

ESTADO DE TABASCO.

INFORME DEL C. PEDRO REQUENA, CÓNsul DE BÉLGICA EN EL PUERTO DE TABASCO. (1)

COMERCIO.

Al ocuparme de la agricultura é industria de esta parte de la Nacion, no he podido dejar de revelar la extension de su comercio, el cual se limita únicamente al cambio de la cantidad de productos que le suministran aquellos dos ramos, pues aquí no se conocen la escala ni el depósito de las mercaderías de tránsito, para cuyas operaciones no ofrece ventajas la situacion de este Estado ni comodidad su puerto. Mas no bastando para conocer á fondo el giro comercial de un pueblo, saber el valor y variedad de los artículos que da en cambio, sino tambien la clase é importe de los que recibe en pago, y las facilidades que presta á estas especulaciones, procuraré tratar de estos objetos en el presente capítulo, ocupándome separadamente del comercio nacional, del extranjero y de la navegacion, aunque no con la exactitud que deseara, porque las noticias que me ha sido dable adquirir presentan un vacío considerable.

Comercio nacional.—En esta division se comprende el tráfico mercantil de los diferentes pueblos del Estado entre sí y con los otros lugares de la República. Del primero, que propiamente se llama *comercio interior del Estado*, siento no poder presentar una idea, porque no existen datos en qué fundarla, en razon de que no se lleva registro alguno de los artículos que pasan de un punto á otro para su consumo, ni de los productos de cada lugar. Es verdad que en la aduana marítima se anotan los efectos extranjeros que salen para el interior, y la misma operacion debe practicarse en la aduana terrestre respecto de los productos nacionales; pero estas noticias son muy diminutas por las ocultaciones que se hacen, y cuando fuesen exactas solo darian alguna luz sobre el tráfico entre este puerto y los demas lugares del Estado, y no el de éstos entre ellos mismos. Las muchas vías acuáticas en que abunda esta parte de la Nacion favorecen prodigiosamente su comercio interior, por la facilidad que prestan á las comunicaciones, y la baratura y comodidad de los trasportes, á pesar de los obstáculos que el malhadado sistema de pases, guías y registros opone á la circulacion interior.

El tráfico que se hace entre este Estado y los demas de la República, se divide naturalmente en *comercio terrestre*, que es el que se hace por los caminos interiores con los Estados fronterizos de Yucatan, Chiapas y Veracruz; y *comercio de cabotaje*, que se efectúa por mar con los puertos del seno mexicano.

En cuanto al primero, me hallo en la misma imposibilidad que con respecto al comercio interior del Estado, por falta de datos; y el único de esta clase que puedo presentar, es la noticia marcada con la letra D, de los efectos procedentes de Chiapas introducidos á este puerto durante el año próximo pasado de 1846, importante 13,746 pesos 29 centavos. Esta noticia no tiene otro interes que manifestar la variedad de artículos que sirven de base á nuestras relaciones comerciales con uno de los Estados limítrofes, mas no su cantidad, para lo cual era preciso reunir iguales datos de las demas poblaciones. No sería difícil esto si hubiese exactitud en todas las aduanas subalternas para el cobro del oneroso derecho de alcabala, que siquiera ofreciera este curioso resultado en cambio de los vejámenes que infiere á los labradores, industriales y comerciantes; pero ni aun este pequeño bien puede conseguirse por la poca confianza que puede ponerse en cálculos fundados sobre las operaciones de dichas oficinas. Por esto nos vemos tambien privados de conocer el comercio terrestre por las fronteras de Yucatan y Veracruz, aunque éste no puede ser importante, al menos el tráfico lícito, porque casi exclusivamente se hace por mar ó por los rios.

De este comercio, que es el de cabotaje, puede hablarse con mayor exactitud, así como del extranjero, porque están sometidos á la inspeccion de la aduana marítima, que es la oficina de hacienda que ha conservado más regularidad y arreglo de este Estado, y por lo mismo ofrece mejores y más seguros datos sobre los ramos de su administracion. Mas con respecto á la importacion de cabotaje, esta oficina no toma noticia alguna, por no corresponderle esta operacion, y por tal motivo las que acom-

(*) Por ser importantes los datos que contiene este informe, se publica, aunque no se refiere á las circulares relativas.

pañó marcadas con las letras E y F, son formadas por las minutas que sirvieron á la aduana terrestre para el cobro de derechos de alcabala.

La primera de las citadas noticias comprende los efectos nacionales introducidos á este puerto, procedentes de los de Yucatan, durante el año de 1846, importante á precios corrientes de este mercado, 53,815 pesos 27½ centavos. La revolucion de aquella península desde principios de 1840, la clausura de sus puertos, la invasion de su territorio, y finalmente la prohibicion de muchos de sus productos, han ocasionado naturalmente el entorpecimiento del tráfico mercantil entre éste y aquel Estado; sin embargo, estando estos dos pueblos estrechamente unidos por sus intereses, por su proximidad, por la facilidad de comunicarse y aun por vínculos de sangre y de familia, han aprovechado las oportunidades que se han presentado de vez en cuando para restablecer sus relaciones comerciales, en medio de las circunstancias que tendian á cortarlas, y hoy se ve que no hay variacion sensible en cuanto al cambio de productos nacionales, comparado con el que se hacia en épocas anteriores á la creacion de los citados obstáculos; y si hay alguna variacion, es en favor de la época mas reciente, pues según datos que tengo, dicho comercio apenas llegó el año de 1838 á 45,230 ps. 27½ cs.

El depósito de mercaderías extranjeras establecido en Campeche, y la moderada cuota de sus aranceles de comercio, han logrado atraer hácia aquel puerto una parte del comercio que hacia este Estado directamente con el extranjero; y aunque la importacion de mercaderías extranjeras procedentes de Yucatan, está sujeta á la observancia de los mismos requisitos y al pago de los mismos derechos que las que vienen de países extranjeros, no por esto deja de ser un verdadero comercio de cabotaje, cuya importancia acrecienta con mengua del exterior, si bien dejando íntegras las rentas aduanales.

En los años anteriores al de 1839, se cometia en esta aduana marítima el abuso de cobrar juntamente con los derechos de importacion extranjera, los de consumo que debian pagarse solamente á la internacion de las mercaderías y los que adeudarian en el lugar de su final destino, si se hubiese verificado su extraccion de este puerto. Esto equivalia á gravar la importacion directa con un 33½ p% sobre los derechos de arancel, y los licores con un 50 p%, de cuyo modo se favorecia la importacion indirecta, que no estaba sujeta á mayores derechos, y de Veracruz y Yucatan se introducian muchas mercaderías extranjeras, cuyo valor subió en 1839 á 90,287 pesos, á precios de plaza, y aumentaba en tanto el comercio de cabotaje. Hoy se ha reducido éste exclusivamente á productos nacionales con Veracruz; mas con respecto á Yucatan, ha tomado incremento la importacion de artículos extranjeros, por las causas indicadas.

La noticia marcada con la letra E, contiene una nota de los artículos nacionales introducidos á este puerto, procedentes de Veracruz en los doce meses corridos desde 1º de Noviembre de 1845 hasta igual fecha del año de 1846, importante 63,100 pesos 75 centavos, á los que he añadido 942 pesos, por valor de efectos introducidos de Huimanguillo, y hacen un total de 64,042 pesos 75 centavos. He preferido esta época por ser la más reciente, y la en que el comercio se hizo con regularidad hasta fines de Octubre, en que los americanos atacaron este puerto y se apoderaron de la entrada de la barra. En los tres meses anteriores al de Octubre, á pesar del bloqueo, todos nuestros frutos se exportaron para Veracruz y Alvarado, sin que hubiese sido apresado un solo cargamento, y despues de Octubre no ha habido frutos que exportar para aquel puerto, pues las cosechas de cacao han sido tan escasas, que apenas han bastado para el consumo interior y alguno que ha salido para Yucatan conservando el precio de 13 á 14 pesos carga de 60 libras. El cacao que consta introducido de Chiapas y Veracruz por tierra, es producto de fincas situadas en el territorio de dichos Estados, en la parte inmediata á éste de Tabasco, cuya parte goza del mismo clima y ofrece las mismas producciones que éste, estando separada por la naturaleza de los citados Estados á que pertenece, y teniendo sus principales relaciones con este puerto. Como el cacao, que es producto de otros Estados, paga aquí el derecho de alcabala, para eludirlo, se introduce como perteneciente á las haciendas inmediatas á la frontera, y de aquí es que la cantidad declarada que incluyen estas noticias es sumamente diminuta.

La cantidad de moneda introducida aquí, consta en la nota al pié de la expresada noticia, que ascendió en el año de 1846 á 125,370 pesos 42 centavos. En el año de 1839 se introdujeron bajo de registro 72,861 pesos en plata, y es de creerse que el oro haya venido sin registrar, por la facilidad de ocultarle. El derecho de 4 p% de circulacion con que se ha gravado la moneda que se dirige del interior de la República á los puertos, pesa gravemente sobre el numerario circulante de este Estado, y la circunstancia de retirarse aquí su exaccion cuando sale para fuera, aunque sea evidente que todo el que se usa en esta parte de la Nacion viene de Veracruz, donde ha pagado ya ese derecho, obliga á los comerciantes á no traer aquí sino la cantidad muy necesaria para sus operaciones, destinando la sobrante á ser embarcada desde Veracruz á países extranjeros, en pago de las mercaderías que importan directamente á este puerto, de cuyo modo ahorran algunos gastos.

En cuanto á la exportacion de cabotaje, la noticia marcada con la letra C, comprensiva de ocho años, manifiesta la cantidad de productos declarada á la aduana marítima importante \$2,293,994 84½ es. He omitido en esta noticia los años de 1840 á 1843, en que este Estado estuvo sujeto á una constante revolucion ó administracion excepcional, en cuya época el comercio no siguió el curso ordinario. Las extracciones por tierra no pueden calcularse por falta de datos; mas como tampoco se hace mérito de la importacion terrestre, es de suponerse que una y otra queden compensadas con poca diferencia.

Reasumiendo los datos expuestos veremos que el comercio nacional de cabotaje de este puerto asciende en un año á la cantidad de \$529,035 79 es. en la forma siguiente:

| | | |
|---|---------------|------------|
| Importacion de Yucatan | \$ 53,815 27 | |
| Id. de Veracruz | \$ 63,100 75 | |
| Numerario | 125,370 42 | 188,471 17 |
| <hr/> | | |
| Total importacion | \$ 242,286 44 | |
| Exportacion de cabotaje en un año comun de los ocho expresados. | 286,749 35 | |
| <hr/> | | |
| Suma de valores. | \$ 529,035 79 | |
| <hr/> | | |
| Diferencia á favor de la exportacion. | \$ 44,462 91 | |

Causas que entorpecen el comercio nacional.—Las principales que pesan directamente sobre este tráfico son las exacciones de los derechos de alcabala sobre los efectos nacionales y los de consumo sobre los extranjeros. Ya al tratar de la agricultura bosquejé los inconvenientes de la primera de las citadas contribuciones, y por tanto me limitaré ahora á manifestar que la famosa ley de igualacion de alcabalas, que empezó á regir el año de 1845, sujetó al pago de este derecho á muchos artículos del suelo y productos de Chiapas que estaban exentos por leyes anteriores, lo que ha ejercido sobre el tráfico que se hace de estos productos la maléfica influencia de una nueva gabela.

En cuanto al derecho de consumo que, como llevo dicho, es un 33½ por ciento del de importacion sobre diversos artículos y 50 por ciento sobre los licores, basta decir que gravita directamente sobre la circulacion de las mercaderías para conocer sus fatales efectos contra el comercio interior. Los economistas han comparado la necesidad de la circulacion de las mercancías con respecto al comercio, como la de la sangre para la vida humana, y así es que la existencia del comercio se compromete por cualquiera causa que entorpezca la libertad y multiplicacion de los cambios.

Ambas gabelas han contribuido á aniquilar el comercio de Chiapas, que en otro tiempo introducía en este puerto añil, grana y otros artículos de valor, en cambio de productos extranjeros. Hoy los chiapanecos se han acostumbrado á abastecerse de estos productos por las fronteras de Guatemala; aun se han extendido á visitar el establecimiento inglés de Belize, y lejos de venir aquí á buscar los efectos extranjeros, ellos nos los traen á vender: ya sea que parte de estos efectos éntre de contrabando por los extensos límites de aquel Estado, ó ya que parte de ellos se registre por la aduana fronteriza de Comitán, donde, segun se dice, se reciben en pago de derechos documentos de sueldos comprados á bajo precio, siempre logran mayores ventajas que las que aquí sacaban. Si á esto se añade la falta de crédito de los compradores en este mercado por la dificultad de requerirles de pago luego que fallan en sus compromisos, y el ahorro total ó parcial de los derechos de internacion y consumo, se verá cuán natural es que el comercio entre este Estado y el de Chiapas se haya reducido á la introduccion de unos artículos nacionales de poco valor, y la extraccion de algunas mercaderías extranjeras conocidas con el nombre vulgar de *abarrotés*, cuya ocultacion no es fácil en los dilatados caminos que tienen que atravesar.

Tambien recibe un golpe mortal el comercio interior ó de uno á otro pueblo de este Estado por el citado derecho de consumo. Aquí la mayor parte de la poblacion vive diseminada en las fincas rústicas, por falta de recursos ó por la corruptibilidad de los artículos, no puede abastecerse de los necesarios para su consumo por muchos días, lo que hace frecuentar á todas horas el mercado de esta capital: la cortedad y variedad de los artículos hace difícil y hasta tediosa la exaccion, y el no poderse verificar la extraccion de los efectos sino en los puntos señalados por la aduana marítima, bajo las formalidades prolijas y á las horas fijadas para el despacho de esta oficina, le hacen sumamente opresivo. Sin embargo, este derecho ha producido en los años de 1844 y 1845, en la aduana marítima de este puerto, 23,327 pesos 70 centavos, que hacen 11,663 pesos 85 centavos por cada uno de los citados

años, y esto solo á la internacion de las mercaderías, debiendo suponerse que casi otro tanto produciría en los puntos de final destino. Si las mercaderías extranjeras no estuviesen ya tan recargadas por el derecho de importacion, y si el contrabando que nos rodea por todas partes no aconsejase una baja más bien que un incremento en los derechos, yo seria de opinion que se alzase un tanto más el de importacion, dejando libre la circulacion.

Del comercio exterior.—Importacion.—Para dar una idea aproximativa de la de este puerto durante algunos años, presento las noticias marcadas con las letras G y H. La primera comprende los derechos cobrados por la aduana marítima á la importacion de las mercaderías extranjeras durante los diez años que trascurrieron desde 1829 á 1838 inclusive; y la segunda, los que se recaudaron desde 1841 á 1845. Ellas manifiestan un aumento muy considerable en el comercio de importacion durante los últimos años, pues en la 1ª suman los derechos citados 511,092 pesos 15 centavos, y corresponden á un año comun 51,109 pesos 21½ centavos, cuando el resultado de la 2ª es de 636,281 pesos 38 centavos en la mitad del tiempo y da 127,256 pesos 25 centavos por año. He tomado para esta comparacion solamente los derechos de importacion, porque ellos manifiestan la mayor ó menor cantidad de artículos importados, que es lo que se desea saber, y debe advertirse que en la última época referida ha estado prohibida la importacion de tejidos ordinarios de algodón que pagaban un derecho crecido, y las cuotas de arancel sobre los demas artículos han sido más moderadas que en la época anterior, por cuya causa la suma de derechos de la última representa respectivamente mayor valor á la importacion.

Debe asimismo advertirse, que desde el año de 1837 por lo menos, la expresada oficina ha estado constantemente al cargo del mismo jefe hasta el año de 1840, y luego ha vuelto á continuar de 1843 á la fecha, de manera que no puede atribuirse la diferencia á falta de vigilancia en los empleados. Lo que más eficazmente ha contribuido á acrecentar la cantidad de derechos de importacion es, en mi concepto, la abolicion del abuso que antes del año de 1840 se practicaba de cobrar los derechos de internacion y consumo, como he repetido arriba, á la importacion de los artículos extranjeros. Abandonada la expresada práctica ilegal, la importacion indirecta de los puertos de Campeche y Veracruz cesó, y la directa de puertos extranjeros recibió un nuevo incremento.—Esta operacion ha sido sumamente benéfica al Estado, por cuanto ha hecho ingresar en la aduana los derechos que antes se pagaban en otros puertos nacionales sobre una parte de las mercaderías extranjeras introducidas para el consumo, y proporcionado éstas menos recargadas de fletes, comisiones y otros gastos.

Las balanzas de comercio mandadas formar anualmente á las aduanas marítimas, proceden sobre la indicada base del derecho de importacion para averiguar el valor de las mercaderías importadas. Hasta el año de 1837 se añadía tanto y medio ó 150 por ciento á las cuotas de arancel, para asignar el valor de los artículos, y desde 1837 en adelante se ha mandado añadir dos tercios y 33 y un tercio por ciento, en el concepto de que antes la cuota estaba arreglada al 40 por ciento y ahora lo está al 30 por ciento de los valores. En cuanto á los artículos de importacion, seria demasiado larga la lista de ellos para los límites que me he propuesto, y ademas para su eleccion debe consultarse el gusto del mercado, sin cuyo requisito es inútil su relacion.

Causas que contrarían la importacion.—La prohibicion directa de muchos artículos extranjeros y la indirecta que sufren otros, por medio de exorbitantes derechos, ejercen una influencia muy desfavorable á la importacion, pues fuera de que disminuyen el consumo por el acrecentamiento del valor, obligan al pueblo á procurarse los que necesitan por el contrabando, ya que no les es lícito adquirirlos por medios legales. Los males que causa el sistema prohibitivo solo encuentran hoy apologistas entre las personas agraciadas con el monopolio que establece ese sistema. Por él nos vemos precisados en Tabasco á consumir la harina de Puebla al exorbitante precio de 20 á 25 pesos tercio de 8 arrobas, cuando el propio artículo importado aquí de los Estados-Unidos solo costaria de 6 á 7 pesos barril de 196 libras: de manera, que aunque se le gravase con un derecho de 5 pesos barril, que es un ciento por ciento de su primer costo, siempre la tendríamos por la mitad del valor de la de Puebla, resultando un beneficio grande al público en la reduccion del precio, y al erario en el acrecentamiento de los productos aduanales. Las medidas que tienden á alterar el curso natural de los cambios son altamente perjudiciales al comercio, y le hacen mudar de faz con frecuencia, ya sacrificando el interior al exterior ó éste á aquel, y el mejor regulador para conocer el acierto en las disposiciones que afectan el giro mercantil es su prosperidad en todos los ramos, pues donde las leyes no coartan la industria, ésta se dedica preferentemente á los ramos más productivos por sus ventajas naturales.

Exportacion extranjera.—Por el estado marcado con la letra B, se verán las que se han registrado en la aduana marítima en los ocho años de 1834 á 1839, 1844 y 1845, importantes 691,437 pesos 37½ centavos, resultando en un año comun 86,429 pesos 67 centavos, cuya cantidad puede considerarse disminu-

ta porque pocas veces se declara la que realmente se exporta, aun cuando no haya que pagar derechos de exportacion. El artículo principal de este ramo de comercio es el de palo de tinte, de que me ocupé extensamente al tratar de la industria, en donde indiqué las franquicias de que goza en su exportacion. La cantidad de moneda que aparece exportada en el tiempo que comprende la citada noticia, debe suponerse asimismo muy diminuta, por la facilidad de embarcar este artículo evitando el pago del derecho con que se ha gravado.

Si tomamos por base del valor de la importacion un año comun de los cinco que comprende la noticia letra H, importante 127,256 pesos 24 centavos, y le añadimos dos tercios como se calcula el valor para el cobro de los derechos de consumo, nos dará la suma de 424,187 pesos 50 centavos, la cual comparada con un año comun de exportacion, que, como llevo dicho, solo importa 86,429 pesos 67 centavos, nos dará el enorme déficit de 337,757 pesos 83 centavos; mas fuera de que hay motivos para creer exajerado el valor de la importacion, porque los derechos de arancel son mucho más crecidos que la base supuesta de un 30 por ciento, y en muchos casos suben al 100 por 100 del costo de fábrica de las mercaderías, que la exportacion solo ha de pagar este costo, y no los fletes, derechos y otros gastos que se satisfacen aquí; y que como he repetido, la cantidad declarada á la exportacion así en numerario como en productos, debe suponerse muy ínfima con respecto á la que realmente sale, hay que deducir todavía de este déficit los 44,662 pesos 91 centavos que aparecen á favor de la exportacion de cabotaje, y que en último resultado son destinados á cubrir los débitos del comercio de este Estado en los países extranjeros.

Se hallan tan enlazadas las operaciones comerciales, que no es posible determinar aisladamente la suma de valores cambiados en un solo ramo, pues el palo de tinte, por ejemplo, que se remite á los puertos nacionales, sabido es que solo va á ellos de tránsito para el Extranjero, y mucha parte del producto de las ventas del cacao se embarcan para cubrir el valor de las importaciones extranjeras. Toda importacion supone una exportacion en cambio, en pago de su primer costo, pues nadie enviaría sus efectos á otros países si no hubiese de recibirse su valor, ya sea en productos ó en metálico, y hoy la teoría de la balanza de comercio no presenta otro resultado que el manifestar cual de dos naciones ejerce una industria más favorable á sus habitantes por la clase de productos que da en pago de los que recibe para su consumo, mas no cual resulta deudora de la otra, como se creyó en otro tiempo, pues es claro que la importacion y exportacion deben nivelarse, y de lo contrario cesaria pronto el tráfico entre los respectivos pueblos.

Navegacion.—La interior del Estado es muy considerable, como debe suponerse, si se atiende á la multitud de rios y arroyos que le riegan, y las numerosas embarcaciones que se requieren para el tráfico que se hace por ellos, que es casi todo el del Estado, pues los caminos, sobre ser malos, intransitables la mayor parte del año, son vehículos mas costosos para la circulacion de las mercaderías; pero toda la navegacion interior se hace en piraguas ó bongos, con excepcion de uno ú otro buque de cruz que se ocupa en el trasporte de palo de tinte. Las canoas ó bongos, son propulidos por medio de palancas apoyadas en la orilla del río ó en las ramas de los árboles para subir contra la corriente, lo que hace molesto el viajar en esta clase de embarcaciones, así por lo despacio con que caminan, como por que al sacudir los árboles con la palanca, se desprenden multitud de mosquitos, insectos y aun algunas veces vívoras que caen dentro de la canoa. No pudiéndose costear todavía los vapores para el trasporte de pasajeros en estos rios, los viajeros tendrán que sufrir estos inconvenientes hasta que la extension de la industria dé aliciente á esas especulaciones, ó se introduzcan algunas máquinas apropiadas para las embarcaciones menores, movidas por el vapor ú otro agente. Nunca se mandan aquí limpiar los rios, de los palos y basuras que obstruyen su curso, y esta operacion seria muy benéfica á la navegacion interior.

La de cabotaje, hecha por este puerto en los diez años corridos desde 1835 á 1839, y de 1841 á 1846, consta en la noticia marcada con la letra L. La revolucion que sufrió este Estado en 1840 entorpeció el comercio durante aquel año, por cuya causa le he suprimido, y al mismo tiempo sirve esta omision para dividir dos épocas diversas en que el comercio de cabotaje sufrió alguna variacion, como antes he indicado, á causa de abandonarse el cobro del derecho de consumo á la importacion. Por dicha noticia se verá que á un año comun de la primera época, corresponden 84 buques con 3,137 toneladas; y á la segunda, 63 buques con 3,497 toneladas; de manera que hay en la última un incremento de tonelaje, aunque disminucion en el número de embarcaciones, demostrando por consiguiente que son mayores las que ahora se usan. Como los buques nacionales que son los que exclusivamente hacen el comercio de cabotaje, están exentos del derecho de toneladas, no se cuida de averiguar escrupulosamente el número de las que miden, se nota en esto mas exactitud á la salida que á la entrada, y por tanto se puede poner más confianza en el dato que suministra la primera, por lo que he contraído ella solamente

esta noticia, en el concepto de que no puede haber diferencia sensible entre el número de los buques entrados y los salidos, y que basta tomar uno de estos datos por varios años, para servir de término de comparacion. Con la letra M acompaño una noticia que contiene los pormenores de la navegacion de cabotaje durante el año de 1844, manifestando un total de 156 buques con 9,076 toneladas de entrada y salida.

Navegacion extranjera.—La noticia marcada con la letra N, presenta ocho años de esta navegacion divididos en dos épocas, á saber: de 1836 á 1839, y de 1843 á 1846, puramente de salida, para comparar el resultado de ambas épocas; y á pesar de que el año de 1846 fué interrumpida esta navegacion á causa del bloqueo americano, y cortada totalmente desde fin de Octubre, ella manifiesta un aumento de 43 buques y 16,366 toneladas. Si se atiende á que todos los buques extranjeros salen cargados de palo de tinte ú otros efectos nacionales, se palpará el incremento que ha tomado el comercio de exportacion en los últimos años, incremento que no se manifiesta tan consideradamente en la declaracion de los artículos exportados, lo que prueba el aserto que llevo hecho, de que es muy diminuta la cantidad de artículos registrada para la exportacion con respecto á la que verdaderamente se embarca. Bajo la letra O acompaño una noticia con los pormenores de la entrada y salida de los buques extranjeros ó que hicieron el comercio exterior durante el año de 1845, manifestando un total de 134 buques con 20,169 toneladas.

El poco fondo y frecuentes variaciones de la barra de este puerto, serán siempre un gran obstáculo á la navegacion, principalmente la extranjera, que por lo regular se hace en buques de mucho calado. Las pérdidas que éstos experimentan repetidamente por esta causa, desaniman mucho las especulaciones exteriores de este Estado; y lo peor es, que estas pérdidas no siempre son casuales, por cuyo motivo las autoridades deben ejercer la mayor vigilancia para evitar el fraude que nace de estos desastres. Los vapores son de gran auxilio para remolcar los buques á la entrada y salida de la barra y en la penosa subida de los rios; pero capturados por los americanos los dos únicos que habia para este servicio, queda muy poca esperanza de que sean reemplazados, porque como dije al hablar de la industria, creo que son todavía una empresa prematura por la falta de ocupacion constante.

Reflexiones generales.—Muchos se quejan de la decadencia del comercio de este Estado, mas estoy inclinado á creer que lo que ha disminuido no es el comercio ó la suma de los valores que se cambian, sino las utilidades que emanan de este ramo, á causa del mayor número de establecimientos y mayor cantidad de capital aplicados recientemente á esta industria. "Cuando las utilidades disminuyen, dice Smith, los comerciantes se quejan de la decadencia del comercio, no siendo la disminucion de las utilidades sino el efecto natural de su prosperidad, ó de que se ha acrecentado el capital." Aunque respetando la opinion de este sábio economista, no creo que la disminucion de las utilidades de un ramo de industria, sea señal cierta de su prosperidad, sino al contrario; cuando esta circunstancia se reúne al incremento del capital, no puede tenerse como una prueba de decadencia, y tal sucede en Tabasco, donde segun el resultado de los datos que he presentado, se manifiesta que el comercio y la navegacion han aumentado considerablemente en los últimos años, y nadie puede dudar que se ha multiplicado el número de establecimientos mercantiles por mayor y menor, y de consiguiente que el comercio cuenta con mas capitales que gira sobre mayor suma de valores.

Lo que hay en Tabasco, en mi concepto, es, que en los últimos años las importaciones por diferentes vías tal vez se han forzado más allá de lo que permite el consumo ordinario de la poblacion: que la afluencia de capitales ha creado la concurrencia ú oposicion entre los comerciantes descendiendo hasta los mercaderes: que de aquí ha nacido el malhadado sistema de crédito que á costa de una dolorosa experiencia han abandonado los principales establecimientos de Inglaterra y los Estados-Unidos, y que de este sistema han seguido naturalmente las bancarotas y la desconfianza. Pero estas son crisis pasajeras á que todos los pueblos comerciantes están sujetos, y que la experiencia sola puede evitar, ya sustrayendo de este ramo los capitales superabundantes, ó ya haciendo mas precavidos á los vendedores, á quienes el deseo de realizar sus mercaderías, tal vez con perjuicio de sus vecinos, hizo poco cautos en sus operaciones.

Hablo del curso ordinario de los acontecimientos: la invasion extranjera, el bloqueo de nuestro puerto, la falta de numeracion circulante y las violentas exacciones cometidas por la anterior administracion pública del Estado, tienen actualmente paralizado el comercio; mas estas son circunstancias demasiado extraordinarias que no pueden subsistir largo tiempo, y de que no pretendo ocuparme, pues mi objeto es solamente manifestar el curso ordinario del comercio de esta parte de la Nacion, y averiguar las causas que afectan sus intereses y que está á nuestro alcance remediar.

De estas causas me he ocupado ya al tratar de los diferentes ramos que abraza este informe, y por