

do extraordinariamente sencillo y metódico; pero como la mayor parte de sus observaciones tienen hoy tan solo una importancia histórica, vamos á tomar de su obra lo bastante para corroborar algunas de las ideas que sin la debida trabazon han sido espuestas anteriormente.

“El comercio interior del reino de Nueva-España, segun la situacion de sus costas, se compone naturalmente del mar del Sur, y del que se hace por el Océano Atlántico, numera ligeramente algunos puertos, y añade, que casi todo el comercio marítimo se hacia por Veracruz. Los principales objetos de esportacion de Veracruz son los siguientes:

Oro y plata en barras, ó amonedado, y objetos de platería, diez y siete millones de pesos.

Cochinilla (grana, granilla y polvo de grana), 4.000 zurroneos ó 400.000 kilogramos poco mas ó menos, por valor de 2 millones 400.000 pesos.

Azúcar, cinco millones y medio de kilogramos, 1.300.000 pesos.

Harinas por el valor de 300.000.

Añil Mexicano, 80.000 kilogramos, por el valor de 280.000 pesos.

Carnes saladas, legumbres secas y otros comestibles, 100.000 pesos.

Cueros curtidos, 80.000 pesos.

Zarzaparrilla por el valor de 90.000 pesos.

Vainilla, 60.000 pesos.

Jalapa, 120 kilogramos, 60.000 pesos.

Jabon, 50.000 pesos.

Palo de Campeche, 40.000 pesos.

Pimienta de Tabasco, 30.000 pesos.

El añil de Guatemala y el cacao de Guayaquil, son en tiempo de guerra dos objetos muy importantes del comercio de Veracruz. Sin embargo, no los nombramos en este estado, porque hemos querido limitarnos á los productos indígenas de la Nueva-España (1).

El comercio de Acapulco con los puertos de Guayaquil y Lima, era muy poco activo, y consistia apenas en algunos géneros de lana de las fábricas de Querétaro, muy poca grana y varias mercancías de las grandes Indias, que se esportaban de contrabando.

Humboldt, por corroborar las noticias que ya hemos dado acerca de las restricciones del comercio marítimo, manifestando que aunque por las leyes estaba circunscrito el valor de los géneros que llevaba el galeon á 500.000 pesos, generalmente ascendia á un millon ó millon y medio de pesos. El autor á quien estamos siguiendo, hace notar con mucha esactitud, la tutela en que mantenian al comercio las pocas personas que tenian relaciones mercantiles con los comerciantes de España, dando lugar á que se contratasen los efectos que venian en la flota en el lugar de su procedencia, estableciéndose con esto un monopolio de todo punto nocivo á los intereses de la generalidad.

En los tiempos á que se refiere el Baron de Humboldt, el contrabando se hacia esclusivamente por los puertos de Veracruz y Campeche, por estar los demas puertos cerrados, y por los pocos conocimientos que se tenian de nuestras costas, pintándose generalmente como muy peligrosas para el desembarque.

Harémos notar de paso, ya que hablamos de contrabando, aunque pueda parecer una digresion impertinente, que si bien la

(1) Véanse los estados puestos al fin.

declaracion del comercio libre impulsó extraordinariamente nuestro comercio, como no se tomaron á tiempo las medidas convenientes para evitar el fraude, el contrabando subió extraordinariamente, valuándolo ya el autor á quien estamos extractando, en 4 ó 5 millones de pesos, cantidad no muy distante de la en que Robertson hace consistir el contrabando actual que se hace en México; pero consecuentes con lo que espusimos al principio, repétimos ahora en vista de los datos que su autor suministra, que nuestro comercio de esportacion, esclusive el numerario, era y es en el dia de muy poca importancia; y el valor total de todos nuestros productos de agricultura, apénas igualaba al de la azúcar que suministraba la Isla de Cuba. Las causas que á nuestro entender influian en este atraso, están enlazadas íntimamente con el sistema político que adoptó la España en sus colonias, que si bien menos despótico que el observado por los gabinetes Europeos con las suyas, estaba muy distante de ser un sistema benéfico y de progreso, como las pasiones de partido lo han querido hacer aparecer últimamente.

Tal vez esto no dependeria del todo de un calculado sistema de opresion; dependeria acaso de la marcha lenta, de la ciencia económico-política no cultivada suficientemente entre los españoles; pero tan ciertas son nuestras conjeturas, que hombres como Revillagigedo, que manifiestan casi siempre miras bienhechoras por la Nueva-España, en sus indicaciones que algunas veces equivalen á censuras, ponen de manifiesto que el órden de cosas que regia no era ni el mas liberal ni el mas acomodado á los intereses bien entendidos de España ni de México.

Circunscribiéndonos ahora á nuestro objeto de considerar la esportacion con respecto á las rentas públicas, dirémos: que registrando la preciosa obra de Maniau que se refiere á la historia

de la real hacienda hasta 1794, he encontrado para mi objeto las noticias que siguen:

ESTRACCION DE ORO Y PLATA.

“Por el art. 44 del reglamento de comercio libre de 12 de Octubre de 1778, se mandaron cobrar por derechos del oro y plata pasta ó moneda que del puerto de Veracruz saliese registrada para otros de América, consecuente á real cédula de 1.º de Mayo de 77, 2 p.º del 1.º y 5½ de la 2.ª, libertándose de esta contribucion los caudales que por valor de ventas de frutos retornan á sus provincias.

“Productos 9.208 3 0

“Sin gastos, porque corren con ellos oficiales reales.”

SERVICIO DE SALIDA.

Se cobra al respecto de cuatro reales por cada pieza de las que salen del mismo puerto de Veracruz en registro para otros que no son de comercio libre, y su ingreso en dicho año ascendió á 1.277 ps. 1 rl.

VARIOS DERECHOS DE MAR.

Pagan las embarcaciones á su salida ó entrada al puerto de Veracruz por el auxilio de prácticos y lanchas del castillo que se les ministran y otros propios de los puertos, varios derechos que ascendieron á 1.946 ps. 6 rs. 6 gs.

En cuanto á los derechos de esportacion, ya indicamos al hablar del de almojarifazgo y al hacer el análisis del reglamento de comercio libre, el tanto á que quedaron reducidos.

Reasumiendo ahora todo lo que tenemos dicho, y con el objeto de presentar un cuadro hasta cierto punto completo, sacado de las anteriores noticias y de otras mas abundantes que posee el autor, vamos á copiar lo que dice el Sr. D. Lucas Alaman en la obra que está publicando actualmente, en lo relativo al comercio interior de la Nueva-España, notando que á pesar de la sobresaliente cuanto funesta capacidad de este autor, para encarecernos las ventajas del sistema colonial, lo mismo que dice su Señoría sirve para comprobar las vejaciones que sufría el comercio, y el sistema anti-económico y retrógrado que siguió el gobierno hasta el año de 1778. Es de advertir tambien que de ese año al de 1810 que comenzó la revolucion, si es cierto que se activó el comercio exterior, no es cierto que se removieran los grandes obstáculos que tenia y que tiene hoy aún como resultado de ese sistema español. Subsistia entonces la falta de poblacion, el abatimiento del trabajo, el descuido de las comunicaciones, la ignorancia de la masa del pueblo, la desnivelacion peligrosa de las fortunas, la anárquica division territorial, el inmenso poder del clero, y el influjo de otros tantos señores feudales cuantos eran los ricos favoritos de la corona. Estas causas que se opusieron entonces á la felicidad del pais, se seguirán oponiendo mientras no hagamos un esfuerzo todos los que en el pais tenemos el honor de profesar ideas liberales, y harán enteramente estéril nuestra independencia, poniéndonos á la merced de la nacion mas fuerte.

El extracto á que nos referimos del Sr. Alaman nos parece hecho con bastante esactitud, y como yo respeto el talento donde quiera que se encuentra, lo adopto para reasumir lo anteriormente escrito, porque en la parte histórica seria difícil hacerlo con mayor claridad y precision.

“El comercio con España, único que fuese permitido, estuvo limitado hasta el año de 1778 á solo el puerto de Cádiz, en el que se reunian, bajo la inspeccion de la audiencia y casa de la contratacion de Sevilla, todos los efectos destinados á América, á la que se despachaban en las flotas que salian cada año, y cuyo derrotero estaba menudamente prefijado por las leyes, y en el intermedio no habia mas comunicacion que la de los buques de avisos y las urcas destinadas á conducir azogues. A la llegada de las flotas se hacia una gran feria en Panamá para toda la América del Sur, y otra en Jalapa para la Nueva-España, de donde le vino á esta villa el nombre de Jalapa de la Feria. Este orden de cosas daba lugar á un doble monopolio; el que ejercian las casas de Cádiz y Sevilla que hacian los cargamentos, y el que despues aseguraban en las ferias los comerciantes de América, poniéndose de acuerdo para hacerse dueños de determinados renglones, que no habiendo de volver á venir en largo tiempo, estaba en sus manos hacer subir á su voluntad, de donde procedian los altos precios que algunos llegaban á tener, especialmente cuando las guerras marítimas impedian por algunos años la llegada de las flotas, y esto daba motivo á las providencias arbitrarias que á veces tomaban los vireyes, fijando en favor de los consumidores los precios de venta, como lo hizo en México el segundo duque de Albuquerque en 1703. El comercio del Asia estaba reducido á la nao llamada de China, que se despachaba anualmente de Manila, y pasando á la vista de San Blas, llegaba á Acapulco, á donde concurrían los compradores á la feria que allí se hacia, y volvía á salir con el retorno en dinero de los efectos que habia conducido, el situado con que las cajas de México auxiliaban á las de Manila, y los presidarios condenados á servir en aquellas islas, y tambien los jóvenes descarriados á

quienes sus familias despachaban á este género de espatriacion por via de correccion doméstica, lo que se llamaba “echar á China.” El comercio entre Nueva-España y el Perú, Guatemala y Nueva-Granada, por el mar del Sur, estaba prohibido con diversos motivos. Por el reglamento de 12 de Octubre de 1778, todo este sistema de comercio con la Europa se mudó. Las flotas cesaron de venir, habiendo sido la última la que llegó á Veracruz en Enero de aquel año, bajo el mando de D. Antonio Ulloa, tan célebre por sus viages en el Perú, é informe secreto hecho al rey sobre el estado de aquel reino: el comercio quedó libre para todos los buques españoles que saliesen de los puertos de la península que se designaron; pero haciéndose solamente en Nueva-España por el de Veracruz, y sin que pudiesen conducirse efectos de Europa, de la Habana ni otros puntos de América, debiéndose llevar directamente de los puertos de España. Los resultados de esta variacion fueron muy importantes, no solo por la abundancia de efectos y baja de precios que produjo, sino porque haciéndose por ella imposible el monopolio y las cuantiosas utilidades que con poco trabajo daba á los que ejercian los “flotistas,” nombre con que se designaba á los que se ocupaban de ese giro, se retiraron de él y emplearon sus capitales en la agricultura y la minería, dando con ellos grande impulso, especialmente á la última; con lo que destinándose al comercio mayor número de individuos que para conseguir adelantos en él necesitaban trabajar con actividad, en lugar de pocos y gruesos caudales que antes se formaban, se fueron creando por todas partes muchos capitales menores, que distribuidos en todas las poblaciones, contribuyeron mucho á las mejoras de estas. Por el mismo tiempo se alzaron las odiosas prohibiciones de comerciar entre sí las provincias ó reinos de América, y por real

cédula de 17 de Enero de 1774, fecha en el Pardo, se concedió libertad de hacerlo por la mar del Sur, aunque solo con los efectos, géneros y frutos respectivos, la que por declaraciones posteriores se amplió, derogando las restricciones que por esta cédula se establecieron acerca de los efectos de Europa y Asia.”

Para concluir la reseña del periodo colonial, me valdré en seguida de una curiosísima noticia de los

DERECHOS DE ESPORTACION

EN TIEMPO DEL GOBIERNO ESPAÑOL ECSISTENTE EL AÑO
DE 1820.

Eran varias, segun las concesiones otorgadas al comercio.

EFFECTOS NACIONALES Y ESTRANGEROS.

Los que se estraian por invendibles, nada pagaban, siempre que lo acreditasen así los interesados.

<i>Plata.</i> —La que se estraia para Cádiz por el derecho de almirantazgo	1 al millar.
<i>Idem.</i> —La que salia para la Habana como producto de efectos introducidos pagaba por idem	1 al millar.
<i>Idem.</i> —La que salia sin la anterior provi- dencia, pagaba sobre pesos senci- llos de 128 cuartos conforme el acuerdo de la junta superior de hacienda de 9 de Septiembre de 1814	5½ p.₯
Por almirantazgo sobre pesos fuertes	1 al millar.
Oro	2 p.₯

EFFECTOS QUE SE EXTRAIAN PARA LA HABANA.

Sobre su aforo por almojarifazgo	$\frac{5}{8}$ p.⊘
Armada y avería	$\frac{1}{4}$ p.⊘
Almirantazgo	1 al millar.

EFFECTOS QUE SE EXTRAIAN PARA CADIZ.

Almirantazgo	1 p.⊘
--------------------	-------

ESTRACCION PARA LOS PUERTOS DE AMERICA.

PLATA LABRADA Y ACUÑADA.

Derechos de estraccion	$7\frac{33}{100}$ p.⊘
Corso	$\frac{1}{2}$ p.⊘
Reemplazos	2 p.⊘
Almirantazgo	1 al millar.

Oro en las mismas especies para dichos puertos.

Estraccion	$4\frac{33}{100}$ p.⊘
Corso	$\frac{1}{2}$ p.⊘
Reemplazos	2 p.⊘
Almirantazgo	1 al millar.

Cuando era la plata ú oro importe de producciones de dichos puertos, era libre de solo el derecho de estraccion.

FRUTOS PRECIOSOS Y EFFECTOS A SU EMBARQUE

PARA ESPAÑA.

Alcabala eventual	8 p.⊘
Consulado	$1\frac{1}{2}$ p.⊘
Almirantazgo	1 p.⊘

Siendo la esportacion para puertos del Seno Mexicano, subian los derechos hasta el $15\frac{1}{2}$ p.⊘

COMESTIBLES PARA LAS COSTAS DE

SOTAVENTO, Y VARLOVENTO.

Alcabala	3 p.⊘
Millones	1 p.⊘

SAN BLAS.

Retornos de espediciones de Manila: cuando se hacian en plata acuñada pagaban:

Reemplazos	2 p.⊘
Avería ordinaria	$\frac{1}{2}$ p.⊘
Idem extraordinaria	$\frac{1}{2}$ p.⊘
Convoy cuando la moneda iba al puerto del interior	2 p.⊘
Total	5 p.⊘

Esto se entendia si los retornos importaban un duplo del valor de las espediciones, pues lo que escedia de este duplo pagaba lo siguiente:

Almojarifazgo	$16\frac{2}{3}$ p.⊘
Subvencion de guerra	$\frac{1}{2}$ p.⊘
Almirantazgo	1 al millar
Ademas, los derechos que quedan dichos anteriormente é importan	5 p.⊘