

á todos esos permisos, el que se concedió en Enero de 1846 para exportar por el puerto de Vera-Cruz hasta la suma de dos millones de pesos en plata pasta.

A los derechos de exportacion impuestos sobre el oro y la plata, deben agregarse tambien los que con el nombre de *derechos de circulacion de moneda*, se cobran sobre ésta desde el decreto de 11 de Junio de 1822, los cuales han variado de dos á cuatro por ciento, exigiéndose unas veces en los puntos del interior desde donde se dirigen á los puertos, y otras en éstos.

Sobre el palo de tinte, se estableció primeramente un derecho de seis por ciento á su exportacion por el decreto de 6 de Abril de 1843; y aunque esta disposicion fué derogada respecto de todas las costas de la República, por el arancel general de 4 de Octubre de 1845, el arancel particular de Yucatan, publicado en el mismo mes y año, impuso al palo que se exporta de aquel Departamento, un ocho por ciento sobre el aforo de cincuenta centavos de peso por cada quintal, y este gravámen se hizo general para toda la República por la ley de 4 de Agosto de 1853, hasta que la Ordenanza general de 31 de Enero de 1856 estableció que todos los productos y manufacturas nacionales, excepto el oro y la plata, se exporten libres de todo derecho.

El derecho de *toneladas* que pagan en los puertos de la República los buques mercantes que vienen de puertos extranjeros, ha tenido pocas variaciones, pues el primer arancel de 1821 lo fijó en veinte reales por cada tonelada, el de 1827 lo redujo á diez y siete reales, y el de 1837 á doce reales, cuya cuota se siguió pagando hasta que la Ordenanza general de 1856 lo bajó á solo un peso para los buques extranjeros, exceptuando de pagar tal impuesto á los vapores, á los buques de vela cargados exclusivamente de carbon de piedra, á los buques nacionales aun cuando vengan cargados de puertos extranjeros, á los buques balleneros y de largo curso que arriben en sus viajes para puertos extranjeros, y en general, á todos los paquetes ó buques-correos que vengan á la República con el solo objeto

de conducir ó recibir correspondencia, pasajeros, metales ó palo de tinte. Antes de esta última disposicion, estaban ya exceptuados del derecho de toneladas los paquetes ingleses que vienen mensualmente á Vera-Cruz, por la suprema orden de 23 de Febrero de 1825, y la línea de vapores que navegan de Panamá á California, por otra orden de 20 de Enero de 1849.

A ese derecho que pagan los buques en todos los puertos de la República, se agrega en el de Vera-Cruz el de un real por tonelada que con el nombre de *derecho de aguada* se cobra allí, y ademas los de *práctico* á su entrada y salida, así como el de *capitanía de puerto*, y el de *patentes de sanidad*, que se exigian en todos los puertos hasta la publicacion de la Ordenanza general de 1856. Estos últimos gravámenes han tenido algunas alteraciones, sujetándose á las cuotas señaladas en varias circulares, y posteriormente en la tarifa de 22 de Abril de 1851, hasta que por último, la repetida Ordenanza de Enero de 1856, ha fijado el derecho de anclaje y pilotaje para los buques extranjeros en \$ 25 en los puertos de altura, y \$ 12 en los de cabotaje; para los vapores \$ 30 en los primeros y \$ 20 en los segundos, y para los nacionales \$ 10 cuando no tengan mas de ciento cincuenta toneladas, y \$ 20 cuando excedan; estableciendo ademas un *derecho de faro*, que es de \$ 25 para los buques mercantes extranjeros á su entrada y salida, \$ 200 á los vapores y \$ 6 á los buques nacionales. De estos impuestos están solo exceptuados los buques de guerra nacionales y extranjeros, y los paquetes ó buques-correos, á quienes el gobierno habia concedido antes esta franquicia.

El primer derecho de *internacion* sobre efectos extranjeros llamado así porque se paga en las aduanas marítimas y fronterizas, en el acto de internarse aquellos en el país, y para distinguirlo del de consumo que se paga en las poblaciones adonde se dirigen, fué establecido por la ley de 4 de Agosto de 1824, la cual lo fijó en un quince por ciento; pero luego ha tenido algunas variaciones, pues por el artículo 17 del arancel

de 16 de Noviembre de 1827, se dispuso que cesase para los efectos que se importaran despues de los sesenta dias de su publicacion; y aun para los que habian entrado antes de esa fecha, fué reducido á diez por ciento por la ley de 21 de Febrero de 1828, y á ocho por la de 12 de Marzo del mismo año.

Suprimido desde entonces ese impuesto, continuó así hasta que la ley de 24 de Agosto de 1830 aumentó, con el nombre de derecho de consumo, un cinco por ciento á los efectos extranjeros, y diez á los licores, sobre lo que ya entonces pagaban; pues aunque este aumento debia cobrarse, segun la citada ley, en las aduanas interiores, de los puntos donde se consumian las mercancías, luego se dispuso por otra ley de 2 de Abril de 1831 que se pagase en las aduanas marítimas y fronteras, al internarse los efectos, y desde esa fecha no se ha hecho otra alteracion en la cuota de este derecho, que sigue cobrándose hasta el dia.

Esta cuota, lo mismo que la del uno y dos por ciento de muelle y avería, y la del derecho de consumo de que voy á hablar en seguida, se cobraba sobre el precio de las mercancías en el puerto, multiplicando por tres y tercio el valor de los derechos de importacion que han pagado, ó tomando el aforo que de ellas se ha hecho allí; pero en el arancel de 1.º de Junio de 1853, que comenzó á regir á los dos, cuatro y seis meses, se previno que se multiplicara por cinco el valor de los derechos de importacion para cobrar los referidos impuestos. De los de internacion y consumo estaban exceptuados únicamente la joyería y alhajas finas, y el algodón en rama extranjero.

A los tejidos ordinarios de algodón se les impuso por la ley de 23 de Mayo de 1837, por único derecho de internacion, cuatro centavos de peso sobre la vara cuadrada; pero ese gravámen especial cesó en 1841, y desde entonces han pagado esos efectos la misma cuota fijada á los demas.

La Ordenanza de 31 de Enero de 1856 vino á fijar el dere-

cho de internacion en un diez por ciento sobre los derechos de importacion.

En cuanto al *derecho de consumo*, el primero de esta clase que se estableció en México sobre los efectos extranjeros, despues de la independecia, fué el que con el nombre de *alcabala* impuso el decreto de la regencia, fecha 20 de Febrero de 1822, el cual ordenó que pagasen en las aduanas interiores los aguardientes y vinos el veinte por ciento, en lugar del ocho que antes pagaban, cuya cuota de veinte por ciento fué aumentada á cuarenta sobre el aguardiente, y á treinta y cinco sobre los licores por otro decreto de 9 de Agosto de aquel mismo año.

Esta fuerte contribucion fué suprimida por la ley de clasificacion de rentas de la federacion y de los Estados, fecha 4 de Agosto de 1824, y luego por la de 24 de Diciembre del mismo año se estableció ya claramente el derecho de consumo, autorizándose por ella á los gobiernos particulares de los Estados, á imponer un tres por ciento sobre los efectos extranjeros que se consumieran en sus respectivos territorios.

Establecido ya desde entonces ese impuesto, son muy notables las variaciones que ha sufrido posteriormente, pues por la ley de 22 de Agosto de 1829 se autorizó á los Estados para agregar un dos por ciento sobre el tres que ya cobraban; la del 15 de Setiembre del mismo año, derogada por la de 6 de Noviembre siguiente, aumentaba un cinco por ciento sobre las mercancías secas, y diez sobre los licores, para el tesoro federal; la de 24 de Mayo de 1832 permitió á los Estados que gravaran con uno por ciento mas á todos los efectos extranjeros para sus gastos municipales, y, por último, la de 26 de Noviembre de 1839 lo aumentó hasta un quince por ciento en toda la República; pero habiendo dado lugar esta disposicion á las mas vivas reclamaciones de los comerciantes nacionales y extranjeros, fué luego derogada por el decreto de 16 de Octubre de 1841, que lo redujo al cinco por ciento.

Limitado este impuesto á esa cuota, continuó cobrándose

en toda la República sin nuevas alteraciones, hasta que en 1846 y 47 fué de hecho suprimida, así como las alcabalas que se cobraban á los frutos y efectos nacionales, por las fuerzas norte-americanas en todos los puntos que ocuparon durante la guerra que terminó á mediados de 1848; y aunque todavía despues de haberse concluido el tratado de paz con aquella nacion, los gobiernos de los Estados en que habia sido suprimido ese impuesto resistieron por mucho tiempo su restablecimiento, adoptando el sistema de contribuciones directas para cubrir la falta de aquella renta, los otros Estados no invadidos en la guerra continuaron disfrutándola, y al fin se dió una ley, fecha 9 de Octubre de 1851, estableciéndola de nuevo en toda la República, y elevando el derecho á un ocho por ciento, divisible por mitad entre el gobierno general y el de los Estados; mas habiéndose opuesto algunos de éstos á cobrar esa cuota, por considerarla excesiva, se expidió el 8 de Marzo de 1853 un decreto reduciéndola al cinco por ciento, que con el uno y medio llamado de departamento y tribunales mercantiles, subia á seis y medio por ciento. Así continuó este impuesto, hasta que la citada Ordenanza de 1856 lo ha fijado en un veinte por ciento sobre los derechos de importacion.

Ademas de todos esos gravámenes que con diversos nombres se han impuesto en general sobre las mercancías extranjeras, á su importacion, internacion y consumo en la República, y que unidos á los de exportacion sobre los metales preciosos que forman el principal valor para el cambio de aquellas, y á los grandes costos que tiene su conduccion de uno á otro punto del interior por la falta de buenos caminos, hacen que su precio sea muy elevado en todos los mercados de México, hay establecidas en Vera-Cruz otras pequeñas gabelas que contribuyen, aunque indirectamente, á aumentar los costos de los efectos que se introducen por este puerto. Esas gabelas, que consisten en el derecho de *peaje* que se cobraba allí desde el tiempo del gobierno español, y que sigue cobrándose hasta el dia, y en el derecho de *fortificacion* que estableció el decreto

de 31 de Julio de 1822, el cual es de un real por cada mula cargada, medio real por cada burro, y cuatro pesos por cada coche, á su entrada en la ciudad, no son tan pequeñas como lo parecen á primera vista, pues solo el derecho de peaje produce mas de treinta mil pesos anuales, y el de fortificacion, segun las noticias que he podido adquirir, produjo en los veintiseis años corridos desde 1825 hasta 1850 inclusives, la suma de 306.585 pesos 78 centavos.

A esas dos contribuciones que ya pesaban sobre la arriería y carruajes que van del interior á Vera-Cruz, se agregó últimamente otra, establecida por el ayuntamiento en Febrero de 1850 como un nuevo recurso municipal, la cual consiste en medio real sobre cada bestia de carga que entre ó salga en la ciudad, incluidas las de tiros de carruajes, y en un real por cada rueda de éstos.

Tambien continuó recaudándose allí por algunos años despues de la independencian, el antiguo derecho de almirantazgo y el de muralla que tenia impuestos el gobierno colonial, pero fueron luego suprimidos por el arancel de 1827.

A todo lo que llevo expuesto, y con el objeto de mencionar en esta noticia todas las providencias dictadas sobre el comercio extranjero en la República, debo agregar que por la ley de 11 de Abril de 1837 se dispuso que se establecieran dos puertos de depósito, uno en las costas del seno mexicano y otro en las del Océano Pacífico, señalando para el primero á Vera-Cruz, y á San Blas para el segundo; pero como el tal depósito no ofrece otra ventaja á los importadores de mercancías, que la de encerrarlas en los almacenes por el término de un año á lo mas, y esto pagando por derecho de almacenaje medio por ciento en los primeros cuatro meses, y uno y medio si permanecen por mas de ocho, sin la facultad de reexportarlas, como se hace en todos los países donde hay establecidos puertos de esa clase, la ley ha quedado de hecho sin efecto. En San Blas no han llegado á construirse los almacenes para el depósito; y aunque en Vera-Cruz sí se construyeron, segun

hemos visto ya en otra parte de esta obra, y ademas se nombraron los empleados que prevenia la citada ley, como nadie hacia uso de ella, fueron luego suprimidas las plazas que estos últimos debian desempeñar.

Dada ya en todo lo que llevo referido una idea de las reglas y gravámenes á que ha estado sujeto en lo general el comercio exterior de México, desde la conquista hasta nuestros dias, voy ahora á hablar de lo que ha sido el movimiento mercantil ejecutado por el puerto de Vera-Cruz durante tan dilatada época, con vista de las mejores noticias que he podido reunir.

Respecto de los primeros cuarenta años que trascurrieron desde 1521 hasta que se estableció el sistema de las flotas en 1561, nada puede decirse relativamente al valor de las mercancías que en ellos formaron el comercio de importacion y exportacion de este pais, ni á las embarcaciones en que se hizo, por la falta absoluta que hay de datos sobre este periodo. Sin embargo, por las noticias que nos han quedado de lo ocurrido hasta 1536, aparece que los buques y cargamentos que en los quince años anteriores llegaron á Vera-Cruz, exceptuando las expediciones armadas por Cortés, Garay y Narvaez, no excedieron de veinticinco á treinta; y puede muy bien suponerse que en los veinticinco años posteriores no seria allí muy importante el tráfico mercantil, porque ocupados continuamente por aquel tiempo los primeros europeos que poblaron esta colonia, en extender los descubrimientos y asegurar su dominio sobre los indios, es claro que en la vida errante y semi-salvaje que entonces llevaban, todas sus necesidades estarian reducidas á algunos víveres, y al armamento y municiones indispensables para hacer la guerra.

Acerca del largo periodo de doscientos quince años que siguió al establecimiento de aquellos convoyes marítimos que con el nombre de *flotas* venian periódicamente de Sevilla y de Cádiz á Vera-Cruz, los únicos datos ciertos que he reunido, son los que se encuentran al fin de este capítulo, marcados con los números 1 al 12.

El primero de esos documentos, contiene una noticia de las flotas que vinieron de España á Vera-Cruz desde 1561 hasta 1777, y el segundo la del número de toneladas que se permitió cargar á los buques que componian las que vinieron desde 1700 hasta 1776, por lo cual puede verse el progresivo aumento que sucesivamente fueron teniendo en los últimos setenta años los cargamentos que ellas conducian, pues mientras que la primera no media mas que 2.653 toneladas, y la segunda 1.202, la última subió ya á mas de 8.000.

Los documentos números 3 al 10 presentan una razon circunstanciada de los cargamentos que en su viaje de España, y á su regreso, condujeron algunas de las flotas venidas desde 1761 hasta 1778, por los que se ve cuáles eran las mercancías que formaban entonces el cambio de esta colonia con su metrópoli, y los precios que ellas tenian.

El número 11 es un cotejo ó comparacion de los valores que en su viaje y regreso condujeron las dos últimas flotas, y el número 12 contiene una noticia de los buques que ademas de las flotas entraron en Vera-Cruz durante los doce años transcurridos desde 1728 hasta 1739 inclusives, la cual demuestra lo poco concurrido que era todavía este puerto en aquel tiempo.

A los datos que presentan esos documentos, puedo agregar que la suma total que en los últimos trece años corridos desde 1766 hasta 1778, en que concluyó el sistema de las flotas, se extrajo en metales preciosos y frutos de Vera-Cruz para España y varios puntos de América, tanto por cuenta del rey como por la de particulares, fué de 155.160,564 pesos.

Hay que añadir tambien á esas noticias, que se refieren únicamente al comercio marítimo que hacia entonces la España con esta colonia por Vera-Cruz, las del que por el mismo puerto se hacia con las otras colonias españolas de la América del Sur, cuyo comercio era todavía por aquel tiempo insignificante.

De todos esos datos, no obstante ser tan incompletos, resultan comprobados dos hechos muy importantes para apreciar en su verdadero valor el movimiento mercantil que se hacia

entre la colonia de Nueva-España y su metrópoli en aquella época, á saber: primero, que todavía á principios del último siglo era muy mezquina la cantidad de mercancías que se despachaban anualmente de España á México, puesto que las cuatro flotas que vinieron durante los primeros veinte años de él, no medían en todas ellas mas que 8.493 toneladas, cuya mayor parte era indudablemente ocupada con efectos de muy poco valor; segundo, que aunque en los años siguientes fué aumentando ese comercio progresivamente, el valor de la importacion en los últimos trece años de este periodo, no excedia, por término medio, de cinco á seis millones de pesos, mientras que la exportacion que en metales y otros frutos se hizo en los mismos años, ascendia á diez ó doce millones.

Tal era el resultado que ofrecia el movimiento mercantil que la Nueva-España sostenia con su metrópoli en los primeros años del último tercio del siglo pasado, esto es, cuando por hallarse ya mas aumentada y regularizada la sociedad de la colonia, el exceso de la exportacion sobre la importacion era mucho menor de lo que lo habia sido en los años anteriores; y á la verdad que al considerar lo desventajoso que para este país era aquel comercio, solo las grandes riquezas que encerraba en su propio suelo pueden explicar cómo no quedó completamente arruinado un pueblo, del que se extraia anualmente, en calidad de tributo, y por tan dilatado periodo, una mitad ó mas del valor total de su exportacion, sin darle nada en cambio de tan fuerte suma.

Suprimido ya el sistema de las flotas, el movimiento mercantil tuvo el desarrollo que era consiguiente; y á pesar de que en los cuarenta y tres años que trascurrieron desde entonces hasta 1821, fué cuando se vió mas contrariado el comercio de España con México, primero por las hostilidades que á su turno le hicieron las escuadras y corsarios ingleses y franceses, y luego por la sublevacion que estalló en el interior de este país para hacer su independenciam, puede muy bien decirse que ese periodo fué el de la mayor prosperidad comercial de la

Nueva-España, mientras se conservó en estado de colonia, así como fué tambien el en que relativamente tuvieron mayor desarrollo los principales elementos de su riqueza, en la agricultura, la minería y la industria manufacturera.

Durante ese período fué tambien cuando Vera-Cruz llegó al mas alto grado de prosperidad que ha disfrutado desde su fundacion, porque ademas de ser aquella ciudad el único puerto por donde se hacia el comercio exterior, una vez suprimida con la extincion de las flotas la feria que se hacia en Jalapa para la venta de sus cargamentos, se convirtió aquel puerto en un punto de depósito del comercio de Europa con la Nueva-España, á donde iban necesariamente á hacer sus compras todos los comerciantes del interior de la colonia; y basta observar los grandes progresos que en lo material de sus edificios, y en el número de sus habitantes hizo aquella poblacion en los años de 1778 adelante, como tuvo ocasion de explicarlo en el capítulo V de esta obra, y los fuertes caudales que llegaron á reunirse entre los comerciantes vecindados allí, para no dudar del incremento que entonces tuvo el giro mercantil.

Es tambien una prueba de esto el que en 1789 y 1802 se establecieron en dicho puerto las dos compañías de seguros marítimos de que hablé ya en el mismo capítulo V; y aunque ambos establecimientos duraron poco tiempo, á consecuencia de la guerra que en las dos épocas declaró la Inglaterra á la España, el solo hecho de haberse formado las compañías, demuestra que el comercio era ya bastante activo para sostener negociaciones de esta clase.

Respecto de los valores del movimiento mercantil hecho por Vera-Cruz durante este período, aunque sobre elló no hay noticias exactas sino desde que se estableció allí el consulado en 1795, no cabe la menor duda en que desde luego tuvo un grande aumento sobre el que antes se hacia. El documento número 13 de los que acompañan á este capítulo, demuestra el número de buques que entraron allí en los doce años trascurridos desde 1784 hasta 1795, con expresion de sus proce-