



Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM

www.juridicas.unam.mx

www.derecho.unam.mx



I N I C I A T I V A S

PROPUESTAS

AL MINISTERIO DE HACIENDA

PARA LA FORMACION DE UNA ACTA DE NAVEGACION

DE LA REPUBLICA

A SU COMERCIO EXTERIOR

POR LAS FRONTERAS

Por D. MANUEL CRESCENCIO

Y D. JOAQUÍN GARCÍA REJÓN

MEJICO

1849

IMPRENTA DE PLACIDO BLANCO

1a. Calle del Reloj Núm. 7.

EXCMO. SR.

Penetrados de los graves males que ha sufrido nuestra marina mercante, con motivo de los enormes derechos diferenciales que se cobran a nuestros buques en los puertos de la isla de Cuba, nos propusimos examinar, a fines de Febrero último, el remedio de esa monstruosa desigualdad que ha acabado con la opulenta marina, con que contaba Yucatán antes de la independencia de la Patria. Limitada al principio nuestra atención a este sólo punto, el examen de los tratados, que tuvimos que consultar, nos fue poco a poco conduciendo al grandioso resultado que aparece en el proyecto que acompañamos, y que acaba de someterse por el ministerio de Hacienda a la discusión de los cuerpos colegisladores de la Unión. Por él se penetrará V. E. de la inmensa protección que puede proporcionarse al pabellón de la República, sin faltarse en nada a los pactos celebrados con las potencias extranjeras, y sin que se nos pueda tachar de seguir en la materia un camino excepcional, porque adoptadas unas medidas protectoras, iguales a las que rigen en la Gran Bretaña, Francia, España, Dinamarca, Estados Unidos del Norte y otras naciones que han procurado cuidar del desarrollo de un ramo tan importante, lejos de haber motivos para que por ellas se nos censure por el mundo civilizado, más bien nos rehabilitarán en la consideración de ese mismo mundo civilizado; que no habrá atribuído a generosidad de la República esas amplias franquicias concedidas hasta aquí a los pabellones extranjeros.

Empeñados en proporcionar a Yucatán futuros medios de subsistencia, que reemplazen los que han desaparecido ya, a presencia de la furia del salvaje que ha ahogado en la cuna su naciente prosperidad, hemos consagrado más de cuatro meses a detenidos y circunspectos estudios, faltándonos a veces hasta los antecedentes necesarios, para no desviarnos en nada de lo generalmente reconocido por todos los pueblos de la tierra en la materia de que se trata, ni lastimar en lo más mínimo al derecho convencional que nos rige. Publicados por nosotros varios escritos como preliminares de nuestros trabajos; recogidos todos en un cuaderno que hicimos circular para provocar la discusión de la prensa; y reconocida por nacionales y extranjeros la exactitud de nuestras observaciones, continuamos después perfeccionando nuestros primeros pensamientos, y podemos lisonjearnos de haber asegurado, si se llegan a adoptar nuestras ideas, la subsistencia futura al Estado en que vimos

la luz primera, y establecido la ancha base sobre que debe levantarse el edificio de la hacienda nacional, y de la riqueza y poder de la República.

Sentimos solamente que en momentos en que se somete nuestro proyecto al examen de las cámaras, aparezca en la de diputados una tendencia muy pronunciada por anular las últimas elecciones de representantes, hechas por ese Estado para el congreso general; lo que nos impedirá dar en el seno de la representación nacional las explicaciones a las dudas que ocurran en los debates. Esto hará acaso abortar el mismo proyecto en general, o algunos de los pensamientos cardinales que figuran en él, con lo que no se conseguirán sino a medias, las ventajas que se obtendrían con la aprobación del todo.

Sin embargo, emprendidos por Yucatán estos trabajos, séanos permitido dedicar a V. E., que rige sus destinos, y que tan dignamente lo representa en el departamento del poder ejecutivo, los proyectos adjuntos de iniciativas que se encargaron al primero de los que suscriben por el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, y en que todas las ideas y su respectiva redacción han sido por nosotros dos detenidamente consideradas y discutidas.

Dígnase, pues, V. E., aceptar este homenaje debido a su celo por el bien de Yucatán, y con él las protestas de nuestra distinguida consideración y aprecio.

Dios y libertad. Mejico, 7 de Febrero de 1849.

Manuel Crescencio Rejon.— Joaquín García Rejon.— Excmo. Sr. D. Miguel Barbachano, gobernador del Estado de Yucatán.

EXCMOS. SRES.

Mi digno predecesor en el ministerio que es a mi cargo, dirigió a esa cámara, pocos días antes de separarse de la cartera de hacienda, una iniciativa contraída a remediar los graves males que hasta aquí ha estado sufriendo la marina mercante de la República, por la perjudicial desigualdad con que se le ha tratado en algunas colonias de los gobiernos europeos. El examen de los tratados, a que dieron lugar los repetidos y constantes reclamos del gobierno particular del estado de Yucatán, sobre los daños que había causado a su marina la política seguida con los pabellones extranjeros en la isla de Cuba, si bien indicó desde luego el remedio especial de aquellos males, ha hecho después reconocer al gobierno hasta dónde podía extenderse la protección que demandaba uno de los ramos más importantes de la industria y poder de la nación, sin faltar a los compromisos que tenemos contraídos con las potencias extranjeras.

Así es que el Excmo. Sr. Presidente de la República considera ya conveniente no limitarse a dar reglas sobre navegación y comercio con las indicadas colonias, sino abrazar este ramo en todas sus relaciones, presentando en pocos artículos un conjunto, que venga a servir como de acta de navegación comercial a la República. Para esto, pues, se ha partido de la base segura de ver la extensión de las concesiones hechas por nuestra parte a las naciones a quienes hemos otorgado más ventajas por los tratados, para poder así reducir a éstas a los pueblos cuyos gobiernos han negociado sobre la base indefinida, de que se les había de dar en la materia lo que se diese a la nación más favorecida, y reservar lo demás para la protección que debemos dispensar al pabellón de la República. Aunque hemos sido demasiado amplios en las concesiones que hemos hecho hasta aquí por nuestras leyes a todos los pabellones extranjeros, no tenemos por eso sin embargo más obligación perfecta que la de otorgar lo que precisamente exijan de nosotros los tratados; y podemos por lo mismo retirar las ventajas concedidas gratuitamente por nuestra legislación interior, sin que ninguna de las naciones que las han gozado tenga derecho perfecto a reclamarlas, aún cuando se nos hubiese correspondido, haciéndonos iguales concesiones por sus leyes particulares.

Traída pues la cuestión cardinal en la materia a este terreno, en que todo es seguro y en que no puede haber lugar a equivocaciones ni subterfugio de ningún género, se han tomado en cuenta desde luego los tratados que tenemos celebrados con las naciones más favorecidas, y se ha notado que por ellos sólo tiene la República la obligación precisa de tratar a los pabellones de aquellas como al suyo: 1o. para el pago del derecho de toneladas y demás cargas de puerto, cualquiera que sea el origen de los efectos que traigan; 2o. para el de importancia *por solos los productos del suelo o manufacturas de las posesiones de cada una de las partes contratantes*; y 3o., para el de exportación de los productos naturales y artefactos de la República de que carguen en sus puertos. Tal es, Excmos. Sres., lo estipulado con los gobiernos de S. M. B. y de los Estados Unidos de Norte América, y tales las concesiones exorbitantes que hemos hecho a esas dos naciones, que tienen tanto que traernos, cuando casi nada tenemos que llevarles; porque a excepción de dos millones de pesos, poco más o menos, a que ascienden los productos de nuestra agricultura e industria febril que se exportan anualmente, todo lo demás que se importa en el país, se paga con el oro o la plata que se saca de nuestras minas o placeres.

Lo primero, es decir, lo de la igualdad establecida para el adeudo de los derechos de puerto respecto de nuestra bandera y pabellones de las indicadas naciones, se halla consignado en el artículo 5o. de los celebrados con la

Gran Bretaña y Estados Unidos de Norte América. Y en cuanto a los derechos de importación y exportación, conviniendo tener a la vista lo dispuesto en ellos, transcribiré literalmente el artículo 6o. de los tratados con la Gran Bretaña, que es a la letra el mismo que se halla consignado bajo el mismo número en los de los Estados Unidos. Dice así: "Se pagarán los mismos derechos de importación en los territorios de Méjico, por los artículos de productos del suelo y manufacturas de los dominios de S. M. B., bien sean importados en buques ingleses o mejicanos; y los mismos derechos se pagarán por la importancia, en los dominios de S. M. B., de las manufacturas, efectos y producciones de Méjico, hágase su importación en buque inglés o mejicano. Los mismos derechos pagarán, y gozarán las mismas franquicias y descuentos, concedidos a la exportación, cualquiera artículo de los productos naturales, producciones o manufacturas de los dominios de S. M. B., sea que la exportación se haga en buques mejicanos o inglesés; y pagarán los mismos derechos, y se concederán las mismas franquicias y descuentos a la exportación de cualesquiera artículos de productos naturales, producciones o manufacturas de Méjico en los dominios de S. M. B., sea que ésta exportación se haga en buques ingleses o mejicanos".

La simple lectura de este artículo manifiesta desde luego, que hemos igualado al paballón británico con el nuestro para el adeudo de los derechos de importación, por *sólo los productos del suelo o manufacturas de los dominios de S. M. B. que conduzca el primero a nuestros puertos*; pero no para la importación de los artefactos o productos de otros países que nos traiga, lo que sin duda alguna nos deja expeditos para recargar a estos de derechos, cuando vengan bajo bandera británica, y disminuirlos si se introducen bajo pabellón de la República. Obvia, palmaria esta inteligencia, que resulta del espíritu y la letra del artículo indicado, la corrobora la conducta observada por el gobierno británico, que si bien no ha recargado a los efectos de otros países que lleva a sus puertos el pabellón de los Estados-Unidos, con quienes le ligan los mismos tratados que con nosotros en el particular de que se trata, ha prohibido expresamente su importación, los que es infinitamente peor, bajo bandera americana, para dar así mayor ocupación a su marina mercante. Lo mismo podríamos hacer, prohibiendo a los anglo-americanos traernos, bajo su bandera, los productos o manufacturas de Europa, y a los ingleses, bajo la suya, los de otros países, inclusive los del Imperio Celeste; tanto más, cuanto que no teniendo nosotros industria agrícola ni fabril que pueda perjudicarse, podemos por ahora concentrar todas nuestras atenciones en la marina para ver las ventajas que sea dable proporcionarle, supuesto que carecemos, como he indicado, de artículos de exportación que nos obliguen

a transigir en el punto de que me ocupo. Mas sin ninguna marina mercante, por haberla abandonado, entregando todas las ventajas de nuestra bandera a los pabellones extranjeros, el gobierno se abstiene en este momento de proponer una medida semejante, que reserva para cuando nuestro pabellón pueda ya, en virtud del desarrollo que ahora desea proporcionarle, atender a las demandas de los mercados de la República.

Pero volviendo a la igualdad establecida por el tratado entre el pabellón mejicano y británico para el adeudo de los derechos de importación, ya se ha visto que no se extiende a todos los productos y manufacturas del globo, si no que se limita a los efectos de la industria de los dominios de S. M. B. importados bajo cualquiera de los dos referidos pabellones. Está por lo mismo autorizada la República para establecer derechos diferenciales sobre las producciones que no sean originarias de ninguna de las posesiones inglesas; y usando de este derecho propone ahora el gobierno, que se imponga un veinte por ciento adicional sobre aforos de arancel a los indicados efectos que vengan bajo el pabellón de S. M. B. dejando a éste el privilegio de pagar los mismos derechos de importación que el nacional, por los productos naturales o manufacturas de dominios de su nación que conduzca a nuestros puertos. Siendo estas las ventajas del pueblo inglés, limitadas sólo, como se ha visto, a las producciones de su industria, y estos los derechos de la República para recargar o prohibir los efectos de otros países que vengan bajo bandera británica, tiene aquella nación otra preeminencia, que consiste en pagar los mismos derechos de exportación, gozando sus buques de las mismas franquicias y descuentos por los productos naturales o manufacturas de la República que exporten de nuestro territorio. Pero nótese asimismo, que este privilegio es también limitado, pues que se reduce a sólo los efectos de nuestra industria, y no se extiende a los de otros pueblos que salgan de nuestros puertos bajo pabellón inglés.

Sin embargo, por reducidas que aparezcan estas ventajas, son infinitamente perjudiciales para la República, que sin cálculo contrajo tales empeños, puesto que bajo las apariencias de una estricta reciprocidad hizo concesiones exclusivamente ventajosas para el Imperio Británico, que hace tantas importaciones de sus productos en nuestro territorio, cuando son casi ningunas las que hacemos de los nuestros en el suyo. Más por gravosas que ellas sean para nosotros, en breve aparecerán nuevas pretensiones para ampliar aquellas franquicias que tanto nos han perjudicado, puesto que, hallándose ya en un estado brillante la marina mercante de la Gran Bretaña, debido todo, según el famoso Mc.Culloch, a su célebre acta de navegación bajo cuya influencia se dictaron los tratados que nos rigen, se han cejado ya de aquella

política, que ha hecho subir el tonelaje británico, en 200 años, de noventa y seis mil toneladas que tenía, al publicarse la indicada acta, a más de siete millones y medio que hoy tiene; y se querrá ya por lo mismo que concedemos más, a lo que no podemos ni debemos acceder, a menos de que nos propon-gamos renunciar hasta a la esperanza de levante al abatido pabellón de la República.

Por lo demás, ya sin dejar de insistir en que no debemos conceder, ni por nuevas convenciones, ni tampoco por nuestras leyes particulares, otra cosa más de lo que tenemos estipulado por los tratados referidos, asentaré, como una verdad ya demostrada según los antecedentes establecidos, que sólo se halla igualado el pabellón británico con el nuestro *para el pago del derecho de toneladas, para el de las importaciones por los efectos de la industria de la nación, y en fin, para el de la exportación de los productos del suelo y manufacturas de la República*. Que siendo los mismos tratados que tenemos celebrados con el gobierno de los Estados-Unidos de Norte-América, es lo único a que tienen derecho sus pueblos en nuestro territorio. Y en fin, que es esto también lo único a que pueden aspirar las potencias que tengan convenciones con la República, fundadas sobre la base indefinida, de que se les había de dar lo que se concediese a la nación más favorecida, con tal de que por su parte cumplan con la compensación condicional, de tratar a nuestra bandera en sus puertos como la tratan en los suyos, para el adeudo de los indicados derechos, los gobiernos de la Gran-Bretaña y los referidos Estados-Unidos. Porque es un principio generalmente seguido y observado, que cuando una nación tiene derecho por sus tratados a que se le conceda lo que a la más favorecida, sólo tiene justo título para aspirar a lo que gratuitamente se otorgue a ésta, pero no a las ventajas onerosas que tenga la última, a menos de que cumpla con la respectiva compensación condicional.

Así pues, hechas las indicadas concesiones por nuestra parte a los pueblos británicos y anglo-americano, con el gravámen de otorgarnos las mismas en sus respectivos territorios, los gobiernos que hubiésen tratado con la República sobre el principio de que se les daría lo que a la nación más favorecida, sólo podrán solicitar para sus pueblos las ventajas referidas, sometiéndose a la misma condición con que se otorgaron a los primeros. De lo contrario, tendrán que contentarse con lo que gratuitamente se dé a cualquiera otra nación que no nos conceda las ventajas referidas.

Pero no sólo basta que nos den una parte de los favores convenidos en los tratados ya citados, para poder reclamar en goce de esa sola parte que nos concedan; es preciso que nos los den todos; de lo contrario, con uno sólo que nos rehusen, a ninguno pueden ya alegar derecho. Porque supuesto que

se funden en las indicadas convenciones o tratados, para aspirar a las ventajas que se han concedido recíprocamente las partes contratantes en ellas o esto, es indispensable que se sujeten a sus términos para otorgarnos la recíproca convenida en todos los favores estipulados en ellos, al menos en la parte relativa a la navegación comercial, para que puedan tener derecho al todo. Así es, que no porque nos concedan franquicias de exportación de sus frutos, iguales a aquellas de que gocen sus buques en su respectivos territorios, pueden alegar título alguno a que les dispensemos las mismas ventajas que al pabellón mexicano respecto de las exportaciones de los artículos de nuestra industria, si al mismo tiempo no niegan los privilegios de su pabellón para el pago de los derechos de importación por los productos del suelo o manufacturas de la República que se lleven a sus puertos bajo bandera mejicana. Porque si en todo tratado se consideran sus artículos como condiciones los unos de los otros, y faltándose a cualquiera de ellos, al menos en materias importantes, no hay derecho para exigir el cumplimiento de los demás por la parte contratante que así ha faltado a su deber, ¿cuánta mayor razón no milita para aplicar el mismo principio respecto de las concesiones hechas en un mismo artículo, como sucede con el de que se trata, en que se estipularon a la vez las franquicias de importación y exportación que recíprocamente debían gozar los pabellones de las partes contratantes? Así es, que si las indicadas naciones que han tratado con la República sobre el referido principio, de que se les daría lo que a la más favorecida, rehusan tratar al pabellón mejicano como al nacional, para el pago de derechos de importación por nuestros productos conducidos a sus puertos, ningún derecho pueden alegar, para que sólo se les dispensen las franquicias concedidas a las exportaciones de los artículos de nuestra industria, porque a eso sólo se limiten las ventajas que nos den en su respectivo territorio. Por lo mismo se propone en la iniciativa que acompaño, que las naciones que teniendo tratados de navegación y comercio con la República, no traten a nuestra bandera como a la suya para el adeudo de derechos de importación por los artículos de nuestra industria que conduzcan a sus puertos, queden sometidos al pago de un derecho adicional de un 20 por 100 de importación, cualquiera que sea el origen de los efectos que nos envíen bajo su bandera respectiva, y paguen además un 20 por 100 de exportación por los productos de la República que saquen de nuestros puertos.

Tales son los principios que deben regir respecto de importaciones y exportaciones, según los tratados que tenemos celebrados con las naciones más favorecidas y con las otras que tengan derecho a las mismas concesiones, sin embargo de no haber estipulado nada definitivo sobre estos particu-

lares. Veamos ahora que reglas deben seguirse en orden al adeudo del derecho de toneladas y demás cargas de puerto. En cuanto a esto, alegándose los citados tratados que rigen entre la República por una parte, y la Gran-Bretaña y los Estados-Unidos del Norte por otra, podía obligárseles a lo mismo de someterse a todo lo estipulado en ellos, tanto para las importaciones y exportaciones, como para el adeudo de los citados derechos de toneladas; y en caso de faltar en algo, negarles la demás concesiones hechas por los referidos tratados en materias de navegación mercantil. Pero existiendo los tratados que tenemos con Dinamarca, Austria, Países-Bajos y Prusia, en que sólo se estipuló expresamente, que sus buques pagarían en nuestro territorio los mismos derechos de puertos que los nuestros y viceversa, dejando lo de las importaciones y exportaciones para lo que respectivamente diese cada una de las partes contratantes a la nación más favorecida, puede solicitarse con sólido fundamento por los gobiernos que han tratado con la República de la manera indefinida de que he hecho mérito anteriormente, que sólo se iguale para esto a su pabellón con el nuestro, haciendo a un lado todo lo relativo a las importaciones y exportaciones. En tal caso tendría la República la obligación de acceder a su demanda, pero exigiendo siempre el cumplimiento de la compensación condicional que envuelven los citados tratados, relativa a que se considere a nuestro pabellón como al nacional, para el adeudo de los citados derechos de puerto en los territorios de las naciones que aspiren a gozar de tal favor.

Pero de nada habría servido este deslinde de nuestros derechos y deberes, según los pactos existentes entre la República y los potencias extranjeras, para poder así averiguar hasta donde se extiende la protección que podemos dispensar a nuestra marina mercante, sin faltar a solemnes compromisos, si a la vez que se establecen las correspondientes providencias protectoras, se omitiese el punto esencialísimo de designar las circunstancias que constituyen un buque mejicano, para que este pueda disfrutar de los privilegios que se reservan al pabellón de la República. Porque con la insinuada omisión, podría cualquiera buque extranjero venir a usurpar los derechos de las naciones, como sucedió en Tampico y Matamoros desde el año de 1827 hasta el de 1831, en cuyo tiempo, habiendo disfrutado nuestros buques de la rebaja de la sexta parte de los derechos de importación, por los efectos que trajesen directamente de los lugares de su procedencia, nuestros vecinos del Norte procuraron aprovecharse de esta ventaja, dando muchas veces a sus buques el carácter de mejicano por sola la circunstancia de enarbolar nuestra bandera, de poner por un rato de capitán a un mejicano de su tripulación, y presentar entre los individuos de esta a uno o dos mejicanos más.

Rubor da decirlo; pero es un hecho, que constantemente se contentaron los empleados de nuestras indicadas aduanas con aquellas circunstancias, para haber dado a buques americanos esa ventaja reservada entonces a los nuestros; y es también un hecho, que por este motivo y por no haberse querido entender el asunto o tomarse la molestia de reglamentarlo, las cámaras derogaron, a propuesta del ministro de hacienda D. Rafael Mangino, que hizo valer todo aquello, la citada rebaja de la sexta parte de derecho concedida a nuestros buques, dejando así habilitados, desde el 27 de Mayo de 1831, a los pabellones extranjeros para traernos todas las producciones del globo con la misma ventaja con que puede hacerlo la bandera de la República.

Por tanto, para evitar estos inconvenientes, y para no privar a la República por ellos, cuando pueden muy fácilmente salvarse, de la importantísima ventaja de tener una marina que le dé la consideración y el poder de que carece, se propone, que sólo se consideren como buques mejicanos para los efectos de la ley que hoy inicio de orden de S. E. el Presidente de la República, los que estén contruidos en nuestro territorio, o se apresen al enemigo y sean declarados buena presa por los tribunales competentes, pertenecan exclusivamente a mejicano o mejicanos, y cuya tripulación conste por lo menos de dos terceras partes de mejicanos, siendo asimismo mejicanos sus capitanes respectivos. Dispuesto esto así, debe reservarse al gobierno la designación de los documentos y los requisitos de que deben estar adornados, para probar cada una de las circunstancias que se exigen en nuestros buques, a fin de que se les pueda considerar como nacionales y con derecho al goce de las franquicias concedidas al pabellón de la República.

Pero además de que todo lo expuesto debe servir para salvar los inconvenientes en que indiscretamente se apoyó la desaparición de la única ventaja de que disfrutaba nuestra bandera por el arancel de aduanas marítimas del año de 1827, las circunstancias que se exigen son tales, que por ellas daremos ocupación a muchos brazos en el corte de maderas y en los diferentes y variados oficios que demanda la construcción naval; poblaremos nuestras costas desiertas en la actualidad, y daremos el movimiento de la vida a esos lugares en que sólo se encuentran el día de hoy el silencio y la soledad de los sepulcros. Haremos también por ellas de alguna manera apetecible el carácter de ciudadano mejicano tan abatido y menospreciado hasta aquí, que han tenido últimamente que abandonarlo, por las pocas o ningunas ventajas que proporciona, aún aquellos mismos que por motivos de gratitud hacia el país, debieron haber procurado conservarlo. Y en fin, aumentaremos así por ellas el número de los hijos adoptivos de la República, que la asistan con sus brazos en sus días de amargura y de dolor.

Más si por este lado se ha cuidado de proporcionar ventaja a la nación, haciendo desaparecer a la vez los inconvenientes de los defectos del arancel de 1827, por otro es preciso también precaver peligros de otra especie, que si no se procurasen evitar, disminuirían en mucho el provecho que pueden sacar de estas medidas protectoras, así el pabellón de la República, como las Banderas de las naciones amigas que disfruten de los privilegios de la nuestra. Esos peligros consisten, en que pueden presentarse en nuestros puertos buques extranjeros, que no teniendo las circunstancias que requieran los tratados respectivos o las leyes del país de su supuesta pertenencia, adopten una nacionalidad que no es suya, para gozar de sus ventajas y usurpar así los derechos de nuestra bandera o de los de la nación a que figuren pertenecer. Para alejar, pues, los graves males que de este fraude pudiesen originarse, se propone en la iniciativa que acompaño, que sólo disfruten los buques extranjeros en nuestro territorio de los privilegios de su pabellón, cuando acrediten con los documentos respectivos, que reúnen todas las circunstancias estipuladas en los tratados de la nación a que digan que pertenecen, o a falta de estos las que prescriben las leyes de su país, que debe con tiempo procurarse el gobierno para circularlas a las capitanías de puertos y aduanas marítimas de la República.

Habría sido conveniente haber adoptado sobre este particular una regla uniforme, exigiendo tanto en los buques nacionales como en los extranjeros unos mismos requisitos, para que pudiesen disfrutar de los privilegios de sus respectivos pabellones, principio que ha regido constantemente en el imperio británico, para no dar así ninguna ventaja sobre la bandera nacional a las de otros países, que exigen pocas circunstancias en sus buques para darles los goces de su respectiva nacionalidad. Pero sin habernos propuesto seguir en la materia política fija, por no haber consagrado a la marina mercante la atención que se merece, en los tratados que tiene la República celebrados con las potencias extranjeras se han seguido diferentes principios, según los intereses de los gobiernos extranjeros que los han dictado. Así es, que teniendo que respetarlos, se consulta en la iniciativa, que ellos sean los que se observen para juzgar de la nacionalidad de sus respectivos buques.

Sin embargo, habiéndose omitido la designación de esas circunstancias en las convenciones con Francia, España y tratados con Sajonia y Estados- Unidos de Norte-América, ha ocurrido la duda de si en ese silencio podríamos someter a sus pabellones a las circunstancias establecidas respecto de nuestros buques, para darles las ventajas estipuladas en sus convenciones o tratados respectivos. Ejemplos hay que nos autorizan para hacerlo así, y uno de ellos es el que ha dado últimamente la Gran Bretaña en sus tratados con

los Estados-Unidos, en que, habiéndose omitido la designación de esas circunstancias, sometió a los buques americanos a lo que tiene establecido respecto de los suyos en sus leyes particulares, para darles los privilegios convenidos en los tratados ya citados. Además, los principios de justicia universal no pueden autorizar a los gobiernos extranjeros, a falta de una estipulación expresa, para pedir que se dé a sus pueblos en otra nación más de lo que ésta concede a sus súbditos en su respectivo territorio. Así es, que con exigir las mismas circunstancias en nuestros buques que en los de esas naciones que nada han estipulado expresamente sobre este particular, los habríamos igualado a todos, y ninguna de estas habría tenido justo motivo de queja, porque se hubiese impuesto a su pabellón mayor gravámen que a la bandera nacional, ni derecho para exigir más de los concedidos al pabellón de la República.

No obstante esto, para evitar disputa, o disminuir las que naturalmente se han de suscitar, al retirar tantas franquicias gratuitamente concedidas hasta aquí a las banderas extranjeras, se establece en el proyecto, que para esto se atienda a los tratados respectivos, y cuando en ellos nada se encuentre convenido sobre el particular de que se trata, se tengan presentes las leyes de la nación a que pertenezcan los buques importadores. Rija, pues, esta regla, entre tanto se procura negociar en los nuevos tratados que se celebren, la designación de las circunstancias que exigimos en nuestros buques, para poder disfrutar de los privilegios del pabellón nacional en cuanto al pago del derecho de toneladas y al adeudo de los de importación y exportación. Y por cuanto conviene, que a la mayor brevedad posible se vaya trayendo a los pabellones extranjeros a esa igualdad a que debemos aspirar, es desde luego importante empezar por anunciar a los gobiernos de Sajonia, Chile y Perú la cesación de los tratados que tenemos celebrados con ellos de una manera que nos son perjudiciales en esta parte, y de los cuales el primero expiró el 10 de Marzo de 1845, el segundo, el 1o. de Octubre de 1845, y el tercero, el 20 de Noviembre del mismo año, faltando sólo el anuncio anticipado de doce meses estipulado en ellos, para que puedan perder la fuerza obligatoria que hoy tienen.

Estas, señores, las observaciones cardinales que ocurren sobre los medios de que pueden disponer el congreso y gobierno general de la nación, para proteger a su abatida bandera, sin faltar a pactos ni convenciones existentes, se limitan sin embargo, como se habrá podido ya observar, al arreglo de nuestras relaciones en materia de navegación y comercio con los pueblos que tengan tratados celebrados sobre estos particulares con el gobierno de la República. Por lo mismo se ha prescindido hasta aquí de las naciones que

no los tengan, y a las cuales sólo debemos los miramientos y consideraciones generales que se deben a todas las familias del género humano. Así es, que al dejar a estas abiertos los mercados de la República, si por una parte cumplimos con un deber, haciéndolas participes de los beneficios del comercio de la nación, no por eso tenemos obligación de sacrificarles nuestros particulares intereses, concediéndoles ventajas, cuyas compensaciones no estamos seguros de obtener. Por tanto, se propone en el proyecto adjunto, que sus buques y cargamentos paguen derechos dobles de toneladas, un 20 adicional de importación sobre aforos de arancel, y un 20 de derechos de exportación. Igualadas así con las naciones, que teniendo tratados de navegación y comercio con la República, no nos proporcionan ninguna ventaja para nuestro pabellón, apareceremos más moderados con ellas que la Suecia, en que se cobra a los buques de los pueblos que carecen de la protección de algún tratado o de alguna convención, el derecho diferencial de un 40 de importación, un 30 de exportación y triples derechos de toneladas.

Más esto es por lo que toca al comercio y navegación de la República con las naciones, que no tienen posesiones coloniales, o con las posesiones europeas de las naciones que las tienen. Tratando ahora de las colonias, bien sabido es que sus metrópolis las han sometido a un régimen excepcional, y que para proporcionar en ellas mercados exclusivos a su industria, o fomentar sin concurrencia a sus respectivos pabellones, las han excluido de sus tratados, o han negociado, adoptando diferentes principios respecto de ellas y sus posesiones europeas. De allí es, que la Gran Bretaña, que igualó a nuestro pabellón en las últimas con el suyo para el adeudo del derecho de toneladas, para el de importación por los productos naturales y manufacturas de nuestra industria, y para la exportación de las producciones de su suelo y de sus artes, no extendió estas franquicias a sus colonias, en las cuales sólo nos prometió darnos lo que en ellas diese a la nación extranjera más favorecida. Y de allí es también, que los Países-Bajos y la Dinamarca que han dado a nuestros buques y cargamentos un libre acceso en sus puertos europeos, aunque sin igualar a nuestra bandera con la suya para el pago de los derechos de importación ni exportación, solo ofrecieron dar en sus dominios de fuera de Europa lo mismo que, según los principios generales de su sistema colonial, conceden o más adelante concediesen a cualquiera otra nación. Bien entendido, que han agregado a lo dicho, que si alguna vez llegasen a conceder mayores privilegios en este punto a cualquiera otra potencia bajo el principio de estipulaciones recíprocas de nuevas convenciones a favor de la navegación y comercio de sus respectivas naciones, no tendríamos derecho a reclamar las mismas concesiones, antes de que hubiésemos

consentido en hacer otras equivalentes a favor de la navegación y comercio de los referidos Países-Bajos y Dinamarca.

Es, pues claro y evidente, que siendo diferentes las concesiones hechas respecto de las posesiones europeas de los gobiernos de la Gran Bretaña, Dinamarca y Países Bajos, que las que hemos obtenido respecto de sus posesiones de fuera de Europa, son también diferentes sus derechos al comercio y navegación entre la República y sus colonias respectivas. Porque no por habernos concedido algunas ventajas superiores respecto de las primeras con la correspondiente compensación condicional, pueden por eso alegar algún derecho a que les dispensemos las mismas sin esa compensación, respecto de las últimas en que han sido menores sus concesiones. Así es, que si en algunas de sus colonias niegan el acceso a nuestros buques, o si les hacen pagar derechos diferenciales de toneladas, o de importación y exportación por los productos del suelo o industria de la República que conduzcan a sus puertos, tenemos derecho para hacer otro tanto con sus buques procedentes de sus indicadas posesiones. Por tanto, y para arreglarnos a la conducta que observen en ellas con nosotros, se establece en la iniciativa de que he hablado, que se les den todas las ventajas estipuladas en los tratados celebrados con la Gran Bretaña respecto de sus posesiones europeas, siempre que en sus insinuadas colonias se cumpla en todas sus partes con la compensación de las concesiones hechas respecto de sus posesiones de Europa. Pero por cuanto los indicados tratados no han reconocido por base en esta parte el principio de la más perfecta reciprocidad, sino sólo la de la igualdad del pabellón nacional con el británico para el adeudo de los derechos de toneladas, y de los de importación y exportación por las producciones del suelo y de la industria de ambas partes contratantes, por amplias que sean las otras franquicias que se nos concedan en las indicadas colonias, no por eso debemos conceder más que las ventajas estipuladas en los mencionados tratados a los buques de su nación, que vengan de sus referidas posesiones situadas fuera de Europa. Más claro, no teniendo nosotros en este caso más obligación que dar lo que demos a la nación más favorecida, y no dando a la Gran Bretaña, que es una de estas, en sus posesiones europeas, más que la indicada igualdad, para el pago de los derechos referidos de toneladas, y de importación y exportación por las producciones de su industria y de la nuestra a esto y no más deberán extenderse nuestras concesiones respecto de sus buques procedentes de sus referidas colonias, si se trata en estas a los nuestros como deben ser tratados en sus posesiones europeas. Por tanto, cualesquiera que sean las franquicias que en aquellas nos otorguen, siempre deberá cobrarse a los buques que traigan la procedencia de sus colonias el

20% adicional por los efectos del suelo o la industria de otros países que conduzcan a su bordo. Más si en ellas impone a nuestro pabellón derechos más altos de importación por los productos de la República que a ellas lleve, en tal caso, perfecto es el derecho que nos asiste para gravar hasta a los efectos de la industria de esas mismas naciones, que traigan sus buques de sus colonias en que se nos trate de la manera indicada, y también para exigirles derechos de exportación por los frutos de la República de que carguen con destino a sus insinuadas posesiones.

Tales, señores, las reglas que deben observarse con las colonias de los gobiernos europeos, que han arreglado expresamente el comercio y navegación con ellas, son las mismas que con otra circunstancia más deben tenerse presentes con las de los otros gobiernos, que ni aun las han mencionado en sus tratados, como la España y la Francia, sino que establecieron en ellos la base genérica de que se les daría lo que a la nación más favorecida. Porque en cuanto a estas, para tener derecho a solicitar que su pabellón procedente de sus citadas colonias, sea considerado como el nacional para el adeudo del derecho de toneladas y el de importación y exportación, tiene que apelar a nuestros tratados con la Gran Bretaña, o a los celebrados con los Estados-Unidos, en que se han estipulado las ventajas referidas. Si a los segundos, en todos sus puertos; tanto de sus posesiones europeas, como coloniales de fuera de Europa, deben tratar a nuestro pabellón como al suyo, puesto que en todos los de los Estados-Unidos, sin distinción alguna, debe ser considerada nuestra bandera como la de estos para el adeudo del derecho de toneladas y del de importación y exportación, en el recíproco transporte de nuestros productos y los suyos.

En tal caso, faltando a la compensación condicional en los puertos de sus colonias, poco derecho podían tener, para que se tratase en el territorio de la República a su pabellón como al nuestro, ya proceda de sus mismas colonias, ya de sus posesiones europeas. Y si se apoyan para esto en los tratados que nos rigen respecto de la Gran Bretaña, tendrán entonces que aceptarlo en lo relativo a lo convenido con ella en materia de navegación y comercio, y que tratar por lo mismo a nuestra bandera como a la suya en sus posesiones europeas, que es la otra circunstancia más de que hice mérito anteriormente.

Porque cuando se aspira a un favor concedido en un tratado, debe cumplirse con todas las condiciones en que se ha fundado su concesión, a lo menos en lo que tenga íntima conexión con el favor solicitado. A lo mismo se halla comprometida la nación con que se hubiese celebrado el tratado; y puesto que se coloca en lugar de esta la que, alejándolo, aspira a gozar de

los favores estipulados en él, debe estar también sujeta a las mismas cargas, sin que esté a su arbitrio aprovecharse de sólo lo favorable, rechazando todo lo perjudicial o adverso. Así es, que para que los indicados gobiernos puedan alegar derecho a que sus buques, procedentes de sus colonias, sean tratados como los nacionales para los referidos efectos en el territorio de la República, no sólo deben tratar en ellas del mismo modo a los nuestros, sino también en sus posesiones europeas. Faltando cualquiera de estas dos condiciones, es incuestionable la justicia que nos asiste, para negar al comercio y navegación con sus posesiones de fuera de Europa las ventajas concedidas al pueblo inglés, respecto de sus posesiones europeas.

En fin, presentadas ya a la consideración de esa cámara las reflexiones más importantes que arroja de sí el examen de los tratados de navegación y comercio que tenemos celebrados con las potencias extranjeras, para así establecer lo que tenga facultad de determinar la República, en obsequio de su marina, sin faltar a ninguna convención, aquí terminaría si no fuese preciso tocar otras tres cuestiones, íntimamente conexas con el objeto sobre que versa la iniciativa que acompañó. La primera es relativa al *comercio exterior por las fronteras*, que si se dejase en el goce de las amplias franquicias de que ha disfrutado hasta el presente, inútil sería todo esfuerzo que se hiciese para reanimar al pabellón abatido de la República. Porque continuando importándose por ellas todas las producciones del globo, sin el recargo adicional establecido para los efectos de un país que vengan bajo la bandera de otro, el comercio de los Estados-Unidos del Norte se apoderaría de la conducción de los productos de Europa. Así lo restante del mundo, para hacerlas importar en seguida por nuestras fronteras, dejando así sin ocupación a nuestra marina mercante, aniquilando el comercio de nuestros puertos, y debilitando el erario de la República.

Sería, importante esta reflexión, ha obligado al gobierno a considerarla a la luz de los tratados, pero no teniéndolos más que con una nación fronteriza, a estos ha contraído toda su atención, para saber lo que podía hacer sobre el particular, sin violar ningún solemne compromiso. Esos tratados son los que se renovaron en los de paz con los Estados-Unidos, y que habiendo expirado desde el 30 de Diciembre de 1840, faltaba sólo el aviso anticipado de un año convenido en ellos, para que hubiesen dejado de obligar a ambas partes contratantes. En ellos no aparece artículo alguno que nos obligue a recibir los efectos que nos vengan de su territorio por las fronteras, ni aun los productos mismos de su suelo y de su industria, con la baja de derechos que otorguemos a los últimos, cuando vengan a nuestros puertos en sus buques o en buques de la República.

Porque, si se atiende a lo establecido en el art. 4º., sólo tenemos el compromiso de no poder imponer otros, ni mayores derechos a la importación en nuestro territorio; de sus productos naturales o manufacturas, que los que pagan, o más adelante pagasen los mismos o semejantes artículos de producto natural o manufactura de cualquier otro país extranjero. Nótese, pues, que aquí se habla de las importaciones en general, háganse o no por medio de buques; y nótese sobre todo, que generalmente se estipula, que cualquiera que sea el modo en que se verifiquen las tales importaciones, sólo tienen derecho las partes contratantes a que se trate en ellas a sus productos como a los mismos, o semejantes artículos de producción natural o manufactura de cualquiera otra nación. Tal regla general, no tiene más excepción que la establecida en el art. 6º. en que se convino, que cuando esas importaciones fuesen marítimas y se hiciesen las de los productos de cada una de las partes contratantes en sus respectivos buques, pagasen esos productos los mismos derechos que si se importasen bajo el pabellón de la otra.

Más reducida a esto sólo la referida excepción, quedó subsistente en lo demás la regla general, de que las citadas partes contratantes pagarían, al importarse en el territorio de la otra, los derechos que se impongan o más adelante se impusiesen a los mismos o semejantes artículos de cualquiera otra nación extranjera, hiciérase su importación bajo bandera de otra nación o de cualquiera otra manera. Pero en las importaciones de esa cualquiera otra manera, entran las que se hagan por las fronteras en carros y demás medios de transporte que no sean los marítimos o fluviales. Así, pues, en esas importaciones terrestres tiene que conformarse el pueblo de los Estados Unidos del Norte, con que sus productos y los de las otras naciones que vengan de su territorio por las fronteras; porque sin duda alguna no son estos de mejor condición que los suyos; en esas importaciones terrestres, repito, tiene que conformarse aquel pueblo, con que sus productos paguen los mismos derechos que los semejantes de otros países. De consiguiente, si sólo se les recarga del derecho adicional del indicado 20% impuesto a los mismos productos o semejantes de las demás naciones, cuando no vengan en sus buques, queda cumplida la condición del tratado, y remediado el mal gravísimo de esa enorme baja de derechos, de que sin esto gozarían las importaciones hechas por las fronteras, y de que sabría aprovecharse el comercio americano para acabar de una manera legal con el erario de la República, haciendo por otra parte ineficaces las medidas protectoras que hoy se proponen para el fomento de nuestra marina mercante.

• Pero de fatales consecuencias la omisión de una providencia adecuada para evitar la acumulación de vastas importaciones por las fronteras, pa-

gando menos derechos que por los puertos, no serían menores las que produciría a la República una franquicia igual sobre los efectos de la industria americana que nos viniesen del otro lado del Río Bravo. Esta es la segunda cuestión que me he reservado tocar antes de concluir con la presente exposición, ella ha conducido al gobierno al examen del remedio propio para evitar aquel mal, procurando a la vez conciliarlo con los tratados existentes. Para ello, pues le ha servido de guía el artículo 15 del arancel de aduanas marítimas y fronterizas del gobierno español, de 1841; artículo, en que penetrada aquella administración de los perjuicios que podían causar a su marina y erario las importaciones marítimas de los puertos extranjeros, inmediatos a sus fronteras o a sus costas, dispuso con el mayor acierto lo siguiente. "No disfrutarán del beneficio de bandera los buques que con frutos, géneros y efectos, procedan de Gibraltar; de los puertos situados entre los ríos Gironda inclusive, y Bidasona, Miño y Guadiana; de los comprendidos en los límites divisorios entre España y Francia hasta Marsella inclusive; y de los puertos pertenecientes a potencias europeas en la costa de Africa en el Mediterráneo". Adaptable esta providencia para alejar el acopio de las mercancías que pudiesen hacerse en Matamoros en buques procedentes de puertos situados entre el Bravo y Missisipi, aprovechando la cortedad de la distancia y las franquicias en la baja de los derechos de importación y toneladas, el Excmo. Sr. Presidente la ha considerado digna de aplicarse a nuestras particulares circunstancias, no sólo por lo respectivo al referido puerto de Matamoros, sino también para los demás que se encuentran en su caso. Quedábale sin embargo, que examinar, si era o no conforme con los tratados que tenemos celebrados con las potencias extranjeras.

Más atentamente analizada la cuestión, se ha penetrado de que según los tratados referidos esas naciones amigas no pueden alegar más derecho que a lo que concedemos en materia de importación marítimas o fluviales al pabellón de la República. Con que si el recargo que se establece al respecto de sus pabellones, es el mismo que se impone a la bandera nacional, motivo de queja no pueden tener, ni arbitrio alguno para poder reclamar esta excepción, limitada a determinados puertos y a determinadas procedencias, puesto que ningún tratado nos impone el deber de dar reglas uniformes para todos nuestros puertos. Así es, que conveniente esta medida y conforme por otra con nuestro derecho convencional, se propone en el proyecto que estarán sujetas al recargo de derechos dobles de toneladas y al adicional de importación, así los buques nacionales como los extranjeros, que con frutos, géneros y efectos, cualquiera que sea su origen vengan de puertos

situados entre los Ríos Bravo del Norte y Missisipi; y lo mismo los que procedan de puertos extranjeros, menos de doscientas millas de los puertos mejicanos a que vengan destinados.

Pasando ahora a la tercera cuestión, ella se reduce a si puede el congreso general de la República designar un plazo menor que el de seis meses, establecido por los artículos 20 y 70 de los aranceles de aduanas marítimas y fronterizas de los años de 1827 y 1837, para que después de publicadas cualesquiera reformas onerosas al comercio que se hagan en ellos, puedan éstas tener efecto. Sumamente perjudicial al erario público ese término tan dilatado, que debía antes correr entre la publicación de las leyes reformadoras de los citados aranceles y su observancia respectiva, el gobierno ha tenido que entrar en el examen circunspecto de esta cuestión, para poder así arreglar los plazos que debiese proponer a fin de que desde entonces empezasen a regir las medidas protectoras que presenta a favor de nuestra marina mercante. Porque no considera justo ni conveniente, que después de tantos años de haber estado disfrutando, sin compensación en muchas partes, los pabellones extranjeros de las amplias franquicias que se les han concedido en nuestro territorio, de una manera tan imprudente, no puedan nuestras leyes derogarse, para que su derogación tenga desde luego efecto, sino que haya una precisa necesidad de que pasen seis meses después de su publicación en esta capital, para que puedan empezar a observarse las disposiciones que las contraríen, y que continúe así perjudicándose por más tiempo el pabellón de la República.

Comprometido, pues, en esta cuestión, en que se ha querido ver por muchos el citado plazo de los seis meses como una concesión debida por derecho natural o de gentes, ha empezado desde luego el examen de ella por lo establecido en la legislación nacional; ha pasado en seguida a consultar los principios de la justicia universal, y ha acabado, finalmente, por indagar la conducta observada en el particular por las naciones que gozan de la reputación de ser las más inteligentes del mundo en la dirección de los negocios comerciales y marítimos. Así es, que habiendo analizado el asunto bajo estos tres diferentes puntos de vista, se demuestra en una iniciativa que se dirige a esa cámara con esta fecha por separado *: 1º. que la citada disposición se limitaba a las reformas que se hiciesen a los aranceles en en que se hallaba expresamente consignada, y de consiguiente, que habiendo aquellos desaparecido, desapareció también la indicada disposición, así como desaparecen de expresa derogación, todas las leyes cuya causa final ha ce-

* Véase la segunda iniciativa de este cuaderno.

sado absolutamente: 2º., que aun cuando hubiese sido general para todos los aranceles sucesivos, se derogó por el artículo 107 de los de 1842, y se reprodujo después su derogación en el 103 del arancel de 26 de Septiembre de 1843, sin que se hubiese dictado ninguna disposición posterior que la hubiese restablecido; 3º., que según los principios de la justicia universal, no tiene obligación ningún pueblo de dar un plazo tan dilatado, para que hasta después de haber espirado este, empiecen a tener efecto sus providencias legislativas o gubernativas publicadas ya en debida oportunidad, pues que basta su publicación en la forma acostumbrada, para que, desde el día en que ésta se verifique, obliguen a todos, sean nacionales o extranjeros, y hayan o no estado presentes al tiempo de haber sido publicadas: 4º., que si es indigno del gobierno de una nación civilizada, y aun contrario a sus verdaderos intereses, poner celadas al comercio para sorprenderle con providencias inesperadas, y hacerle pagar por ellas derechos exorbitantes, no se falta ni a la equidad, cuando se le pone en disposición de saber oportunamente las variaciones adversas o favorables que piensen hacerse en la legislación fiscal; se le dá el tiempo bastante y se le proporcionan los medios convenientes, por la previa publicación de los proyectos y su larga y detenida discusión, para poder calcular el éxito probable de las reformas iniciadas y subordinar a ellas sus empresas, partiendo para esto, de casi seguros antecedentes: 5º., y en fin, que tanto por esto, como por otras consideraciones más, han dado dos naciones, las más comerciales y marítimas que se conocen, el ejemplo de no designar plazo alguno, o de haberlo dado tan corto que equivale a no haber dado ninguno para la observancia de sus aranceles del año de 1841, cuando los de la una eran enteramente gravosos al comercio, y los de la otra en varios artículos importantes.

Así es, que libre ya por lo expuesto la República del compromiso, que gratuitamente contrajo por los aranceles ya citados de 27 y 37, podía no dar ya plazo para la observancia de las providencias gravosas al comercio, que dicten sus respectivas autoridades en uso de sus derechos naturales. Pero conviniendo llevar las consideraciones debidas al comercio, aun más allá de lo que la equidad pueda exigir, se proponen en la iniciativa adjunta algunos plazos que aunque cortos, han sido bien calculados, para que aprovechen sólo a los buques y cargamentos que hubiesen ya salido de los puertos de su procedencia, al publicarse la ley en la capital de la República, pero no a los que sabiéndola ya, zarpen con destino a nuestras costas para venir a gozar excepciones a que no tienen derecho, con perjuicio de la marina y del erario nacional. Sin embargo, fatales esos términos, para evitar así los daños que irrogaron a la hacienda de la República los reclamos injustamente

entablados y pésimamente admitidos contra los plazos de los aranceles de 1843, no podrá ni aun así acusárenos de severidad, mucho más si se tiene a la vista lo establecido en las leyes aduanales ya citadas en los Estados Unidos del Norte. Porque allí sólo fueron exceptuados, sin miramiento alguno a la Europa, y según la sección 6. de los referidos aranceles de 11 de septiembre de 1841, los efectos procedentes de más de allá de los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, y que salieron antes del 10. de agosto del mismo año del último puerto de su procedencia. Así es, que tanto los que se embarcaron después del citado día, como los que salieron de las demás partes del mundo antes del 11 de septiembre, en que se sancionaron los citados aranceles, sin embargo de que evidentemente no podían saber sus remitentes la existencia de esta nueva ley, quedaron sujetos a pagar el derecho de un 20 por ciento ad valorem por los efectos que antes no pagaban ninguno, y el recargo hasta el 20 por ciento por los que pagaban menos.

En fin, después de haberme detenido en el examen de todos los puntos que podían presentar alguna dificultad, dimanado del derecho convencional que nos rige para poder así establecer de una manera segura las medidas protectoras que demanda la situación lastimosa de nuestra marina mercante. Concluyó ahora con pasar a manos de VV. EE. la adjunta iniciativa que reúne las providencias que pueden al presente decretarse, según el estado decadente del pabellón de la República. Más adelante podrán acaso estas ampliarse, y S. E. el Presidente se lisonjea, de que ese tiempo no estará remoto de nosotros, si se sigue en la materia una política fija y constante, en que se procure a todo trance evitar: 1o. esos tratados indefinidos y de largos plazos, pues que en todos debe estipularse una duración de cuatro o seis años a lo más; tiempo bastante en que pueden conocerse sus defectos para poderlos enmendar, o sus ventajas, y en este caso continuarlo, si se prestan a ello las otras partes contratantes: 2o. todo compromiso en que se habilite a un pabellón extranjero para traernos los productos o manufacturas de otros países, pagando los mismos derechos que si se importasen bajo bandera de la República: 3o. toda estipulación fundada sobre la base de una perfecta reciprocidad, pues que por ella igualaríamos a nuestro pabellón con el de la potencia a quien hiciésemos tan enorme concesión, y daríamos así una sentencia de muerte contra nuestra marina mercante, pudiendo desde entonces dirigirle nuestros últimos adioses: 4o. y en fin, toda ampliación a los favores concedidos en los tratados vigentes, en que se procuró atarnos desde luego las manos, como ha dicho con tanto acierto el famoso Mc. Culloc ya citado, aprovechando las debilidades de la infancia de nuestros días.

Estos son, Sres. Excmos., los fundamentos de la iniciativa que acompaño, y sumamente justo que a la mayor posible brevedad empiece nuestro pabellón a disfrutar de las ventajas de que se le ha privado hasta aquí, pareciendo como de intento se le ha querido sacrificar, el Excmo. Sr. Presidente me manda recomendar su pronto despacho, y al cumplir con esta orden del primer Magistrado de la República, tenga la honra de reiterar a VV. EE. las protestas de mi particular consideración y aprecio.

Dios y Libertad. Méjico, 5 de Septiembre de 1849.—Bonifacio Gutiérrez, Excmo. Sres. secretarios de la Cámara de Representantes.

ACTA

de

NAVIGACION

de la

REPUBLICA MEJICANA

MEJICO

IMPRESA DE P. BLANCO
1849

I N I C I A T I V A
DE QUE HABLA
LA EXPOSICION ANTERIOR
COMERCIO EXTERIOR
DE LA REPUBLICA

CAPITULO PRIMERO

NAVEGACION MERCANTIL EN GENERAL

Art. 1o. Quedan exclusivamente habilitados los buques mejicanos para importar todas las producciones del globo no prohibidas por la ley, pagando los derechos que establecen o en adelante estableciesen los aranceles marítimos de la República.

Art. 2o. Respecto de los pabellones extranjeros se observarán las disposiciones siguientes.

Primera. Los artículos de productos naturales o manufacturas de una nación, importados bajo la bandera de la misma, pagarán los mismos derechos de importación que si esta se hiciese bajo bandera mejicana, siempre que lo expuesto esté así estipulado con las potencias a que pertenezcan los buques importadores, y sean tratados en ellas como nacionales los buques mejicanos, para el pago de los indicados derechos por los productos o manufacturas de la República que conduzcan a sus puertos.

Segunda. De lo contrario, faltando cualquiera de los requisitos indicados, pagarán, tanto los citados artículos cualesquiera otros que trigan, un 20% más de importación sobre aforos de arancel, o sobre el equivalente de estos en los casos de derechos específicos, y además un 20% también sobre aforos, los artículos que exporten del territorio de la República.

Tercera. Al mismo derecho adicional de importación estarán sujetos los productos naturales o manufacturas de un país, importados bajo el pabellón de otro; pero tanto en este caso, como el de que traiga el buque importador productos de la industria de su nación, sólo pagarán derechos de toneladas y demás cargas de puerto, iguales a los que paguen los buques mejicanos, siempre que así esté estipulado en los convenios celebrados con el gobierno del país a que pertenezca el indicado buque importador, y sea tratado para esto en los puertos de aquel como nacional el pabellón de la República. De lo contrario, pagarán derechos dobles de toneladas.

Cuarta. En cuanto a los buques de las naciones que no tengan celebrados tratados de navegación y comercio con la República, además de pagar el citado derecho adicional de importación, por toda clase de efectos que traigan, pagarán también derechos dobles de toneladas, y los de exportación con arreglo a lo prevenido en la disposición segunda de este artículo.

Art. 3o. Las facturas de los efectos, que en lo sucesivo se importen bajo pabellón que tenga el privilegio de que habla la disposición primera del artículo anterior, vendrán con la debida separación, comprendiéndose en una la relación de los productos naturales o artefactos de la nación a que pertenezca el buque importador, y en otra la de aquellos que no lo sean.

La falta de este requisito será castigada con el comiso de los efectos en que se hubiese omitido esta circunstancia.

Art. 4o. En la misma pena incurrirán los efectos cuyo origen se suplante, presentándolos como productos naturales o artefactos de la nación a que pertenezca el buque importador, siendo efectos del suelo o de la industria de otra.

Art. 5o. Se consideran como buques mejicanos para los efectos de esta ley, los construidos en el territorio de la República o apresados al enemigo por sus buques de guerra o corsarios, y declarados buena presa por los tribunales competentes, pertenezcan además exclusivamente a mejicano o mejicanos, y tengan por lo menos las dos terceras partes de su tripulación de mejicanos, siendo asimismo mejicanos sus capitanes respectivos.

Art. 6o. En cuanto a los buques extranjeros, para determinar las circunstancias que les den la nacionalidad de la bandera que porten, y puedan disfrutar del privilegio de pagar los mismos derechos que los buques nacionales, si por los tratados tuviesen garantizado el referido privilegio, deberán tenerse presentes, o los referidos tratados celebrados con la nación a

que pertenezcan, o las leyes particulares de esta, caso de que nada se hubiese determinado en aquellos sobre este particular.

En el concepto, de que faltando a los buques mejicanos cualquiera de las circunstancias del artículo anterior, o a los extranjeros alguna de las estipuladas en los tratados, o dispuestas en las leyes de su país, en su caso respectivo, se someterá a los efectos que importen al pago del citado 20% más de derechos de importación.

CAPITULO SEGUNDO

COMERCIO DE TRANSPORTE ENTRE LA REPUBLICA Y LAS COLONIAS DE LOS GOBIERNOS EUROPEOS

Art. 7o. Los buques mercantes de las naciones europeas, procedentes de sus posesiones de fuera de Europa, serán tratados en el territorio de la República de la manera siguiente.

Primera. Si proceden de las colonias de su nación, en las cuales se haga pagar a los buques mejicanos derechos más altos de toneladas e importación que a los nacionales, por los productos naturales y manufacturas de la República que a ellas lleven, se someterán a lo establecido en la disposición segunda y final de la tercera parte del art. 1o. de esta ley.

Segunda. Sin embargo, sólo pagarán los derechos de exportación de que habla la citada segunda disposición del referido art. 1o., cuando carguen para las colonias de su nación, en que los buques mejicanos sean sometidos a los citados derechos diferenciales de que trata la primera parte de este artículo.

Tercera. Pero siempre que carguen para cualquiera otra parte del mundo, quedarán exentos del pago de derechos de exportación, dando solamente una fianza de que no los llevarán a las colonias referidas.

Cuarta. De esta fianza sólo serán relevados los fiadores, cuando se acredite, en la forma que designe el gobierno de la República, haber llegado los efectos al lugar de su destino manifestado; pero se procederá ejecutivamente contra ellos, cuando aparezca haber sido conducido a cualquiera de las referidas colonias.

Quinta. Cuando sólo se someta a los buques mejicanos en las mencionadas colonias al pago de derechos más altos de toneladas que a los del país,

sólo se cobrará a los buques de su nación, procedentes de ella, el recargo del indicado derecho, según lo establecido en el final de la disposición tercera del art. 1o. de esta ley; pero pagarán el 20% más de importación y 20% de exportación, por todos los efectos que traigan en los términos que se indican en la segunda disposición del art. 1o. ya citado, siempre que el pabellón mejicano adeude en ellas un derecho más alto de importación que el nacional, por los productos naturales o manufacturas de la República que lleven a las insinuadas colonias.

Art. 8o. Respecto de los buques procedentes de las colonias de su nación, en las cuales sea tratada como nacional la bandera mejicana, tanto para el pago de derechos de toneladas como para el de los de importación por los productos del suelo y manufacturas de la industria de la República que a ellas lleven, serán considerados como mejicanos para el adeudo de todo derecho, tanto de toneladas como de importación y exportación, y estarán además libres de la fianza de que habla la parte cuarta del artículo anterior.

Bien entendido, que deberán siempre pagar el 20% adicional de importación por los productos naturales y artefactos de las posesiones de otra nación que conduzcan a su bordo.

Art. 9o. En cuanto a las circunstancias que deben concurrir en los buques extranjeros, para poder ser considerados como pertenecientes a su nación, y gozar de consiguiente de las ventajas del pabellón mejicano en el territorio de la República, en los casos establecidos en los artículos 7o. y 8o. de esta ley, se observarán las disposiciones del art. 6o. de la misma.

Art. 10. Lo dispuesto en este capítulo regirá respecto de los buques, que procediendo de las colonias de sus respectivos gobiernos, pertenezcan a naciones que tengan celebrados tratados de amistad, navegación y comercio con la República, y traten en sus posesiones europeas como nacionales a los buques mejicanos, para el pago de derechos de importación por los productos o manufacturas de la República que a ellas lleven; pero faltando la primera condición, se someterán a lo establecido en la cuarta disposición del art. 2o. de esta ley; y si solamente la segunda, pagarán el citado 20% adicional de importación por todos los efectos que traigan, un 20 de exportación, y las toneladas según sea tratado para esto como nacional o extranjero del pabellón mejicano en las colonias de que procedan.

CAPITULO TERCERO

DERECHO DE TONELADAS

Art. 11. Todo buque mejicano que arribe a los puertos de la República, procedente de puerto extranjero, pagará doce reales por cada una de las toneladas mejicanas que mida, y el extranjero se arreglará a lo dispuesto en los artículos anteriores, según el caso en que se encuentre.

Art. 12. Los buques mejicanos, en el comercio interior de puerto a puerto de la República, serán libres del derecho de toneladas, y gozarán exclusivamente el privilegio de hacer el comercio de cabotaje.

Entiéndase, sin embargo, que todo buque que careciendo de cualquiera de las circunstancias de que habla el art. 5o. de esta ley, se ocupe en el tráfico costanero, o haga el indicado comercio de cabotaje, caerá en la pena de comiso con el cargamento que se le coja, conduciéndolo de un puerto a otro del territorio de la República.

CAPITULO CUARTO

COMERCIO EXTERIOR POR LAS FRONTERAS

Art. 13. Tanto los productos naturales o manufacturas de las naciones limítrofes, como los productos y manufacturas de los otros pueblos de la tierra que no estén prohibidos por la ley, podrán importarse por las fronteras de la República; pero deberán reconocer precisamente los puntos habilitados para esto, pagando todos, sin distinción alguna, el 20% adicional de importación sobre aforos de arancel, o sobre el equivalente de estos en los casos de derechos específicos.

CAPITULO QUINTO

OBSERVANCIA DE ESTA LEY

Art. 14. Lo establecido en esta ley respecto de importaciones por las fronteras de la República, empezará a regir desde el día siguiente de que

aquel en que hubiere sido recibida por el administrador de la respectiva aduana fronteriza.

Art. 15. En cuanto a los buques y cargamentos destinados para cualquiera de los puertos de la República en el Seno Mejicano, y procedentes de los puertos de los Estados-Unidos del Norte, situados en el mismo Seno, esta ley empezará a regir hasta quince días después de haberse publicado en la capital de la República.

Bien entendido, que lo dispuesto en este artículo no comprende el puerto de Matamoros, en donde se observará estrictamente lo establecido en el artículo anterior.

Art. 16. Respecto de los buques y cargamentos procedentes de fuera del Seno Mejicano, esta ley empezará también a regir hasta 25 días después de publicada en esta capital, si procediesen de los puertos de la América Septentrional en el continente o sus islas adyacentes hacia al Este; hasta 50, si viniesen de Europa o de la América Meridional sobre el Atlántico; y 60, de cualquiera otra parte del mundo.

Art. 17. Por lo que respecta a los puertos de la federación situados sobre el Pacífico, esta ley empezará a regir, respecto de los buques y cargamentos destinados a ellos, a los cuarenta días después de publicada en esta capital, si procediesen de cualquiera puerto de la América Meridional o Septentrional, o sus islas adyacentes hacia al Occidente; a los 60, si procediesen del Asia, y a los 150, viniendo de Europa, o de cualquiera otra parte del mundo.

Art. 18. Los términos establecidos en el presente capítulo serán fatales, y no podrá alegarse para evitar su cumplimiento ni la ignorancia de esta ley ni ningun otro motivo.

Art. 19. Para los objetos de la disposición segunda del art. 1o. de esta ley, el gobierno hará aforar anualmente los efectos que puedan explotarse del territorio de la federación, a fin de que, haciendo publicar sus respectivos aranceles en esta capital el 1o. de Octubre, rijan estos en el año siguiente, desde el 1o. de Enero hasta el 31 de Diciembre inclusive, en todas las aduanas marítimas de la República.

Art. 20. Por esta vez, y mientras se forman los aranceles de que habla el artículo anterior, se harán los aforos de los efectos que se exporten a precio de plaza en los puertos en que se verifique su embarque.

CAPITULO SEXTO

EXCEPCIONES DE ESTA LEY

Art. 21. Estarán sujetos al recargo de derechos dobles de toneladas y al adicional de importación de que habla la presente ley, así los buques nacionales como los extranjeros, que con frutos, géneros y efectos, cualquiera que sea su origen o naturaleza, vengan de puertos situados entre los ríos Bravo del Norte y el Missisipi; y lo mismo los que proceden de puertos extranjeros distantes menos de 250 millas de los puertos mejicanos a que vengan destinados.

CAPITULO SEPTIMO

COMPLEMENTO DE ESTA LEY

Art. 22. El gobierno procederá a formar las ordenanzas de matrícula, estableciendo en ellas los privilegios y exenciones de la gente de mar, y dictando además cuantas providencias considere conducentes para hacer eficaces las disposiciones de la presente ley, poniéndolo todo desde luego en observancia, y dando en seguida cuenta al Congreso para su definitiva resolución.

NOTAS

Primera. En los Estados Unidos de Norte-América, el recargo adicional impuesto a los efectos importados bajo bandera que no tenga el privilegio de la nacional, es de un 10% sobre aforos de arancel, o sobre el equivalente de estos en los derechos específicos. Pero como los derechos de importación se cobran allí a razón de un 20%, ese diez adicional equivale a un 50% con que se recarga a los frutos, géneros y efectos que llegan a sus puertos bajo pabellón que por tratado o la legislación particular del país, en observancia de la recíproca, no gozan de las exenciones de la bandera americana.

En España, según el arancel de aduanas marítimas y fronterizas que empezó a regir el 10. de Noviembre de 1841, no sólo se mira a la bandera para el adeudo de los derechos de importación, sino también para el de los de consumo, que se cobran lo mismo que aquellos en los puertos de primera

entrada, para poder así seguir el indicado principio de la bandera, y evitar al mismo tiempo el desfaldo de los referidos derechos de consumo. Así es, que todos los efectos que se llevan de América bajo pabellón español, pagan un 10% sobre aforos, y la mitad por derechos de consumo, cuando proceden de las posesiones ultramarinas de S. M. C.; el 12% con un derecho de consumo, equivalente a las dos terceras partes de los de importación, si se llevan de las colonias disidentes de América; y si de cualesquiera otros puntos americanos, el derecho de importación sube a 50% y el consumo a los dos tercios. Pero después de esto, se establece en el art. 44 de los citados aranceles lo siguiente: "La bandera extranjera en el comercio de importación de América pagará constantemente por derecho diferencial un duplo del señalado en su respectivo arancel para la bandera española". Pagan, de consiguiente, los efectos de procedencia de América, importados bajo bandera extranjera, derechos dobles de importación y de consumo, enorme diferencia establecida para proteger al pabellón nacional, que es el tipo que se mira para el arreglo de los derechos de importación, exportación y de consumo, y tipo a que se arregla la bandera extranjera, más el aumento que se le señala en cada arancel, o que se halla establecido por la regla general que acabo de transcribir.

Vistos, pues, estos exorbitantes derechos diferenciales, impuestos por pueblos que tienen su marina desenvuelta, ¿quién podrá dejar de reconocer la moderación del recargo que se propone en el anterior proyecto, para levantar de sus escombros a la nuestra, desatendida hasta aquí, y sacrificada a los intereses de las potencias extranjeras?

Segunda. Por los datos que ha podido reunir el Ministerio sobre la situación de nuestra marina antes de la independencia de la República, para compararla con su estado presente, aparece comprobada de una manera palmaria, la progresiva decadencia de nuestro pabellón, después de haberse colocado Méjico entre la gran familia de las naciones. El año de 1811 constaba la marina del estado de Yucatán de 2530 hombres de mar, cuando el día de hoy sólo tiene 557. Sus buques de altura ascendían entonces a 135, de los que sólo quedan 25 en la actualidad, y estos destinados casi exclusivamente al comercio de cabotaje; único refugio que ha quedado a nuestra marina mercante en el gran festín que a sus expensas hemos dado a los pabellones extranjeros, disipando así tesoros que, bien administrados, nos habrían dado una importancia de que carecemos al presente.

Porque, en efecto, si desde el año de 1821 hubiera habido la debida inteligencia, si se hubiera desde luego adoptado y seguido después con constancia un sistema fijo y adecuado para el desarrollo de tantos elementos marítimos que tenemos, ¿careceríamos por ventura el día de hoy de 700 a 800 buques

de altura en ambos mares, nos hallaríamos plagados de tanto contrabando, la peste de nuestra costa, sin que haya quien se interese por evitarlo, encerrados en tierra como nos hallamos, y no pudiendo salir ni a unas cuantas millas sobre nuestro mar territorial para vigilarlo, sin exponernos a la burla y el escarnio de los buques extranjeros encargados de hacer ese tráfico que nos aniquila en el Pacífico, y ha contribuído tanto para la pérdida de nuestras costas septentrionales en el Seno Mejicano? ¿Tendríamos hoy acaso que apelar a los astilleros extranjeros hasta para consruir la más miserable goleta, cuando antes de la independencia de la Patria era el de Campeche el primero del referido Seno Mejicano?

Sumamente lastimoso nuestro punto de partida, al poner la mano en uno de los ramos más importantes del poder y la riqueza de la República, el ministerio se ocupa de recoger datos precisos y circunstanciados sobre la gente de mar, buques, estado de nuestros arruinados astilleros y demás relativo a nuestra situación marítima en las costas del Pacífico, Seno Mejicano y Golfo de Honduras, para poder así más adelante presentar un juicio comparativo de lo que somos en esta parte con lo que seremos en un quinquenio, si las cámaras se penetran de la utilidad y conveniencia del proyecto que se presenta. Habrá en verdad dificultades y embarazos que vencer, dimanados todos de las resistencias que nos opondrá el comercio y la navegación extranjera; pero los poderes públicos de la nación deben ser inexorables en el propósito de cuidar a todo trance de este ramo, de que depende el arreglo de nuestra hacienda y sus futuros progresos, el adelanto de nuestra población y la respetabilidad de nuestro nombre, tan humillado y tan vilipendiado hasta el presente.

INICIATIVA

SOBRE PLAZOS QUE SE CITA EN LA NOTA DE LA ANTERIOR

EXCMOS. SRES.

Por el art. 23 del arancel de aduanas marítimas y fronterizas, expedido el 16 de Noviembre de 1827, se dispuso lo que sigue: “Este arancel podrá ser alterado total o parcialmente en cualquiera tiempo en que el Congreso de la Unión lo considere oportuno; pero ninguna alteración gravosa al comercio podrá tener efecto hasta pasados seis meses de publicada en la capital de la República”. Por el 70 del de 1837 se reiteró la misma disposición, usándose de los mismos términos, con sola la variación de haberse puesto en el último las palabras “*la autoridad competente*”, en lugar de estas “*el congreso de la Unión*”, de que se usó en el de 1827. Después, en los aranceles de 42, 43 y 45 se suprimió absolutamente, y sin embargo de esta supresión se ha querido suponer vigente lo dispuesto en el indicado artículo de los referidos aranceles, como si aquella disposición hubiese sido general para todos los que se diesen en lo sucesivo, y no limitada a los dos en que se insertó. Más claro: se quiere suponer que ningún arancel puede expedirse en adelante, ni ninguna reforma gravosa al comercio decretarse, sin que precisamente se dé plazo referido de los seis meses, lo que ni es conforme con el espíritu del artículo de los citados aranceles, ni con los principios generales de justicia, ni tampoco está de acuerdo con la conducta observada por algunas de las naciones más civilizadas del globo, en que se encuentran ejemplos muy recientes de haber dado un término sumamente corto, o de no haber dado ninguno para la observancia de sus nuevos aranceles marítimos, ni tampoco para sus reformas, sin embargo de haber sido estas y aquellos sumamente perjudiciales al comercio.

Inteligencia tan lata, si se llegase a aceptar, inhabilitaría al congreso para restringir el plazo establecido en los indicados aranceles de 27 y 37, respecto de las alteraciones que quisiese decretar, variando de una manera gravosa al comercio lo dispuesto en los de Octubre de 1845. En tal caso, el erario federal continuaría sufriendo los graves perjuicios que le ha acarreado la designación de un término tan dilatado, término pésimamente calculado y malamente

concedido, porque ni se arregla a las distancias de que respectivamente procedan los buques y cargamentos, ni lo demanda ni pueden demandarlo los principios de la justicia universal; así como tampoco exigen ni pueden exigir, que el extranjero sólo esté sujeto a las leyes civiles o penales de otro país, que se hubiesen publicado en él cinco o seis meses antes de su llegada.

Por otra parte, esa inteligencia es tan inexacta, que sólo puede justificarse aislando entre sí las dos partes de que se compone, porque así y sólo así puede presentarse como absoluta la segunda, que dice: "pero ninguna alteración gravosa al comercio podrá tener efecto hasta pasados seis meses de publicada en la capital de la República". Tomándola así, es evidente que aquella disposición comprende a todos los aranceles futuros y a todas las reformas totales o parciales que se piense hacer en ellos, si antes no se deroga expresamente y pasan seis meses de publicada su derogación en la capital de la República, como que también es cosa gravosa al comercio, para que pueda tener efecto, según lo dispuesto en los citados aranceles de los años de 1827 y 1837.

Pero este modo de proceder es tan vicioso y tan contrario a las reglas establecidas para la exacta interpretación de las leyes, cuanto que si para aplicar una de estas a cualquier asunto, debe consultarse a toda ella íntegra y no a una sola de sus partes, mayor es la falta que se comete cuando para calucular el valor o la extensión de un artículo se fija toda la consideración en uno sólo de sus miembros, y se prescinde de los demás. Así se puede hacer decir a las leyes lo que han estado muy distantes de querer establecer, y sólo así se ha podido y puede dar al artículo ya citado de los mencionados aranceles esa inmensa latitud que se quiere hacer valer. Veámoslo claro. El artículo en sustancia dice lo siguiente: "Este arancel podrá alterarse; pero ninguna alteración gravosa al comercio podrá tener efecto sino pasados seis meses de publicada en la capital de la República". Al examinar la segunda parte, no se le aisle: téngase también presente la primera: líguense las dos, y se verá que la alteración con la cortapisa, de que habla la segunda parte, se refiere a la que se haga del arancel en que aquello se dispuso y a que se contrae la primera parte del artículo citado.

Además, la conjunción adversativa *pero*, de que se usa en la segunda parte del artículo referido, siempre contrapone el extremo de una oración al de otra, moderando su sentido o destruyéndolo. Luego en este caso si el sentido de la primera parte de aquella disposición versa sobre poderse variar especialmente aquellos aranceles, como lo indica el demostrativo. Este arancel, con que empieza en ellos el artículo de que se trata, la contraposición de la segunda gira sobre el mismo, y lo dispuesto allí no puede extenderse a las reformas de los futuros en que se hubiese omitido la indicada disposición.

Incuestionable lo dicho, lo es también que limitada la referida determinación a la reforma de los citados aranceles, habiendo estos desaparecido, ha perdido aquella también su efecto, sin necesidad de que se haya hecho de ellas una expresa derogación en los posteriores, así como tampoco necesitan de ésta; para que se les deba considerar como derogadas, todas aquellas leyes cuya causa final hubiesen cesado absolutamente.

Pero estos conceptos se corroboran todavía más, teniéndose en cuenta el Decreto del Congreso, de 27 de Agosto de 1845, en que se consideró ya sin la obligación de observar el plazo general indicado de los seis meses, para las reformas onerosas al comercio, que se hiciesen en el arancel de 1843, en que se suprimió el artículo en cuestión. Porque al autorizar al gobierno para que formase el que se publicó el 4 de Octubre del mismo año, estableció en el Art. 6o. del indicado decreto lo siguiente: "Fijará el tiempo en que deberá comenzar a tener efecto el nuevo arancel, de manera que no baje de seis meses respecto de las medidas que importan nuevo gravámen al comercio, para los buques que vengan de Europa por el Atlántico. Respecto de los que procedan del Asia, Antillas y los Estados Unidos, o que vengan de Europa al Pacífico, fijará los plazos que crea oportunos". Tenemos, pues, aquí una declaración auténtica de que el artículo de los citados aranceles de 27 y 37, sobre el indicado plazo, no se hallaba entonces vigente, porque a haberlo estado, ¿cómo autorizar al gobierno, infringiéndolo, para señalar el tiempo que le pareciese oportuno para la observancia de las reformas gravosas al comercio, respecto de los buques y cargamentos procedentes de Asia, Antillas y de los Estados Unidos, cuando según el artículo de los referidos aranceles, debía ser de seis meses aquel plazo, y uno mismo para todos, cualquiera que fuese la procedencia de los efectos y buques importadores? ¿Por qué limitarlo a los cargamentos de Europa que viniesen para el Seno Mejicano, cuando el establecido antes era hasta para los que viniesen de allí a nuestros puertos del Pacífico?

Mas no se considere la autorización del congreso de 45, concebida en los términos insinuados, como una declaración auténtica de la insubsistencia del artículo de los aranceles últimamente citados, míresele sólo como una derogación suya; y en ese caso, decretada esta desde 27 de Agosto de 1845, y considerada como una reforma gravosa, al comercio, no ha podido observarse sino hasta seis meses después. De consiguiente, desde el 27 de Febrero de 1846 ha podido omitirse el establecimiento de este término en todas las reformas posteriores de aranceles, sin faltar a nadie, ni quebrantar compromisos de ningún género. Y esto es tan obvio, que sin embargo de haber señalado el gobierno el término de menos de cuatro meses

para la observación de los aranceles del año de 45, aun en lo gravoso al comercio de Europa, como consta de su art. 108, nadie se atrevió a reclamar la falta de los otros dos meses, como no habría faltado quien lo hubiese hecho, si se hubiese considerado vigente el artículo referido.

Así es, que considérese como se quiera el art. 6o. del decreto de 27 de Agosto de 1845, por él aparece demostrada la insubsistencia del 29 y 70 de los aranceles de 1827 y 1837, y sólo podrá entonces cuestionarse, si se halla o no vigente la excepción establecida del plazo referido de los seis meses, respecto de los buques y cargamentos que vengan directamente de Europa para el Seno Mejicano. Pero decretada esa excepción para sola la formación de los aranceles del citado año de 1845, ¿quién puede creerla obligatoria para los demás que forme el congreso general? Por otra parte, en el citado decreto ni se dijo, ni hay circunstancia alguna de que se deduzca, que el referido plazo excepcional no pudiese alterarse, ni menos que su derogación necesitase de tiempo para poder tener efecto alguno. ¿Por qué, pues ha de carecer de facultad la representación nacional para suprimirlo absolutamente, o dar otro más o menos largo para la observancia de los aranceles o reformas de ellos que decrete en lo sucesivo, y esto sin faltar ya a ninguna promesa que la embarace?.

Bastante lo dicho, para que cualquiera se convenza de la insubsistencia del artículo relativo al plazo de los seis meses, hay otra prueba todavía más decisiva, hasta para los que no puedan alcanzar la fuerza demostrativa de las inducciones del raciocinio. Ultimo arancel en que se publicó la indicada traba el de 1837, fue el primero en que desapareció el de 1842. Por lo mismo se dio en este, como consta de su art. 105, el término de seis meses para que tuviese su cabal cumplimiento en todas las aduanas marítimas y fronteras de la República, según lo dispuesto en el arancel de 1837, que establecía ese plazo para las reformas que se le hiciesen y fuesen onerosas al comercio. Pero en el art. 107 dispuso el citado arancel de 1842 lo que sigue: "Pasados los seis meses de que trata el art. 105, cuando la suprema autoridad competente de la nación, en uso de sus facultades naturales, tuviese por conveniente hacer cualquiera alteración en este arancel, ya parcial, ya total, la publicará oportunamente el gobierno, *designando el tiempo en que ha de comenzar a tener efecto en las aduanas marítimas y fronteras respectivas*". He aquí, pues, terminantemente derogado el artículo de los aranceles de 827 y 837, relativo a ese malhadado plazo de los seis meses; destruida ya esa promesa que religiosamente se cumplió mientras regía; y expedito desde entonces el congreso o el legislativo de la República, para designar los tér-

minos que quisiese respecto de las reformas ulteriores, fuesen o no gravosas o perjudiciales al comercio.

Así es, que libre ya la República de ese compromiso gratuito, que contrajo con grave perjuicio de los intereses de su erario, el año de 843 se procedió a la reforma del arancel de 1842, y en el que nuevamente se expidió, no se tuvo ya en cuenta el indicado plazo de los seis meses para poner el último en observancia, sino que en el art. 101 se dispuso lo siguiente: "Este arancel comenzará a regir en las aduanas fronterizas a los cuarenta y cinco días de publicado en la capital de la República; en igual tiempo en las marítimas de los puertos del Seno Mejicano, en cuanto a los efectos que se conduzcan en buques procedentes de los puertos de las Antillas, Centro-América y los Estados Unidos del Norte, y a los cuatro meses respecto de los que lleguen de los puertos de Europa y los estados de Sur-América. En las aduanas marítimas del Sur a los seis meses, para los buques que lleguen con procedencia de los puertos de Europa, de las Antillas, Centro América y Estados-Unidos y a los tres meses para los que arriben de los estados de SurAmérica".

Verdad es, que habituado el comercio a la holgura del antiguo plazo de los seis meses, reclamó contra los muy amplios establecidos por el citado arancel de 26 de Septiembre de 1843, porque le parecieron reducidos; que sus gestiones produjeron suspensiones de pagos de derechos legítimamente causados, y que allí han provenido pérdidas y sacrificios de centeneras de miles de pesos para el erario, originado todo de la falta de puntualidad con que debió haberse hecho cumplir lo dispuesto por la ley. La ignorancia del arancel, la cortedad del tiempo, fueron las razones exhibidas para eludirlo; pero valdría lo mismo al extranjero que alegase tal excusa, para sustraerse de la observancia de nuestras leyes, a que debe sujetarse, sépalas con anticipación o no las sepa, desde el momento en que pisa el territorio de la República. ¡La ignorancia de la ley...! ¡la estrechez del plazo...! ¿Y habría valido presentar tales causas para haber detenido el cumplimiento del arancel del año de 1841 de los Estados Unidos de Norte América, que aprobado en 11 de Septiembre empezó a regir el 30 del mismo mes y año, como consta de su art. 10.? En aquel se hacía una innovación tan gravosa al comercio, cuanto que se imponía un 20 por 100 *ad valorem* a los efectos que se hallaban antes libres de derechos, o gravados con un impuesto menor. Sin embargo, ¿hubo alguno que reclamase contra la cortedad del plazo de solo diez y nueve días dados a los buques y cargamentos destinados a Nueva York y puertos inmediatos, y ninguno o casi ninguno, para los que venían a puntos remotos del Distrito Federal, a que llegaron cuando aquél término

espiraba, o se había vencido ya? ¿Se alegó acaso la ignorancia del nuevo arancel por los dueños de los cargamentos que se hallaban en el mar cuando aquel se publicó, o salieron de los puertos de su procedencia en tiempo en que no se tenía noticia de que existía aquella ley de la República?

Nada de eso, Excmos. Sres: todos callaron, como callan en Inglaterra cuando se publican, sin darse plazo alguno, reformas sobre impuestos marítimos, gravosas o no gravosas al comercio. Y si no, ¿quién habló allí en 1841, en que se recargaron algunos artículos del arancel; quién, a mediados del año pasado, en que se estableció un gravamen sobre azúcares sin haberse dado tiempo alguno para que llegase a noticia de los importadores ninguna de las alteraciones indicadas?

Así es, que tales antecedentes han llamado mucho la atención del Excmo. Sr. Presidente de la República, quien penetrado de los graves perjuicios que causa al erario la concesión de esos largos plazos, de que se aprovecha el comercio para recargarnos anticipadamente de efectos, me manda dirigir a esa Cámara la adjunta iniciativa, que considera necesaria para cortar de raíz los males incalculables a que ha dado lugar la inteligencia equivocada en que algunos están, respecto de la subsistencia de los artículos 29 y 70 de los aranceles de 27 y 37. Porque enhorabuena que no se sorprenda al comercio, que no se le pongan celadas para sacar de allí provecho a favor del erario nacional; pero, ¿podría acusarse de esto a la República, cuando a la publicación de los aranceles y sus reformas respectivas precede siempre la inserción de los proyectos en los diarios, y su pública y detenida discusión en los cuerpos legisladores? Publicada la iniciativa del gobierno desde el principio en los periódicos, insertada en ellos la proposición de algún señor diputado sobre la materia, o el dictamen de una comisión del poder legislativo, ¿no se dá este modo una señal de vigilancia al comercio, para que advertido así, con el cuidado que demandan sus negocios, y con el largo tiempo que regularmente transcurre entre la presentación del primer proyecto y su final aprobación y publicación, pueda seguir sus diversas faces, sus probables peripecias, y echar casi con seguros antecedentes sus cálculos sobre la oportunidad en que deba hacer sus importaciones, para que evitando pérdidas asegurar las ganancias a que aspire? Tales las ventajas que tiene garantizadas en un régimen representativo como el nuestro, ¿qué de extraño es que en otros iguales como el de Inglaterra y los Estados Unidos del Norte, no se le dé a veces plazo alguno o se le dé muy corto para obligarle al cumplimiento de provincias que le sean gravosas? ¿Querrá acaso también, que el congreso o el gobierno se haga cargo del cuidado exclusivo de sus intereses,

abandonando los del erario, o den más bien, sacrificándolos a su negligencia o su utilidad particular?

Por lo expuesto, pues, porque desde el 30 de Abril de 1842 se derogó el citado artículo de los antiguos aranceles de los años de 1827 y 1837, y desde el 30 de Octubre del mismo año de 1842 quedó libre la República para establecer los plazos que le parezcan convenientes, sobre el tiempo en que deban empezarse a observar las reformas que decreta en materia de contribuciones marítimas; porque lo dispuesto en el art. 107 del arancel de 842, sobre plazos arbitrarios para la observancia de las indicadas reformas, se reprodujo en el art. 103 del arancel de 26 de septiembre de 1843, con la circunstancia de haberse declarado por su art. 104 derogadas todas las leyes y disposiciones contrarias al referido arancel; porque después de lo establecido en los citados aranceles de 1842 y 1843, no se ha hecho innovación alguna en la materia, ni en el arancel de 4 de Octubre de 1845, ni en ninguna otra disposición posterior y debe por lo mismo considerarse subsistente lo decretado en aquellos; y en fin, por todo esto, y porque interesa a la causa del erario público, que el congreso nacional de la República pueda obrar sin traba ni cortapisa de ningún género en la expedición de las leyes fiscales que le parezca conveniente decretar; S. E. el Presidente suplica que se tome a la mayor posible brevedad en consideración la iniciativa de que he hablado, despachándola antes de la salida de los aranceles de que actualmente se ocupan las Cámaras de la Unión.

Y al remitirla a VV.EE., a fin de que se sirvan dar cuenta con ella, me aprovecho de la ocasión para reiterarles las protestas de mi particular consideración y aprecio.

Dios y Libertad. Méjico, 5 de septiembre de 1849.

INICIATIVA A QUE SE REFIERE LA EXPOSICION QUE PRECEDE

Art. 1o. Por el art. 107 del arancel de aduanas marítimas y fronteras, de 30 de Abril de 1842, quedaron derogados los artículos 29 y 70 de los aranceles de 1827 y 1837, y en su consecuencia, desde el 30 de Octubre del citado año de 1842 cesó la obligación de dar los seis meses de plazo que debian antes correr entre la publicación de las reformas totales o parciales que se hiciesen a los aranceles, y su respectiva observancia, cuando aquellas fuesen gravosas al comercio.

Art. 2o. por tanto, desde el citado 30 de Octubre de 1842 ha quedado en libertad el poder público de la nación, para determinar los plazos que le hubiesen parecido o le parezcan convenientes en lo sucesivo, respecto del tiempo en que deban empezar a observarse las reformas totales o parciales que decrete, modificado, en uso de sus facultades naturales, los aranceles de las aduanas marítimas y fronteras de la República.