

había en México, llegó á señalar la conveniencia de suprimir el establecido en la capital de la Nueva España, sugiriendo que se estableciesen en otras ciudades y distribuidos á convenientes distancias.

Acaso á esta sugestión se haya debido que, en 1795, se mandase establecer un Consulado en Veracruz, dotándole de ordenanzas ó reglamentos tomados de los que el año anterior se aprobaron para el de la Habana. Sea como fuere, el hecho es que se produjo entre ambas corporaciones, la de México y la de Veracruz, una emulación que parece haber redundado en provecho público. A lo menos, cada Consulado procuraba mejorar más que el otro los servicios que le estaban encargados, entre otros la parte de camino entre el puerto y la capital, que les estaba respectivamente asignada, y desde 1802 se publicaron en Veracruz los datos estadísticos más fidedignos que hasta nosotros hayan llegado sobre el comercio exterior de la Nueva España.

* * *

Antes de ocuparnos en examinar éstos y en reconstruir los que no constan en estadísticas especiales, digamos algunas palabras acerca de los impuestos que pesaban sobre el comercio de las colonias, materia también muy embrollada, seguramente por la frecuente mutación de los preceptos que la regían.

Durante los primeros años que siguieron á la conquista, el comercio entre España y las Indias estuvo enteramente exento de gravámenes; pero no duró mucho este régimen, y pronto se establecieron diversos y complicados impuestos, de los que fueron los principales los conocidos con los nombres de derechos de *avería*, *almojarifazgo*, *toneladas*, *almirantazgo* y *alcabala*, de los cuales daremos idea brevemente.

La *avería* (ó *haberia*) estaba destinada principalmente á cubrir á prorrata entre los dueños de mercancías los haberes y demás gastos que causaban los buques de la armada del rey que venía escoltando las flotas, y consistía en un tanto por ciento del valor del oro, plata, caudales y géneros que llegaban á la Península ó salían de ella, aunque perteneciesen al real tesoro. Fué en un principio de un medio por ciento; pero con el tiempo fué agravándose de tal suerte, que habiendo llegado en la práctica al 14 por ciento, se previno en 1644 (ley 46, tít. IX, lib. 9 de la Recopilación de Indias) que no pasara de 12 por ciento, y que si esta cuota no alcanzaba para cubrir los gastos á que la *avería* estaba consignada, lo demás quedase á cargo del tesoro público. Probablemente los abusos á que se prestaba la recaudación, existencia y distribución de este fondo especial, siguieron adelante y se acrecentaron por el hecho de haberse arrendado ó dado en *asiento* esta renta; el hecho es que en 1660 fué substituída por la asignación de una suma fija que pagaban las colonias, y en la cual tocaban á la Nueva España doscientos mil ducados de plata para cada flota, hasta que á principios del siglo XVIII dejó de hacerse toda cobranza, y los gastos de los buques que escoltaban las flotas se hacían con cargo á lo que hoy llamaríamos el presupuesto ordinario de la marina de guerra. Sin embargo, en 1732 se pusieron en planta, conforme á una Real cédula, algunos arbitrios propuestos por el comercio, por no poder el erario sufragar los gastos de los navíos destinados al resguardo de las flotas y convoyes de Indias, y se ofreció contribuir con un cuatro por ciento del oro, plata y grana fina. Por último, en la época del «comercio libre,» la *avería* se redujo al medio por ciento y sólo se pagaba sobre el oro y la plata.

El derecho de *almirantazgo* era un impuesto ó gravamen establecido en favor y como dotación del cargo de Almirante de Indias, que se equiparó primitivamente al de Almirante Mayor de Castilla, y fué creado en favor de Cristóbal Colón y sus descendientes, á quienes, sin embargo, desde 1547 se prohibió que ejerciesen su oficio en ninguna parte de las Indias y que llevasen ningún derecho por esta razón, «porque nuestra voluntad es (decía el emperador Don Carlos) que solamente se intitule y llame Almirante de Indias.» En cambio, y por vía de transacción, á los descendientes del descubridor de América se asignó una pensión de 17.000 ducados, equivalentes á 23.437 pesos fuertes, que todavía en 1830 pagaban las cajas de la Habana, Puerto Rico y Manila.

Así, pues, desde 1547 nada se pagaba al Almirante de Indias, pero sí al de Castilla, que cobraba á los buques, tanto á la carga como á la descarga, un marco ó cien reales por cada cien toneladas, y en los de menos porte un real por tonelada. Además, desde 1737, en que se creó para el infante Don Felipe la dignidad de

Almirante de España é Indias, se estableció el cobro de derechos de almirantazgo, que se causaban, en cuotas muy variadas, sobre numerosas mercancías, sobre la capacidad de los buques, á razón de un peso por tonelada, y sobre los caudales en oro y plata, al respecto de diez reales por cada 1.000 pesos. Aunque á poco quedó vacante la plaza de Almirante, los derechos siguieron cobrándose por cuenta del erario hasta el establecimiento del «comercio libre;» pero fueron restablecidos y aun fuertemente agravados en 1807, bajo el reinado de Carlos IV, quien hizo al príncipe de la Paz almirante y presidente del Consejo de Almirantazgo.

Los derechos de *almojarifazgo*, de que ya se habla en el Código de las Partidas, se causaban tanto en España como en las Indias, y no sólo á la salida, sino también á la entrada de las mercancías. Comenzaron á percibirse desde 1543; sufrieron numerosas variaciones, y al fin, de 1566 en adelante, se uniformaron las cuotas siguientes: de España á Indias al salir de Sevilla, 5 por 100 del valor de las mercancías, y el doble, ó sea el 10 por 100, los vinos; y al llegar á Indias, 20 por 100 los vinos y 10 por 100 los demás efectos. A la inversa, al salir de Indias se pagaba el 5 por 100 y otro tanto al llegar á España. Todo sin perjuicio de la *alcabala*, de que luego hablaremos, y de los demás derechos.

El aforo ó valúo de las mercaderías se hacía en un principio con mucha minuciosidad y grandes formalidades; pero luego llegó á establecerse que no se abriesen ni desempacasen los fardos, ni se exigiesen relaciones juradas, sino sólo una declaración general del contenido de cada bulto; lo que daba origen á frecuentes conflictos entre los comerciantes y los que tomaban por *asiento* ó en arrendamiento el producto del *almojarifazgo*.

El derecho de *toneladas* se estableció en 1608, en beneficio de la *Universidad ó cofradía de navegantes ó mareantes*, de Sevilla, y no era igual para todos los buques, sino variable, según la importancia de los puertos americanos adonde se dirigían. Como todos los demás impuestos, éste fué agravándose y complicándose con el tiempo; y al decir de un historiador mexicano, lo que pagaba cada tonelada de los buques que después de 1775 venían á Veracruz, era como sigue: 1.406 reales de vellón de palmeo, 1.406 de abarrotos, 1.406 de enjunques y 671 de frutos (1).

Además de estos impuestos había el de la *alcabala*, que se causaba á razón del 10 por 100 sobre el valor de las mercancías al llegar á España, por la *primera venta* que de ellas se hacía, y en las colonias llegó á uniformarse en el 6 por 100 de las ventas. Referir las dificultades, abusos, tropiezos y embarazos que este impuesto causaba, sería tarea demasiado larga y de que ya nos ocuparemos al estudiar la hacienda colonial; por ahora, y para formarse idea de ello, basta decir que el territorio de la Nueva España llegó



Felipe V

(1) *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*, por Miguel Lerdo de Tejada. México, 1853. De esta excelente obra y del *Diccionario de Legislación ultramarina*, de Zamora, ya citado, nos hemos servido principalmente para esta parte y la siguiente del presente capítulo de nuestro estudio.

á dividirse en cosa de ochenta *suelos alcabalatorios*, en cada uno de los cuales la primera venta causaba nueva alcabala, y que el comercio de México pidió como un alivio que se estableciesen las aduanas interiores, que no han podido abolirse sino en 1896, porque en tal establecimiento se halló un medio de librarse de las vejaciones del fisco y de quien remataba esta renta, que ordinariamente era el Consulado mismo.

Como todo lo demás, el régimen del «comercio libre» modificó en algo la percepción de estos pesados impuestos; pero con más ó menos modificaciones, fueron restablecidos después, y además de constituir grandes obstáculos para el tráfico, eran una poderosa causa de la elevación de los precios que los efectos de toda clase tuvieron siempre en la Nueva España y que los ponía fuera del alcance de las clases medias é inferiores. El Sr. Lerdo de Tejada hace observar que los efectos extranjeros (y muchos lo eran) al llegar á Veracruz estaban ya gravados con un 36 y medio por 100 de su valor, y por virtud de los impuestos en la colonia, llegaban á manos del consumidor recargados en el 75 por 100. Lo mismo pasaba en Europa con los frutos coloniales: la cochinilla, en impuestos á su extracción de Oaxaca y Veracruz, y á su llegada y salida de España, pagaba *cuarenta y un pesos con treinta centavos por arroba*.

* *

Veamos ahora, aunque no con toda la exactitud que deseáramos, cuál fué el monto del comercio exterior durante la época colonial (1).

Como ha quedado ya explicado, ese comercio pasó en la Nueva España por tres diferentes períodos: en el primero, que abraza los años corridos de la conquista en 1521 á 1561, la reglamentación oficial no exigía á los buques que hicieran sus viajes en épocas determinadas; en el segundo, que va de 1561 á 1778, rigió el sistema de flotas; y en el tercero, que se cierra en 1821, por virtud de la pragmática del «comercio libre» quedó abolido este sistema.

De la primera de las mencionadas épocas sólo tenemos datos poco exactos, y no podemos valorar numéricamente, siquiera con mediana precisión, el monto de nuestros cambios. Sin contar las expediciones de Cortés, Garay y Narvaez, aparece que en los quince años transcurridos de 1521 á 1536 no excedieron de 25 ó 30 los buques llegados á Veracruz; «y puede muy bien suponerse que en los veinticinco años siguientes é inmediatamente anteriores al del establecimiento de las flotas, el movimiento mercantil no sería mucho mayor que en los primeros tiempos, porque los pobladores europeos se ocupaban todavía en extender la dominación española, llevando una vida semisalvaje que reducía forzosamente sus necesidades.»

En todo ese tiempo, los productos de las minas deben de haber sido casi los únicos artículos de exportación. Los trabajos emprendidos casi á raíz de la conquista en las minas de Taxco, Sultepec, Pachuca y Tlalpujahuá, produjeron metales que pueden calcularse (á razón de \$ 1.500.000 anuales, desde 1521 hasta 1548) en la suma de cuarenta millones y medio de pesos. En 1548 empezó el laborio de las minas de Zacatecas, y en 1558 el de las de Guanajuato. La producción de 1548 á 1561 (por lo menos á razón de \$ 2.000.000 anualmente) fué, pues, de veinticuatro millones, y estimando el botín de la conquista cuando menos en otro millón, tendremos una cifra total de sesenta y cinco millones de pesos en el transcurso de unos cuarenta años.

Es evidente que no toda esta suma fué exportada á Europa, sino que algo de ella debe de haber quedado en poder de los colonos; pero como por otra parte la exportación de productos indígenas ya había comenzado, es admisible que el valor de esta última, no sólo compensara el de los metales preciosos conservados en la colonia, sino que aun lo excediera. Aceptado tal supuesto, puede estimarse que, en este primer período, la exportación fué probablemente de algo menos de dos millones de pesos al año.

Sobre los primeros ciento cuarenta años del período de las flotas (1561-1700), sólo se sabe que vinieron á Veracruz quince de éstas en los años correspondientes al siglo xvi, y sesenta y seis en el siglo xvii; pero

(1) El lector que se interese en detalles numéricos, que no podemos insertar aquí, hará bien en ocurrir á la excelente obra, ya citada, del señor D. Miguel Lerdo de Tejada.

no se conoce el valor de las mercancías que transportaron, ni el tonelaje de las embarcaciones de cada flota.

Sábese únicamente que los principales artículos de importación eran el azogue, el hierro y el acero, empleados en la industria minera, las substancias alimenticias de la Península, los vinos, las telas y el papel; y que los de exportación fueron principalmente la plata, el oro, el azúcar, el cacao, la cochinilla y el añil.

De principios del siglo xviii hasta el año de 1778, en que partió la última flota, llegaron diez y siete convoyes. Los buques mercantes de las once flotas que arribaron hasta 1757, tenían un promedio de 3.700 toneladas por flota, ó, lo que es igual, de algo más de 700 toneladas por año, en tanto que después de 1757 el promedio llegó á 7.200 toneladas por flota, ó cerca de 2.300 por año. Este notable aumento en el porte de las embarcaciones mercantiles, acusa un incremento considerable en los cambios marítimos.

Los metales preciosos salidos del país de 1766 á 1778, excedieron de \$ 155.000.000, y formaron por sí solos el 95 por 100 de la total exportación. La cochinilla era, después de la plata y el oro, el principal artículo mandado á la colonia, y su valor excedía, por término medio, de dos millones de pesos por cada flota.

Además de los convoyes enumerados, entre 1739 y 1750 vinieron varios registrados con bandera neutral, para hacer el tráfico que la guerra con Inglaterra impedía á las flotas. El producto de este movimiento, que continuó en menor escala al restablecimiento de las flotas en 1750, no está incluido en las cifras que preceden.

Abolido el sistema de flotas, abiertos más tarde al comercio con América, no sólo ciertos puertos privilegiados, sino otros muchos de la península, autorizados los buques neutrales á venir de España á América y aun en varias épocas á traer mercancías de puertos extranjeros, y á fines de la dominación española, habilitados varios puertos mexicanos en ambos mares para admitir buques del exterior, cobró el comercio mayor vida á medida que estuvo menos oprimido, y la metrópoli vió sus rentas acrecentadas, hasta que la guerra de Independencia disminuyó las fuentes de ingresos fiscales.

Para demostrar la benéfica influencia de la nueva legislación, basta examinar los cuadros que publicó el señor Lerdo de Tejada en su obra citada, según los cuales llegó á \$ 2.470.022 el valor de los productos agrícolas que transportó en Enero de 1778 la última flota, mandada por D. Antonio de Ulloa, cargando los efectos acumulados desde Noviembre de 1773, en que salió la anterior. Ahora bien; según la misma autoridad, diez años después, en los cuatro corridos de 1788 á 1791, salieron de Veracruz, también en productos agrícolas, \$ 11.394.664, es decir, \$ 8.924.642 más de lo que llevó la última flota. En consecuencia, la exportación, que diez años antes era de algo más de \$ 617.000 al año, se había elevado ya á cerca de \$ 2.850.000.

Por lo que hace á los metales preciosos, y para no referirnos sino á las épocas inmediatamente anterior y posterior á la extinción de las flotas, haremos aquí constar que, en los trece años transcurridos de 1766 á 1778, se exportaron por cuenta del Rey \$ 51.286.589, y por la de particulares \$ 103.873.984; en



El conde de Floridablanca