargar, depositar y reconocer los 349 bultos.
 1348. El administrador de la aduana de Mazatlan compara el caso del Montana con otros dos anteriores.



que los agentes ó interesados de las mercancías del «Montana» son los mismos del buque «Eustace» que en iguales términos vino de San Francisco á la Magdalena y La Paz, en donde se le hicieron efectivas las penas en que incurrió por haber traído efectos fuera de manifiesto; así como de las treinta cajas de té y cuatro churlas de canela que trajo fuera de manifiesto la goleta americana «Dreadnaught»; añadiendo el repetido administrador, que en su concepto los interesados habían querido poner á cubierto sus mercancías por medio de protestas para poder introducir las clandestinamente llegado el caso.

1349. El 20 de Marzo de 1877 dirigió el administrador de la aduana de Mazatlan una comunicación á esta Secretaría, acusando recibo de la nota de esta misma Secretaría de 28 de Febrero anterior, en la cual se insertó el telegrama de la misma fecha. Expuso que el telegrafista se equivocó poniendo la palabra *marcar* en vez de *sacar*: que no existe ni en la aduana ni en la jefatura de Hacienda la órden de 11 de Enero de 1875, y que por tal motivo no podía darle cumplimiento; pero que cree que de entera conformidad con esa órden han incurrido en las penas que marca el Arancel las mercancías en cuestión, puesto que venían fuera de manifiesto. Cita como precedente en su apoyo lo acaecido con el buque «Eustace» en la Paz, así como la circular de 8 de Noviembre de 1872, que dice terminantemente: «que las mercancías extranjeras de tránsito por la República, vengán acompañadas del manifiesto y facturas consulares respectivas:» que «las circulares más recientes, como las de 11 de Enero de 1875 y 28 de Febrero de 1877, previenen que se depositen en las aduanas marítimas los documentos que amparen las mercancías extranjeras de tránsito, y que no habiéndose cumplido con este requisito en el caso del «Montana», cree haber procedido bien al consignar la repetida carga al juez de Distrito para su resolución.»

1350. En 21 de Marzo de 1877 informó el Administrador de la Aduana de Mazatlan respecto de una comunicación que dirigió al Juzgado de Distrito el anterior Administrador con fecha 26 de Enero de 1877, consignándole treinta cajas de té y cuatro churlas de canela que trajo fuera de manifiesto la goleta americana «Dreadnaught» dizque con destino á Champerico, pero sin haberse presentado los documentos correspondientes. Citó este caso el Administrador para hacer constar que siempre se ha consignado al juez de Distrito la carga que aunque de tránsito, llega fuera de manifiesto. Insertó también en su apoyo copia de un oficio de esta Secretaría, fecha 6 de Febrero de 1876, en que se aprueba lo practicado por la Aduana de la Paz, en un caso análogo en que también vinieron á bordo del «Eustace» unos efectos fuera de manifiesto con destino á Guayaquil.

1351. El Administrador de la Aduana de Mazatlan dirigió además el 28 de Marzo de 1877 otro oficio al Juez de Distrito del propio Estado, en que hace algunas explicaciones relativas á la diferencia que debe observarse entre los efectos que vienen á bordo de los vapores del Pacífico y del Colorado con destino á puertos extranjeros, y los que conducen buques de vela que no están comprendidos en los contratos respectivos. Añadió que no son los manifiestos particulares ó listas de rancho los que deben amparar los efectos de tránsito, sino las facturas consulares que previene la ley. Se refirió de nuevo al caso del «Eustace» en apoyo de su conducta observada con respecto al «Montana», y pidió que constase en autos la consignación que hizo á ese mismo Juzgado su antecesor de las mercancías fuera de manifiesto que condujo la goleta americana «Dreadnaught.»

1352. El 2 de Abril de 1877 rindió á esta Secretaría el Administrador de la Aduana marítima de Mazatlan un informe detallado sobre este asunto, en que refirió las circunstancias del caso, defendió su modo de proceder, y manifestó que si en el telegrama del día 28 de Febrero se le hubiera ordenado la libertad de las mercancías venidas fuera de manifiesto, en los mismos términos que contiene el del día 15 de Marzo, allí habría terminado el negocio.

1353. En 28 de Abril de 1877 dijo esta Secretaría á la Aduana de Mazatlan que el Gobierno no consideraba necesario que los buques que llegaran á nuestros puertos conduciendo efectos extranjeros de escala para puertos extranjeros, trajeran facturas y manifiestos consulares; que deberían depositarse en las Aduanas los documentos que cubran las mercancías y que se redoblase la vigilancia en esos casos.

1354. El Juez de Distrito de Mazatlan falló el 13 de Abril de 1877 en este asunto, declarando no ha-

1349. Comunicación del administrador de Mazatlan de 20 de Marzo de 1877 explicando los motivos de su conducta.
 1350. Informe del mismo de 21 de Marzo de 1877 sobre los casos de los buques «Dreadnaught» y «Eustace».
 1351. Oficio del mismo administrador al Juez de Distrito de Sinaloa, de 28 de Marzo de 1877.
 1352. Informe detallado rendido por el administrador de la aduana á la Secretaría de Hacienda en 2 de Abril de 1877.
 1353. Instrucciones dadas por la Secretaría de Hacienda á la aduana de Mazatlan en 28 de Abril de 1877.
 1354. Fallo del Juez de Distrito de Sinaloa en el asunto del «Montana», confirmado por el Tribunal de Circuito.

ber incurrido en responsabilidad alguna el Administrador de la Aduana D. Agustín Migoni, y ordenando fuesen devueltos al capitán Anderson los 349 bultos mencionados, sin que este tuviera derecho para reclamar costas, daños y perjuicios, ni exigir que por cuenta del Gobierno mexicano fuesen conducidos al lugar de su final destino. Esta sentencia fué confirmada en todas sus partes por el Tribunal de Circuito de Mazatlan el 4 de Agosto de 1877, con lo cual causó ejecutoria.

e.—Consecuencias que se desprenden de la relacion de los hechos referentes al «Dreadnaught» y al «Montana.»

1355. Para no confundir los hechos referentes á cada uno de los dos buques mencionados de los Estados-Unidos llegados á Mazatlan en Enero y Febrero de 1877, se hablará separadamente de cada uno de ellos.

2. Caso de la Goleta «Dreadnaught.»

1356. A causa probablemente de los trastornos políticos ocurridos en Mazatlan en Enero de 1877 cuando llegó á aquel puerto la Goleta «Dreadnaught,» á los cuales se refiere el informe, no se tienen en esta Secretaría datos exactos de lo que pasó con dicho buque, aunque ellos más bien deberian encontrarse en la de Guerra. Para llenar, pues, este vacío se pidió informe respecto de este caso al Sr. Adrian Busto, quien desempeñaba entonces el empleo de administrador de aquella aduana marítima, cuyo informe se insertó ya.

1357. En el expediente del «Montana,» aparece que el juez de Distrito de Sinaloa falló el 26 de Abril de 1877 en el caso del «Dreadnaught» declarando que las 30 cajas de té y 4 churlas de canela que trajo de San Francisco con destino á Champerico, no habian incurrido en la pena de pagar triples derechos: que los expresados efectos deberian ser devueltos al capitán del buque ó á su representante legítimo, quedando á salvo los derechos de este contra el ex-administrador de aquella aduana marítima, Sr. Adrian Busto, por las costas, daños y perjuicios que hubiese sufrido.

1358. Aparece tambien del mismo expediente, que el Tribunal de Circuito de Mazatlan falló definitivamente en este asunto el 16 de Agosto de 1877, confirmando la sentencia de primera instancia en cuanto declaró que las 30 cajas de té y 4 churlas de canela, no habian incurrido en la pena de triples derechos, y revocándola por lo que hacia á la responsabilidad del administrador Adrian Busto.

1359. Pero esto es solo un incidente del caso del «Dreadnaught» y respecto de lo principal, la Secretaría de Relaciones dijo á la de Hacienda en su memorandum ya citado (párrafo 1302) lo que sigue:

En seguida se refiere el Sr. Foster á los casos del «Dreadnaught» y del «Montana,» que resultaron ser conatos de contrabando y fueron sometidos á la autoridad judicial que dictó su fallo con arreglo á las leyes. En el primero de estos casos, habiéndose huido el capitán luego que comenzó el proceso, y muerto el general Valle que mandaba la escuadra, no pudo concluirse la averiguacion mandada practicar sobre el hecho del remolque de ese buque al puerto.

22. Caso del Pailebot «Montana.»

1360. Debe tenerse presente con referencia á este caso que de la relacion de los hechos que precede, relativos al «Montana,» aparece claramente demostrado, que el Administrador de la Aduana de Mazatlan, estuvo en su derecho para proceder respecto del «Montana» en los términos que lo hizo, supuesto que conforme á las prevenciones arancelarias vigentes, no se podia autorizar en manera alguna á un buque extranjero, y ménos siendo de vela, á traer á un puerto mexicano mercancías de escala, destinadas á puertos extranjeros: que el 11 de Enero de 1875 se autorizó á los vapores-correos que viniesen á Veracruz á hacer ese tráfico exigiéndoles que entretanto volvian á hacerse á la mar ó concluyesen su descarga, conservasen depositados en la Aduana los documentos que cubriesen los efectos destinados á otros países: que esa disposicion se circuló á las Aduanas de Tampico, Tuxpam, Campeche y Progreso en cuyos puertos tocaban los vapores-correos, con lo cual se extendió á dichas Aduanas esa franquicia; pero que entonces no se hizo esta extensiva á las demas Aduanas del Golfo ni á ninguna del Pacífico: que por lo mismo, el Administrador de la Aduana de Mazatlan, no tenia conocimiento de la disposicion de 11 de

1355. Se hablará separadamente de cada uno de los casos citados de los buques «Dreadnaught» y «Montana.»

1356. Motivo por el cual se pidió al Sr. Adrian Busto informe sobre el caso del buque «Dreadnaught.»

1357. Fallo del Juez de Distrito de Sinaloa, de 26 de Abril de 1877, á favor del capitán de la goleta «Dreadnaught.»

1358. Fallo del Tribunal de Circuito de Mazatlan, absolviendo de responsabilidad al Sr. Adrian Busto.

1359. Fragmento del Memorandum de la Secretaría de Relaciones relativo al caso del «Dreadnaught.»

1360. Fundamento que tuvo el administrador de la aduana de Mazatlan para su conducta en el caso del «Montana.»

Enero de 1875, el 8 de Febrero de 1877, en cuya fecha llegó el «Montana» á aquel puerto. Esto es, por lo que hace á la conducta del Administrador de la Aduana de Mazatlan respecto del «Montana.»

1361. Por lo que hace al Gobierno de México debe hacerse notar que manifestó todo el empeño y solicitud posibles en el caso del «Montana.» Apénas tuvo conocimiento de él, el 28 de Febrero de 1877, en que se recibieron los primeros telégramas enviados por aquella Aduana en los dias 13 y 14, cuando ordenó que no se desembarcaran los efectos y no se molestara al buque con este motivo; estas mismas órdenes se repitieron en varios telégramas y comunicaciones posteriores; no satisfecho con esto expidió la circular de esta Secretaría, núm. 3 de 28 de Febrero de 1877, en la que hizo extensiva á todos los puertos de la República la determinacion de 11 de Enero de 1875, á fin de que no pusieran obstáculo ni dificultades á los buques que llegaran á puertos mexicanos trayendo objetos de comercio para estos, y al mismo tiempo para otros puertos extranjeros, recomendando á las aduanas que tuvieran la vigilancia correspondiente y se limitaran respecto de los efectos destinados á países extranjeros á conservar depositados en la Aduana los documentos que cubriesen las mercancías, á fin de devolverlos á la salida de los buques para su final destino, aunque asegurando inexactamente que esa disposicion se habia circulado con anterioridad á todas las Aduanas marítimas de la República.

1362. Debe tenerse presente con relacion á este caso, que es tradicional el gran contrabando que se ha hecho por los puertos mexicanos del Pacífico, á causa de ser la costa de aquel mar mucho más extensa que la del Golfo de México, y estar relativamente ménos poblada que esta. Se ha organizado un sistema completo de contrabando, que consiste en una combinacion de señales en los buques que traen mercancías para dicha costa. Se aproximan estos á algunos puertos del Pacífico: convenidos de antemano, hacen algunas señales que comprende la casa consignataria, y á su vez les contesta con otras señales. Si se facilita el desembarque de las mercancías, ya en el puerto ó ya por la costa y en despoblado, se hace la descarga, y si no, se retira el buque para volver de nuevo en ocasion más propicia. Este sistema de contrabando perfectamente bien organizado, hace que los empleados sean vigilantes y hasta suspicaces respecto de los buques que se acercan al puerto, sin hacer desde luego su entrada en él.

1363. En resúmen, de los hechos ocurridos respecto del pailebot de los Estados-Unidos «Montana» aparece demostrado lo siguiente:

1º Que no teniendo noticia el administrador de la aduana de Mazatlan de las disposiciones de 11 de Enero de 1875 y ateniéndose á los precedentes del «Eustace» y del «Dreadnaught,» procedió como lo creyó de su deber, al exigir el desembarque en Mazatlan como medida de seguridad para impedir el fraude de los efectos que traía el «Montana» para puertos extranjeros.

2º Que con objeto de proceder con toda justificacion en este caso, sometió el negocio al conocimiento de la justicia federal, la cual falló definitivamente, exculpando de toda responsabilidad al administrador de aquella aduana.

3º Que el Gobierno mexicano ordenó, luego que tuvo noticia de los sucesos del «Montana,» que no se molestase á este buque para nada y que se le permitiese continuar su viaje con el cargamento destinado para la América central, y que si sus órdenes no fueron cumplidas desde luego, esto se debió por una parte á la circunstancia de que el telégrafo no llega aún á Mazatlan, y á interrupciones accidentales de la parte construida; y por otra, á que los telégramas de esta Secretaría fueron cambiados al ser transmitidos y no quedaron con la claridad debida.

4º Que el Gobierno de México con objeto de evitar dificultades ulteriores semejantes á las del «Montana,» ha modificado con la más grande liberalidad las disposiciones fiscales respecto de la llegada á México de buques con carga destinada á puertos extranjeros.

5º Que por lo mismo, léjos de que el caso del «Montana» sirva para demostrar los peligros á que se exponen los ciudadanos de los Estados-Unidos que trafican con México, él justifica la buena voluntad que tiene el Gobierno de México para subsanar todas las dificultades que puedan presentarse en la práctica para el ensanche de ese comercio.

1361. Empeño del Gobierno de México para que no se molestara al pailebot «Montana.»

1362. Sospecha del administrador de la aduana de Mazatlan de que el «Montana» intentaba hacer contrabando.

1363. Resúmen de los hechos ocurridos respecto del pailebot de los Estados-Unidos «Montana.»

I.—Modificación de las leyes fiscales mexicanas con motivo del caso del «Montana.»

1364. El incidente del «Montana» contribuyó como se acaba de indicar á hacer algunas modificaciones importantes en las leyes fiscales de México, respecto de buques extranjeros que traigan á puertos mexicanos, efectos de tránsito ó escala destinados á países extranjeros. El 8 de Setiembre de 1877 se expidió por esta Secretaría la circular número 33, que contiene un reglamento para el comercio hecho por buques de vapor en puertos mexicanos, pues todas las disposiciones arancelarias anteriores sobre este punto, se referían á buques de vela y comprendían prevenciones que eran de muy difícil aplicación respecto de los vapores, ocasionando dificultades frecuentes y detención á dichos buques.

1365. En los artículos 7, 8, 9 y 10 de ese reglamento se dispuso que los vapores que condujesen efectos para puertos mexicanos y al mismo tiempo para puertos extranjeros, trajesen un manifiesto autorizado por el respectivo cónsul ó agente comercial mexicano, en que constase la parte de mercancías destinada á puertos mexicanos y extranjeros.

1366. El 18 de Diciembre de 1877 y por medio de la circular de esta Secretaría número 47, se modificaron los expresados artículos, simplificando el trabajo de los capitanes de buques, pues tan solo se les exige por esta que presenten una noticia de todos los efectos que conduzcan para puertos mexicanos, haciendo distinción de los que lleven para cada uno de ellos.

1367. Por último el 11 de Abril de 1878 se expidió la circular de esta Secretaría número 74, que autorizó desde 1º de Agosto siguiente á los buques de vela que vengan á puertos mexicanos á hacer el comercio de tránsito, sujetándose á las prevenciones del reglamento de 8 de Setiembre de 1877.

1368. Como en la circular citada de 11 de Abril de 1878 se refieren detalladamente todas las disposiciones de las leyes mexicanas sobre este asunto, aplicables al caso del pailebot «Montana,» se cree conveniente insertarla á continuación.—Dice así:

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público.—Sección 1ª.—Circular núm. 74.—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 permitía 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 cabotaje en puertos mexicanos, les autorizó en su artículo 109 á tocar en otro puerto mexicano, diferente del de su descarga, aunque para el único objeto de cargar efectos nacionales destinados á la exportación. 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 infracción de esa prohibición, 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 autorización se reprodujeron en los artículos 2 y 100 del arancel de 1º de Junio de 1853.

El arancel de 31 de Enero de 1856 fué el que primero habló de vapores, aunque tan solo para hacerlos de mejor condición que los buques de vela, por lo que respecta al pago de derechos de toneladas. (Artículo 3, fracción II.) En su artículo 18 se permitió á los buques extranjeros de vela ó de vapor, que después 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 fracción 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 autorización á buques extranjeros de cargar efectos nacionales en uno ó más puertos mexicanos de altura ó cabotaje.

El arancel de 1º de Enero de 1872, aunque conservando derechos relativamente altos, contiene medidas más liberales para el comercio exterior, que todos los anteriores. En las fracciones II y V de su artículo 6º, se conservaron las franquicias del arancel anterior en favor de los vapores, 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 á conducir correspondencia y paletas ó botaje, para cargar efectos nacionales, con objeto de facilitar su exportación; y el 77 autorizó el tránsito de efectos extranjeros, al través del territorio de la República.

Viniendo con frecuencia á Veracruz vapores-correos con cargamento para puertos extranjeros, además del que traen para los nuestros, esta Secretaría determinó en 11 de Enero de 1875, que se les permitiera hacer el comercio de tránsito, en los términos que expresa el documento adjunto marcado con el número 1. Esta determinación se circuló en la misma fecha á las aduanas de Tampico, Tuxpam, Campeche y Progreso, en cuyos puertos tocaban los vapores á que se concedía esa franquicia, y se trasladó 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.

El 28 de Febrero de 1877 se expidió por esta Secretaría la circular de que se acompaña copia, marcada con el número 2, en la cual se hizo extensiva á todos los puertos de la República, la disposición de 11 de Enero de 1875, asegurándose inexactamente que se había circularizado á todas las aduanas marítimas, cuando solamente se comunicó á algunas del Golfo. En ambas disposiciones se determinó que la carga de tránsito fuese cubierta con ciertos documentos.

1364. Modificación liberal de las leyes mexicanas hecha en vista del caso del «Montana.»

1365. El reglamento de 8 de Setiembre de 1877 obliga á los buques á traer manifiesto por efectos de tránsito.

1366. Modificación liberal del reglamento de 8 de Setiembre de 1877 por la circular de 18 de Diciembre del mismo año.

1367. Autorización á los buques de vela para hacer el comercio de tránsito, por circular de 11 de Abril de 1878.

1368. Texto de la circular de 11 de Abril de 1878.

Con objeto de uniformar las disposiciones reglamentarias en todos los puertos de la República, se comprendió dicha prevención en el reglamento de esta Secretaría para el comercio de los vapores en puertos mexicanos, que se expidió el 8 de Setiembre de 1877 y se circuló en la misma fecha y bajo el número 33. En los artículos del 7 al 10 de dicho reglamento, se autoriza el tráfico de tránsito y se establecen los requisitos con que este debe hacerse y las penas en que incurrir los infractores del mismo reglamento. Se acompaña bajo el número 3 copia de dichos artículos.

Deseando el Presidente hacer extensivas estas liberales disposiciones á los buques de vela que vengan á nuestros puertos, se ha servido acordar, en ejercicio de la autorización que le concede la ley de 12 de Diciembre de 1872, las siguientes disposiciones:

1ª Desde el 1º de Agosto de 1878, se autoriza á los buques de vela que toquen en puertos mexicanos, á que hagan el comercio de tránsito; esto es, á traer además de los efectos extranjeros destinados á puertos mexicanos, otros destinados á puertos extranjeros.

2ª Los buques de vela que hagan el comercio de tránsito se sujetarán por lo que respecta á los efectos extranjeros destinados á puertos extranjeros, á las prevenciones 7ª, 8ª, 9ª y 10ª del reglamento para el comercio de los vapores, de 8 de Setiembre de 1877, contenido en la circular de esta Secretaría número 33.

Y lo comunico á vd. para su cumplimiento.

México, Abril 11 de 1878.—Romero.—Al.

C.—Sucesos ocurridos en Acapulco en Febrero de 1877.

1369. Los sucesos ocurridos en Acapulco en Febrero de 1877 tienen también algunas complicaciones por tratarse de varios incidentes, siendo los principales los referentes á las propiedades del Sr. Kastan y á la prisión del cónsul Sutter. Con referencia á dichos sucesos se examinarán los puntos siguientes:

- Texto de la acusación contenida en el informe.
- Informe de la Secretaría de Relaciones sobre la prisión del cónsul Sutter.
- Informe de la Secretaría de Guerra sobre el mismo asunto.
- Fragmento del manifiesto del general Vicente Jimenez, respecto de los sucesos de Acapulco.
- Consideraciones generales sobre reclamaciones diplomáticas.
- Resumen de las disposiciones de las leyes mexicanas, referentes á la facultad de los extranjeros para adquirir bienes raíces.
- Relación de lo ocurrido en Acapulco respecto de las propiedades del Sr. Kastan.
- Arreglo celebrado por el Gobierno de México con el Sr. Kastan.
- Consideraciones que se desprenden de los hechos precedentes.

a.—Texto de la inculpación contenida en el informe sobre los sucesos de Acapulco.

1370. Con referencia á los sucesos de Acapulco dice el informe lo que sigue:

El año pasado el jefe revolucionario de Diaz en el Estado de Guerrero, por un espíritu manifiesto de venganza tomó y trató de confiscar la propiedad personal y tres valiosas haciendas de un comerciante americano de Acapulco. El cónsul americano en aquel puerto protestó contra este procedimiento, y fué arrestado inmediatamente después por una banda de soldados armada en una calle pública y puesto en prisión en que se le retuvo por dos semanas, con el objeto, según dijo el general revolucionario, de asustar á los cónsules y que usasen con él un lenguaje más comedido. El cónsul fué llamado ante un tribunal constituido por el general por un cargo infundado de que fué completamente abusado por su propio juez. El Gobierno mexicano devolvió su propiedad al ciudadano americano, pero se ha negado terminantemente á dar ninguna satisfacción ó á reconocer alguna responsabilidad por el arresto y prisión del cónsul.

b.—Informe de la Secretaría de Relaciones sobre la prisión del cónsul Sutter.

1371. Habiéndose pedido informe á esa Secretaría sobre este incidente, se recibió el memorandum, de que se ha hablado ya (párrafo 1303), que en la parte referente á este asunto, es como sigue:

La prisión del cónsul Sutter en Acapulco, fué motivada por conato de homicidio en la persona de Francisco Ayon. El mismo Sutter confiesa el hecho en la comunicación que dirigió al Cónsul General de los Estados-Unidos en México en los términos siguientes:

«Acapulco, Marzo 10 de 1877.—Hon. Julius A. Skilton, Cónsul general de los Estados-Unidos en México.—Señor:
—Yo mismo fuí arrestado en las calles por un destacamento de veinte hombres el día 5 del corriente á las cuatro de la tarde por órden del Prefecto. El 7 á las nueve de la mañana fuí llevado ante el juez de 1ª instancia, quien me informó que se me había arrestado por acusación criminal contra mí, hecha en Enero último, en que fuí descaradamente amenazado por un borracho en la puerta de mi casa [en las persianas del Consulado] con una enorme piedra en cada mano y palabras obscenas. Le indiqué que se retirara ó me vería precisado á acudir á la policía. El me contestó que nada le importaba la policía, y estando por el momento solo en mi casa, pues había mandado á mi criado á algún mandado, me dirigí á mi cuarto y de tres pistolas que había sobre mi mesa elegí la más pequeña [de las más pequeñas de cuatro tiros, sistema Sharp] y con la intención de intimidar á mi agresor hice una descarga que ligeramente le hirió en la cabeza, retirándome en seguida.»

1369. Puntos que se examinan relativos á las propiedades del Sr. Kastan y á la prisión del cónsul Sutter, en Acapulco.

1370. Texto de la acusación contenida en el informe sobre los sucesos de Acapulco.

1371. Prisión del cónsul Sutter, por conato de homicidio, según Memorandum de la Secretaría de Relaciones.