

tamistas á cuyas manos pasaban la administración de las casas y el cobro de esas contribuciones, cuidaban siempre de estipular que ni éstas se modificarían ni podría permitirse la exportación de metales preciosos en pasta, piedra ó polvillo. Y como siempre había oportunidad favorable para renovar esos préstamos cuando ya estaban próximos á ser reembolsados, porque el fisco estaba enteramente famélico, este régimen, que ataba las manos al legislador, se prolongó indefinidamente. Ya veremos adelante cómo los impuestos de exportación á los metales preciosos, aún acuñados, la prohibición de exportar los minerales, y los arrendamientos de las casas de moneda, han sido males que no han cesado sino en nuestros días, y casi pudiéramos decir que ayer mismo.

* * *

Consecuencia indeclinable de las prohibiciones que formaban la base del régimen de nuestro comercio exterior, tenía que ser un cúmulo casi inverosímil de dificultades y trabas en el tráfico interior. Las mercancías importadas y los caudales que se destinaban á la exportación, no podían circular en la República sino al amparo de documentos que se denominaron *guías*, y los cuales marcaban una ruta precisa, de la que los portadores y fleteros no debían separarse, y en la que no podían detenerse más de cierto tiempo, porque al fin de un período determinado era obligatorio presentar, en el lugar de procedencia de las mercancías, la *torna guía* ó constancia de que la carga había llegado al punto de su destino. Todas estas disposiciones restrictivas llevaban como sanción la pena de comiso, ó pérdida de las mercancías, y en los provechos de ella resultantes estaban interesados, como ya queda dicho, todos los funcionarios, jueces y agentes que intervenían en la aprehensión y en la aplicación de la pena, con lo cual perdían forzosamente toda imparcialidad y se convertían, de agentes serenos de la ley, en enemigos tanto más crueles é implacables de los ciudadanos cuanto éstos eran más inocentes, pues los contrabandistas y defraudadores del fisco siempre hallaban manera de entenderse con empleados y funcionarios mal retribuidos é inseguros en sus puestos.

La falta de caminos y el deplorable descuido de los pocos que había, formaban otro obstáculo considerable, al que venían á agregarse la frecuencia con que los gobiernos, ya de hecho y sin autorización ninguna, ó ya autorizados expresamente por leyes y decretos, se apoderaban de los vehículos y animales de carga de los particulares para colmar las deficiencias de una imperfectísima organización militar, y para convertir, casi siempre sin compensación, en elementos de guerra los medios de transporte de que el comercio se servía, á costa de grandes sacrificios, para sus pacíficos fines.

La inseguridad pública, por otra parte, no sólo existía en los campos y en los caminos, alcanzaba hasta las poblaciones, aún de importancia, y los comerciantes, obligados á tener á la vista su fortuna, necesitaban vivir armados para defenderla por su mano, porque lo mismo se entregaban á la violencia y hasta al saqueo los soldados de los gobiernos que las partidas de los revolucionarios y *pronunciados*.

Añádase á estas dificultades la que emanaba de un sistema de tributación tan tiránico y absurdo como todo lo demás. Aunque el primer arancel de 1821 estableció que los efectos extranjeros sólo pagarían un derecho de 25 por 100 *ad valorem* en el puerto ó lugar por donde se importaran, muy en breve se elevó ese derecho al 40 por 100; y lo que era peor, se establecieron bajo el nombre de derechos de internación, y otros que sería imposible enumerar, impuestos adicionales que complicaban ó más bien imposibilitaban todo cálculo, ya por la frecuencia con que se variaban sus cuotas y ya porque ni siquiera eran uniformes en todos los puertos y fronteras, pues algunos se destinaban á satisfacer necesidades puramente locales y que, por lo mismo, no eran en todas partes las mismas. El señor Lerdo de Tejada, en su obra ya tantas veces citada sobre el comercio exterior, enumera hasta ocho de estos impuestos adicionales que estaban vigentes en 1853; y ellos llegaron á penetrar de tal suerte en la organización aduanera, que la Ordenanza ó arancel de 1856, en lugar de refundirlos todos en uno solo, no solamente los dejó subsistir, sino que los convirtió en permanentes y los clasificó en cinco categorías, con los nombres de derecho municipal, mejoras materiales, de internación, de contra-registro y de amortización de la deuda pública, liquidada y consolidada.

El primero consistía en un real por cada bulto de ocho arrobas de peso, y se destinaba al erario de la municipalidad del puerto; el segundo se elevaba á una quinta parte, ó 20 por 100 de los derechos de importación, y debía invertirse precisamente en el «pago de los réditos de los capitales que dentro ó fuera de la República se levanten para la construcción de caminos de fierro;» el tercero consistía en un nuevo 10 por 100 de los derechos de importación, pagadero á la salida de los efectos de los puertos y aduanas fronterizas para las poblaciones del interior; el cuarto montaba á otro 20 por 100 de los mismos derechos, pagadero á la llegada de los efectos á las capitales ó poblaciones de los Estados ó Departamentos; y el quinto consistía en otro 25 por 100 de los derechos de importación, que debía satisfacerse precisamente en la Tesorería General de la Nación, en bonos de la deuda pública liquidada y consolidada. ¿Qué cálculo mercantil era posible con una variedad semejante en las cuotas arancelarias?

Y no acababan aquí la confusión y el desorden. Igual anarquía reinaba en los derechos de puerto, pues existían el de toneladas, el de aguada, el de muelle, el de practicaje, el de capitania de puerto, los de sanidad y otros, que variaban de puerto á puerto; y para que nada faltase á aquella barahunda, venían los derechos de consumo, acerca de los cuales dice el señor Lerdo de Tejada:

«En cuanto al *derecho de consumo*, el primero de esta clase que se estableció en México sobre los efectos extranjeros, después de la Independencia, 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 20 por 100, en lugar de 8 que antes pagaban, cuya cuota de 20 por 100 fué aumentada á 40 sobre el aguardiente y á 35 sobre los licores, por otro decreto de 9 de Agosto de aquel mismo año.

«Esta fuerte contribución fué suprimida por la ley de clasificación de rentas de la Federación 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 3 por 100 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 2 por 100 sobre el 3 que ya cobraban; la del 15 de Septiembre del mismo año, derogada por la de 6 de Noviembre siguiente, aumentaba un 5 por 100 sobre las mercancías secas y 10 sobre los licores para el Tesoro Federal; la de 24 de Mayo de 1832 permitió á los Estados que gravaran con 1 por 100 más á todos los efectos extranjeros, para sus gastos municipales; y, por último, la de 26 de Noviembre de 1839 lo aumentó hasta un 15 por 100 en toda la República; pero habiendo dado lugar esta disposición á las más vivas reclamaciones de los comerciantes nacionales y extranjeros, fué luego derogada por el Decreto de 16 de Octubre de 1841, que lo redujo al 5 por 100.

«Limitado este impuesto á esa cuota, continuó cobrándose en toda la República sin nuevas alteraciones, hasta que en 1846 y 1847 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 después de haberse concluido el tratado de paz con aquella nación, los gobiernos de los Estados en que había sido suprimido ese impuesto *resistieron por mucho tiempo su restablecimiento*, aceptando 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 8 por 100, 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 del presente año (1853), un decreto reduciéndola al 5 por 100, que con el uno y medio, llamado de departamento y tribunales mercantiles, sube hoy á seis y medio por ciento.»

Ín útil parece agregar que estos impuestos no fueron abolidos por la Ordenanza de 1856.

Posible es que se nos tache de pesimistas; y sin embargo, los obstáculos y trabas á que nuestro comercio estuvo sujeto en la infortunada época de nuestra anarquía política, eran mucho más numerosos de lo que resulta de nuestra precedente relación. Nada hemos dicho del *peaje* ó impuesto, algunas veces federal, otras local y otras concurrente, que se cobraba á todos los carros, coches, animales de carga ó silla y aun á los simples viajeros á pie, que hacían uso de los malísimos caminos de que el país estaba dotado; nada hemos dicho tampoco de las gabelas puramente locales á que se sujetaba al comercio, especialmente en Veracruz, haciendo así á la República entera tributaria de una sola ciudad, para satisfacer (y desgraciadamente sólo de nombre) necesidades tan peculiares como la de introducción de aguas potables; también hemos guardado silencio sobre los impuestos que, con los mil nombres de *patente*, *licencia*, etc., etc., se exigían á todo expendio por mayor ó al menudeo, de mercancías nacionales ó extranjeras, y que variaban de un lugar á otro; apenas si algo dejamos apuntado sobre las alcabalas y aduanas interiores, y no hemos consagrado una palabra siquiera ni á los impuestos de *circulación*, con que se gravaba la remisión de plata á los puertos, y que se decían destinados á pagar la escolta con que viajaban obligatoriamente los caudales que de los centros mineros se enviaban á la capital ó á las aduanas (lo que no impedía que algunas veces los gobiernos mismos se apoderasen de las *conductas*), ni á otras muchas gabelas y restricciones que constituían otros tantos gravámenes que pesaban sobre el comerciante, en primer término, y en último resultado sobre el infeliz consumidor, á cuyas manos llegaban los efectos recargados, no sólo con el importe efectivo de elevados gastos y de onerosísimas contribuciones, sino con la compensación que el intermediario buscaba, legítimamente hasta cierto punto, para cubrir los riesgos que corría en un ejercicio lleno de disgustos, dificultades é incertidumbres, de las cuales no era la menor el inminente peligro del *préstamo forzoso*, decretado, no sólo por los cabecillas revolucionarios, sino muchas veces por las autoridades que se llamaban legítimas, y al amparo de leyes emanadas de los poderes locales y hasta de los congresos generales que funcionaban en la capital de la nación (1).

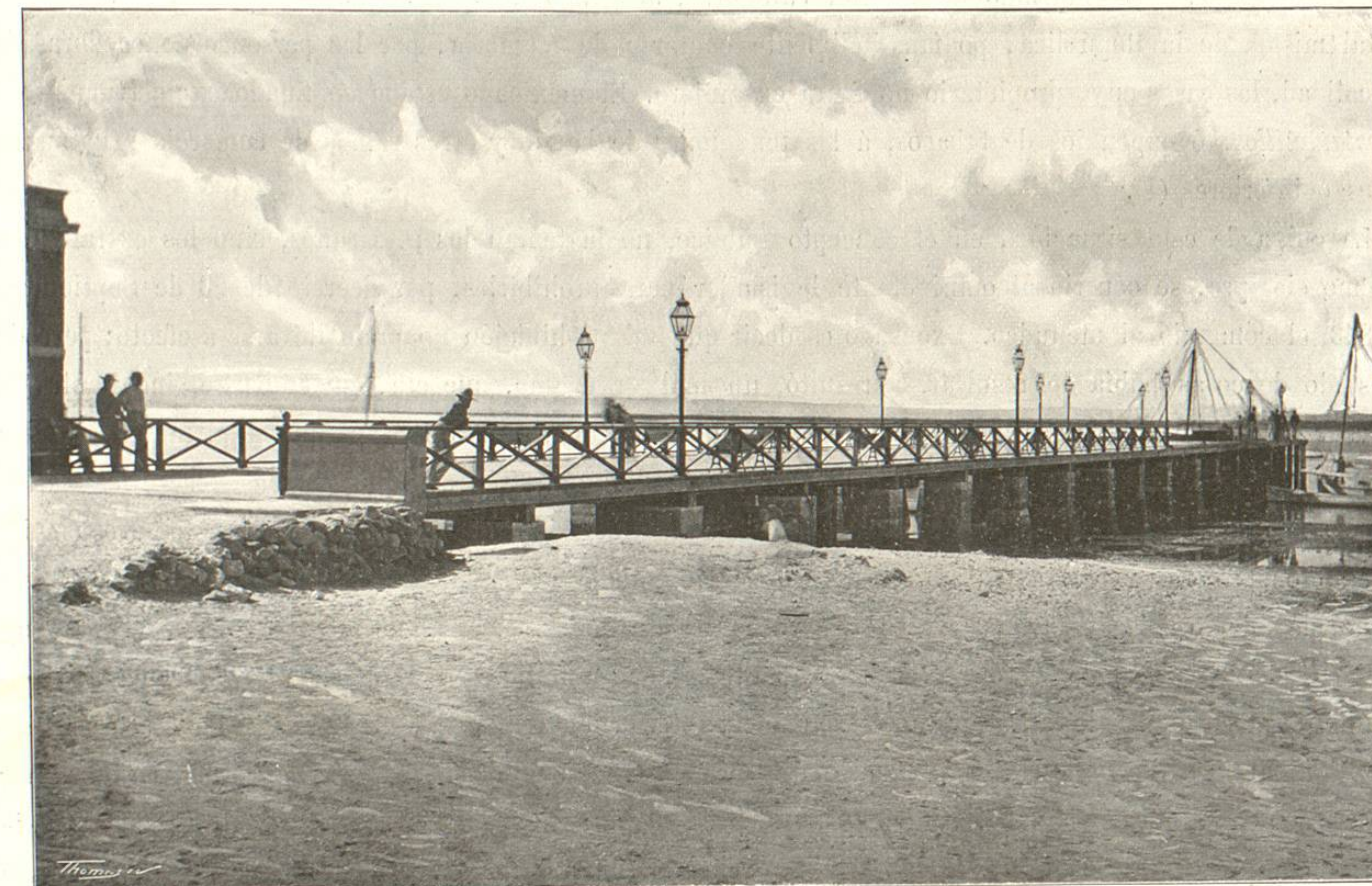
Si todo esto se tiene presente, ¿quién podrá maravillarse de que en aquellas épocas se haya entronizado el contrabando hasta el punto de llegar á constituir un mal orgánico que parecía incurable? Por una parte la autoridad oprimiendo, vejando, atropellando, sin tregua ni misericordia, todos los intereses legítimos; por otra, unas extensas costas despobladas y unas enormes fronteras abiertas, todo en el abandono más completo por la impotencia de los gobiernos, ¿qué podían producir sino el fraude y el contrabando, favorecido por la venalidad de empleados famélicos y desmoralizados? ¿Ni cómo asombrarse de que el comercio mismo se convirtiese en factor de trastornos y revueltas, promoviendo movimientos de insurrección, especialmente en nuestras apartadas costas del Pacífico, para levantar del fango de cualquier cuartel á un cabecilla cualquiera que, erigido en autoridad, amparase con la fuerza pública, á cambio de un puñado de monedas, la descarga de buques enteros que habrían causado derechos dos, tres ó diez veces más importantes de lo que el pronunciamiento costaba?

Todos estos factores influían directa y fatalmente sobre nuestro comercio interior, como que en mucha parte se alimentaba de efectos extranjeros; y si volvemos la vista á lo que pasaba con los de producción nacional, hallaremos un espectáculo igualmente desconsolador.

Necesitados siempre de recursos, nuestros gobiernos mantuvieron el estanco del tabaco como fuente de ingresos fiscales; y aunque varias veces y por leyes en forma se señalaron plazos para su extinción, siempre se tropezó con la pobreza del tesoro público, y al llegar la fecha fijada, el plazo se prorrogaba ó simplemente se derogaba la ley que lo había establecido. Por otra parte, la renta derivada del estanco del tabaco no perteneció siempre al Gobierno federal, sino que algunas veces pasó á los Estados, para recogerla más tarde, ocasionándose con esto incalculables trastornos y graves perjuicios á los productores y cose-

(1) En la notable obra: *México y sus Revoluciones*, del presbítero D. J. M. Luis Mora, tomo I, páginas 40 y siguientes, se ven confirmadas muchas de nuestras apreciaciones.

cheros de tabaco, á quienes, además, y con deplorable frecuencia, dejaba de pagarse el precio de las mercancías que se les obligaba á vender al fisco, porque éste se apoderaba para otros fines de los fondos del estanco. Por último, tampoco estuvo siempre en manos de las autoridades el manejo de este monopolio, sino que con frecuencia, y casi pudiera decirse que como regla general, se confiaba por medio de arrendamientos á compañías particulares, que, como es fácil comprender, extremaban y exigían que se extremara el rigor de las disposiciones prohibitivas que por tantos y tan largos años tuvieron paralizada esta importantísima industria, sustrayéndola del impulso que seguramente le habría dado la iniciativa privada si se la hubiera dejado campo abierto. Los demás monopolios de la época colonial, fueron cayendo poco á poco, los unos por improductivos, como el de la nieve, y otros, sin duda á causa de la imposibilidad de mantenerlos, por falta de materia prima en el país, como el del azogue. Sin embargo, y ya lo hemos dicho en



Muelle en La Paz (Baja California)

páginas anteriores, el estanco de los naipes, abolido por las Cortes de Cádiz desde 1811, renació en 1842, probablemente como efecto de alguna apremiante angustia fiscal.

De esta manera, lo que se conseguía era arrebatarse más y más á los ciudadanos las industrias que ellos ejercían, ó que, como la del tabaco, podían haberse desarrollado en grande escala al favor de las condiciones propicias del clima y de la tierra; y en cambio, se quería implantar industrias difíciles, por exóticas, como la de los hilados y tejidos de algodón y lana y la del papel, que tantos y tantos sacrificios han impuesto á este país, y entre los cuales hay que mencionar uno de mucha trascendencia, la guerra económica y de tarifas alcabatorias que nuestros Estados se han hecho entre sí y que no ha cesado hasta hace pocos años.

Con efecto, al influjo siempre del principio proteccionista, los Estados en cuyo territorio se erigía una fábrica de mantas, casimires ó papel, se creían obligados á no contentarse con la prohibición que las leyes federales establecían para que del extranjero viniesen efectos similares, sino que, por medio de la alcabala y de la aduana interior, levantaban otra barrera para las mantas, los casimires ó el papel que en otro Estado se producían. Y el procedimiento, que llegó á ser hasta rutinario, era muy sencillo: se decretaba una alcabala ó derecho de portazgo, elevadísimo, para todos los efectos que elaboraban las fábricas del Estado, pero no se les aplicaba á éstos, sino sólo á los productos similares de otros Estados, y con el fabricante local se hacía una iguala ó ajuste á tanto alzado, fuere cual fuese su producción, lo que para él reducía la alcabala á proporciones muchas veces irrisorias.