



## **Noticias históricas sobre el comercio exterior de México desde la conquista hasta el año 1878**

**Vicente E. Manero**

### Introducción

Con objeto de dar a conocer el adelanto progresivo que ha tenido el comercio exterior de México desde los primeros tiempos de la conquista hasta fin del año económico de 1877 a 1878, he estudiado la obra publicada por D. Miguel Lerdo de Tejada en noviembre de 1853, con el título de Comercio exterior de México; y encontrándola muy útil, he tomado de ella lo más interesante y he agregado las noticias conducentes siguiendo el mismo sistema, para que las noticias lleguen hasta estas fechas, para poder hacer una comparación según los datos que arrojan los tres períodos en que lo he dividido, como lo hizo el Sr. Lerdo los años corridos desde 1519 a 1878, y son los siguientes:

#### Primer periodo

1519 a 1777

Comercio exterior de la Colonia de Nueva-España, desde la conquista hasta que cesó el sistema de las flotas. Reglas a que estuvo entonces sujeto este comercio. Gravámenes impuestos a las mercancías y a las embarcaciones. Noticia de las flotas que vinieron de España a Veracruz desde 1561 hasta 1777, y de las toneladas de los buques que formaban las que llegaron de 1706 en adelante. Cargamentos que a su viaje y regreso condujeron algunas flotas desde 1761 hasta 1777. Valor de los metales y otros frutos exportados desde 1766 hasta 1778. Noticia de los buques que entraron en el puerto de Veracruz desde 1728 hasta 1739. Diferencia entre el valor de la importación y la exportación que se hizo en los últimos trece años de este periodo.

-[IV]-

#### Segundo periodo

1778 a 1821

Reglas a que estuvo sujeto el comercio exterior de la Colonia de Nueva-España, desde que cesó el sistema de las flotas hasta que se emancipó este país de su antigua metrópoli. Alteraciones hechas entonces respecto de los gravámenes impuestos sobre las mercancías y embarcaciones. Prosperidad del puerto de Veracruz durante este periodo. Establecimiento de dos compañías de seguros marítimos en dicho puerto. Noticia de los metales y otros frutos exportados desde 1779 hasta 1791. Ídem de los buques entrados en Veracruz desde 1784 hasta 1795 y sus procedencias. Resumen general del comercio de importación y exportación hecho por el puerto de Veracruz en los veinte y cinco años transcurridos de 1796 a 1820 inclusive. Balanzas mercantiles publicadas por el consulado de Veracruz de 1802 a 1820. Observaciones sobre los valores que figuran en dichas balanzas. Diferencia entre el valor de las importaciones y el de las exportaciones.

Tercer periodo

1822 a 1878

Reglas a que ha estado sujeto el comercio exterior de México desde su independencia hasta hoy. Gravámenes impuestos sobre las mercancías y buques de importación y exportación. Efectos prohibidos según las leyes, circulares y diversos aranceles que se han fijado según ha parecido más conveniente, prohibiendo unas veces, imponiendo derechos otras, haciendo concesiones excepcionales o por un tiempo limitado a señalados efectos, que se consideran en competencia con los mexicanos, y cuyas disposiciones se han dado unas veces para protección al comercio y otras a la industria y productos nacionales, según las circunstancias que a su vez se han tenido presentes. Puertos abiertos al comercio extranjero y cabotaje, que han estado continuamente concurridos por el comercio de todas las naciones del mundo que han querido mandar sus mercancías o extraer las nacionales, que han estado cerrados por algunas épocas por motivo de guerra con España, Estados Unidos, Francia, y las tres potencias, Inglaterra, Francia y España; pero que una vez pasado el conflicto han quedado y están abiertos para todos los países mercantiles.

Derechos e impuestos actuales: importación, tránsito, toneladas, paso, exportación de oro y plata pasta, amonedados, piedra mineral, orchilla y madera de construcción y ebanistería, etc.

-V-

Decreto de 30 de julio de 1861 aprobando la disposición del Gobierno de Tamaulipas sobre Zona-libre y el último reglamento de 17 de junio de 1878.

Mi deseo es, que se lea todo lo que pueda ser útil al conocimiento de los ramos de la administración pública; con ese fin he publicado de mi cuenta, noticias útiles sobre terrenos baldíos, colonización, etc., y hoy se imprime de mi cuenta este folleto.

México, enero de 1878.

Vicente E. Manero.

-[6]- -7-

Comercio exterior de Nueva España

Primer periodo

Desde la conquista hasta que cesó el sistema de flotas, es decir, desde 1519 a 1777

El principio del comercio exterior con México puede decirse que comenzó desde los cambios de cascabeles y cuentas de vidrio por tejas de oro y plata que hicieron con los candorosos indios de las playas de Veracruz los primeros españoles que arribaron allí en compañía de Grijalba y Cortés.

Las primeras providencias que para el comercio con los indios se dieron fueron dictadas por los reyes católicos Fernando e Isabel. Se limitaba la facultad de hacerlo directamente a sólo las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció en la primera la gran Casa de Contratación de Indias, y en la segunda un juez dependiente de la primera, ambas para hacer los registros de importación y exportación y evitar el fraude. Esto estaba de acuerdo con las capitulaciones celebradas entre los dichos Reyes Católicos y Cristóbal Colón.

Esas providencias fueron después ratificadas por las reales cédulas de 15 de mayo de 1509, 14 de setiembre de 1519, 27 de abril de 1531 y 7 de agosto de 1535; y se tuvieron como reglamento del comercio.

-8-

Por real orden de 15 de enero de 1529, se concedió igual permiso a los puertos de La Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga. No hay noticia de que hicieran uso de la concesión y más tarde fue derogada.

En 9 de diciembre 1556 y 19 de noviembre de 1565, se dispuso que todo buque debía ir derechamente al río de Sevilla con la sola excepción de los que llegasen de la isla Española y Puerto Rico, y los que por hallarse en muy mal estado no pudieran entrar en la barra de San Lúcar.

Estas limitaciones se aumentaron por real orden de 6 de setiembre de 1666, obligando a todo individuo a embarcar sus mercancías en el puerto de San Lúcar, en el río de Sevilla, cuya disposición estuvo vigente hasta 26 de setiembre de 1679, y por último, en 1680 se ordenó que para evitar los inconvenientes y riesgos de la barra de San Lúcar todas las flotas entrasen y saliesen en lo sucesivo del puerto de Cádiz, a donde se trasladaron luego por real orden de 8 de mayo de 1717 los tribunales y oficinas de Indias que antes residían en Sevilla, siendo aquella población el monopolio mercantil, y la ciudad más floreciente de la Península.

Por la real cédula de 16 de junio de 1556, y la de 4 de agosto de 1561, se concedió a la isla de Tenerife la facultad de sacar y enviar a las Indias cualesquiera mantenimientos, provisiones, granjerías, mercancías y otras cosas que en dicha isla hubiera, haciéndose luego extensiva esta concesión por una real cédula de 20 de enero de 1567 a la Gran Canaria, la Palma y Fuerteventura, aunque con varias restricciones con el objeto de evitar que los extranjeros se aprovecharan allí de ese permiso, para lo cual se previno que los buques caminasen en su viaje y regreso de América precisamente en compañía o conserva de las flotas que ya por entonces se despachaban periódicamente de Sevilla, debiendo ir siempre a rendir su viaje a este último punto, de cuya concesión gozaron, no obstante las quejas de la Casa de Contratación de Sevilla, por los perjuicios que le causaba al erario y al comercio de la Península. En consecuencia, se ordenó en 26 de febrero de 1649, prohibiéndoles todo comercio con las Indias; pero en 1.º de junio del mismo año se les concedió de nuevo el permiso que tenían por seis años, concediéndoles nuevos permisos hasta que se declaró indefinido por el reglamento de 6 de diciembre de 1718; y por la ordenanza general de 12 de octubre de 1778, se hizo perpetuo. El privilegio es muy limitado porque el de junio de 1649 sólo permitía 700 toneladas de mercancías, -9- que luego se aumentó a mil, con prohibición de traer a su regreso oro, plata u otros frutos preciosos, pero no se les obligaba a llegar a Sevilla.

El comercio directo de España a las Indias, como se llamaba entonces a la América, continuó con privilegio exclusivo de hacerlo hasta 1765 a los puertos de Cádiz y Sevilla, sin más competencia que la de los registros que salían de San Sebastián, de la Compañía de Guipúzcoa, para Caracas (1728). Y la de Galicia para Campeche, 1734, para llevar palo de tinte y vender en Veracruz el resto de su cargamento, de dos buques cada año.

En 16 de octubre de 1765 se concedió permiso para hacer comercio directo a las islas de Santo Domingo o Española, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, no sólo para Cádiz y Sevilla, sino también para Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón, y por la de 23 de marzo de 1768, se permitió a estos mismos puertos que enviaran buques a la provincia de la Luisiana, nuevamente agregada a la corona de España, y por la real orden de 5 de julio de 1770 se extendió el permiso a los registros que venían a Campeche. Todos estos permisos se daban a súbditos españoles solamente, para buques construidos en España. No obstante en el siglo XVI y XVII se emplearon algunos bajeles de fábrica extranjera, seguramente por tolerancia, infringiendo las reales órdenes.

Por miedo a los corsarios se dispuso que los especuladores enviaran sus buques reunidos por lo menos siete juntos, para que navegasen en conserva unos de otros. Para evitar fraudes estaba ordenado por cédula de 16 de julio de 1561, que no saliese de Cádiz ni de San Lúcar nao alguna, sino en flota, pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierra Firme y Nueva España, la una por enero y la otra por agosto, con capitán y almirante, y que sobre la Dominica se apartasen las que fuesen para Nueva España, yendo el general con las de una provincia y el almirante con las de otra. La ordenanza de 12 de octubre de 1778 destruyó parte de estas trabas que tanto ayudó a los monopolistas.

Además venían a América unas pequeñas embarcaciones con el nombre de avisos para traer la correspondencia del Gobierno y de los particulares; cargaban también un corto número de mercancías y hacían dos viajes al año, después se aumentaron a ocho, cuatro para Nueva España y cuatro a -10- otros puntos de América; hasta 1756 se dispuso uno por mes, que salía de La Coruña para Nueva España y las Antillas y otro cada dos meses para Montevideo. Además, venían otros buques de guerra con azogue, y llevaban de regreso los caudales del Rey y de los particulares.

Los gravámenes impuestos que se cobraban, eran cuatro: avería, almojarifazgo, toneladas y almirantazgo.

1.º Derecho de avería o avería, llamado así por estar destinado a cubrir los sueldos o haberes de la armada, que se empleaba en perseguir a los corsarios de las costas de Andalucía, comenzó en 1521, y aunque consistía al principio en un 5 p% sobre el valor del oro, perlas, azúcar, cueros y demás mercancías que fuesen de las Indias, de Canarias, de las Azores, de la Madera y Berbería, se aumentó a un 14 p% a toda clase de mercancías y 20 ducados por cada pasajero libre o esclavo; hasta 1660 que dispuso el Rey cesara enteramente, con tal que las principales Colonias de América costearan los gastos de las armadas que custodiaban las flotas que cada una costaba 790.000 ducados de plata, asignándose al Perú 350.000, a Nueva España 200.000, a Granada 50.000, a Cartagena 40.000, y 150.000 a la Real Hacienda. Esto duró hasta 1667.

Desde 1706 los buques de guerra franceses escoltaron las flotas, pagados por el Tesoro Real; hasta 1732 se comenzó a cobrar el 4 p% sobre oro, plata y grana que iba de América, para la armada naval y 1 p% para correos o avisos.

2.º El derecho de almojarifazgo o de portazgo, para el comercio de las Indias, se estableció en 1543; consistía en un 71/2 p% sobre el valor de todas las mercancías que venían de España, según el aforo o afuero que hacían los empleados en unión de uno de

los individuos del Ayuntamiento. En 1543 se redujo al 5, pagado en las Indias, y el 21/2 en Cádiz o Sevilla al tiempo de su exportación. En 1766 se aumentó el de exportación al 5, y el de importación en América al 10; y el 10 en una y otra parte a los vinos. Después hubo cambios y se hizo la adición al almojarifazgo con la contribución de Sisa, que pagaban el vino, vinagre y aceite que pasaban a las Indias.

Además, desde antes de 1566 se cobraba el 5 p% sobre valores, y el 10 más con el título de alcabala de primera venta. Por real orden de 12 de mayo de 1772, quedó libre de todo derecho el algodón producido en las Colonias, y por la de 23 de abril de 1774, se hizo extensiva aquella gracia al palo de tinte, maderas, pimienta, pesca salada, cera, carey o concha, achiote y café, -11- que produjeran las Colonias españolas. Siendo de notarse que el valúo de las mercancías se hacía de orden del Rey, por las relaciones o facturas que éstos presentaran, sin detener nunca los cargamentos, ni mucho menos abrir los fardos o cajones para reconocerlos.

3.º El derecho de toneladas comenzó a exigirse en España a los buques que hacían el comercio con las Indias el año de 1608, para atender a los gastos de la Universidad o cofradía de navegantes o mercantes, que con real aprobación de 22 de marzo de 1509 se estableció en el barrio de Triana, en Sevilla, cuyo impuesto consistió al principio en 11/2 real de plata por cada tonelada, y la media anata que sobre éstas se estableció en 1632; pero luego fue aumentando de tal manera, que lo que pagaba por cada tonelada de los buques que después de 1755 venían en las flotas a Veracruz, era como sigue: 1.406 reales de vellón de palmeo, 1.406 de abarrotes, 1.406 de enjunques y 671 de frutos. Estos derechos no eran iguales para todos los buques que venían a América, pues disminuían en proporción de la menor importancia de los puertos adonde se dirigían.

4.º El derecho de almirantazgo fue impuesto en España desde antes del descubrimiento de América, como uno de los emolumentos del empleo de almirante, y con este título lo cobraba el de Castilla, sobre el valor de lo que importaban o exportaban todos los buques que entraban en el río de Sevilla, y que no fueran propiedad de los vecinos de aquel arzobispado o del obispado de Cádiz; del mismo modo que se cobraba el derecho de anclaje, que se llamaba también de marco, por ser un marco de plata el que debía pagar cada bajel que excediera de cien toneladas; pero aquel impuesto no comenzó a cobrarse respecto de los buques que venían a las Indias hasta el año de 1737, en que se estableció el de Almirante General de España e Indias. Este impuesto consistía en cuotas sobre mercancías: 21/2 pesos a cada quintal de fierro que viniera a Nueva España, 1 peso a cada tonelada de todos los buques y 10 reales sobre cada mil pesos que en plata, oro o frutos, fueran de las Indias por cuenta de particulares; y aunque por una real orden de 30 de octubre de 1748, fue extinguido el almirantazgo, continuó su recaudación para la Real Hacienda.

Además, se cobraban en los puertos otras contribuciones: la de alcabala, establecida en Nueva España en 1573, el de anclaje desde 1762 que pagaban las embarcaciones mayores, a -12- razón de 10 pesos 6 reales cada uno de los que entraban a Veracruz, y el 6 al millar que sobre el valor de todas la mercancías que se internaban en esta Colonia, recaudaba el consulado de México desde 1652 en Veracruz.

Por lo dicho, se conoce cuáles fueron las providencias dictadas que formaron la legislación particular del comercio con España, desde el descubrimiento de Nueva España hasta 1778 en que concluyó el sistema de flotas. De los primeros 40 años desde 1521, hasta el establecimiento de flotas 1562, nada puede decirse sobre importación y exportación, por falta de datos exactos; pero se sabe que hasta 1536, serían 25 o 30 las embarcaciones llegadas a Veracruz, además de las de Cortés, Garay y Narváez, y no sería más importante el movimiento mercantil en los otros 25 años, por la vida semi-salvaje que entonces llevaban.

En cuanto al periodo de 215 años que siguió al establecimiento de aquellos convoyes marítimos, que con el nombre de flotas venían periódicamente de Sevilla y de Cádiz a Veracruz, tenemos muchos datos, de los cuales tomo lo más interesante, que es lo siguiente:

Primero. Noticia de las flotas que vinieron de España a Veracruz, desde el año de 1561 en que comenzaron, hasta 1777, en que llegó la última.

Siglo XVI. Quince flotas, en los años de 1565, 1657, 1572, 1576, 1581, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 95, 96, 99, y 1600, del número 1 al 15.

Siglo XVII. Sesenta y seis flotas, del número 16 al 81, años de 1601, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 51, 53, 53, 55. La de 1656, mandada por Beaumont, se perdió al regresar a España, en la isla de Tenerife. 1660, 62, 64, 65, 66, 68, 70, 71, 73, 75, 78, 80, 83, 87, 89, 92, 95, 96, 98 y 1699.

Siglo XVIII. Veinte flotas, años de 1706, 8, 11, 12, 15, 17, 20. Para la venta de mercancías que condujo esta flota de España, se estableció por primera vez la feria de Jalapa, a la cual concurrieron tres diputados por el comercio de España, y otros cuatro por el de la Nueva España. 1723, 25, 29, 32, 36. Se interrumpieron los viajes por las guerras con Inglaterra, y en su lugar venían los registros, en su mayor parte con banderas de potencias neutrales, a los que se agregaban de tiempo en tiempo algunos buques de guerra, que conducían el azogue del Real Erario. Se restablecieron los viajes 1749, 57, -13- 60, 62, 65, 69, 72 y 1776: total de viajes, 101. Para la venta de estas últimas mercancías, se celebró todavía la feria de Jalapa.

De la comparación que se hace de 17 flotas de las anteriores, sin contar con la de 1705, 11, 49, resulta que la de 1776 trajo 2.653 toneladas, y hubo un aumento progresivo hasta la de 1776, que condujo 8.176; que el mínimun fue 1.202, en el año de 1712, el máximun 8.492, en 1760. El total de las diez y siete flotas, 83.714 y término medio, 4.9246/12 toneladas.

Las mercancías de cambio que conducían las flotas a su regreso para España, eran:

Por cuenta de particulares. Plata acuñada y labrada, oro ídem, ídem, grana fina y silvestre, añil vainilla, purga de Jalapa, algodón, azúcar, cueros curtidos, copal, cueros al pelo, palo de tinte, achiote, cacao Soconusco, goma, harina, lentejas, garbanza, haba, alverjón, frijol, azufre, almagre, jerga, loza de Guadalajara, tísar, cordobanes, tablones de varias maderas, cacao Tabasco, de Guayaquil, algodón en rama, lana sucia y algunos más y regalos.

Por cuenta de S. M. Plata y oro acuñado, muestras de moneda y alhajas. Cobre, cacao, chocolate, polvito de piñol, vainilla, palo de tinte. Además, garaña, cebadilla, bálsamo, tacomaca, loza de China, cuchillos de cacha de plata, zarzaparrilla, caray, búcaro.

1768. De Cádiz a Veracruz. Azogue, cañones de bronce de a 24, de a 16; granadas, balas, piedras de chispa para fusil y pistola. De particulares. Fierro en barras, labrado, clavazón, largo, en herraje y planchuela, acero, alambre, hoja de lata, papel, cera, canela, pimienta, presillas, bramantes crudos; crehuelas, listados, hilo acarreto; libros, medicina, vino, aguardiente, vinagre, aceite y ropa en tercios.

Además, pólvora, espadas, sierras braceras y maneras, serruchos, limas, cepillos, barrenas, compases, etc. Fardos de bulas para el arzobispado de México y obispos de Puebla y Yucatán. Herramienta para herrería, plomadas y cucharas de albañil, plumas de escribir, incienso, canela, azafrán.

Extracto y cotejo del valor que llevaron las flotas del Sr. D. Luis de Córdova y las de D. Antonio de Ulloa, y de los efectos vendidos y extraídos de la feria de Jalapa para el interior del reino, al tiempo que una y otra se dieron a la vez en Veracruz para su regreso a España.

-14-

Flota del almirante Ulloa, salida de Veracruz el 16 de enero de 1778

\$ 22.323.943,4,2

\$ 27.460.841,7,2

El navío San Julián de S. M.

2.813.025,3,6

En las embarcaciones sueltas que salieron

2.323.872,7,2

En la capitanía y almiranta del Sr. Córdova, 30 de noviembre 1773

24.854.779,3,9

\$ 25.640.005,7,2

En las embarcaciones sueltas que salieron antes

785.226,3,5

---

Excedió el valor de la de Ulloa en

\$ 1.820.836,0,0

Lo vendido en Jalapa en 14 de enero de 1778, de la flota de Ulloa

26.924.499,23/4

Lo vendido en Jalapa, en 2 de diciembre de 1773, de la de Córdova

24.588.099,73/8

Vendido y extraído en la flota del Sr. Ulloa

\$ 2.336.399,21/8

Noticia de los buques que además de las flotas entraron a Veracruz en 12 años, desde 1728 a 1739

1728.- De La Habana, 10 de guerra, de Campeche, de la Guayra y Portobelo

14

1729.- De La Habana, de Campeche, de la Guayra de Portobelo, de Jamaica, de Santo Domingo, de Caracas

14

Llegó además la flota del Marqués de Maró con 4 de guerra y 16 mercantes

20

1730.- De Cádiz, de guerra 3. De La Habana, de Caracas, de Tabasco, de Maracaibo

12

1731.- De La Habana, de Guayra, de Caracas y de Maracaibo

14

1732.- De La Habana, Campeche, la Guayra, Portobelo, Jamaica, Caracas, Maracaibo y Tabasco

16

Llegó también la flota del general Torres y Morales, 4 de guerra y 16 mercantes

20

1733.- De La Habana, la Guayra, Portobelo y Caracas

8

1734.- De La Habana, Cádiz, Campeche, la Guayra, Tabasco, Maracaibo, Caracas y

Jamaica

11

-15-

1735.- De Cádiz, La Habana, Campeche, la Guayra, Portobelo, Jamaica, Maracaibo, Tabasco

18

1736.- De la Guayra, Portobelo, Caracas, Tabasco, Maracaibo y La Habana

15

Llegó la flota del general López Pintado con 8 buques de guerra y 10 mercantes

18

1737.- De Cádiz, La Habana, Portobelo, Maracaibo y la Guayra

13

1738.- De Cádiz, Portobelo, Caracas, Tabasco, Maracaibo y la Guayra

15

1739.- De Cádiz, Tabasco, Maracaibo, La Habana, la Guayra y Portobelo

14

---

Incluyendo los 58 buques de las tres flotas, suma

222

Noticia del número de buques entrados en Veracruz en 12 años, desde 1784 hasta 1795

1784.- De Málaga, Cádiz, Cartagena de Indias, La Habana, Campeche, Tabasco, Omoa y Nueva Orleans

51

1785.- La Coruña, Canarias, de Sevilla y San Lúcar, Cartagena de Indias, La Habana, Campeche y Tabasco, Nueva Orleans, Maracaibo, Guayra y la Isla del Carmen

80

1786.- De Cádiz, Málaga, Alicante, Barcelona, La Coruña, San Lúcar, Canarias, Cartagena, La Habana, Campeche, Tabasco, Nueva Orleans, Maracaibo, Guayra, Nueva York y el Carmen

85

1787.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques de Tortosa, Canarias, Cartagena, La Habana, Campeche, Tabasco, Nueva Orleans, Maracaibo y el Carmen

87

1788.- De Cádiz, Málaga, Barcelona, San Lúcar, Canarias, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco, el Carmen, Maracaibo, Guayra, y Santo Domingo

86

1789.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, San Lúcar, Canarias, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco, el Carmen, Maracaibo y de la Trinidad

9

1790.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, La Habana, Campeche, Tabasco, Carmen, Maracaibo, Portobelo y Laguna de Términos

83

1791.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, -16- La Habana, Campeche, Tabasco, el Carmen, Maracaibo, Guayra, Santo Domingo, y la Trinidad

100

1792.- Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco, Maracaibo, Guayra y Trinidad

128

1793.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, La Coruña, San Lúcar, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco y la Laguna, Maracaibo, Guayra y Puerto Rico

117

1794.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Sevilla, San Lúcar, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco, Maracaibo y Guayra

133

1795.- De Cádiz, Málaga, Santander, Barcelona, Alfaques, La Coruña, Nueva Orleans, La Habana, Campeche, Tabasco, el Carmen, Maracaibo y Guayra

96

---

Número total de buques entrados en 12 años

1.142

A los datos que presentan las noticias hasta aquí dadas, puede agregarse que la suma total que en los 13 años corridos desde 1766 a 1778 en que concluyó el sistema de flotas, se extrajo en metales preciosos y frutos de Veracruz para España y para varios puntos de América; tanto por cuenta del Rey como de particulares, ascendió a \$ 155.160.564.

Además del comercio que hacía Veracruz con España, lo hacía también con las demás Colonias españolas y por Acapulco con el Asia, limitándose a un galeón que venía de Manila y que era conocido con el nombre de Nao de China, cuyo cargamento se componía por lo común de telas de algodón y seda pintadas, seda cruda, medias de seda, obras de platería labrada por los chinos de Cantón y Manila, camisas de algodón ordinarias, loza fina, especias y aromas, y aunque estaba prevenido que su valor no fuera más de quinientos mil pesos siempre excedía algo más de esa suma. De regreso llevaba cochinilla, cacao de Caracas y Guayaquil, vino, aceite, tejidos de lana de España y plata su mayor parte; y un número de religiosos, siendo un dicho vulgar entonces que la Nao de China no llevaba más que plata y frailes.

De todos los datos que anteceden, no obstante ser tan incompletos, resultan comprobados dos hechos muy importantes para que pueda apreciarse en su verdadero valor el movimiento mercantil que se hacía entre la Colonia de la Nueva España y su metrópoli en aquella época, a saber: primero, que todavía -17- a principios del último siglo era muy mezquina la cantidad de mercancías que se despachaban anualmente de España a México, puesto que las cuatro flotas que vinieron durante los primeros veinte años de él, no medían en todas ellas más que 8.493 toneladas, cuya mayor parte era indudablemente ocupada con efectos de muy poco valor; segundo, que aunque en años siguientes fue aumentando en comercio progresivamente, el valor de la importación en los últimos trece años de este periodo no excedía, por término medio, de cinco a seis millones de pesos, mientras que la exportación en metales y otros frutos que se hizo en los mismos años, ascendía a diez o doce millones.

Tal era el resultado que ofrecía el movimiento mercantil que la Nueva España sostenía con su metrópoli en los primeros años del último tercio del siglo pasado; esto es, cuando por hallarse ya más aumentada y regularizada la sociedad de la Colonia, el exceso de la exportación sobre la importación, era mucho menor de lo que había sido en años anteriores; y a la verdad que al considerar lo desventajoso que para este país era aquel comercio, sólo las grandes riquezas que encerraba en su propio suelo, pueden explicar cómo no quedó completamente arruinado un pueblo del que se extraía anualmente, en calidad de tributo y por dilatado periodo, una mitad o más del valor total de su exportación, sin darle nada en cambio de tan fuerte suma.

-[18]- -19-

Segundo periodo

Desde 1778 hasta 1820, inclusive

Acerca de los cuarenta y tres años de este periodo, y a pesar de que no existen tampoco datos completos, es sin embargo la época de que nos han quedado mejores noticias, por la laboriosidad de los empleados del Consulado que se estableció en Veracruz en 1795, y dan a conocer el movimiento mercantil con más claridad y precisión que el anterior.

La Ordenanza del rey Carlos III, expedida en 12 de octubre de 1778 para el comercio de España con seis posesiones de América, y que se calificó de Ordenanza o Pragmática del Comercio libre, no solamente hizo desaparecer el ridículo sistema de flotas o convoyes que servía de obstáculo a las especulaciones mercantiles; sino que destruyó el monopolio que había disfrutado Cádiz para el comercio directo con las Colonias, concedió igual gracia a Sevilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alféquez de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, La Coruña, la Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en las islas Canarias, dándose en ella al mismo tiempo las reglas necesarias para el despacho de las mercancías y para la exacción de derechos que debían pagar. En 27 de julio de 1783 se extendió el permiso a Vigo, y por la de 12 de agosto de 1791 al de Grao en Valencia, quedando habilitados para el comercio directo de América 13 puertos, además de los de las islas Mallorca y Canarias. A estas disposiciones liberales respecto de las antiguas, se dieron otras que dieron impulso al comercio y a la industria de España.

En 1799, a consecuencia de la guerra que tenía entonces España con Inglaterra, se permitió a los buques de potencias neutrales venir directamente de la Península a los puertos de -20- la América. Derogado después, se concedió de nuevo más amplio por igual causa desde 1805 a 1808, que fue derogado en 17 de mayo y 27 de julio de 1809, siguiendo otros particulares a negociantes establecidos en los puertos de las Colonias para traer cargamentos de puertos extranjeros, y adquirieron grandes fortunas. Después se dictaron otras providencias para quitar trabas al comercio.

En 16 de junio de 1806, se dispuso que los buques que saliesen de España pudieran hacer escala y descargar donde les pareciera conveniente y dar por concluido su registro donde más les acomodase, por la anterior del 10 de agosto de 1804, permitía reexportar las mercancías a otros puertos habilitados.

Por la de 10 de mayo de 1807, ratificada en 13 de octubre de 1810, se previno se admitieran en Veracruz y Campeche los buques españoles que salieran de Cuba con géneros y efectos españoles y extranjeros venidos de la Península. En 13 de febrero de 1810 se habilitó el puerto de Sisal en Yucatán.

Por las de 12 de setiembre de 1793, 23 de marzo de 1794 y 3 de febrero de 1795, reiteradas en 17 de julio de 1818, se permitió que vinieran directamente expediciones mercantiles de la Península a San Blas y otros puertos de Californias, y finalmente, por decreto de las Cortes de España fecha 9 de noviembre de 1820, se habilitaron para el comercio exterior en la costa de Nueva España sobre el golfo de México, los puertos de Tlacotalpan, Matagorda, Matamoros, Soto la Marina y Pueblo Viejo de Tampico; y en las costas del Pacífico los de Acapulco, San Blas y Mazatlán, y fue el primer golpe que se dio al monopolio mercantil que por tres siglos disfrutó Veracruz. En virtud de la guerra en 1811, hubo algunos abusos por Veracruz, Túcpan y Tampico, introduciendo contrabando de mercancías de Europa y los Estados Unidos.

En este periodo siguieron los mismos gravámenes sobre el comercio, y aun se aumentaron otros respecto a Nueva España. Tuvo el de almojarifazgo desde 1792 hasta 1814 y el derecho de avería que comenzó a recaudarse en Veracruz desde 1795 en que se estableció allí el Consulado, cuyo impuesto fue al principio de sólo medio por ciento sobre los géneros y frutos que entraban o salían por mar, y se aumentó en 16 de noviembre de 1808 y 23 de noviembre de 1811, hasta 11/2 por 100. El derecho de almirantazgo desde 1807, consistía en uno al millar sobre las platas que se exportaban, y en 1 por 100 sobre las granas y vainillas. Además había otros indirectos, como peajes que se estableció desde 1796, con el objeto de abrir un camino carretero -21- hasta México, y cuya tarifa era: 2 pesos a cada coche, 1 a las volantas, 3 a los carros; 6 reales a las literas y 451 reales a los bueyes de tiro y demás bestias de carga. Un real por tonelada sobre los buques mercantes procedentes de Europa, y la real sobre los de América, que, para conservación del faro de Ulúa se estableció allí desde el 1.º de enero de 1805. En 5 de abril de 1811 se estableció otro derecho a favor del Hospital de San Sebastián; era de 2 pesos por cada 20 millares de vainillas y por cada tercio o zurrón de grana; 1 peso por cada tercio de añil y un real por cada tercio de las demás mercancías, excepto el algodón y la harina que entrasen allí por mar o tierra; el derecho de convoy que era 1 por 100 sobre la plata que iba a Veracruz desde 13 de enero de 1813, que fue aumentado a 2 por 100 el 18 de enero de 1816 hasta 9 de octubre de 1821 en que quedó abolido; y el derecho de murallas que consistía en un real por cada mula de carga que entraba o salía de la ciudad.

Los recargos impuestos que en general pagaban a su exportación en la Península los frutos o manufacturas españolas y las extranjeras que venían a América, pasando forzosamente por España, sufrían el recargo de 361/2 por 100, que era de mucha consideración, como se ve en seguida. Introducción en España 15 por 100. Internación 5. Consolidación de vales 5. Almirantazgo 1/2. Almojarifazgo de salida 7. Consulado 1. Subvención de guerra 11/2. Reemplazos 1. Para el canal de Guadalquivir 1/2. Total 361/2 por 100. Estos fuertes derechos formaban las rentas de España, sacadas indirectamente de sus Colonias, y que con los que pagaban a su entrada y consumo subían a un 65 por 100, resultando que sólo las clases elevadas y no el pueblo colonial, podían hacer su adquisición.

Los buques extranjeros pagaban mayores derechos que los buques españoles; por real orden de 18 de noviembre de 1818 pagaban 1/4 p% de exceso. La grana tenía un recargo subidísimo: pagaba 41 pesos 30 centavos por arroba.

Tales fueron las alteraciones en este periodo de 43 años, y no obstante que hubo las contrariedades por mar de los corsarios ingleses y franceses; y por tierra la guerra que estalló de independencia; puede muy bien decirse que ese periodo fue el de mayor prosperidad comercial de Nueva España.

Veracruz era el puerto de mayor comercio; allí iban los comerciantes del interior o tierra adentro para hacer sus compras, por lo que hizo grandes progresos en lo material de sus edificios desde 1778, y se reunieron comerciantes acaudalados. -22- En 1789, se formó una compañía de seguros con un capital de 230.000 pesos, con acciones de 5.000, y otra segunda en 1802 con 400.000 pesos, con acciones también de 5.000 pesos, de los que se reunieron inmediatamente 56 entre los negociantes de Veracruz, que suman \$ 280.000, prueba de un comercio muy activo; duraron poco a consecuencia de la guerra entre Inglaterra y España.

Desde 30 de mayo de 1805 se empezó a iluminar el fanal giratorio de primer orden que puso el Consulado en una torre que se construyó en el castillo de San Juan de Ulúa. Desde el 19 de enero de 1806 comenzó a cobrarse, para sólo su conservación a todo buque mercante procedente de Europa, un real por tonelada, a los de América tres

cuartos de real, y medio real a los de las costas, lo cual sumaba como 3.000 pesos al año.

Durante la guerra con Francia, dejó de encenderse diariamente, y sólo se iluminaba cuando había barco nacional a la vista, desde 1806 hasta 1809, que siguió iluminándose todas las noches.

#### Efectos de importación de España

Agricultura e industria nacional.- Azogue, agallas, acero, aguardiente, alcaparras, almadanetas, almendra, alpiste, anís, atún, avellanas, azadones, azafrán en aceite, íd. seco, aceite de comer, de linaza y almendra, aceitunas, bayetas, blondas, botas, brocado, calamina, calcetas, camisas de pontiví, íd. de Bretaña, íd. de estopilla, íd. de Irlanda, capotones de paño, casimir, clavazón, clavos, clavos de bronce, ceñidores, cerveza, cintas de bocadillo, de coleta, de hilo, de hilo hule, de rasete y de terciopelo, combos, cordobanes, cuerdas de guitarra, damasco, encaje de hilo, espadas, estopín, felpa, fideos, fierro vergajón, íd. cabilla, íd. planchuela, íd. verja, galón de oro y plata, galoncillo, seda, géneros de seda, íd. de algodón y seda, guantes, gusanillo, hachas, herraje, higos, hilo de Córdoba, hilo acarreto, hojas de sable y de machete, jamón, jarcia, libros en blanco, lienzo gallego, ligas, listonería números 40, 20 y 15; loza de Mallorca, machetes, mantillas de sarga, íd. de tafetán, íd. de tul, medias de algodón, de hilo, lana y seda, medicinas, mercería, mosquiteros, ornamentos, paleugre, palas de fierro, paños de lana y de seda, pañuelos de algodón, de hilo y de seda, papel blanco y de estraza, paraguas, pasas, pelusa, platillas pintadas, piedras de chispa, polvos de quina, randa, rasos, -23- rasolí, rejas de arar, ribetes, sables, sardinas, sarga de seda, sarguilla, sayas de alepín, sarga, tafetán, seda joyante, íd. en reina, íd. torcida, servilletas, sillas de madera, sombreros armados, íd. de armar, íd. de felpa, íd. elásticos, íd. de patente, íd. redondos; tafetán doblete, tapetes de lana, tavinete, terciopelo, tejidos de algodón, íd. de algodón y seda, tisú, toquillas de tul, trajes de tul, vinagre, vino blanco, íd. tinto, íd. en botellas, impresos, incienso, indianas y varios artículos. Importaron en 1811, 5.200.414 pesos.

Efectos extranjeros. Abalorio, acero, acolchado, agujas, albayalde, alemanisco, alepín, anascotes, arabias, bacalao, bafetas, bayeta, bayetón, blondas, bramante crudo, íd. florete, bretañas anchas legítimas, íd. íd. angostas, íd. contrahechas, íd. entreanchas, brin, caballines, calamina, camisas de coco, íd. de estopilla, canela, camañones, casos, caserillos aplatados, casimires, casinetes, cerveza, chales, chalonas-claves, clavo especie, cintas de hilo, íd. de raso, íd. de coco, estampado, coquillo, cotíes, cotonías, creas anchas y angostas, crehuelas, crudillo, cúbica, drogueso, elefantes, estameñas, estopillas, clarines, holandas, felipechín, fortepianos, franela, frasqueras grandes y chicas, goma arábiga, granates, granilla, guingas, hilo, holanbatista, íd. de algodón, hojas de espada, íd. de sable, hoja de lata, lienzo laval, íd. limón, íd. tulado de Flandes, íd. libretes, lonetas, loza, mahón, mantelería, mantillas de tul, medias de algodón, íd. de estambre, íd. de seda, medicina, mercería, mostasilla, muselina, humo negro, panas, paños de primera, de segunda y de tercera, pañuelos de algodón, íd. de coco, madras, muselina yerba y pintada, peines de marfil, papel pintado, platillas de algodón, reales y crudas, polvos azules, punto de tul, ribetes, ruanes, sanat, estampados, sarga de lana, seda y sarguilla, tripes, vidrios bruscos, íd. planos, incienso, irlandia, íd. de algodón, zarazas y varios artículos. En el mismo año de 1811, sumó: \$ 4. 970.419.

#### Importado de España

Agricultura e industria nacional

\$ 5.200.413

Efectos extranjeros

4.970.410

---

Sumó

\$ 10.170.832

Después de esta noticia, podemos hacer la comparación que en el primer periodo de 12 años, desde 1728 a 1739, entraron -24- 222 buques; y en el de 1784 a 1795, entraron 1.142: esto prueba el aumento que fue adquiriendo el comercio exterior.

También se encuentra otra prueba: el barón de Humboldt afirma que, desde 1779 hasta 1791, se extrajeron para España 224.052.025 pesos, cuya suma es superior a la de 155.160.564 que se exportó en igual periodo de 13 años desde 1766 a 1778, cuando todavía se hacía el comercio de flotas.

De 1796 hasta 1820 hay cuantos datos puedan desearse, y de ellos se ha formado el estado adjunto; presenta el movimiento mercantil que por el puerto de Veracruz se efectuó durante esos 25 años, y en él podrá verse, no sólo el valor de los géneros que formaban la importación y exportación anual; sino también el de los efectos españoles y extranjeros que figuran en la primera, y el de las especies en que consistía la última. Además, aparece que en los 25 años a que se refiere, subió el valor total de la importación a 259.105.946 pesos, y el de la exportación a 278.534.288 pesos, de lo cual resulta que el movimiento total de ese periodo, fue de poco menos de 22.000.000 al año, y que comparada la importación con la exportación, ésta excedió a aquélla en 19.428.342 pesos.

Por lo dicho se ve lo que era el comercio exterior de México hasta los últimos años en que estuvo sujeto al dominio de España, y basta fijar la atención sobre lo que era esta sola parte de su modo de existir, bajo el sistema colonial, para apreciar debidamente todas las ventajas que adquirió este país al independizarse de su antigua metrópoli; así como para no comprenderse cómo hay entre nosotros hombres tan apasionados de lo que ya no existe, o tan ilusos que pretendan elogiar aquel sistema y la época en que regía como la era más venturosa para el pueblo mexicano; pues ciertamente que aun cuando no se considerase la independencia sino bajo el aspecto de una especulación mercantil, debería ser estimada por todos sus habitantes, nacidos o no en su territorio, como uno de los más grandes beneficios a que podía aspirar esta sociedad.

-25-

Tercer periodo de comercio exterior

México independiente de 1820 hasta 1878

Efectuada la independencia, México recibió las alteraciones que eran indispensables al dejar su estado de colonia para convertirse en una nación libre y soberana, y aunque es cierto que quedaron arraigados todos los usos y costumbres establecidos y practicados por tres siglos, se sintieron, sin embargo, los benéficos cambios que le proporcionaba su nuevo ser político, y las ventajas de la libertad relativa de comercio que progresivamente ha ido disfrutando, no obstante algunos tropiezos, en ramo tan importante de riqueza pública.

Hasta 1821, a pesar del decreto dado por las Cortes españolas el 9 de noviembre de 1820, habilitando varios puertos de México al comercio directo con la Península, éste continuaba haciéndose casi exclusivamente por Veracruz.

En 15 de diciembre de 1821 se sancionó la apertura de los puertos habilitados, y permitiendo desde luego la libre entrada en ellos a los buques y mercancías de todas las naciones del mundo; éste fue el golpe de muerte para el privilegio que hasta entonces únicamente los españoles y el puerto de Veracruz gozaban; cuya ratificación se ha hecho en todos los aranceles, y hace ya imposible el sistema antiguo de hacer el comercio por uno o dos puertos de la República, no obstante algunas opiniones en su favor.

Esta libertad fue restringida únicamente respecto de los españoles por decreto de 8 de octubre de 1823, que prohibió la entrada de ellos por causa de las hostilidades que hacía la guarnición de San Juan de Ulúa; en 5 de noviembre de 1822 se había prohibido ya la exportación de dinero y frutos para -26- España, subsistiendo ambas disposiciones hasta 27 de agosto de 1836, que hubo preliminares de paz. También fue interrumpido con los Estados Unidos y Francia, y más adelante con Francia, Inglaterra y España, cuando estuvieron en guerra con la República Mexicana; exceptuando esos casos, los puertos han estado abiertos, como lo están ahora, para todo el mundo.

En cuanto a las franquicias concedidas al comercio extranjero y admisión de sus frutos y artefactos, se ha obrado según se ha creído conveniente para proteger a los industriales nacidos o avecinados en esta República. Para manifestarlo, se pone a continuación y por orden cronológico las disposiciones que se han dictado desde la independencia, y las cuales podrán consultarse sabiendo sus fechas y objeto.

El arancel provisional de 15 de diciembre de 1821 prohibía: la importación de tabaco, algodón en rama, comestibles, cera labrada, pasta de fideo, galones, puntillas y blondas de sólo metal o con mezcla de él, lentejuela y canutillo, algodón hilado de menos de sesenta madejas la libra, cinta de algodón blanca y de colores.

En 14 de enero de 1822 se prohibió la harina.

En 20 de mayo de 1824 se prohibió: aguardiente de caña o de uva, ajos, cebollas, pimiento o chile, almidón, alubias o habichuelas, arvejas o guisantes, anís, cominos y alcaravea, arroz, azúcar y miel de caña, café, carne salada o ahumada, chocolate, manzanas, uvas y otras frutas, galletas, gallinas, garbanzos, trigo, maíz, centeno, cebada, aves, harina, excepto en Yucatán, según los decretos de 11 y 28 de octubre de 1822, toda clase de hortalizas, huevos, jabón duro y blando, jamones o pernils de oso y cerdo, lentejas, manteca de cerdo y oso, ron, sal común, sebo en rama y labrado, tocino curado o salado, batas, camisas, calzoncillos, camisetas y camisolines hechos, chales y paños de rebozo de algodón, colchas, colchones y colgaduras hechas, cordones, cortinas y otros efectos de lana, pieles, monturas y arneses, vasijas y otros efectos de barro, plomo, cobre, insignias militares y maderas de todas clases. En 27 de mayo de 1827 fueron permitidas las maderas por diez años.

El arancel de 29 de mayo de 1821 permitió la entrada de algodón en rama, hortalizas, algunas pieles y maderas, y prohibió toda clase de estampas obscenas y contrarias a la religión y buenas costumbres, y los libros prohibidos, tabaco labrado, polvo y rapé. Hizo algunas modificaciones sobre algodón, y permitió la entrada de maíz para Yucatán.

El arancel de 22 de mayo de 1829, prohibió: espuelas, acicates -27- y otros objetos de hierro, instrumentos de artes y labranzas, carranclanes, casimires y otros efectos que comenzaban a construirse en el país. Esta ley fue la más severa.

En 6 de abril de 1830, una ley permitió la entrada de muchos de los frutos que prohibía la anterior, y duró hasta 11 de marzo de 1837, por nuevo arancel.

La de 16 de octubre del mismo año, destinó la 5.<sup>a</sup> parte de los derechos para formar un banco de avío para proteger la industria, y efectivamente se establecieron algunas fábricas que aún existen.

El arancel de 11 de marzo de 1837 fijó de nuevo los efectos prohibidos, permitiendo la entrada a muchos de los señalados en la ley de 1830.

El de 30 de abril de 1842 hizo muy pocas variaciones respecto del de 1837.

No se había considerado nada sobre comercio exterior con tanto detalle en las Memorias de Hacienda, hasta la que presentó el Sr. Trigueros en 8 de junio de 1844. Da los siguientes informes (páginas 8, 9, 10 y 11):

«Nuestro comercio exterior, hasta aquí, es más útil que a la República, al extranjero, y le es más ventajoso que el de otros países de más consumo y expendio, porque no recibe en cambio efectos cuya enajenación le obligue a ocurrir a otros mercados y haga dudosas las utilidades; no le es más costoso valorizarlos, recibe en numerario el precio, y de este modo, sobre asegurar las ganancias, abrevia ulteriores especulaciones, multiplica las ventas y con brevedad acrece y percibe los productos de dinero. México, por el contrario, al desprenderse del valor, queda convertida en un consumidor casi estéril, supuesto que no le es aún dado emprender con sus adquisiciones; no es un pueblo comercial, y si bien por esto está libre de los cálculos e investigaciones sobre los objetos de consumo en las diversas plazas en que tuviera que hacer sus cambios y expendios, también sufre la falta de una compensación que acreciera sus recursos, que fomentase su industria; esta variedad que induce una diferencia esencial, debe influir en la legislación, para que acomodándose ésta a las necesidades de la República, sin obstruir este canal de riqueza, la deje ingresar a fomentar todos los ramos que la producen; una legislación exige el país agrícola que tiene que exportar los frutos de su suelo después de abastecido; otra el industrial para el expendio de sus producciones, y otra el comercial; en cada uno, según sus necesidades, deben dictarse las disposiciones de la ley; la abundancia -28- de efectos demerita su precio, y si la adquisición fue costosa, la pérdida es casi indefectible; la industria que, o porque no puede perfeccionarse, o porque en otro mercado no puede soportar la concurrencia de productos extranjeros, demanda amparo del legislador; el país cuyo comercio es de mayor expendio en el exterior que en el interior, como la Inglaterra, debe sujetarse a otras leyes que el que, como México, sólo sufre la exportación de plata y oro y algunos pocos efectos. Venecia, Génova, las ciudades anseáticas, cuya opulencia fue mercantil, cuando faltó el comercio en que desempeñaban un rango intermedio, apenas se trasladó el giro a otro conducto, cuando por esta falta sucumbieron; no así los que producen con su propia industria los objetos de sus especulaciones, porque el estímulo y aliciente de aquélla puede valorizar éstas e impedir el que su riqueza decline».

Para convencer con más exactitud este cambio, sería apreciable una verdadera balanza de comercio que nos presente el término de comparación entre los ingresos y egresos, entre la riqueza adquirida para la circulación interior y la que ella extrajo, entre la adquisición verdadera posterior a la que antes tuvo. Según los datos que hay en la dirección, puede calificarse aproximadamente el valor de la importación de efectos extranjeros y el de la plata y oro en moneda, pasta y labrados, y palo de tinte exportados para el exterior en el año de 1843, deducido todo por las cuotas de derechos cobrados en las aduanas marítimas y fronteras, del modo siguiente:

Tanto por 100 de derechos

Derechos de importación

Vienen del capital de

Al 40 por 100

55.382

94  
138.457  
35  
Al 30 por 100  
6.040.616  
37  
20.135.387  
90  
Al 30 de víveres  
17.568  
01  
58.560  
3  
Al 30 por 100 de maderas  
4.265  
18  
14.217  
21/2  
Al 25 por 100  
466.466  
09  
1.865.864  
36  
Al 15 de efectos decomisados  
1  
35  
9  
  
Al 121/2 decomisados  
3.632  
841/2  
29.062  
72  
Al 6 por 100 de la joyería  
2.316  
05  
33.600  
831/2  
-29-

Sumas. La de derechos igual a los estados de la memoria de hacienda, respectivos a  
aduanas marítimas  
6.589.948  
831/2  
22.275.159  
221/2  
Si se agregan los 30 por 100 cobrados en la Tesorería General por permiso de algodón,

ascienden a  
354.000  
00  
1.180.000  
00

---

---

Serán entonces los derechos de importación y el valor de ella  
6.943.948  
831/2  
23.455.159  
221/2  
Valor de exportación en plata, oro y palo de tinte  
Tanto por 100 de derechos

Derechos de importación  
Vienen del capital de  
Al 6 por 100 de monedas  
202.762  
95  
3.379.382  
50  
Al 31/2 de ídem  
193.611  
59  
5.531.760  
284/7

---

---

Total en moneda de plata  
396.374  
54  
8.911.142  
784/7  
Al 2 por 100 de oro  
1.234  
17  
61.708  
50

---

---

Total en moneda de oro y plata  
397.608  
71  
8.972.851  
284/7

---

Al 5 por 100 de platas pastas

103.172

691/2

2.063.453

90

Al 7 por 100 en Veracruz

46.750

96

667.870

855/7

---

Total de plata pasta

149.623

651/2

2.731.324

755/7

21/2 por 100 de oro labrado

1

10

44

00

41/2 de plata labrada

3.172

64

82.503

11

---

Total de oro y plata labrados

3.173

74

82.547

11

-30-

---

6 por 100 de palo de tinte

763

72

12.728

664/7

---

---

Resultado:

De moneda

397.608

71

8.972.851

28

De oro y plata pastas

149.925

651/2

2.731.324

755/7

De oro y plata labradas

3.713

74

82.547

114/7

---

Total en metales preciosos

551.246

101/2

11.786.723

152/7

De palo tinte

763

62

12.728

664/7

---

Sumas. La de los derechos igual a la de los estados respectivos de la Memoria de Hacienda

552.009

721/2

11.799.451

816/7

Si se agregan los 21.356 pesos 8 centavos cobrados en la Tesorería General por el 7 por 100 de platas pastas, asciende

21.356

8

305.086

856/7

---

Serán entonces los derechos de exportación

573.365

801/2

12.104.538

675/7

Comparación entre importación y exportación

Valor de la primera

23.455.159

221/2

Ídem de la segunda en moneda, metales preciosos y palo de tinte

12.104.538

675/7

---

Diferencia de más importación

11.350.620

541/2

En la opinión de los que estiman por el cotejo de uno y otro término, si a un país es más favorable el comercio, calificándolo ventajoso cuando la exportación es mayor, la República sin duda ha tenido en esta diferencia, un signo de que la balanza ha declinado en su perjuicio; mas en concepto de los que por la mayor importación consideran un acrecentamiento -31- de valor, nuestro comercio tuvo a su favor el aumento, marcado en esta diferencia.

El Gobierno, que juzga sin ilusión, entiende que para poderse calificar la ventaja exacta de esta variación, sería preciso calcular el importe de los efectos nacionales que se han exportado libres de derechos, y que aun computándose por valor de un millón, siempre sería la diferencia a favor de la importación de \$ 10.350.620 5411/14 centavos; y no obstante que falta comprenderse la mayor parte de lo calculable en las aduanas marítimas de Guaymas y Monterrey en la Alta California, que con las circunstancias particulares en que se han encontrado, no han ministrado las noticias positivas y completas del valor de la importación y exportación.

Por decreto de 28 de febrero de 1843, se concedió el establecimiento de un puerto de depósito en Acapulco, y la rebaja de derechos a las mercancías que importaran en él.

La ley de 28 de febrero hizo extensivo a todos los puertos de la República, el derecho de avería que hasta entonces se cobraba solamente en Veracruz y Tampico, y consistía en 2 por ciento sobre derechos de importación.

La de 10 de marzo, dispuso que se aumentara a un 4 por ciento el derecho de 2 por ciento de introducción de moneda en los puertos, establecida por la ley de 12 de abril de 1831, que la conducción de numerario de uno a otro departamento causase el derecho de 1 por ciento al tiempo de su extracción, y la exportación de oro y plata acuñada el 6 por ciento.

La de 7 de abril aumentó en 20 por ciento a los derechos de importación, decretada en 30 de abril de 1842.

La ley de 6 de abril impuso al palo de tinte que se exportara del Carmen y Tabasco, un 6 por ciento.

En 12 de abril se concedió permiso a dos casas importadoras para introducir 60.000 quintales algodón extranjero, pagando \$ 6 por quintal en la República, en virtud de la prohibición que existía.

La de 14 de agosto prohibió la importación a la República de un número considerable de mercancías, cuya enumeración se hizo. Se repitió en el arancel de setiembre, art. 8.

En 26 de setiembre se expidió un nuevo arancel con recargo de derechos.

En diciembre, escribió el Sr. Robert Crichton Wallace un opúsculo demostrando lo absurdo del sistema prohibitivo.

La memoria presentada por D. Luis de la Rosa, fecha 8 de julio de 1845.

-32-

En el estado de valores formado por la dirección de rentas, consta que el impuesto recaudado sobre el comercio exterior, fue de \$ 7.418.081 33. El Sr. La Rosa considera que los impuestos sobre mercancías extranjeras son más de la mitad de las rentas públicas; en el presupuesto presentado se calcularon los productos de aduanas marítimas en \$ 7.247.000.

La ley de 27 de agosto de 1845, facultó al Ejecutivo para expedir un arancel de aduanas marítimas y fronterizas, debiendo conservar las prohibiciones existentes, no hacer variación de las mercancías libres, no aumentar las cuotas del arancel de 26 de diciembre de 1843, ni disminuir las del de 30 de abril de 1842.

El Sr. Prieto calculaba que por el arancel de 4 de octubre de 1844, pagaban: Importación 21 p%. Adicional 0,07. Avería, 1,40. Consumo en el puerto, 3,50. Íd. interior 3,50. Total, \$ 29,47 p%. Los licores, 33,07 p%.

La ley de 7 de abril de 1845, prohibió la importación de hilo de coser, mezclado de lino y algodón.

La ley de 11 de setiembre de 1846, concedió exención de los derechos de tonelada y de una cuarta parte de los de importación a los buques que forzaran o eludieran el bloqueo establecido por las fuerzas navales de los Estados Unidos.

El decreto de 4 de setiembre de 1847 declaró abierto al comercio extranjero el puerto de Altata.

En los presupuestos que para los doce meses del año económico fueron presentados al Congreso por el Sr. Riva Palacio el 16 de agosto de 1848, constan las partidas siguientes: Derechos de importación, \$ 2.700.000. Exportación de moneda de plata, 480.000. Íd. oro, plata quintada y palo de tinte, 8.000. Derecho de toneladas, 50.000. 1 p% sobre el derecho de importación, 150.000. 2 p% de avería, 300.000. Internación al 5 y al 10 p%, 800.000. Suman los derechos marítimos, \$ 4.488.000.

En una exposición que el Sr. Piña y Cuevas, presentó a la Cámara de diputados el 2 de enero de 1849, se encuentran las partidas siguientes: Derechos de importación deducido el 40 p%, según la ley de 3 de mayo de 1848, \$ 2.924.219 45. Derechos de exportación, 560.848 00 toneladas, 76.973 4,9. 1 p% de aumento de importación, 175.170 3,11. Derecho de internación, 792.579 1,1. 4 p% de introducción de moneda en los puertos, 403.665 3,7. Suman, \$ 5.102.022 2,37, hace notar el Sr. Piña y Cuevas, que si no se rebajara el 40 p% al derecho de avería, no sería 168.563 3,11, sino 350.340 6,8, y que no debía -33- considerarse como producto líquido del erario público, porque estaba ya dedicado a obras materiales.

En 1.º de julio de 1849 comenzó el año económico, que concluyó en 30 de junio de 1850. En él se comenzó a tratar seriamente de la reorganización de la Hacienda pública.

D. Francisco Iturbe calculó en 3 de noviembre de 1849 lo siguiente: Derechos de importación, 5.000.000 de pesos; de internación, 700.000 y toneladas 60.000, en una iniciativa dirigida al Congreso.

En 5 de setiembre de 1849, presentó D. Bonifacio Gutiérrez una iniciativa para la formación de una acta de navegación de la República y del comercio exterior por sus fronteras.

El Sr. Elorriaga considera en su memoria de 12 de febrero de 1850, que los derechos impuestos a las mercancías extranjeras, formaban la base y casi el único producto efectivo del erario público; considera necesario el alza de prohibiciones y baja de derechos.

La ley de 24 de noviembre de 1849 designó los puertos que debían quedar abiertos al comercio de altura y cabotaje, y los puntos de la frontera donde debían establecerse

aduanas; permitió la introducción de armas blancas, redujo al 40 por ciento los derechos de factura, los derechos de importación a algunos de los efectos comprendidos en el art. 18 del arancel de 4 de octubre de 1845, lo mismo que las señaladas en la ley de 3 de mayo de 1848.

El general D. Francisco Ávalos, para contentar a los comerciantes de Matamoros, por algunas razones excepcionales, y de acuerdo con el Ayuntamiento, dio un arancel que observó por algún tiempo, se siguió después en Veracruz y Tampico en 1852, hasta que el Gobierno transitorio de D. Juan Bautista Ceballos, expidió el de 21 de enero, quedando en sustancia reducidos los derechos a cinco clases o demarcaciones: derechos de importación, de exportación, de toneladas, de internación y de consumo. La tarifa de 22 de abril de 1851, fijó los impuestos siguientes:

Derecho de practicaje. En Matamoros, Tampico y Tabasco, dos pesos cuatro reales por cada pie de calado. En los demás puertos, un peso seis reales.

Derechos de capitania del puerto. A los buques mercantes extranjeros y nacionales, tres pesos cuatro reales. A los nacionales de cabotaje de más de treinta toneladas, tres pesos cuatro reales; a los de menos, un peso. A las lanchas, -34- chalanes de más de diez toneladas, cuatro reales; a las de menos dos reales.

Patentes de sanidad. A los buques que vayan a puerto extranjero, cuatro pesos. A los que vayan a puertos de la República, dos pesos. A los que se dirijan a puertos del mismo estado, un peso.

Además del derecho de práctico, pagan los buques cuatro pesos por enmendarlos cuando ya están anclados; seis entre Matamoros, Tampico y Tabasco, y tres pesos en los demás puertos por el bote que conduce al mismo. Los buques de guerra pagan únicamente el derecho de práctico cuando lo piden.

En la exposición que dirigió D. Manuel Payno al Congreso en 25 de julio de 1850, formuló en su plan de hacienda, en otras rentas, la de impuesto sobre comercio extranjero y la minería. I. Los derechos de importación, exportación, fortificación, tránsito, toneladas y consumo. II. Los de circulación y exportación de oro y plata. III. Los establecidos sobre exportación de los metales. Calculó que ascenderían los recaudados en las aduanas marítimas a \$ 6.224.500.

En la memoria de D. Manuel Piña y Cuevas, de 18 de julio de 1851, calculó: Derechos de importación, exportación y toneladas, \$ 4.606.915 7,5. Uno por ciento adicional, \$ 143.627 1,10. Dos de avería, \$ 447.582 4,8. Internación, \$ 542.944 0,4. Derechos de circulación de la moneda a su entrada a los puertos \$ 335.655 7,10. Suma, \$ 6.076.725 6,1.

En el estado de valores, fecha 14 de octubre de 1852, expresa: Derechos de importación, exportación y toneladas, \$ 5.185.520 3,4. Uno por ciento según la ley de 31 de marzo de 1838, \$ 177.613 3. Dos de avería, \$ 361.893 4. Internación, \$ 714.210. Circulación, \$ 256.308 8,5. Consumo, \$ 231.097 5,4. Total, \$ 6.926.644 3,7.

En 16 de febrero de 1852, propuso al Congreso D. Marcos Esparza, el arrendamiento de las aduanas marítimas, etc.

La ley de 9 de octubre de 1851, estableció el derecho de consumo de 8 por ciento, y la de 1.º de octubre aumentó a un 6 por ciento el derecho de exportación de moneda.

No se presentó más memoria al Congreso, por un cálculo presentado en 30 de abril de 1853, con un informe del Sr. Haro y Tamariz, publicado en 12 de julio del mismo año, de los productos líquidos en un quinquenio de 1847 a junio de 1852, resulta que las aduanas marítimas produjeron \$ 24.532.616 0,1.

-35-

D. Juan B. Ceballos puso un arancel que fue después nulificado por el expedido por el general Santa-Anna, con fecha 1.º de julio de 1853, en que se restablecieron las cuotas

del de 4 de octubre de 1845, aumentando algunas de ellas considerablemente . En este año se recaudaron: Derechos de importación, \$ 5.000.000. Uno por ciento, \$ 25.000. Avería, \$ 500.000. Internación 25 por ciento, \$ 1.250.000. Toneladas, \$ 80.000. Exportación de platas, 6 por ciento sobre \$ 16.000.000, \$ 960.000. Total, \$ 8.040.000.

El 22 de abril de 1853, se estableció el Ministerio de Fomento y comenzó a decretar separadamente de lo que disponía el de Hacienda.

La ley de 4 de agosto de 1853, restableció el derecho impuesto al palo de tinte, señalado en la ley de 20 de mayo de 1835.

La de 7 de octubre de 1853, impuso un real por bulto de ocho arrobas para la escuela de Agricultura, y la de otro real en el puerto de San Blas, para su policía, etc.

La de 8 de noviembre de 1853, impuso derechos de exportación a diez y ocho artículos de productos nacionales, como ganados, etc.

En 30 de enero de 1854, se decretó: Acta de navegación de la República Mexicana.

En 30 de julio de 1854, se dio como producto de aduanas marítimas y fronterizas, \$ 8.339.208 49, y calculó el Sr. Olasagarre que el próximo sería de \$ 9.011.010 26.

1855, datos publicados en la Memoria. Aduanas marítimas y fronterizas, \$ 8.660.293 0,1.

La ley de 16 de abril de 55, impuso un real por bulto en Manzanillo y Tabasco para el Tribunal Mercantil; la del 27 ídem ídem dos reales por quintal de concha perla en la Baja California para instrucción pública, y la del 28 ídem ídem permitió por tres años la exportación de frutos minerales por la Paz, Baja California.

Año de 1856.- Dieron las aduanas marítimas y fronterizas en seis meses \$ 3.641.744 89 y al año \$ 7.283.489 78.

Se estableció la junta de crédito público, encargada de administrar las aduanas marítimas.

D. Miguel Lerdo de Tejada restringió considerablemente las atribuciones de esta junta, en decreto de 8 de junio de 1856.

En 31 de enero de 1856 se expidió el arancel de aduanas marítimas y fronterizas, se hicieron rebajas del de 1853, y se -36- dividieron los derechos en importación y en adicionales, siendo éstos el 65 por 100 de los de importación.

La ley de 2 de noviembre de 55, permitió a Guaymas el comercio de cabotaje, restablecida para los demás puertos en 14 de junio anterior.

Año económico de 1856 a 57.- No hubo ni presupuesto, ni cuenta.

La ley de 18 de febrero de 1857, dispuso que la plata acuñada pagara 6 por 100 en vez del 31/2.

La de 2 de marzo, que los efectos marcados frac. 339, art. 7.º, pagasen 5 cént. por vara cuadrada.

33.º año económico de 1857 a 58.- No hubo Memoria.

La de 9 de julio de 1857, dispuso que los buques nacionales de menos de 40 toneladas pudieran dedicarse, provistos de patentes respectivas de navegación, a la de altura en puertos extranjeros.

La de 28 del mismo, reorganizó la Junta de Crédito público. La de 8 de setiembre reorganizó la Marina nacional. Decreto de 5 de mayo de 58, mandó abrir provisionalmente el puerto de Tuxpam al comercio extranjero y la clausura de Veracruz, Matamoros, Acapulco y Manzanillo.

En 15 de mayo se organizó de nuevo la Junta de Crédito público.

34.º año de 1858 a 59.- Permaneció el Gobierno en Veracruz; no hubo ni presupuesto ni cuenta.

En 28 de abril de 59 se cerró el puerto de Mazatlán para el comercio extranjero provisionalmente.

En 4 de mayo se permitió la introducción de algodón extranjero por Veracruz, pagando \$ 1,50 cént. quintal.

35.º año de 1859 a 60.- Siguió el Gobierno en Veracruz, no hubo ni presupuesto ni cuenta.

La ley de 16 de julio de 59 dada por el general Miramón, y firmada por D. Carlos Peza y Peza, extinguió la Junta de Crédito público, reasumiendo sus atribuciones el Ministerio de Hacienda.

En 22 de febrero de 1860 se mandó cesar el pago del 2 por 100 en las aduanas de cabotaje, decretado en 30 de setiembre de 1853.

36.º año de 1860 a 61.- El Gobierno constitucional volvió a ocupar la capital en 1.º de enero de 1861. El Sr. Mata calculó en su Memoria presentada el 5 de mayo las rentas siguientes:

-37-

Derechos de importación

4.500.000

Mejoras materiales 25 por 100

900.000

Camino de fierro

675.000

Internación 10 por 100

350.000

Mitad del 25 por zoo de contrarregistro

350.000

Toneladas y faro

110.000

Exportación de moneda

800.000

---

Total

7.685.000

La ley de 8 de abril de 1861 mandó suspender por 10 años el derecho adicional, decretado en la ordenanza de 31 de enero de 1856, etc.

37.º año económico de 1861 a 62.- Siguió la guerra civil.

En 14 de diciembre de 1861 desembarcaron en Veracruz las fuerzas españolas, en virtud del tratado de Londres de 31 de octubre del mismo año, y siguió una guerra llamada de Intervención.

En 17 de marzo de 1858 el Gobierno de Tamaulipas estableció la Zona libre, y el Gobierno federal la aprobó en 30 del mismo, declarando que en las poblaciones de Matamoros, Reinos, Camargo, Mier, Guerrero y Monterrey Laredo, situadas en las márgenes del Bravo, serían libres de derecho los efectos extranjeros, etc.

La ley de 18 de noviembre de 1861 autorizó al Ejecutivo para expedir un nuevo arancel de aduanas.

En 13 de mayo de 1862 se redujo a 20 por 100 el derecho de contrarregistro.

38.º año económico de 1862 a 63.- Continuó la guerra de intervención. De esto existe la cuenta formada por D. Manuel Payno de 1861 a 1867.

La ley de 21 de julio de 1862 declaró libres de derecho de exportación las piedras minerales de la Baja California, e impuso 121/2 cént. sobre quintal de concha perla y 61/2 sobre cada piel de res al pelo.

En 7, 12 y 30 de agosto se dieron varias disposiciones sobre ordenanza de aduanas marítimas, y en la de 29 se repitió la prohibición de exportar plata pasta.

En 18 de noviembre de 62 se permitió la introducción de papel media cola, que fue derogada en 18 de marzo de 63. El Gobierno puso su residencia en San Luis después de su salida de México en 31 de junio de 63, a causa de la guerra de Intervención. Luego pasó al Saltillo y Monterrey.

-38-

39.º año económico de 1863 a 64.- No hubo ni Memoria ni cuenta.

En 28 de julio de 63 y 7 de mayo de 64, se dispuso cómo debía pagarse el impuesto sobre algodón que entraba por Piedras Negras, la del 17 fijó \$ 1 por quintal. Varias circulares y disposiciones hubo dadas por el Gobierno establecido en México, que omito por no ser del reconocido en la República de 7 de setiembre y 23 de diciembre de 63, 8 y 19 de enero, 12 de marzo, 1.º de abril, 12, 13 y 27 de mayo.

40.º año de 1864 a 65.- El decreto de 19 de marzo de 65 encargó la dirección de aduanas del golfo al inspector francés Rolland, y a Decazes las del Pacífico. Hubo otras disposiciones: 23 de marzo, 6, 7 y 15 de abril, 8 y 30 de mayo, y 10 de junio de 1865.

41.º año económico de 1865 a 66.- El 18 de agosto se trasladó el Gobierno a Paso del Norte.

En 5 de setiembre de 65, se concedió a la grana y añil de Oaxaca, exención de impuestos.

Otras circulares: 28 de enero, 6, 10 y 16 de febrero, 30 de abril, 9 de mayo y 6 de junio.

42.º año económico de 1866 a 67.- En este año acabó la Intervención y se estableció el Gobierno de la República, y tampoco hubo ni presupuesto ni cuenta.

El 1.º de diciembre de 66 se determinó se cobrasen íntegros todos los derechos de importación en las aduanas marítimas, etc., lo mismo en la de 30 de marzo de 67.

43.º año de 67 a 68.- La ley de 29 de octubre de 67, estableció un derecho sobre harina extranjera.

La de 17 de noviembre, \$ 1 por cada bulto de 8 arrobas de mercancías que se introdujeran por las aduanas marítimas y fronterizas.

Quedaron establecidos los derechos aduanales de la ordenanza de 31 de enero de 1856, importación, mejoras materiales, ferrocarril, internación, contrarregistro, exportación de plata y oro, madera, toneladas y faro, anclaje, patentes de navegación.

44.º año económico de 1868 a 69.- Comenzó la regularidad, bajo el punto hacendario, y se sancionaron los presupuestos de ingresos y egresos, y se presentó en 8 de mayo de 1868, se hizo el cálculo siguiente en el capítulo 1.º, aduanas marítimas, fronterizas y de cabotaje. Producto de los derechos de importación, mejoras materiales, amortización de la deuda, toneladas, -39- exportación, internación, contrarregistro, consumo, ferrocarril, faro, pilotaje, anclaje, etc.

Veracruz

5.000.000

Tampico

2.200.000

Matamoros

1.000.000

Manzanillo

850.000

Mazatlán  
810.000  
Tabasco  
200.000  
Sisal  
170.000  
Campeche  
72.000  
Guaymas  
67.000  
La Paz  
52.000  
Túxpam  
48.000  
El Carmen  
42.000  
Ventosa  
39.000  
Goatzacoalcos  
37.000  
San Blas  
19.000  
Tonalá  
8.000  
Zapaluta  
27.000  
Paso del Norte  
22.000  
Monterrey Laredo  
11.000  
Camargo  
4.000  
Reinosa  
3.000

---

Suman  
10.691.000

No hubo datos de Acapulco, Puerto Ángel, Ojinaga y Piedras Negras.

La 1.<sup>a</sup> Comisión de Hacienda de la Cámara de diputados calculó en 30 de mayo de 1868 lo siguiente:

Importación

6.583.947

84

Mejoras materiales

1.316.789

56

Ferrocarril

987.592

07

Internación  
658.394  
78  
Contrarregistro  
1.643.986  
94  
Exportación de plata amonedada  
1.200.000

Oro amonedado  
30.000

Toneladas, fardo y pilotaje  
150.000

Impuesto por bulto  
400.000

Extracción de madera  
24.000

La noticia de la sección de contabilidad da  
9.045.565  
23

La memoria de hacienda de 16 de setiembre de 1869, saca una suma de  
9.606.491  
73  
-40-

El Congreso suprimió el impuesto para fortificación en Veracruz.

Se establecieron las escuelas náuticas en Campeche y Mazatlán.

La ley de 6 de mayo de 69 declaró que el impuesto a la extracción de maderas del art. 1.º de la de 27 de mayo de 68, sólo comprende a la de construcción y ebanistería.

45.º año de 1869 a 70.- Presupuesto de 15 de enero de 1869:

Importación  
5.153.337  
51

Mejoras materiales  
1.030.667  
50

Ferrocarril  
773.000  
62

Internación  
515.333  
75

Contrarregistro  
1.288.334  
37

Exportación de plata en general  
1.200.000

De oro en general  
21.294  
13  
Toneladas, fano y pilotaje  
65.950  
81  
Impuesto por bulto en sustitución de peajes  
230.888  
95  
Extracción de maderas  
10.929  
39

---

Total  
10.289.737  
63

Por la cuenta presentada resultó que la importación fue de 18.516.033 05, y el líquido 8.05.352 79.

46.º año de 1870 a 71.- Importación \$ 8.322.679 68; toneladas, fano y pilotaje \$ 1.473.240 91; plata y oro pasta y amonedados \$ 88.292 74; total \$ 9.884.232 50.

47.º año de 1871 a 72.- Importación \$ 7.610.661 58; tránsito 608.47; toneladas, fano y pilotaje \$ 96.360 16; plata y oro en pasta y amonedados \$ 912.273 36; total \$ 8.619.903 87.

48.º año de 1872 a 73.- Del resumen general de productos, se saca lo siguiente: derechos de importación (cobrados por el antiguo arancel) \$ 680.632 18; ídem ídem ídem por el nuevo \$ 7.967.535 64; toneladas \$ 39.061 54; fano \$ 12.138; 5 por 100 plata acuñada \$ 177.369 20; 1/2 por 100 oro acuñado \$ 3.005 74; plata pasta \$ 73.656 74; oro pasta \$ 2.281 87; suma \$ 8.975.661 16; y aumentando los derechos cobrados en México suma total \$ 9.840.682 11 cént.

49.º año de 1873 a 74.- En el informe que presenta D. Francisco Mejía al Congreso dice (p. IV): «El ramo de aduanas marítimas, es de una naturaleza tal, que no es posible dejar de dictarse acerca de él, resoluciones para el mejor desempeño del servicio, año por año; en el corrido de 73 a 74 de -41- las dictadas de condición general, son las siguientes»: (copio únicamente las fechas) 5 y 25 de julio, 13 y 23 de setiembre, 6 y 15 de octubre, 15 de noviembre, 1.º de enero de 1874, 15 del mismo restringiendo que pasen mercancías de Sonora para el Tucson y Arizona, sino solamente por Guaymas a la Magdalena. Marzo 7, ídem 18 y 21, junio 2, de igual fecha trasladando la aduana de Babispa a Janos (Chihuahua) junio 4 y 8.

En este año económico hubo registros marítimos 923, ídem fronterizos 271, total 1.194.

Los derechos producidos en este año fueron 11.393.547 09 (pág. C).

50.º año de 1872 a 73.- Informes sobre Puerto Ángel, Santa Cruz Huatulco y Maruata. Se abrió la aduana de Tijuana (Baja California), la de la Frontera se pasó a Puerto Isabel, y se clausuraron las fronterizas del Bravo, Guerrero y Reynosa.

En 21 de diciembre de 1874, se abrió la de Mulegé para cabotaje y el Puerto de la Libertad en el Golfo de California por decreto de 16 de julio de 1874.

Produjeron las aduanas marítimas y fronterizas de 73 a 74 \$ 11.471.959 87 (según la Memoria presentada por D. Francisco Mejía).

51.º año de 1875 a 76.- (51.º económico) no se presentó Memoria. El Sr. Romero presentó en la de 30 de mayo de 78 entre otros datos, el siguiente: producto de aduanas marítimas y fronterizas \$ 10.345.270 35.

Circulares: la de 30 de mayo de 76 para que los exportadores de plata pasta no sean obligados a fundirlas en las casas de moneda, pero quedan sujetas a la operación de ensaye.

La de agosto 18 de 76, que el azufre extranjero pague 4 cént. por kilogramo.

Febrero 19 de 77.- A los administradores y capitanes de puerto que remitan a Fomento noticias de movimientos de pasajeros y mercancías.

Febrero 16.- Para que los administradores y capitanes no pongan dificultades indebidas en las aduanas marítimas a los buques que a ellas lleguen, trayendo mercancías para los puertos mexicanos y a la vez para puertos extranjeros.

Mayo 24.- Para que las aduanas marítimas permitan la conducción de los productos del país de cualquier puerto de la costa a los puertos habilitados en embarcaciones con o sin -42- cubiertas, con la vigilancia que consideren suficiente para evitar el fraude.

La de 19 de marzo de 1877, aclarando que debía considerarse vigente el arancel de aduanas de 1.º de enero de 1872 con todas las circulares declaratorias o adicionales expedidas con posterioridad.

La de 10 de junio de 77, aclarando la fracción 223 de la tarifa del arancel de aduanas.

Los impuestos que declaró vigentes la ley de 1.º de julio de 1876 para el año quincuagésimo segundo, son los siguientes: I. De los productos de las aduanas marítimas y fronterizas procedentes de:

A. Derechos de importación, conforme al arancel de 1.º de enero de 1872 y a las disposiciones dictadas, y que dicte el Ejecutivo en uso de la autorización acordada por el Congreso en 12 de diciembre del mismo año.

B. Derecho de tránsito, conforme al mismo arancel, a la ley de 25 de diciembre del mismo año.

C. Derechos de tonelada y de fardo, conforme al art. 6.º del mismo arancel.

D. El 5 por 100 por la exportación de plata amonedada y el 1/2 por 100 por la del oro, decretado por la ley de 31 de mayo de 1872 y conforme a las leyes de 9, 10 y 24 de diciembre de 71. Circular de 24 de mayo de 1873 y demás disposiciones del Ministerio de Hacienda.

El 5 por ciento por la exportación de plata pasta, el 1/2 por 100 de la del oro y los derechos de amonedación, ensaye y apartado, conformes a las leyes de 10 y 24 de diciembre de 1871, 26 de enero, 25 y 26 de marzo y 31 de mayo de 1872, y demás determinaciones relativas del propio Ministerio.

E. Derecho de la exportación de orchilla en la Baja California, conforme a la ley de 23 de marzo de 1872.

Del X. Ramos menores: C. Derecho de exportación de maderas de construcción y ebanistería, conforme al reglamento de 18 de abril de 1861 y art. 9.º de la ley de 28 de junio de 1872.

L. Patentes de navegación, conforme a la ley de 8 de febrero de 1857.

En la Memoria del Sr. Romero, de la cual voy tomando datos, aparece:

Año 51.º de 1875 a 76, producto de las aduanas marítimas y fronterizas \$ 10.345.270 35.

52.º año de 1876 a 77.- Este año tiene dividida su cuenta -43- en dos épocas: la del Sr. Lerdo y la del Gobierno emanado de Tuxtepec, la 1.ª de 1.º de julio a 30 de noviembre de 1876 produjo de aduanas marítimas \$ 3.136.035 59. La 2.ª de 1.º de diciembre de 76 a junio 30 de 77 \$ 6.404.976 36, total \$ 9.541.002 25. La 1.ª debe resultar mayor, porque no se tuvieron a la vista los datos de las aduanas fronterizas del Norte.

## Comparación del año 52 con los anteriores

Para conocer la importancia de cada una de las aduanas, se inserta la siguiente noticia de lo que les correspondió recaudar y distribuir de la cantidad de \$ 14.943.023 04, a que ascendió el total ingreso en ellas en el año económico.

### Recaudado

#### Situación

Aduana marítima de Acapulco

206.671

93

#### Pacífico

Aduana fronteriza de Altar

5.566

95

#### Norte

Aduana marítima de la Bahía de la Magdalena

21.388

57

#### Golfo de Cortés

Aduana marítima de Campeche

175.753

41

#### Golfo mexicano

Aduana marítima de Camargo

30.014

46

#### Norte

Aduana marítima de Goatzacoalcos

52.092

30

#### Golfo mexicano

Aduana fronteriza de Tabasco

134.753

78

#### Sur

Aduana marítima de Guaymas

431.511

02

#### Pacífico

Aduana marítima de la Isla del Carmen

68.249

14

#### Golfo mexicano

Aduana fronteriza de Janos

3.465

31

#### Norte

Aduana marítima de La Paz

75.599  
09  
Golfo de Cortés  
Aduana fronteriza de la Magdalena  
5.052  
36  
Norte  
Aduana marítima de Manzanillo  
396.822  
73  
Norte  
-44-

Aduana marítima y fronteriza de Matamoros, Zona libre  
1.242.004  
81  
Norte  
Aduana marítima de Mazatlán  
2.057.502  
64  
Pacífico  
Aduana fronteriza de Mier, Zona libre  
132.382  
07  
Norte  
Aduana fronteriza de Monterrey Laredo, Zona libre  
75.425  
26  
Norte  
Aduana fronteriza de Paso del Norte  
96.744  
05  
Norte  
Aduana fronteriza de Presidio del Norte  
62.180  
95  
Norte  
Aduana marítima de Progreso  
278.793  
71  
Golfo mexicano  
Aduana marítima de San Blas  
208.956  
22  
Pacífico  
Aduana marítima de Soconusco  
3.428  
47

Pacífico  
Aduana marítima de Tampico  
419.230  
40  
Golfo mexicano  
Aduana marítima de Túcpan  
66.996  
76  
Golfo mexicano  
Aduana marítima de Veracruz  
8.692.436  
65  
Golfo mexicano

---

Total  
14.943.023.  
041

Noticia de entrada y salida de buques extranjeros que hicieron el comercio con México  
el año fiscal de 1876 a 1877  
Número de registros de buques entrados al puerto e importaciones fronteras  
1.250

Número de bultos que importaron  
1.208.102

Importe de los derechos de importación, toneladas y fero, que causaron  
9.345.474  
43

Valor de las mercancías nacionales que exportaron al extranjero, incluso oro, plata y  
piedra mineral  
28.772.194  
26

-45-

Cuadro comparativo del producto de las aduanas marítimas y fronteras

Años  
Derechos de  
importación  
De tránsito  
Toneladas,  
fero y pilotaje  
Plata y oro:  
en pasta y amonedado  
Orchilla  
Sumas  
1867 a 1868  
9.414.142  
60

9.414.142  
60  
1868 a 1869  
7.727.748  
08

61.899  
22  
1.371.037  
76

9.160.685  
00  
1869 a 1870  
6.721.753  
14  
2.429  
2  
83.049  
61  
1.272.939  
78

8.080.172  
79  
1870 a 1871  
8.322.679  
45

1.473.260  
91  
88.292  
74

9.883.232  
50  
1871 a 1872

7.610.661  
86  
608  
47  
96.360  
16  
912.273  
38

8.619.903  
87  
1872 a 1873  
8.069.219  
90  
1.284  
22  
50.758  
14  
1.063.956  
40

9.185.218  
66  
1873 a 1874  
10.354.158  
85  
1.525  
41  
65.404  
93  
881.042  
30  
4.500

11.306.631  
08  
1874 a 1875  
9.200.033  
06  
3.560  
66  
63.283  
66  
845.873  
99

10.112.751

56  
1875 a 1876  
9.520.801  
06  
55.652  
36

768.618  
38  
198  
55  
10.545.270  
35  
1876 a 1877  
8.556.843  
61  
4.164  
01  
43.558  
64  
933.679  
24  
2.736  
75  
9.540.022  
25

---

---

---

---

---

---

Totales  
85.498.241  
61  
69.224  
58  
0.552.627  
10  
9.531.682  
14  
7.435  
30  
95.849.030  
66

En este estado no constan los derechos por exportación de madera, porque figura en la partida de ramos menores, \$ 3.558.331 67; pero tomando de otros datos he sacado el siguiente:

-46-

Producto de la exportación de madera por los puertos siguientes:

1867 a 1868

30.297

83

1868 a 1869. Tabasco

26.287

81

1869 a 1870. Tabasco

24.344

32

1870 a 1871. Ídem 20.016 20. Minatitlán 20.105 60

40.121

80

1871 a 1872. Tabasco 22.523 02. Minatitlán 25.750 95

43.273

97

1872 a 1873. Tabasco 37.983 12. Minatitlán 47.653 59

85.626

12

1873 a 1874. Exportación 86.948 70 y Corte 24.073 47

111.022

17

1874 a 1875. Corte 13.906. Exportación 123.564 59

123.564

59

1875 a 1876. 78.236 76

78.362

76

1876 a 1877. Acapulco 65.750; Campeche 105; Goatzacoalcos 31.609 96; Frontera de

Tabasco 42.288 48; Isla del Carmen 9.800 36; Manzanillo 1.691; San Blas 1.755 53;

Túxpam 786; Tabasco 480; Veracruz 3.703 53

92.412

96

---

655.198

33

Noticia de la entrada de buques extranjeros que hicieron el comercio con México (p. 68)  
en el año fiscal de 1876 a 1877

Número de registros de buques entrados al puerto e importaciones

1.250

Número de bultos que importaron

1.208.102

Derechos de importación, toneladas y faro que causaron

9.445.474

43

Valor de las mercancías nacionales que exportaron al extranjero, incluso oro, plata y piedra mineral

28.712.194

43

El valor de las mercancías mexicanas que durante el año fiscal de 1876 a 1877 salieron por Veracruz, con exclusión de plata, oro y piedras minerales que forman la principal exportación, sumó \$ 3.694.265 71; siendo de advertir que de café se exportó \$ 1.473.477; de azúcar 671.582; cueros de res 123.557; grana 190.894; de ganado caballar y mular 33.000; vainilla -47- 483.075; tabaco en rama 109.599; labrado 44.692; pieles de chivo 165.603; y el resto de los artículos siguientes: añil, azafrancillo, ajos, aguardiente, artefactos, ajonjolí, alhajas, anís, badanas y baquetas, cacao \$ 77.741; cascalote, carne salada, una campana, cerda, cebada, cobre viejo, cuernos, cueros curtidos \$ 54.876; curiosidades, cigarros, chocolate, chorizos, cerveza del país, chile, cola, dulce, esparto, estaño, esencia de beleño, extracto de lináloe, frijol, figuras de cera y trapo, fruta, garbanzo, hule, huesos, habas, hojas de árbol de cacao, insectos, ixtle, jarcia, jamón, jabón, juguetes, jarabe de maguey, jarros y molinillos, lana, loza, lenteja, libros, mármol, mosco de laguna, maíz, mexcal, miel de abeja, objetos antiguos de arte \$ 9.048; objetos de historia natural, ópalo, ónix, palo moral, pájaros vivos \$ 250; ídem disecados, peales, perlas \$ 16.000; percas de maguey, pelo de res, purga \$ 20.000; piedra mineral, plantas vivas, pieles de venado, pieles de pato, pulque, piloncillo, pieles de caballo, pinturas, pieles de tigre, petate, piedra de ocre, raíz de zacatón \$ 8.805; raíz de grama, sillas de montar, cebollas, sombreros de palma, tequesquite, trapos, trigo, tequila, tecali, tintura y tierra podrida.

Para concluir, pondré una noticia tomada de la Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Sr. D. Matías Romero el 16 de setiembre de 1878, pág. 840, 841 y 842 (en extracto).

Los productos de la aduana de Veracruz desde 1823 hasta junio de 1852, suman \$ 134.346.573 19, en las partidas que corresponden a cada año, se ve que el año económico de mayor entrada fue el de 1830 a 1831, que rindió \$ 5.284.537 56. Que el de 1836 a 1837 dio solamente \$ 2.212.027 22, siendo esta cantidad la mínima, según lo producido en los 37 años 9 meses.

Corresponde al año como término medio \$ 3.558.849 El año de 1867 a 1868, produjo \$ 4.066.060 97.

El de 1868 a 1869, produjo \$ 4.243.066 26.

No han bajado de esta suma los productos anuales, sino antes bien han aumentado como se verá:

En los 10 años corridos de 1868 a 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76 y 77, suman \$ 95.649.210 74.

Corresponden como término medio en los 10 años \$ 9.564.921 07.

Por estas operaciones debe calcularse que el comercio exterior produce más y más cada año, no obstante que aún no se conoce el verdadero aumento por el mucho contrabando.

-48-

En 17 de junio de 1878, se dio el último Reglamento de la Zona libre. Después de los 45 artículos que contiene, se lee el acuerdo siguiente del Sr. Rotaero, Secretario de Hacienda.

«Junio 7 de 1878. No siendo generalmente conocidos los derechos que establecieron la Zona libre en la frontera de Tamaulipas, insértense al fin del Reglamento de la Zona libre de esta fecha, el decreto del Gobernador de Tamaulipas, de 17 de marzo de 1858, la ley del 2.º Congreso de la Unión de 30 de julio de 1861, y como indicando el espíritu

de la ley de la Zona libre, los acuerdos del Gobernador de Tamaulipas, de 29 de enero de 1859, y 29 de octubre de 1860.

»El Gobernador del Estado de Tamaulipas, etc. Considerando que los pueblos del de la frontera del Norte, se hallan en un verdadero Estado de decadencia por falta de leyes protectoras de su comercio; que situado al frente de una nación mercantil, que goza de un comercio libre, necesitan de iguales ventajas para no perder su población, que constantemente emigra al país vecino; deseando poner un término a tan grave mal, por medio de franquicias, que tanto tiempo ha reclamado el comercio de la frontera, etc., ha tenido a bien decretar lo siguiente: 1.º Los efectos extranjeros que se destinen al consumo de la Ciudad de Matamoros y de los demás pueblos de la orilla del Bravo, Reynosa, Camargo, Mier, Guerrero y Monterrey Laredo, y al comercio recíproco de estos mismos pueblos, serán libres de todos derechos, con excepción de los municipales y de los impuestos o que se impongan para sostener las cargas del Estado. Serán asimismo libres de derechos los efectos que se depositen en almacenes del Gobierno o de particulares, que se establezcan en los referidos pueblos, mientras no se internen a otros del Estado o de la República. Los términos en que se ha de hacer ese comercio se determinan en los demás artículos que siguen, y que omito por no permitirlo los límites de este folleto».

Se hace indispensable proteger esas poblaciones mexicanas del lado nuestro del río Bravo, porque frente a Bagdad está Charkville, población norteamericana; frente a Reynosa, San Luis; frente a Camargo, Davis; frente a Mier, Roma; frente a Guerrero, Resman; y frente a Nuevo Laredo, el Viejo Laredo.

-49-

Por ser interesante al comercio, copio lo siguiente:

«Secretaría de Relaciones. Sección de Cancillería.

Circular número 5

»El Presidente ha tenido conocimiento de que algunos agentes consulares se han creído autorizados para hacer rebajas en el pago de los derechos que deben cobrar a las personas que los causen, conforme al art. 6.º de la ley de 12 de febrero de 1834 sobre establecimiento de consulados, y el artículo centésimo octavo del Reglamento del Cuerpo Consular Mexicano; y con este motivo ha tenido a bien comunicarme sus órdenes para manifestar que ningún agente tiene la facultad de alterar el mandato expreso de la citada ley, y que para lo sucesivo se sirva vd. cobrar los emolumentos en las proporciones siguientes:

Por cada peso mexicano

En Alemania, marcos

4,88

En Bélgica, francos

5,43

En Dinamarca (Saint Thomas), dollar

1,04

En Ecuador, peso

1,075

En España y sus posesiones, pesetas

5,43

En los Estados Unidos de América, dollar

1,04

En los Estados Unidos de Colombia, peso

1,075  
En los Estados Unidos de Venezuela, venezolano  
1,075  
En Francia, francos  
5,43  
En la Gran Bretaña, chelines  
4 y 8 pen.  
En Italia, liras  
5,43  
En el Perú, sol  
1,075  
»Libertad y Constitución. México, 22 de octubre de 1878. Eleuterio Ávila, Oficial mayor.- Señor Cónsul de México en...».

-50-

Obras materiales

Como las obras materiales influyen tanto en favor del comercio, el Gobierno Mexicano se apresura a la reparación y construcción de caminos comunes, ferrocarriles, tranways y líneas telegráficas. Tenemos:

Caminos comunes

De perfeccionamiento y conservación

4.396.521

De apertura próxima

2.741.045

---

Suma

7.135.466

---

Ferrocarriles y tranways

En explotación

692.461

En construcción

62.576

En proyectos de pronta realización

5.986.721

---

Suma  
6.742.061

---

Líneas telegráficas  
Del Gobierno Federal  
7.927

De particulares  
5.498

Y muchos en construcción. Por Matamoros tenemos noticias de Europa en dos o tres días.

Faros.- En 1805 se colocó un faro de primer orden en Ulúa, Veracruz, y considerando su utilidad para la marina mercante, el señor ministro de Fomento Riva Palacio, ha dispuesto aumentarlos, y se tienen ya, para colocar uno en la Anegada de afuera y otro en Tampico, además de las farolas pequeñas que ya existen y otras que ha pedido.

Tenemos vapores que llegan continuamente a nuestros puertos, y algunas líneas están subvencionadas por nuestro Gobierno.

Creo también que se adoptarán en México las tarifas acordadas, en el Congreso de París por ser una ventaja internacional.

-51-

#### Comunicación inter-oceánica

Como se tiene como axioma que mientras menos tiempo se emplea en concluir un negocio mercantil, resulta mayor utilidad, nada podrá dar más ventajas al comercio exterior o internacional, que la apertura de un camino tan corto de Europa al Asia como el que atravesase por el Istmo de Tehuantepec. México espera este cambio repentinamente. Hace más de tres siglos y medio que se trabaja para conseguir un paso breve de un océano a otro, para el tránsito del comercio de todo el mundo. Así se cree en todo el continente americano. Éste fue el pensamiento de Colón que dio por resultado el descubrimiento de un nuevo mundo en 1492, y quedó aplazado el hallar la ruta al país de las especias.

La expedición de Cabot tuvo igual objeto en 1496, y sólo encontró la Terra-Nova.

Bartolomé Díaz descubrió el cabo de Buena Esperanza y Vasco de Gama completó su reconocimiento en 1497, saliendo de Lisboa y llegando a las Indias Orientales.

Vasco Núñez de Balboa, hizo un viaje por el Darien en 1519, y vio las costas del océano Pacífico.

Magallanes en 1519 descubrió el estrecho que hoy lleva su nombre, terminando así los límites de la concesión que el papa Alejandro VI hizo al Rey de España.

A continuación pongo la multitud de trabajos emprendidos desde 1519 a 1579 sobre el Istmo de Tehuantepec, y para mayor claridad, los croquis siguientes:

1.º Camino de hierro de los Estados Unidos desde Nueva York a San Francisco.- 2.º Camino de hierro de Veracruz a México.- 3.º Por Tehuantepec y Panamá.- 4.º Croquis de Tehuantepec.- 5.º Croquis de Panamá.- 6.º Viajes antiguos.- 7.º Viajes modernos.- 8.º

La idea que tiene el Sr. Riva Palacio, de que el mejor ferrocarril inter-oceánico sería de Tampico a Mazatlán, pasando por San Luis Potosí y Zacatecas. Creo que tal sería el más ventajoso porque el terreno presenta menos dificultades y pasa por los Estados que podrán ayudar a la empresa como son: Tamaulipas, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango y Sinaloa.

Goatzacoalcos fue fundado en 1520 por Gonzalo de Sandoval, en la colonia que en 1519 fue establecida por Velázquez -52- de León, y aumentada en 1520, por Diego de Ordaz. Cortés, en su Carta-relación a Carlos V, dice entre otras cosas: «Envié más gente, y le mandé (a Ordaz) que fuese costa arriba hasta la provincia de Goatzacoalcos, que está de donde se pobló Medellín, dicha villa 50 leguas, y de esta ciudad (México) 120, porque cuando yo en esta ciudad estaba, siendo vivo Moctezuma, señor de ella, como siempre trabajé de saber todos los más secretos de estas partes que me fue posible, para hacer de ellas entera relación a V. M., había enviado a Diego de Ordaz, que en la corte de V. M. reside, y los señores y naturales de la dicha provincia le habían recibido de muy buena voluntad y se habían ofrecido por vasallos y súbditos de V. A.; tenía noticia cómo en un muy gran río que por la dicha provincia pasa y sale al mar, había un muy buen puerto para navíos, porque el dicho Ordaz, y los que con él fueron, lo habían rondado y la tierra era muy aparejada para poblar en ella; y por la falta, que en esta costa no hay puertos, deseaba hallar alguno que fuese bueno, y poblar en él, etc.

Luego dice que a cuatro leguas de la boca del río Goatzacoalcos, se pobló y fundó una villa, a la cual se puso por nombre «El Espíritu Santo», y allí residió el dicho aguacil mayor Ordaz. Fue fundada por Nuño de Guzmán, en 1531. Los descubrimientos siguieron, y continuaron poblando y estableciendo puertos en sitios seguros. En 1530, volvió Cortés a España, pasó a Tehuantepec en donde fabricó dos navíos, nombrándoles por capitán a Juan de Grijalva y a Diego Becerra de Mendoza, y por piloto a Ortem Jiménez. Después hizo otros tres navíos, cuya escuadra mandó en persona. Esto prueba que en el Istmo ha habido siempre buenas maderas de construcción.

Desde entonces se consideró como sumamente útil el atravesar el Istmo para el comercio entre Europa y China. Cortés tuvo grandes ilusiones por esta empresa; pero con su muerte quedó sepultada por entonces y por muchos años, estando en esto interesados los comerciantes de Veracruz. Hasta 1798, se comenzó un camino y se concluyó en 1800, desde Tehuantepec al embarcadero de la Cruz, en el río Goatzacoalcos, y quedó establecida la comunicación comercial entre los dos océanos, por camino de herradura.

En 1523, desde Valladolid instaba Carlos V a Cortés, para que buscara en las costas orientales y occidentales de la Nueva España, el secreto de un estrecho que abreviase en dos terceras partes la navegación desde Cádiz a las Indias Orientales, -53- tomadas entonces el país de las especias. Cortés le contestó que entonces sería el monarca que más reinos tuviera.

Humboldt asienta que el primero que atravesó el Istmo fue Vasco Núñez de Balboa, en 1515; que desde esa época se pensaba en hacer la cómoda comunicación; pero que no se encontraba una sola nivelación en los archivos de España.

Considerando México independiente esta gran ventaja, otorgó en 1842, la concesión de un privilegio para abrir la comunicación inter-oceánica por el Istmo de Tehuantepec, en 1842 a D. José de Garay; y después de los reconocimientos, planos y cuanto fue necesario hacer por una comisión científica, vendió el privilegio a los Sres. Hargous y compañía. La comisión se compuso del ingeniero presidente, D. Cayetano Moro; teniente coronel Latropinière, que hizo poco; capitán de Estado Mayor D. José González; teniente de marina D. Mauro Güido; y Secretario, el comisario de marina D.

Pedro de Garay y Garay. El capitán de ingenieros D. Manuel Robles, sustituyó a Latropinière y prestó buenos servicios.

Caducó el privilegio por haber pasado el tiempo señalado y el Gobierno creado por las bases de Tacubaya, le concedió prórroga de dos años, en 5 de noviembre de 1846. El soberano Congreso mexicano derogó el decreto de 1851. Hubo algunas contestaciones sobre el asunto. La comisión del Senado de Washington presentó en 8 de enero de 1859 un dictamen en que sostenía: que la concesión había pasado legalmente a ciudadanos norte-americanos, y aunque no proponía la guerra para sostener sus derechos, dejaba entender que la meditaba.

Mr. Seward, a quien tuvimos el gusto de ver en México, sostuvo los derechos del gobierno mexicano, lo mismo que Mr. Hale y otros ciudadanos americanos más respetables. El Sr. D. Manuel Larrainzar, Ministro mexicano en Washington, hizo una buena defensa escribiendo en todos los periódicos. Después el Gobierno mexicano concedió en octubre de 1867 el privilegio a Mr. La Sère para formar una compañía; este privilegio fue modificado por el soberano Congreso en diciembre de 1868 y publicado en 2 de enero de 1869. En 1.º de febrero del mismo año, La Sère, por un peso pagado por la compañía del ferrocarril de Tehuantepec, transfirió a ésta la concesión hecha en su favor.

Esta compañía fue incorporada, con aprobación de la asamblea general del estado de Vermont, con un capital de 18.000.000 de pesos, y representada por Simon Stevens, ciudadano americano.

-54-

La compañía nombró su ingeniero, y lo fue J. W. Adams, quien hizo todos los reconocimientos y eligió la vía ancha de ocho y medio pies para su ferrocarril y dio su fianza en marzo de 1869. Simon Stevens partió luego a los Estados Unidos para comenzar sus trabajos, pero parece que no ha hecho nada que sepamos.

No obstante que el gobierno de los Estados Unidos nada tenía que hacer en el asunto, por tratarse de ciudadanos americanos, nombró una comisión para reconocer el Istmo, compuesta del mayor general Humphreys, profesor Benjamin Price, y capitán de marina Daniel Ammeu, quienes dieron un informe favorable. Hay otro informe del capitán Shufeldte al Secretario de Marina, en que asienta que un canal sin túnel es practicable, y otro de Mr. Erastour, refiriéndose a los trabajos del general Barnard, que dice que el puerto de la Ventosa es más seguro que la Bahía de Veracruz.

En nuestras bibliotecas tenemos datos preciosos.

Los principales son los siguientes: Carta manuscrita de la provincia de Oaxaca y de toda la costa de Acapulco y Tehuantepec, levantada por Pedro de Laguna, que señaló el curso del río Huazacalco, célebre por el proyecto de canal que debe reunir el Mar del Sur con el Océano Atlántico, trazado en los planos de los oficiales de ingenieros D. Agustín Cramer y D. Miguel Corral.

Carte de l'Isthme de Tehuantepec ou Terrain entre la riviére Huazacalco et la riviére Chicapa, Francéses en 1827 a l'État Mayor (IV section) de la Republique Mexicaine, verdadera descripción de la entrada del río Goatzacoalcos, y de la subida del río hasta Istepeque, etc., por Francisco Estorsa Galy, mandado formar por el ilustre Asuero Gangas, Alcalde Mayor de Huazacualco.- Carta mandada en 1580 al rey Felipe II por el alcalde mayor Juan Torres Lagunas.- Istmo de Tehuantepec y curso del río Goatzacoalcos.- 20 de febrero de 1774. Crame, copia sacada de orden del Sr. Baylío Fray D. Antonio Bucareli y Ursúa, Virrey. México, mayo 2 de 1874.- Perfil del Istmo de Tehuantepec, siguiendo el curso del Goatzacoalco hasta su confluencia con el Alaman (o sea Halatengo) por el general D. Juan Orbegoso, 1825.- Manuscritos de Orbegoso y D. Tadeo Ortiz, varios planos y papeles. Planos de la comisión nombrada

por D. José de Garay y presidida por D. Cayetano Moro.- Copias o planos dirigidos por Ortiz y dibujados por D. José María Andrade.- Projects for a canal communication between the Atlantic and Pacific oceans.- Isthmus of -55- Tehuantepec.- Tehuantepec Railway, its location features and advantages under the La Sère grant of 1869, con planos y vistas, etc.- Argumento presentado por Simon Stevens, Presidente de la compañía del ferrocarril y canal de Tehuantepec, etc., como el más a propósito para la nueva ruta del comercio, 1872.- Discurso leído ante la Sociedad Americana de Geografía de Nueva York, el 15 de noviembre de 1870, por Simon Stevens, etc.- Informe Orbegoso, íntegro.- Ídem de D. Cayetano Moro, íntegro.- Además, tenemos las propuestas presentadas por D. Felipe García y C.<sup>a</sup>, en agosto 30 de 1852, otras de compañías extranjeras, mexicanas y mixtas.

El reconocimiento del coronel Williams ingeniero que durante veinte años estudió el terreno sosteniendo sus ventajas contra la opinión del almirante Davis. 1.º de julio de 1870. El informe al Ministerio de Fomento de julio 20 de 70. Dictamen de la comisión de Industria de la Cámara de diputados, etc., etc.

El Congreso mexicano no concedió la prórroga solicitada, en tal virtud, La Sère, o sea la Compañía de Tehuantepec, quedó sujeto a la pena de caducidad, según la parte 8.<sup>a</sup> del art. 43 de la concesión de 2 de febrero de 1869, y a pagar una multa de cien mil pesos, con arreglo al art. 16 de la misma concesión.

La fianza que garantiza lo anterior, existe en Nueva York, según el certificado que copio a continuación:

El Cónsul General de la República Mexicana en los Estados Unidos

Certifico: que la firma y sello que anteceden, y dicen, Henry Stanton, son del escribano público del mismo nombre, y los mismos que acostumbra usar en todos los documentos que autoriza, por lo que se les debe dar entera fe y crédito. En fe de lo cual, doy la presente en la ciudad de Nueva York a 2 de marzo de 1869.

(L. S). Signed. Juan N. Navarro.

Certifico también, que la fianza anterior, suscrita por Mr. Marshall O. Roberts, me ha sido presentada hoy por la Compañía -56- del Ferrocarril de Tehuantepec, para cumplir con el art. 16 de la concesión, por no haber actualmente en Washington representante alguno del Gobierno Mexicano, y que yo he hecho presente a dicha Compañía, que, aunque creo la fianza enteramente satisfactoria, no tengo instrucciones para recibirla, y la remitiré por el próximo vapor a mi Gobierno, para que la examine y diga si está o no conforme con ella.

(L. S). Signed. Juan N. Navarro.

Certifico también, que el documento anterior, es una copia perfectamente exacta del original que envió a mi Gobierno para su examen.

Nueva York, marzo 29 de 1869.

(L. S). Signed. Juan N. Navarro.

Nueva York, abril 14 de 1869.- Habiendo recibido hoy instrucciones y autorización de mi Gobierno para aprobar la fianza anterior, caso de encontrarla satisfactoria; y siendo tal en mi concepto, por la presente y en nombre del Supremo Gobierno de la República Mexicana, admito la dicha fianza y declaro: que la Compañía ha cumplido plenamente con las obligaciones que le impone el art. 16 de la concesión aprobada por el Congreso de la Unión, en 29 de diciembre de 1868, y sancionada por el Ejecutivo el 2 de enero de 1869.

(Seal). Signed. Juan N. Navarro.

Por último, en octubre 31 de 1878 pasaron al Congreso las modificaciones hechas al contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Hayden H. Hall, en representación del Sr. Eduardo Learned, para la

apertura de una comunicación inter-oceánica y la ejecución de obras hidráulicas en ambas costas del Istmo de Tehuantepec.

Este contrato está a discusión en las Cámaras.

¡Ojalá y llegue a realizarse tan útil obra! México sería el centro del comercio del mundo.

Al concluir la impresión de este folleto, ha aparecido en el Diario del Gobierno la Exposición que hace la Secretaría de Hacienda de los Estados Unidos Mexicanos de fecha 15 de enero de 1879, etc., de lo cual tomo lo siguiente, por ser de suma importancia:

15. Consumada la independencia, se abrieron otros puertos al comercio extranjero, además de Veracruz y Acapulco.

-57-

16. Desde los primeros años de la independencia hubo comunicación con Europa por buques-paquetes.

17. En 1824, el Gobierno inglés dispuso la salida de un buque de su marina, de Falmouth para Veracruz el 15 de cada mes.

18. En 1841 vinieron los primeros buques de vapor de la Mala real inglesa.

19. El primer buque de vapor había cruzado el Atlántico en 1838. Tres años después venían a México.

20. Los buques ingleses servían para el transporte de correspondencia y pasajeros.

22. En el año de 1850 se estableció la primera línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz, sin subvención.

23. Línea de vapores de Nueva Orleans a Minatitlán y de la Ventosa a San Francisco.

24. Antes de la Intervención francesa se estableció una línea española de vapores que no tuvo subvención.

25. En 1864 se extendió a Veracruz la línea de vapores franceses, y cada mes toca este puerto, sin subvención.

26. Líneas de vapores de Liverpool que tocan en Veracruz sin estar subvencionadas por México.

29. Líneas de paquetes de vela entre Nueva York y Veracruz de los Sres. Hargous y C.<sup>a</sup>.

30. Primer contrato de 24 de diciembre de 1867 para el establecimiento de la línea de Nueva York a Veracruz.

31. La subvención anual a esta línea importaba, conforme a dicho contrato, \$ 46.368.

32. Cuatro veces ha sido renovado el contrato precedente, con aumento de subvención.

33. La subvención que ahora se paga a la línea de Nueva York importa \$ 78.910 al año.

34. Primer contrato celebrado el 26 de marzo de 1873 para establecer la línea de vapores entre Nueva Orleans y Veracruz.

35. México pagaba anualmente a esta línea conforme a dicho contrato, \$ 50.160.

36. Prórroga de este contrato de 18 de enero de 1878 por cuatro años.

37. En virtud de este nuevo contrato se paga anualmente a la línea de vapores de Nueva Orleans \$ 39.100.

38. Las subvenciones pagadas a las líneas americanas en el Golfo de México, ascienden a \$ 118.010 al año.

-58-

39. Se han pagado las subvenciones contratadas, a pesar de las penurias del erario mexicano.
  40. Esfuerzos de México por establecer comunicación con los Estados Unidos, por el Pacífico.
  41. Puertos de México habilitados en el Pacífico durante la dominación española.
  42. El comercio exterior de México en el Pacífico no ha permitido establecer líneas de vapores sin subvención.
  43. Concesiones que se hicieron por México a la primera línea de vapores de Panamá a San Francisco.
  44. La compañía del ferrocarril de Panamá estableció una línea de vapores para puertos de Centro América.
  45. En el año de 1858 se estableció una línea de vapores entre la Ventosa y San Francisco.
  46. Líneas subvencionadas de vapores en el Pacífico. La de Panamá, la del Río Colorado y la del Golfo de Cortés.
  47. México contrató en 1872, que los vapores de Panamá tocaran en puertos mexicanos del Pacífico.
  48. La subvención anual concedida a esa compañía fue de \$ 31.500, conforme al contrato de 22 de enero de 1872.
  49. Contrato de 31 de marzo de 1872, para que los vapores de la línea del Pacífico tocaran en los puertos de México.
  50. La subvención a esta compañía que el Gobierno pagó, fue de \$ 25.200 al año.
  51. Refundidas las dos líneas, se celebró en julio de 1875 un contrato con la Compañía del Pacífico.
  52. México subvenciona anualmente con \$ 31.500 a la línea de vapores correos del Pacífico.
  53. Al comenzar esta administración, se adeudaban a la Compañía \$ 66.130 74 que se mandaron pagar.
  54. Mercancías alemanas e inglesas que pasan por americanas en el Pacífico, por venir en buques americanos.
  55. Compañía de navegación por vapor del Río Colorado.
  56. Contrato de 18 de diciembre de 1877, con la línea de vapores de California y México.
  57. La subvención que se paga anualmente a esta línea, es de \$ 21.000.
  58. Contrato de 19 de noviembre de 1877, con la línea acelerada de vapores del Golfo de Cortés.
  59. Ampliación de ese contrato en noviembre de 1878.
  60. La subvención que se paga anualmente a esta línea de vapores, es de \$ 31.500.
- 59-
61. La Compañía acelerada del Golfo de Cortés, reside en San Francisco y se considera americana.
  62. México paga por subvención a las líneas de vapores americanos en el Pacífico, \$ 84.000 al año.
  63. El pago de la subvención se ha hecho sin embargo de las penurias del tesoro de México.
  64. La cantidad total que se paga ahora por subvenciones a vapores americanos, en ambos mares, es de \$ 202.000 al año.
  65. Sacrificios de México para establecer y ensanchar sus relaciones comerciales con los Estados Unidos.

66. Las cantidades pagadas por subvenciones a vapores americanos desde mayo de 1868, importan \$ 806.750.

En resumen, aparece:

1.º Que México solamente paga subvención a cinco líneas de vapores norteamericanos: dos en el Golfo de México y tres en el Pacífico.

2.º Que México está en comunicación con Europa por medio de cuatro líneas de vapores europeas, tres inglesas y una francesa, que tocan en sus puertos del Golfo, ya subvencionadas por sus propios gobiernos, o ya sostenidas por las utilidades de su tráfico; pero sin que la nación mexicana les dé subvención alguna.

Con todo lo escrito hasta aquí, se ve la marcha progresiva que ha tenido el comercio exterior de México, siempre en favor de México, como también a todo el comercio del universo, y que nuestros gobiernos, en medio de las continuas revoluciones y otras dificultades, siempre marcha adelante en la vía del progreso.

He copiado únicamente lo que creo del caso.

México, enero 12 de 1879.

Vicente E. Manero.

2010 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

---

Súmesese como [voluntario](#) o [donante](#), para promover el crecimiento y la difusión de la [Biblioteca Virtual Universal](#). [www.biblioteca.org.ar](http://www.biblioteca.org.ar)

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite el siguiente [enlace](#). [www.biblioteca.org.ar/comentario](http://www.biblioteca.org.ar/comentario)



**editorial del cardo**