

Ignacio del Río

Mercados en asedio

El comercio transfronterizo en el norte central de México (1821-1848)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2010

252 p.

(Serie Historia Moderna y Contemporánea, 56)

Mapas

ISBN 978-607-02-1824-8

Formato: PDF

Publicado en línea: 21 de junio de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/mercados/asedio.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México.

PROBLEMAS EN LA REGULACIÓN DEL COMERCIO TRANSFRONTERIZO

No bien habían empezado a llegar a Nuevo México las caravanas masivas procedentes de Missouri cuando se hicieron los primeros llamamientos preventivos acerca de lo que se podía dejar venir en aquellas latitudes. Prevalcía en amplios sectores de la población mexicana la idea de que la vecindad con los Estados Unidos resultaba amenazante, particularmente para las regiones que se extendían hacia la inmensa, desprotegida y prácticamente abierta frontera del norte, cuya traza derivaba de un tratado internacional, el suscrito por Luis de Onís y John Quincy Adams en 1819, motivado más por intereses vistos a futuro que por una eficiente ocupación de los territorios que requiriera de un deslinde.

Había razones de sobra para el recelo, como lo muestran no pocas de las referencias que hicimos en el capítulo primero de este libro, así que no ha de resultar extraño que en diciembre de 1821 se presentara ante la Soberana Junta Gubernativa del Imperio Mexicano un informe en el que su Comisión de Relaciones Exteriores llamaba la atención sobre el expansionismo de los Estados Unidos, el peligro que esa propensión representaba para los territorios del norte mexicano y el riesgo de que, por la imposibilidad de igualar los precios de los efectos distribuidos por los caravaneros de Missouri, una penetración comercial por aquella parte resultara en la ruina de “la agricultura, industria y comercio interior y exterior del país”.¹

Sin embargo, ya desde aquellos momentos iniciales se manifestaron otros puntos de vista, como los que llevaron a las autoridades radicadas en Santa Fe a festinar el asunto y tratar de responder a los que se perfilaban como sus más inmediatos intereses. Fue así, en efecto, como en julio de 1822 la Asamblea Provincial de Nuevo

¹ Citado por Carlos Bosch García, *Material para la historia diplomática de México (México y los Estados Unidos, 1820-1848)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, 1957, p. 14. *Vid.* también Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 29-30 y 77.

México solicitó al Congreso Nacional que se declarase el libre comercio transfronterizo, iniciativa que fue turnada a comisiones pero no fue respondida por el órgano legislativo.²

Fuera de Nuevo México, los efectos ya visibles de la entrada de mercancías extranjeras por esa zona de frontera causaban más bien temores respecto de lo que con la apertura comercial podía ocurrir con los mercados norteños. Bastante claridad a este respecto tuvieron particularmente los encargados de negocios destacados por el gobierno mexicano en Washington, como fueron en esos años los señores Manuel Zozaya y José Anastasio Torrens, los que, cada quien en su oportunidad, recomendaron a sus superiores prohibir el comercio de importación por Nuevo México o por lo menos someterlo a un estricto control.³

Sin embargo, todo intento en este sentido habría de topar con la resistencia de los novomexicanos, que asumían que la independencia del país debía significar el abandono de las prácticas comerciales restrictivas. A lo largo del periodo colonial, los chihuahuenses, que manejaban las redes mercantiles regionales respaldados comúnmente por sus correspondientes de la ciudad de México, habían dominado el comercio de Nuevo México bajo condiciones harto desventajosas para los consumidores locales, de modo que la llegada a Santa Fe de otros abastecedores, capaces de ofrecer mercancías a precios relativamente bajos, fue vista como el advenimiento de una era de alivio económico por muchos de los pobladores de la entidad fronteriza, sobre todo, es de suponerse, por los de mayor capacidad de consumo. De ahí la disposición favorable de esa gente hacia la apertura comercial.

Por su parte, los mercaderes de Chihuahua se percataron desde un primer momento de que las mercancías que entraban por la frontera desplazaban por entero a las que ellos distribuían, que quedaban así excluidas de uno de sus ámbitos tradicionales de circulación. Mayor conciencia sobre las proporciones de la amenaza tuvieron esos comerciantes cuando los caravaneros empezaron a bajar con sus cargamentos hasta la ciudad de Chihuahua y a disputar el mercado local sacando ventaja de la baratura de sus efectos.

² Nettie Lee Benson, *La diputación provincial y el federalismo mexicano*, México, El Colegio de México, 1955, p. 70. *Vid.* también M. González de la Vara, "Mexicanos y norteamericanos...", p. 196.

³ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 30-31 y 80.

Dijimos en el capítulo anterior que en 1825 el gobernador de Chihuahua, José de Urquidí, había impuesto al secretario de Relaciones Interiores y Exteriores de lo que ya era evidente en Nuevo México en el terreno de la competencia comercial y que, a la vista de ello, había recomendado la adopción urgente de medidas de protección para evitar la pérdida de éste y los demás mercados nortños. Veremos luego que ni con la política arancelaria de carácter general ni con los controles aduanales establecidos en Nuevo México se logró contener el flujo de mercancías extranjeras ni proteger del todo los intereses creados de los comerciantes chihuahuenses, que, para acomodarse a la nueva situación, tendieron a hacerse partícipes directos del movimiento comercial transfronterizo.

Washington era un lugar privilegiado para estar al tanto de lo que en las esferas del gobierno federal de los Estados Unidos se ventilaba sobre ese tema. Al poco tiempo de haber llegado a esa ciudad, el nuevo ministro nombrado para atender los negocios de México en aquel país, Pablo Obregón, ya estaba persuadido, igual que sus antecesores, de que el asunto del comercio con Nuevo México reclamaba una intervención oficial activa, como la estaba habiendo de parte del gobierno de los Estados Unidos. En un informe enviado en 1825 al secretario de Relaciones Interiores y Exteriores avisaba Obregón que el gobierno estadounidense tenía un especial interés en el comercio que se realizaba a través de Nuevo México, que en Washington se sabía bien que estaban teniendo buen éxito los comerciantes de Missouri que cruzaban la frontera y que para respaldar ese tráfico el gobierno del país vecino había nombrado cónsules en Santa Fe y en Saltillo. A fin de ejercer una vigilancia más directa sobre algo que afectaba en verdad los intereses de la nación, el ministro mexicano recomendaba que se nombrara un cónsul en la ciudad de St. Louis, Missouri, al que debía encomendársele observar los movimientos de los comerciantes que salían para Santa Fe, actuar para impedir el contrabando y no permitir el paso hacia México de colonos norteamericanos.⁴ Fue en virtud de esta carta de Obregón que el gobierno de México nombró por primera vez un cónsul en la ciudad de St. Louis, Missouri.⁵

⁴ William R. Manning, *Early Diplomatic Relations between the United States and Mexico*, New York, Greenwood Press, 1968, p. 169-170. Vid. también Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 33-34.

⁵ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 81.

Impulsado por el interés particular de los mercaderes y el interés oficial del gobierno de los Estados Unidos, y bien recibido por los consumidores del lado mexicano de la frontera, el comercio entre Missouri y Nuevo México no fue sometido, en sus inicios, a ninguna restricción extraordinaria. Pablo Obregón sugirió en 1826 que como un medio de control del flujo comercial se fijaran derechos elevados para las mercancías importadas;⁶ pero ésa no era una medida que hubiera podido ser de fácil aplicación, entre otras razones porque en la zona de frontera se carecía de los medios necesarios no sólo para hacer efectivo el cobro de los derechos aduanales ya establecidos, sino aun para ejercer un mínimo control del paso de mercancías. Además, el excesivo aumento de los derechos aduanales bien hubiera podido resultar contraproducente.

En realidad se trataba de una cuestión que venía discutiéndose en el país, no en particular relación con el comercio de Nuevo México, sino respecto de las políticas generales que deberían aplicarse para que el necesario comercio exterior no resultara perjudicial para los intereses nacionales.

Eran moderados los gravámenes que se aplicaban entonces a las mercancías importadas. Se los fue elevando poco a poco, siempre con la oposición de los comerciantes extranjeros y la crítica de los ideólogos domésticos del libre comercio. De todas formas se procedió en esto con prudencia, pues no escapaba a la consideración de las autoridades hacendarias que con un aumento desmesurado de impuestos a las mercancías de importación no se conseguiría sino estimular el contrabando.

Aun cuando la preocupación oficial era, pues, más general, no dejaba de concedérsele particular importancia a la entrada de mercancías por la frontera novomexicana, como pudo advertirlo el ministro norteamericano Joel R. Poinsett, quien en abril de 1827 daba cuenta a su gobierno de que las autoridades mexicanas no tenían a bien “el comercio por la ruta interior”, debido, según era su percepción, a la insolencia con que procedían muchos de los comerciantes y a la desconfianza con que en México se veía a los Estados Unidos.⁷ No parece ser que se tratara de una represalia contra los norteamericanos dedicados al comercio ni de una actitud de mera des-

⁶ M. González de la Vara, *La corta mexicanidad...*, p. 96.

⁷ A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 39, nota 56.

UNAM - IHH

confianza en el gobierno y la gente del país vecino —aunque esa desconfianza fuera real—, sino de una reacción ante la penetración comercial en marcha que ya dejaba sentir sus efectos nocivos para el sistema productivo y comercial mexicano.

En cuanto consiguieron su independencia respecto de España, los mexicanos tuvieron que enfrentar el reto de definir las modalidades de su organización político-administrativa, de crear las instituciones que se hacían necesarias para encauzar la vida independiente y de implantar las políticas tendientes a propiciar la consolidación del Estado nacional. Parte de ese vasto programa de acción fue lo relativo al manejo del comercio exterior, al que el país tuvo que abrirse aun antes de contar con los instrumentos jurídicos e institucionales indispensables. Aparte de que había sido una expectativa popular la de que con el logro de la independencia política quedaría eliminado el sistema comercial monopólico y cerrado que había impedido beneficiarse directamente del comercio con naciones extranjeras, se daba la circunstancia de que varias de esas naciones también venían esperando que acaeciera la desintegración del imperio español para entrar en tratos comerciales con las nuevas naciones, aun cuando se hiciera necesaria una cierta agresividad.

En México no se contaba con un aparato aduanal suficientemente amplio ni con un *corpus* normativo adecuado para los nuevos tiempos que fijara los procedimientos de registro y control del tráfico comercial con el exterior, de modo que hubo que tomar prontas medidas en esa materia. En 1821, apenas establecido el nuevo régimen se acordó mantener la Dirección de Aduanas que funcionaba bajo la administración española;⁸ luego, en octubre de ese mismo año se nombraron los nuevos responsables del ramo y el 15 de diciembre siguiente se expidió el primer instrumento reglamentario del comercio exterior, que fue titulado *Arancel general interino para el gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del Imperio*.⁹ Fue un arancel pensado, como lo indicaba su título, para normar la

⁸ Esta Dirección sólo subsistió tres años, pues en 1824 desapareció y sus funciones fueron absorbidas por la Secretaría de Hacienda. Carlos J. Sierra y Rogelio Martínez Vera, *Historia y legislación aduanera de México*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección General de Prensa, Memoria, Bibliotecas y Publicaciones, 1973, p. 24.

⁹ Se publica en Manuel Dublán y José María Lozano (comps.), *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, 34 v., México, 1876-1912, v. 1, p. 567-586, y G. Tardiff, *Historia general del comercio...*, v. 1, p. 189-209.

práctica del comercio libre, pues pocas restricciones fijó en cuanto a la entrada de mercancías extranjeras. Además de ser ampliamente permisivo fue poco gravoso, ya que para todos los productos importados sólo estableció el pago *ad valorem* de 25 % y, adicionalmente, un derecho de 20 reales por tonelada, cuotas que representaban una drástica reducción respecto de la suma de derechos exigidos en el pasado inmediato.¹⁰

Una medida que no pudo ser aplazada fue la determinación de los lugares de enlace con el comercio exterior, para lo cual entre enero y febrero de 1822 fueron habilitados con sus respectivas aduanas, además de los puertos de Veracruz y Acapulco, los de Campeche, Soto la Marina, El Refugio, San Blas, Mazatlán de los Mulatos y San Diego.¹¹ Otros puertos se agregaron pronto a esta lista, con lo que se multiplicaron los lugares que debieron estar bajo control aduanal.

En referencia al arancel arriba mencionado, el secretario de Hacienda, Francisco de Arrillaga, diría un poco más adelante, en 1823, que, al elaborarlo, sus autores habían respondido a “los primeros impulsos de la libertad y del justo anhelo de romper los diques opresivos” que por largo tiempo habían estancado el tráfico comercial;¹² pero aclaraba que el objeto del arancel “no era exclusivamente el recibo de los impuestos sobre el comercio extranjero sino también el de regular y proteger el adelanto de las producciones nacionales”.¹³ Se trataba, dadas las pocas prohibiciones y los bajos gravámenes establecidos por el arancel, de un proteccionismo tibio, si bien resulta interesante el comentario de Arrillaga pues hace ver que en esos tempranos momentos no se lograba todavía conocer y medir las fuerzas de las cuales había que defender la industria y el comercio nacionales.

Esas visiones iniciales en que parecía conciliarse el principio de la libertad comercial de los individuos con el del control y proteccionismo por parte del Estado no fueron sino el preámbulo de una larga e irreductible controversia entre los partidarios a ultranza del libre cambio y los que juzgaban del todo necesario imponer algunos controles al comercio exterior a fin de proteger las producciones nacionales. En

¹⁰ A mediados del siglo, Miguel Lerdo de Tejada podía escribir que este arancel había sido “el más liberal de cuantos ha habido en México”. M. Lerdo de Tejada, *Comercio exterior...*, p. 31.

¹¹ C. J. Sierra y R. Martínez Vera, *Historia y legislación...*, p. 18.

¹² *Ibid.*, p. 20.

¹³ *Ibid.*

el marco de ese antagonismo ideológico, la política arancelaria seguida en la primera mitad del siglo fue errática, inconsistente, confusa en sí misma y generadora de confusiones en el conjunto de los causantes y en el cuerpo de autoridades encargadas de ponerla en práctica. Baste decir sobre esto que durante los primeros 25 años de vida independiente se expidieron sucesivamente 6 aranceles generales (1821, 1827, 1837, 1842, 1843, 1845),¹⁴ que resultaron reiterativos en parte, pero que invariablemente introdujeron cambios en la regulación comercial. Esos aranceles fueron seguidos de un gran número de leyes complementarias, aclaratorias y correctivas,¹⁵ todo lo cual hizo que esa normatividad resultara poco operante.

La euforia libertaria de los primeros momentos empezó a moderarse en cuanto se vio que el torrente de mercancías extranjeras introducidas en el país dejaba prácticamente sin mercado a las de origen nacional y que esto requería de medidas de protección. Por otro lado, también muy pronto se dejó sentir con más fuerza la necesidad de convertir las aduanas en proveedoras de recursos para el erario.

Compelido por esta doble presión, el Comité de Hacienda de la Cámara de Diputados se pronunció en 1824 en favor de un alza de los impuestos al comercio exterior, suficientemente alta, se dijo, como para aumentar en una medida conveniente los ingresos hacendarios, pero no tanto que con ello se pudiera alentar el contrabando.¹⁶ Ese Comité, refiere Romeo Flores Caballero, se ostentó como partidario del libre comercio, admitiendo sin embargo que no podían ser ignorados “los intereses de algunas industrias mexicanas”.¹⁷ Empezaba a abandonarse entonces la actitud desprevenida respecto del manejo del comercio exterior y es de advertirse que el único arancel que incorporó en su título la expresión “comercio libre” fue el de 1821.

¹⁴ En 1829 fue elaborado otro arancel, que no llegó a entrar en vigor. *Vid. Protección y libre cambio: el debate entre 1821 y 1836*, nota preliminar de Romeo Flores Caballero, selección documental de Luis Córdova, México, Banco de Comercio Exterior, 1971, p. XXV.

¹⁵ Tanto los aranceles como un buen número de las leyes que los complementaron o modificaron se publican en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. I a V, *passim*, y G. Tardiff, *Historia general del comercio...*, v. I, *passim*. Sobre todo este conjunto de disposiciones pueden verse también las siguientes obras: C. J. Sierra y R. Martínez Vera, *Historia y legislación...*, p. 14-91, y Óscar Cruz Barney, *El comercio exterior de México, 1821-1929. Sistemas arancelarios y disposiciones aduanales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005, p. 41-92.

¹⁶ *Protección y libre cambio...*, p. XX-XXI.

¹⁷ *Ibid.*

La legislación arancelaria fue incorporando disposiciones prohibitivas que la alejaron cada vez más del ideal de los liberales más extremistas. También se fueron agregando gravámenes a los efectos importados, siempre so pretexto de equilibrar precios en el mercado interno, pero, en el fondo, también con el propósito de dotar al fisco de la mayor cantidad posible de recursos pecuniarios. Ya en 1827, el secretario de Hacienda, José Ignacio Esteva, admitía “que las aduanas marítimas formaban con sus recursos la parte más importante de los ingresos del erario federal”,¹⁸ reconocimiento que tuvo todavía un cariz más radical en las palabras de otro secretario del ramo, José María Bocanegra, quien en 1833 podía declarar que las aduanas marítimas eran en el país “el más fecundo, por no decir el único, manantial del erario”.¹⁹

En todo ese tiempo, si bien los productores nacionales de manufacturas reclamaron constantemente medidas proteccionistas, las que se incorporaron a la ley a menudo respondieron lo mismo a la conveniencia de favorecer la industria nacional que a la urgencia de nutrir al fisco. Un factor adicional de presión fue la práctica de empeñar los ingresos de las aduanas para garantizar empréstitos hechos al gobierno.²⁰

De las mercancías importadas, los textiles fueron los que de manera más constante estuvieron en el centro de las discusiones sobre la política arancelaria. Fue así porque en la composición del comercio de importación figuraron desde un principio en una amplia proporción (64 % del total de importaciones en 1825, y en una parecida proporción en los años que siguieron)²¹ y porque su circulación en el país obraba en detrimento de la industria que mejores perspectivas de desarrollo había tenido a fines del período colonial.

¹⁸ C. J. Sierra y R. Martínez Vera, *Historia y legislación...*, p. 27.

¹⁹ *Ibid.*, p. 42.

²⁰ *Protección y libre cambio...*, p. XXXI. En 1822, el Congreso General autorizó al gobierno a solicitar un préstamo en el exterior empeñando para ello los ingresos arancelarios. *Vid.* Walther L. Bernecker, *Contrabando, ilegalidad y corrupción en el México del siglo XIX*, México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 1994, p. 24. Sobre la temprana crisis de las finanzas públicas del México independiente y la utilización de los recursos fiscales para el pago de la deuda pública *vid.* Barbara A. Tenenbaum, *México en la época de los agiotistas, 1821-1857*, trad. de Mercedes Pizarro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 35-99.

²¹ I. Herrera Canales, *El comercio exterior...*, p. 26-27.

Las prohibiciones y nuevos gravámenes que recayeron en los productos textiles de importación se sucedieron de manera casi continua. En 1822 se prohibió importar productos de algodón y lino de baja calidad; en 1824, los paños de segunda y tercera clases, prendas de vestir, sarapes y frazadas; en 1827 se reiteraron las anteriores prohibiciones; en 1829 se prohibió introducir, entre otros textiles, las bayetas y bayetones, los carranclanes, los casimires no apañados, los cortes de algodón de inferior calidad, los pañetes o medios paños, las sargas de lana y los tápalos de algodón.²² Se prohibió en general la importación de todo tipo de telas burdas,²³ pero también se aumentaron los gravámenes a los géneros de mediana calidad, como sucedió en 1827 con las telas ordinarias de algodón, cuya introducción al país fue prohibida dos años más tarde.²⁴

Fueron los años finales de la década de los veinte los que marcaron el inicio de una más decidida política proteccionista, que no estaba orientada a inhibir en forma indiscriminada el comercio de importación, pero que, por lo menos en la intención, tendía a proteger los productos nacionales que representaban el soporte más sólido de la industria nacional.

En esto, sin embargo, las autoridades mexicanas procedieron con algo más que prudencia, quizá para evitar confrontaciones prematuras con los países interesados en comerciar con México. Fue en todo caso el Congreso Nacional, y no la Presidencia de la República, el que en el primer lustro de la vida republicana trató de tomar cartas en el asunto del comercio exterior. La Carta Magna no prohibía que los presidentes intervinieran en este campo, pero era conveniente, por razones políticas, que un asunto en el que confluían muchos y muy poderosos intereses nacionales y extranjeros no quedara al arbitrio de una sola persona.

Hacia fines de aquella década, la situación ya no pudo seguir siendo soslayada por parte del Ejecutivo nacional. Es de citarse a

²² Richard J. Salvucci, *Textiles y capitalismo en México. Una historia económica de los obreros, 1530-1840*, trad. de Juan José Utrilla, México, Alianza Editorial, 1992, p. 243-244. La ley prohibitiva, del 22 de mayo de 1829, se publica en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. II, p. 109-110.

²³ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 64.

²⁴ R. J. Salvucci, *Textiles y capitalismo...*, p. 24, y Jan Bazant, "Evolución de la industria textil poblana (1544-1845)", *Historia Mexicana* 52, v. XIII, n. 4, abril-junio 1964, p. 509.

este respecto un pronunciamiento que hizo Vicente Guerrero en su discurso de toma de posesión como presidente de la República:

La industria agrícola y manufacturera no solamente puede ser mejorada sino extendida a campos enteramente nuevos. La aplicación bastarda de principios económicos liberales y la inconsiderada amplitud dada al comercio extranjero agravaron nuestras necesidades... Para que la nación prospere es esencial que sus trabajadores se distribuyan en todas las ramas de la industria y... que los efectos manufacturados sean protegidos por prohibiciones de importación sabiamente calculadas.²⁵

Guerrero no pudo hacer mayor cosa en la dirección que allí anunciaba debido a su pronta caída y ulterior asesinato, pero de alguna manera su pronunciamiento marcó el inicio de un periodo de mayor atención oficial al problema de la industrialización.

Las prohibiciones, en efecto, se fueron acumulando en los años que siguieron y para 1843 no se permitía ya la importación, entre otros textiles, de los rebozos y los tejidos jaspeados o estampados que los imitaran, la ropa hecha de todas clases, incluidos los ornamentos y vestiduras eclesiásticas, así como los sarapes, frazadas y cobertores, el sayal o sayalete, los tejidos de algodón lisos o listados, trigueños o blancos, puros o mezclados, asargados o cruzados, además de hilos e hilazas de algodón.²⁶

Muchas de estas medidas fueron recibidas con escándalo por parte de quienes abogaban por una libertad de comercio sin restricciones. Comentando la prohibición de importar géneros de algodón dictada en 1829, Lorenzo de Zavala expresó que era una medida antieconómica y contraria a los intereses de la gente común, a la que convenía que hubiera en el mercado efectos baratos, lo que sólo se lograba “facilitando las importaciones de aquellas mercancías”.²⁷ Otra opinión similar fue la de Tadeo Ortiz de Ayala, quien decía que sólo “por un necio orgullo y temeraria ceguedad” era que, en lo tocante al comercio exterior, se adoptaban “medidas prohibitivas y

²⁵ Citado por R. A. Potash, *El Banco de Avío...*, p. 54.

²⁶ M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. V, p. 42-43, y G. Tardiff, *Historia general...*, p. 512.

²⁷ Lorenzo de Zavala, *Ensayo histórico de las revoluciones de México desde 1808 hasta 1830*, 2 v., México, Imprenta a cargo de Manuel N. de la Vega, 1845, v. II, p. 227. De esta obra manejamos la edición facsimilar publicada por el Instituto Cultural Helénico y el Fondo de Cultura Económica en 1985.

tarifas exorbitantes”, que no hacían sino alejar del país “la vivificante concurrencia de todos los pueblos de la tierra, reduciéndose [el comercio] a las relaciones forzadas y monótonas del interior”.²⁸ Tales señalamientos entrañaban siempre un reclamo de justicia para los consumidores nacionales, que se esperaba que fueran beneficiados de manera permanente por los bajos precios de los productos extranjeros.

Pese a las críticas, el proteccionismo se mantuvo, en parte por la presión de los cabilderos de los industriales²⁹ y en parte por la necesidad de incrementar la recaudación fiscal. Pero también hubo rectificaciones. En 1837, por ejemplo, se permitió el ingreso de tejidos ordinarios de algodón, siempre con sujeción al pago de los derechos fijados por el arancel, a los que debió agregarse un impuesto adicional tasado a razón de 4 centavos por vara cuadrada.³⁰ Muy pronto se rectificó esta decisión y se mantuvo la prohibición antecedente.³¹ Es de señalarse que en general no se impusieron trabas al ingreso de los géneros finos, que no se producían en el país.

A los impuestos fijados por los aranceles a las mercancías extranjeras que entraban al país debieron sumarse otros, como los llamados de toneladas, que gravaban las mercancías descargadas en los puertos; los de internación, que legalizaban la circulación interna de esas mercancías, y los de consumo, que gravaban las operaciones de venta al público consumidor.³²

El monto de esos impuestos fue ajustado al paso de los años, unas veces al alza y otras a la baja. Los derechos de importación, que en un principio fueron de 25 % *ad valorem* (1821), se elevaron luego al 40 % (1822 y 1827), más tarde se estableció una tasa variable que podía ir del 25 % al 125 %, según el tipo de mercancías (1837), y finalmente se determinó que esa tasa fluctuara entre el 20 % al 100 % (1842).³³ Los derechos de toneladas bajaron de 20 reales (1821) a 12

²⁸ Tadeo Ortiz [de Ayala], *México considerado como nación independiente y libre o sean algunas indicaciones sobre los deberes más esenciales de los mexicanos*, Burdeos, Imprenta de Carlos Lawalle Sobrino, 1832, p. 349.

²⁹ Michael P. Costeloe, *La república central en México, 1835-1846. “Hombres de bien” en la época de Santa Anna*, trad. de Eduardo L. Suárez, México, Fondo de Cultura Económica, 2000, p. 124.

³⁰ M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. III, p. 407-409, y G. Tar-diff, *Historia general del comercio...*, p. 451-452.

³¹ M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. III, p. 556.

³² Se explican estos impuestos en Ó. Cruz Barney, *El comercio exterior...*, p. 79-92.

³³ *Ibid.*, p. 80-82.

reales por tonelada (1837),³⁴ y los de internación, introducidos en 1828 a una tasa del 10 %, bajaron en ese mismo año al 8 %, dos años más tarde al 5 % y el año siguiente subieron al 6 %.³⁵ Los derechos de consumo de las mercancías de importación se fijaron en 1824 en un 3 %, en 1829 en un 5 %, en 1830 en un 10 %, en 1832 en un 6 %, en 1839 en un 20 %, en 1840 se bajaron durante unos cuantos meses al 5 % para luego subirlos de nuevo, en 1843, al 15 %, tasa que estaba vigente cuando se inició la guerra con los Estados Unidos.³⁶

Como se sabe, las alcabalas habían sido en tiempos del gobierno español los derechos que se generaban por las operaciones de compraventa de bienes, fueran éstos inmuebles, muebles o semovientes. Por razones prácticas, en tratándose de mercancías en circulación el pago de esos derechos se exigió por lo común cuando los cargamentos eran introducidos en las circunscripciones llamadas sueltos alcabalatorios y no en el momento de realizar las operaciones de compraventa.

Al empezar a funcionar los gobiernos nacionales se siguieron gravando con alcabalas todas las operaciones de traspaso de bienes, operaciones que incluían la circulación de las mercancías nacionales e importadas; pero desde que se establecieron los derechos de consumo para los productos extranjeros, el pago de las alcabalas se reservó, por lo menos en la ley, exclusivamente para las mercancías nacionales. Habiendo tenido bajo el régimen español un monto del 2 al 8 %, ya bajo el régimen independiente las alcabalas llegaron a subir hasta el 15 %, para luego estabilizarse nuevamente en el 8 %.³⁷ Pese a la distinción de las situaciones específicas en que procedía el gravamen llegó a suceder que las alcabalas se aplicaran también a los productos importados, lo que significó de hecho una duplicación del cobro, a menudo denunciada por los mercaderes.³⁸

³⁴ *Ibid.*, p. 85-86.

³⁵ *Ibid.*, p. 85-88.

³⁶ *Ibid.*, p. 88-92. Complemento la información que se ofrece en esta obra con la que se da en M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 125-126. *Vid.* los comentarios de M. Lerdo de Tejada que aparecen en su libro *Comercio exterior...*, p. 31 y siguientes; se hace una glosa de los mismos en G. Tardiff, *Historia general del comercio...*, p. 564 y siguientes.

³⁷ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe*, p. 65.

³⁸ Desde 1823 y hasta el inicio de la guerra con los Estados Unidos los productos del territorio de Nuevo México gozaron de exención del pago de las alcabalas. M. González de la Vara, *La corta mexicanidad...*, p. 62-63. *Vid.* también M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. V, p. 10-11.

Los impuestos aplicables a los productos exportados fueron más bajos que los que correspondieron a la introducción de efectos extranjeros, por la obvia razón de que había que facilitar las exportaciones. Para 1822 se gravaba la salida de los metales preciosos con un impuesto del 2 % para el oro acuñado, del 3 % para el oro en pasta, del 3.5 % para la plata acuñada y del 5.5 % para la plata en pasta. También se gravaba entonces la salida de la grana de cochinilla y de la vainilla (6 y 10 % respectivamente).³⁹ Ese mismo año se precisó que se podía llevar dinero en metálico a los puertos sin pagar derecho alguno por su conducción, pero sólo al efecto de adquirir allí mercancías, que podían ser extranjeras.⁴⁰ Desde 1826, la extracción de oro acuñado o labrado se gravó en un 2 % y la plata labrada o acuñada en un 3.5 %.⁴¹

Para facilitar la salida de lo que se producía en las distintas partes de la república, en 1826 aumentó considerablemente el número de puertos autorizados para exportar productos nacionales; pudo hacerse ese movimiento por los puertos de Bacalar, Isla del Carmen, Sisal, Campeche, Coatzacoalcos, Alvarado, Veracruz, Tampico, Soto la Marina, Pueblo Viejo, Matamoros, Gálveston, Huatulco, Acapulco, San Blas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.⁴²

La habilitación de todos estos puertos para el comercio exterior planteó desde luego el reto de dotarlos de instalaciones y autoridades aduanales y de establecer en ellos los necesarios medios de operación y control, problemas que no fue fácil resolver en la forma debida para que la ampliación de la red portuaria no terminara por ser, en la práctica, una mera apertura de vías libres para el movimiento comercial con el exterior. No deja de llamar la atención el hecho de que, en cuanto al establecimiento de oficinas aduanales, solamente se consideraran en un principio los frentes marítimos y no los terrestres, como era el de la frontera con los Estados Unidos.

También con el propósito de canalizar hacia los mercados externos los productos del país, en el arancel de 1827 se asentó a la letra:

³⁹ J[oel]. R[obert]. Poinsett, *Notas sobre México*, trad. de Pablo Martínez del Campo, pról. y notas de Eduardo Enrique Ríos, México, Jus, 1950, p. 159. A principios de ese año se había prohibido la exportación de oro y plata en pasta, pero testimonios como éste de Poinsett hacen ver que pronto se levantó la prohibición. Vid. M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. I, p. 588.

⁴⁰ M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. I, p. 594.

⁴¹ *Ibid.*, v. I, p. 781.

⁴² *Protección y libre cambio...*, p. XIX.

“Todos los géneros, frutos y efectos nacionales que se exporten serán libres de todos derechos”,⁴³ lo que en resumidas cuentas sólo liberó del pago de derechos la salida de la grana de cochinilla y la vainilla, pues se mantuvo el pago de derechos de exportación de los metales preciosos acuñados.⁴⁴ En ese mismo arancel se prohibió la salida de oro y plata en pasta, cuyos derechos de exportación, por cierto, habían sido aumentados al duplo el año anterior.⁴⁵

En cuanto a la extracción de los metales en pasta hubo, como en otros rubros, inconsistencias. En 1828, por ejemplo, se volvió a permitir la salida de la plata y el oro en pasta, pero cuatro años después se restauró la prohibición.⁴⁶ No obstante estas medidas prohibitivas, de manera ocasional fueron otorgados permisos especiales para la exportación de los metales preciosos en pasta, por lo general para mitigar el problema de la lejanía de las casas de moneda respecto de los sitios de producción de los metales y porque a veces en éstos no había manera de pagar las mercancías importadas sino con plata u oro en tejos o lingotes.⁴⁷ Fue en 1842 cuando ya en definitiva se prohibió la extracción de metales preciosos no acuñados.⁴⁸

Es evidente que los altos impuestos aplicados a la exportación de los metales preciosos en pasta obedeció al propósito de retenerlos para su acuñación y circulación internas antes de que pudieran ser extraídos del país. En cambio, no se siguió el mismo criterio en lo referente al metal acuñado ya que, por la insuficiencia de productos manufacturados intercambiables con los que llegaban de fuera, de la exportación del numerario dependía en muy buena parte la realización del comercio exterior. En los hechos, esta política sólo resultó aplicable a medias, pues era relativamente fácil ocultar el dinero o el metal en pasta que se conducían al exterior y evadir de este modo el pago de derechos por la extracción de aquél y la prohibición en el caso de éste.

Ya podrá verse por todo lo que hemos venido refiriendo que el embrollo de tasas variables, prohibiciones vigentes y suspendidas,

⁴³ Esta declaración se había hecho ya en un decreto de 1826 que está incluido en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. I, p. 781.

⁴⁴ *Ibid.*, v. I, p. 30, y G. Tardiff, *Historia general del comercio...*, p. 317.

⁴⁵ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 62.

⁴⁶ *Decreto del presidente Anastasio Bustamante*, México, 9 de marzo de 1832, AHMCH, fondo *Independencia*, sección *Presidencia*, caja 17, exp. 23, f. 1.

⁴⁷ A. Ibarra Bellón, *El comercio y el poder...*, p. 177.

⁴⁸ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 69.

UNAM - IHH

rectificaciones y adiciones a la ley tuvo que dificultar la puntual aplicación de la política arancelaria. No es procedente hablar de una tasa media de imposición fiscal sobre los productos de importación, tanto por la inconsistencia de las sumas de los distintos impuestos, como por la arbitrariedad con que esos impuestos fueron cobrados por los vistas aduanales. El comerciante Josiah Gregg afirmaba que los derechos que tenían que pagar los importadores eran muy gravosos y que se elevaban en promedio al 100 % de los precios de factura en los Estados Unidos; decía que, desde 1837, por la importación y consumo de las telas de algodón, cuyo ingreso se volvió a permitir ese año, se pagaban 15 centavos por vara, lo que le parecía muy alto (era aproximadamente el precio que tenía la tela en los centros de abastecimiento estadounidenses), aunque también aseguraba que rara vez hacía cumplir cabalmente esta obligación el personal encargado de ello.⁴⁹

Nuevo México fue una de las entidades del país incorporadas *de facto* al comercio exterior desde los días iniciales de la vida independiente y aun, como vimos, desde tiempo atrás. Fue también un territorio al que hubo que dotar de medios institucionales para manejar el tráfico comercial que fluyó con cierto ímpetu una vez que los gobiernos mexicanos decidieron apartarse de las políticas comerciales restrictivas sostenidas por el régimen español.

En febrero de 1822 se dispuso poner en funcionamiento oficinas aduanales donde no las hubiera y fueran necesarias,⁵⁰ y, dentro de esa línea de acción, en algún momento anterior al año de 1824 quedó establecida en la capital novomexicana una subcomisaría dependiente de la Comisaría de Hacienda de Chihuahua,⁵¹ que operó desde luego no sólo como aduana terrestre sino también como aduana fronteriza, sin que en realidad se la hubiera dotado oficialmente de tal carácter.⁵²

Téngase en cuenta que las aduanas terrestres no estaban autorizadas a cobrar los derechos arancelarios, sino sólo las alcabalas y los derechos de internación, así que pudo ser que, en el caso de la

⁴⁹ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 75-76.

⁵⁰ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 60.

⁵¹ A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 41.

⁵² Bork le llama "aduanas" a esa subcomisaría, *vid. ibid.*; en cambio M. González de la Vara, en *La corta mexicanidad...*, p. 63, dice que aparte de esa dependencia funcionó en Santa Fe desde 1825 una aduana terrestre que "de inmediato comenzó a cobrar los derechos de importación aunque no estaba autorizada para hacerlo".

Subcomisaría de Santa Fe, se hayan tenido que cobrar allí los derechos arancelarios por defecto de una aduana fronteriza.⁵³ Sabemos que en fechas más o menos tempranas hubo el propósito oficial de establecer aduanas en las fronteras de Nuevo México, Coahuila y Texas, pero, aunque en 1825 se llegó a preparar en el Ministerio de Hacienda una instrucción para el manejo de ellas, el asunto se congeló so pretexto de que había que conocer primero las instrucciones que traía respecto de los tratos transfronterizos el ministro que estaba por nombrar el gobierno estadounidense, que lo sería Joel R. Poinsett.⁵⁴ Sin que esas aduanas llegaran a fundarse por entonces, los derechos de internación empezaron a cobrarse en la Subcomisaría de Santa Fe desde 1825, mientras que los de importación, que, en rigor, sólo podían ser exigidos por las aduanas fronterizas, no se cobraron sino desde 1828. A este respecto, unos años más tarde un funcionario de la Secretaría de Hacienda hacía la consideración de que “o se exigían en [la Subcomisaría de Hacienda de] Santa Fe los derechos a efectos extranjeros... o era absoluto el contrabando”.⁵⁵

Cual sea que haya sido su situación legal, tal oficina careció de instalaciones adecuadas, de personal suficiente y de eficacia en el cumplimiento de sus funciones aduanales. El asesor del gobierno de Nuevo México, Antonio Barreiro, informaba en 1832 que la dependencia se alojaba en “un edificio inmundo, inseguro y sin comodidad” y era atendida tan sólo por un interventor y un escribiente, sin que tuvieran éstos el auxilio de guardas y ni siquiera almacenes de depósito para asegurar los cargamentos, circunstancias que propiciaban robos y escamoteos de mercancías y hacían imposible el adecuado control del tráfico, todo lo cual, decía el asesor, resultaba urgente corregir.⁵⁶

Era una verdad sabida que la rusticidad del aparato institucional y la insuficiencia de personal habilitado propiciaban el comercio ilícito a través de la frontera del México central. No se desconocía

⁵³ Vid. A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 62, nota 5.

⁵⁴ *Instrucción de la Secretaría de Relaciones Exteriores al ministro Pablo Obregón* [México], 25 de marzo de 1825, AHSRE, L-E-1055 (6), f. 124.

⁵⁵ *Consulta-plan que el director general de Rentas presenta al señor ministro de Hacienda*, México, 14 de mayo de 1844, AHH, 117-1, f. 101v-102. En el volumen aquí indicado se encuentra concentrada una interesante documentación sobre los intentos hechos entre 1835 y 1844 para organizar las aduanas de Chihuahua y Nuevo México; la beneficia y transcribe en parte A. W. Bork, en *Algunos aspectos...*, p. 40 y siguientes.

⁵⁶ A. Barreiro, *Ojeada sobre Nuevo México...*, p. 36-38.

UNAM - IHH

esa situación en los altos niveles del gobierno general, pero no fue sino hasta 1835 cuando se decidió tomar algunas medidas al respecto. En el mes de octubre de ese año, la Secretaría de Guerra y Marina comunicó a la de Hacienda que el presidente de la República, animado “de los más vivos deseos de evitar el contrabando que se hacía por Chihuahua”, había tomado la providencia de establecer en aquel departamento dos aduanas fronterizas que quedarían ubicadas en el presidio de San Carlos y en Paso del Norte, para cuyo efecto se facultaría al gobernador de Chihuahua, José Joaquín Calvo, para proceder al arreglo inicial de dichas dependencias y a nombrar los empleados correspondientes.⁵⁷

En atención a este comunicado, en la Secretaría de Hacienda se hicieron las consultas técnicas necesarias y se decidió proponer que no fueran dos sino cuatro las aduanas que se formarían, las dos indicadas en el departamento de Chihuahua y otras dos, más allegadas a la línea fronteriza, que convenía establecer en las poblaciones de San Gerónimo de Taos y San Miguel del Vado, ambas en Nuevo México. Para que dichas aduanas quedaran habilitadas se propuso una planta de empleos (para cada oficina aduanal un administrador, un interventor con funciones de vista, un escribiente con funciones de alcaide guarda-almacenes, un cabo de resguardo y dos guardas), en la inteligencia de que en todas esas dependencias debería observarse “el arancel vigente de aduanas marítimas y de frontera”.⁵⁸

El presidente admitió la contrapropuesta y ordenó al secretario de Hacienda que se integrara el expediente del caso a fin de poder solicitar la aprobación de la iniciativa al Congreso General. En el oficio por el que se comunicó esta orden al director general de Rentas se dijo que se hacía necesario actuar con la mayor urgencia porque era notorio que por esos puntos se estaban “haciendo cuantiosas introducciones de efectos sin pagar derecho[s] de ninguna clase..., causando un positivo perjuicio no sólo a la hacienda pública..., sino también al comercio de buena fe”; se señalaba asimismo que el comercio ilegal se llevaba a efecto con “desprecio de las leyes y la

⁵⁷ La comunicación del secretario de Guerra y Marina está transcrita en *Oficio del ministro Vallejo al director general de Rentas*, México, 23 de octubre de 1835, AHH, 117-1, f. 90-90v. Vid. también A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 45.

⁵⁸ *Informe del director general de Rentas, José Ignacio Pavón, al secretario de Hacienda*, México, 15 de diciembre de 1835, AHH, 117-1, f. 90v-91v.

autoridad de la república” y que era preciso atajar ese mal que se iba propagando a las demás poblaciones de la frontera.⁵⁹

Pese a haberse enviado las instrucciones correspondientes al gobernador de Chihuahua, un funcionario de la Secretaría de Hacienda informaría más tarde que las aduanas no se establecieron de inmediato.⁶⁰ Todavía en abril de 1836, el Congreso General no había tomado acuerdo alguno sobre la iniciativa,⁶¹ aunque es posible que lo haya hecho en los meses siguientes pues hacia fines del año ya estaban reactivados los trámites del asunto. Confirmado el hecho de que, aun a principios del año siguiente, la Subcomisaría de Santa Fe seguía operando como aduana fronteriza sin contar con una autorización formal para ello,⁶² el 17 de febrero de 1837 se ordenó ya ejecutivamente el establecimiento de las cuatro mencionadas aduanas.⁶³

Menos en el afán de abundar en las incidencias del proceso y más en el de mostrar la lentitud del avance del mismo es que son de mencionarse aquí algunas de las situaciones que se presentaron. La primera es que, estando por llegar a Nuevo México la caravana de 1837, se tuvo conocimiento de que la Subcomisaría de Santa Fe, en funciones de aduana fronteriza, se hallaba al cargo de un individuo al que no habían designado las autoridades competentes sino que había sido puesto allí por las fuerzas comprometidas en una rebelión local, por lo que era necesario proveer el cargo conforme a la ley.⁶⁴ Se hicieron los nombramientos, pero subsistía en la capital la duda respecto de la función aduanal de la Subcomisaría de Santa Fe, sin que, por lo demás, en la ciudad de México se tuviera razón clara de por qué no se habían erigido las aduanas de San Gerónimo de Taos y San Miguel del Vado, lugares estos por los que pasaban las caravanas antes de llegar a Santa Fe.

⁵⁹ *Oficio del ministro [Antonio] Vallejo al director general de Rentas*, México, 17 de diciembre de 1835, AHH, 117-1, f. 92-93.

⁶⁰ *Plan consulta del director general de Rentas al ministro de Hacienda*, México, 14 de mayo de 1844, AHH, 117-1, f. 100v.

⁶¹ *Oficio del ministro de Hacienda a los señores secretarios del Congreso*, México, 25 de abril de 1836, AHH, 117-1, f. 97v-98.

⁶² *Plan consulta del director general de Rentas al ministro de Hacienda*, México, 14 de mayo de 1844, AHH, 117-1, f. 101-101v.

⁶³ *Ibid.*, f. 99v y 102.

⁶⁴ *Oficio del ministro [Francisco] Lombardo al director general de Rentas*, México, 27 de mayo de 1837, AHH, 117-1, f. 93-93v.

La explicación se conoció año y medio después, cuando en junio de 1839 el diputado por Nuevo México, Vicente Sánchez Vergara, hizo ver que Taos no era a propósito para formar aduana por estar “circundado de todas partes de fragosas montañas” y no ser “la ruta natural” de las caravanas, y San Miguel del Vado, a donde efectivamente llegaba la mayoría de las caravanas antes de entrar en Santa Fe, no era sino “una población corta, pobre y sin los elementos necesarios”.⁶⁵ Se tomó entonces la decisión de que la aduana fronteriza continuara en Santa Fe hasta que hubiera condiciones para trasladarla a San Miguel del Vado y que se destacara un empleado en Taos para ejercer vigilancia.⁶⁶ El argumento que se esgrimió en el Congreso General para asignar el carácter de fronteriza a la aduana de Santa Fe pese a no ser el primer pueblo mexicano que tocaban las caravanas fue el de que había aduanas marítimas, como las de Matamoros, Soto la Marina, Tabasco y Santecomapán, que no estaban situadas en sus respectivos puertos de mar sino en sitios interiores cercanos a ellos.⁶⁷

Por ese mismo tiempo —mediados de 1840— se tomó el acuerdo de cambiar la aduana del presidio de San Carlos, localizado en el arroyo de ese nombre en una zona poco poblada, al presidio del Norte,⁶⁸ situado al noroeste de aquél, en la confluencia de los ríos Grande o Bravo y el Conchos (donde está actualmente la ciudad de Ojinaga).⁶⁹ Alguna ventaja debe haber resultado del cambio, si bien ambos presidios se hallaban muy desviados respecto de las rutas por donde más comúnmente circulaban los mercaderes procedentes de Missouri. A las del presidio del Norte y Paso del Norte se les asignó expresamente el carácter de aduanas terrestres.

Las caravanas procedentes de Missouri entraban al país generalmente por un punto del río Arkansas conocido por los norteamericanos precisamente como *Arkansas Crossing*, desde donde, ya por

⁶⁵ Informe de Vicente [Sánchez] Vergara al director general de Rentas, México, 7 de junio de 1837, AHH, 117-1, f. 93-93v. Vid. también A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 47.

⁶⁶ Consulta del director general de Rentas al ministro de Hacienda, México, 8 de junio de 1839, y oficio del ministro [Pedro Javier] Echeverría al director general de Rentas, México, 26 de agosto de 1839, AHH, 117-1, f. 95-97. Vid. también A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 51-53.

⁶⁷ Plan consulta del director general de Rentas al ministro de Hacienda, México, 14 de mayo de 1844, AHH, 117-1, f. 104.

⁶⁸ *Ibid.*, f. 102.

⁶⁹ Sobre la localización precisa de estos presidios vid. Max L. Moorhead, *The Presidio, Bastion of the Spanish Borderlands*, Norman, University of Oklahoma Press, 1975, mapa de la p. 62.

territorio mexicano, tenían que hacer un largo recorrido de unos 500 kilómetros hasta llegar al primer pueblo formal, que era, como se ha dicho, San Miguel del Vado. De allí seguían un trayecto de unos 75 kilómetros hacia el noroeste para llegar finalmente a Santa Fe, sede del puesto aduanal de control por el que todas las caravanas tenían que pasar.

En las goteras de esa población, dice Gregg, los caravaneros eran abordados por los intérpretes que les ofrecían sus servicios, pues se hacía necesario presentar en la aduana las facturas de adquisición de los cargamentos traducidas al español.⁷⁰ Procedían los vistas aduanales a hacer la inspección de los bultos de mercancías, respecto de lo cual observa Gregg con ironía que seguramente esos empleados deseaban “fomentar el comercio”, pues eran pocos los paquetes que obligaban a abrir.⁷¹

Omisos en esas diligencias, los vistas se encargaban de hacer que los trámites aduanales resultaran, en palabras del mismo mercader, una “terrible prueba” para los comerciantes, que necesitaban pasar por aquello para seguir su camino hacia el sur.⁷² Es de pensarse que esa prueba se superaba más por el reparto de dádivas que por el cumplimiento estricto de los requisitos administrativos.

Dos palabras pueden servir para caracterizar en lo general las prácticas impositivas que se siguieron en Nuevo México en lo tocante al comercio exterior: irregularidad y discrecionalidad. En 1823, por ejemplo, cuando el arancel vigente en el país establecía el pago de 25 % *ad valorem* para las mercancías importadas, en Nuevo México sólo se exigía el 15 % por la importación de textiles.⁷³ Aun cuando haya sido ésta una tasa autorizada por algún alto funcionario de la Secretaría de Hacienda, su aplicación por parte de la Subcomisaría de Santa Fe constituía una excepción no prevista en el arancel. Otras veces se aplicaron en la entidad unos raros impuestos sobre vehículos, animales y personas, como los que decretó el gobernador Albino Pérez en 1836, que obligaron al pago de 2 pesos por cada carro de mercancías que entrara en Santa Fe, 25 centavos por cada animal de tiro, 2 pesos por cada cabeza de ganado mayor o menor adquirida con fines de exportación y 2 pesos mensuales por cada

⁷⁰ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 75.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid.*, p. 225.

⁷³ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 125.

extranjero que permaneciera en la capital.⁷⁴ Aunque éstos no fueran gravámenes arancelarios, operaban como impuestos indirectos al tráfico de mercancías extranjeras.

Los pagos hechos en Santa Fe por los caravaneros no les evitaba a éstos, al salir de Nuevo México hacia el sur, tener que hacer otras contribuciones que les eran exigidas por los empleados de las aduanas terrestres e, incluso, por los de las otras oficinas de la hacienda federal o de los gobiernos locales. Gregg, que califica de tiránica aquella situación, asegura que en ocasiones se llegaba a pagar hasta seis veces el impuesto interno antes de que fuera vendido un lote de mercancía.⁷⁵

Advierte Moorhead que las siempre cambiantes tarifas, la incompetencia de los empleados de las aduanas, los oscuros arreglos hechos entre causantes y recaudadores y los recursos de que se valían los comerciantes para ocultar el valor real de sus cargamentos hacían prácticamente inoperante en Nuevo México el sistema arancelario.⁷⁶ Persuadido de que era muy difícil poner en orden todo esto, el gobernador Manuel Armijo dispuso en 1839 que, en lugar de pagar los derechos fijados en el arancel, se pagara una cuota de 500 pesos por carro de mercancía, medida que los importadores consideraron arbitraria y onerosa,⁷⁷ pues no estaba respaldada en ley general alguna y era, decían los mercaderes, tan alta que equivalía cuando menos al 25 % y frecuentemente al 50 % del valor de las mercancías que se transportaban en cada carro.⁷⁸ Lo que por su parte hicieron los caravaneros fue utilizar vehículos de mayor capacidad y sobrecargarlos a fin de que el pago afectara menos sus intereses.⁷⁹ Otro gobernador, Mariano Martínez, el año de 1844 elevó esa cuota a 750 pesos, pero luego la fijó nuevamente en 500 pesos.⁸⁰

Los extranjeros dedicados al comercio estuvieron expuestos a padecer otras exigencias pecuniarias, que seguramente afirmaron en muchos de ellos la convicción de que eran víctimas constantes de

⁷⁴ M. González de la Vara, *La corta mexicanidad...*, p. 102.

⁷⁵ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 225-226.

⁷⁶ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 137.

⁷⁷ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 76. Vid. también A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 74.

⁷⁸ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 127.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

un trato abusivo y discriminatorio. Un ejemplo de tales exigencias fue la contribución de guerra que el gobierno de Chihuahua impuso a los comerciantes norteamericanos el año de 1835. El pretexto para la exacción fue el de la lucha contra los indios salteadores, que era algo que bien podía ser del interés de todos los que transportaban mercancías por territorios tan desprotegidos como los que mediaban entre Paso del Norte y la ciudad de Chihuahua. Pero lo que provocaba la ira de los mercaderes estadounidenses era que a ellos se les exigieran 25 pesos para ese efecto y a sus congéneres mexicanos sólo se les pidieran de 5 a 10 pesos.⁸¹

También les parecía injusto y discriminatorio que en Nuevo México se aplicara un impuesto a las tiendas y demás negocios de los extranjeros y que de él se exentara a los negociantes mexicanos.⁸² Quizá muchos de esos extranjeros explicaran aquello como un mero efecto de la discrecionalidad con que actuaban las autoridades locales, pero Gregg —y tal vez no sólo él— pensaba que ese trato se debía a cierto “sentimiento siniestro” que se despertaba en los mexicanos al ver “la superioridad de sus vecinos más industriosos”.⁸³ Esta percepción, la de que las autoridades mexicanas estaban movidas por una especie de envidia y un sentimiento de frustración, seguramente era la que hacía que los comerciantes estadounidenses juzgaran ilegítimos todos los actos de autoridad que afectaban sus intereses y los tomaran como ofensas inferidas a su nación; de los extranjeros, decía Gregg refiriéndose a las trabas que se ponían a los importadores, los ciudadanos estadounidenses “son sin duda los más agraviados”.⁸⁴ Ciertas o no, las opiniones como éstas seguramente reforzaban entre los norteamericanos las actitudes de animosidad y rencor en contra de los mexicanos, sobre todo de los que representaban el funcionamiento de la institucionalidad oficial.

Se ha dicho, y era una opinión común en la época, que el contrabando tenía su principal causa en los elevados derechos fiscales fijados a las operaciones de importación. Posiblemente fue ése uno de los factores que propiciaron el comercio ilegal, pero cabe pensar que más decisivos fueron en ese sentido la posibilidad misma de introducir mercancías de manera ilegal y la impunidad. En Nuevo Méxi-

⁸¹ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 142.

⁸² *Ibid.*, p. 141.

⁸³ *Ibid.*, p. 139.

⁸⁴ *Ibid.*

co, el contrabando fue evidentemente cuantioso, no tanto porque lo propiciaran las políticas arancelarias, sino simplemente porque era posible practicarlo con facilidad y sin otro riesgo que el de un eventual decomiso, canjeable siempre por un soborno.

Ya desde 1823 se pudo advertir que los traficantes que pasaban de Missouri a Nuevo México introducían cargamentos completos de contrabando,⁸⁵ aprovechando la circunstancia de que no hubiera controles aduanales efectivos ni en el territorio fronterizo ni en Chihuahua. Trascendió también que el paso ilegal de mercancías era tolerado y aun favorecido por las autoridades locales.⁸⁶ Hubo un tiempo, por el año de 1831, en que se dispuso que una partida militar saliera rumbo a la frontera con los Estados Unidos para, según se decía, escoltar las caravanas y proteger a los comerciantes, pero en realidad para evitar que algunos carros desviaran el camino para no ser inspeccionados en Santa Fe.⁸⁷ No sabemos por qué esta función fue más tarde abandonada.

Práctica generalizada en la frontera novomexicana sin que hubiera posibilidad alguna de erradicarla por completo, el contrabando llegó a tener allí tanta importancia como el comercio legal y probablemente mayor. Independientemente del fraude fiscal que comportaba, sensible era el daño que causaba a los productores mexicanos y a los comerciantes que satisfacían cumplidamente sus obligaciones fiscales. Las mercancías que entraban ilegalmente por Nuevo México circulaban sin grandes dificultades por varias de las entidades del norte del país, donde eran vendidas a precios con los que no podía competir “el comercio de buena fe”, como se decía en alguno de los documentos que hemos citado.⁸⁸ Las ventajas comerciales que tenían los mercaderes que lograban evadir el pago de impuestos fueron sin duda un estímulo al contrabando y quizás un factor de presión sobre los comerciantes que advertían que cumplir con los requisitos de ley los colocaba en desventaja en el terreno de la competencia comercial.

Al bien enterado legislador chihuahuense José Agustín de Escudero debemos un escrito en el que se describen los medios de que

⁸⁵ L. G. Zorrilla, *Historia de las relaciones...*, v. I, p. 58.

⁸⁶ *Ibid.*, v. I, p. 69.

⁸⁷ J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 72-73.

⁸⁸ *Oficio del ministro [Antonio] Vallejo al director general de Rentas*, México, 17 de diciembre de 1835, AHH, 117-1, f. 92-93. Vid. también M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 136.

se valían los hombres dedicados a introducir por la frontera de Nuevo México mercancías sin pagar los correspondientes derechos arancelarios.⁸⁹ El más común consistía en conducir una buena parte de las mercancías, sobre todo de las más valiosas, por caminos alternos que no pasaban por Santa Fe, donde se llevaba a efecto el control aduanal fronterizo. Para hacer ese movimiento de desviación, los caravaneros contaban con la complicidad de gente de Nuevo México, que los esperaba con un buen número de bestias en ciertos puntos del trayecto previamente acordados. Cargados los animales con las mercancías que se habrían de pasar ilegalmente, las recuas partían hacia distintos puntos del norte mexicano por caminos alternos poco frecuentados, buscando siempre eludir los escasos sitios en que había control aduanal. De este modo, el contrabando se podía llevar sin mayores problemas lo mismo a Durango y Chihuahua que a varios pueblos de Coahuila y Texas o, incluso, a Sonora y las Californias. Uno de los efectos de este cuantioso tráfico ilegal, señalaba Escudero, era que ya no se consumían en Nuevo México y las otras entidades nortteñas “las producciones naturales e industriales” que en otros tiempos se llevaban del centro del país; otro era que los ingresos de la aduana de Santa Fe eran verdaderamente irrisorios.⁹⁰

La información de Escudero hace ver una faceta del contrabando poco destacada en los escritos oficiales de la época: la de la complicidad de muchos mexicanos. No era tan sólo el problema de la corrupción de los empleados aduanales, de por sí grave; era el hecho de que el contrabando generaba redes de distribuidores en las que participaban conjuntamente extranjeros y nacionales, que por ello mismo terminaban por compartir intereses. Por supuesto que la base social más amplia del comercio ilegal transfronterizo era la que estaba constituida por los consumidores, sobre todo por aquellos que se hallaban más cerca de la línea divisoria internacional que del centro del país.

No eran las vías terrestres las únicas utilizadas para introducir en el norte del país las mercancías de contrabando; también se practicaba éste, y muy ampliamente, por los puertos de ambos litorales.

⁸⁹ *Modo con que se hace contrabando por Nuevo México y otras noticias curiosas*, México, 1 de abril de 1839, AHH, 117.1, f. 113-116. El escrito de Escudero fue dirigido al ministro de Hacienda, José Gómez de la Cortina.

⁹⁰ *Ibid.*

UNAM - IIH

En 1823 se hizo una concesión por siete años al puerto de Matamoros, extensiva a los de Matagorda y Gálveston, para que pudieran recibir mercancías extranjeras sin exigir pago de derechos, a condición de que esas mercancías se consumieran exclusivamente en Texas; pero esa restricción territorial no se respetó.⁹¹ El contrabando practicado por el litoral del golfo se fue intensificando en la medida en que se establecieron asentamientos de colonos angloamericanos en Texas, muchos de los cuales se ocupaban de pasar mercancías a Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Tan general se hizo este tráfico que la legislatura de Coahuila llegó a facultar a las autoridades locales no hacendarias a allanar casas en procura de mercancías ilegales y a detener a los presuntos contrabandistas.⁹²

La primera aduana marítima de Texas se estableció en el puerto de Gálveston en 1831,⁹³ pero el año siguiente se prorrogaron las franquicias concedidas a este puerto y a los de Matagorda y Matamoros para no exigir pago de derechos a los efectos destinados al abastecimiento de Texas. Según hace notar Luis G. Zorrilla, en esos años “se desarrolló en grande el contrabando por tierra y por mar”, llevado a efecto por colonos de Texas y por mexicanos⁹⁴ en una asociación semejante a la que se daba en la parte de Nuevo México. Desconcierta el hecho de que, en ese mismo tiempo, el liberal mexicano Tadeo Ortiz de Ayala, que se encontraba entonces en Europa, sostuviera que la libertad de comercio aseguraría el progreso de Texas, cuando esta entidad funcionaba de hecho como una zona libre para la importación de productos extranjeros destinados al consumo regional y cuando, como hemos dicho, se había convertido en vía de entrada de las mercancías de contrabando distribuidas en varias de las entidades nortenas.⁹⁵

Datos tomados por Araceli Ibarra Bellón de documentos ingleses indican que, para 1834, el tráfico ilegal de mercancías practicado por Matamoros tenía un valor estimado de unos 3 500 000 pesos anuales.⁹⁶ Otro autor, César Morado Macías, nos dice que entre 1835 y 1846 aumentó el contrabando introducido a través de Texas, consis-

⁹¹ L. G. Zorrilla, *Historia de las relaciones...*, v. I, p. 71.

⁹² Vito Alessio Robles, *Coahuila y Texas desde la consumación de la independencia hasta el tratado de paz de Guadalupe Hidalgo*, 2 v., México, Porrúa, 1979, v. I, p. 381-382.

⁹³ *Ibid.*, v. I, p. 401.

⁹⁴ L. G. Zorrilla, *Historia de las relaciones...*, v. I, p. 96.

⁹⁵ T. Ortiz [de Ayala], *México considerado...*, p. 429-430.

⁹⁶ A. Ibarra Bellón, *El comercio y el poder...*, p. 343.

tente principalmente en textiles, y que sus vías de distribución eran los pueblos nuevoleonese de Lampazos, Sabinas, Cerralvo, Agualeguas y China.⁹⁷ Cita una comunicación del gobernador del Estado, José de Jesús Dávila y Prieto, en la que éste consignaba, “con sentimiento, las escandalosas relaciones comerciales de los nuevoleonese con los enemigos más pérfidos de México”, referencia obvia a los colonos texanos.⁹⁸ Razón había para que Lucas Alamán advirtiera en 1840 que el posible reconocimiento de la independencia de Texas no haría sino “facilitar mucho los medios de hacer el contrabando”, al tiempo que se abriría “más y más la puerta a las empresas del genio invasor e insaciable de la raza anglosajona”, que no disimulaba “su objeto de irse extendiendo ilimitadamente en todo el continente de la América septentrional”.⁹⁹

En ese tiempo parece haberse generalizado cada vez más la percepción de que la introducción ilegal de mercancías por aquella parte del país era una socorrida ocupación de los angloamericanos, como sugería una nota del periódico *El Gallo Pitagórico* aparecida en 1845 en la que se decía que eran ellos “los contrabandistas natos del Seno Mexicano”,¹⁰⁰ o sea de las costas de Texas y Tamaulipas. Pero la atribución, si justificada, dejaba de lado el hecho de que, en la parte mexicana, el contrabando era atraído por los consumidores y frecuentemente propiciado por las autoridades regionales.

Un caso que en su momento tuvo gran resonancia y que revela la variedad de intereses, circunstanciales algunos, estructurales otros, que militaban en contra de la efectividad de las prohibiciones y demás barreras arancelarias fue el que se dio en 1840, cuando el general Mariano Arista, con autorización del mismo ministro de Guerra, Juan N. Almonte, y con pretexto de obtener recursos para el pago de la tropa que iba a la campaña de Texas, permitió la entrada por el puerto de Matamoros de grandes cargamentos de hilaza de algodón y otros efectos cuyo ingreso al país estaba entonces totalmente prohibido. La cantidad de esos productos debe haber sido verdaderamente grande, pues Arista recibió de los comercian-

⁹⁷ C. Morado Macías, “Aspectos económicos...”, p. 165.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ Lucas Alamán, “Dictamen sobre la independencia de Texas”, 1840, en Lucas Alamán, *Documentos diversos (inéditos y muy raros)*, 5 v., comp. de Rafael Aguayo Spencer, México, Editorial Jus, 1945, v. II, p. 548.

¹⁰⁰ Citado por A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 75.

UNAM - IHH

tes extranjeros un pago calculado en 50 000 pesos, dinero que no sólo se obtuvo al margen de los controles fiscales, sino que seguramente fue un pago que dejó a salvo las ganancias esperadas por los mercaderes.¹⁰¹ Esta irregularidad causó un grave perjuicio a los productores del país, que consideraron que con tolerar así el contrabando se daba “un tiro de gracia para la industria textil nacional”.¹⁰²

Llegaba a ocurrir también que cuando se aproximaban flotas mercantes norteamericanas a los puertos mexicanos algunos jefes de tropas tuvieran con ello un incentivo para promover alguna rebelión local que los llevara a controlar el puerto de ataque y hacerse con los ingresos aduanales, cobrados a precios de soborno más que de arancel y utilizados para sus fines particulares. Así pasó en Tampico hacia el año de 1841, en que sospechosamente coincidieron la llegada de embarcaciones extranjeras con un levantamiento local. “Desengañémonos — escribió a propósito de estos hechos Carlos María de Bustamente —, vivimos bajo la tutela de los contrabandistas y extranjeros que todo lo pueden y trafican con nuestra sangre”.¹⁰³ Esa vez, tan sólo en la ciudad de Saltillo fueron decomisadas 62 000 libras de hilaza,¹⁰⁴ lo que no era sino una parte de las introducciones que se hacían en aquella forma.

De gran interés resultaría precisar, aunque fuera aproximadamente, las proporciones relativas que tuvieron el comercio legal y el ilegal hechos por la porosa frontera terrestre del norte central y el noreste del país; pero nada bien fundamentado puede decirse a ese respecto, como no sea que se sabía que uno y otro tipos de comercio se practicaban habitualmente y que no parecía posible ejercer un control fiscal adecuado sobre el primero e imponer barreras efectivas al segundo. En general se ha estimado que, en la primera mitad del siglo, el contrabando equivalía en todo el país a una tercera parte del comercio legal y aun algo más.¹⁰⁵ Pero no dejaron de hacerse apreciaciones bastante más altas, como la que hacía José María Luis Mora en 1834, de que “dos tercios de las importaciones de la nación entraban ilegalmente”.¹⁰⁶

¹⁰¹ V. Alessio Robles, *Coahuila y Texas desde la consumación...*, v. II, p. 232-233.

¹⁰² M. P. Costeloe, *La república central...*, p. 214-215.

¹⁰³ Citado por V. Alessio Robles, *Coahuila y Texas desde la consumación...*, v. II, p. 233, nota 4.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ A. Ibarra Bellón, *El comercio y el poder...*, p. 259.

¹⁰⁶ Citado por D. J. Weber, *La frontera norte...*, p. 209.

Es obvio que, por su clandestinidad, el contrabando no puede ser en caso alguno evaluado, mas tampoco son confiables a ese fin los datos relativos al comercio legal que pasaba por las aduanas del norte central. En una serie de los ingresos habidos en la aduana de Santa Fe formulada por Bork, la cifra más alta que se registra en el rubro de “derechos de importación” es la que corresponde al año fiscal 1842-1843 y asciende a 80 463 pesos.¹⁰⁷ Como los derechos exigidos entonces eran del 30 % sobre el valor total de las mercancías, la indicada recaudación correspondería a una entrada de aproximadamente 250 000 pesos de mercancías, cifra que resulta bastante dudosa por baja. El comerciante Gregg calculaba que por esos años se recababan anualmente en Santa Fe entre 50 000 y 80 000 dólares (pesos) por concepto de derechos de importación, pero no duda en afirmar que, de eso, casi la mitad se quedaba “en los bolsillos de los funcionarios aduanales”.¹⁰⁸

El bajísimo beneficio que obtenía allí el fisco contrasta con los ingresos habidos en la aduana de Matamoros, superiores al medio millón de pesos anuales a mediados de la década de los treinta y aun mayores durante la guerra contra los separatistas texanos. Casi es innecesario decir que las mercancías que entraban por ese punto tenían un muy amplio radio de distribución en varias de las entidades del norte central mexicano.

Por muchos años, Matamoros ofreció un cómodo cauce para las mercancías introducidas de contrabando, pero es posible que la presencia militar esporádica que hubo en la zona a partir de 1836 haya puesto límites a la distribución de mercancías ilegales en las tierras del interior del continente y tenido así un efecto de contención. De cualquier modo, como lo señalaría Alamán en 1840, la situación que se fue dando en Texas amenazó con abrir cada vez más las compuertas del contrabando en esa parte del país.¹⁰⁹

Desde su inicio, la rebelión de los texanos no sólo significó la pérdida *de facto* de la soberanía mexicana en un vasto territorio, colonizado ya en su mayor parte por una población de origen anglosajón; a mediano plazo, el afianzamiento territorial y militar de

¹⁰⁷ A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 71.

¹⁰⁸ J. Gregg, *El comercio de las llanuras...*, p. 280.

¹⁰⁹ L. Alamán, “Dictamen sobre la independencia de Texas”, 1840, en L. Alamán, *Documentos diversos...*, v. II, p. 548.

los rebeldes generó las condiciones para que éstos pasaran de las acciones de defensa a las de franca agresión.

En 1841 se dio precisamente una de estas acciones, cuando un contingente de colonos texanos marchó hacia el territorio de Nuevo México con aparentes propósitos de establecer una relación comercial e inocultables expectativas anexionistas. Estos invasores fueron derrotados y hechos prisioneros por las tropas acantonadas en Nuevo México, según será explicado en un capítulo ulterior; pero su captura exacerbó los sentimientos de animadversión de los colonos de Texas hacia la población y el gobierno mexicanos, sin que, por lo demás, los texanos más exaltados dejaran de promover nuevos ataques sobre el desprotegido territorio de Nuevo México.

No había pasado un año desde el fracaso de aquella primera agresión cuando ya el gobierno mexicano recibía informes acerca de los preparativos de nuevas entradas filibusteras a los territorios de frontera. No se produjo por entonces una invasión masiva en esos lejanos confines del país, pero en los años que siguieron la amenaza de los texanos sobre los territorios de Nuevo México se mantuvo latente, cuando no se manifestó en acciones aisladas de agresión.

Toda esta situación hizo que los problemas largamente habidos en cuanto al control del comercio transfronterizo tendieran a agravarse hasta el punto de que el gobierno federal quedara sin medios para regular los flujos de mercancías. Ante tal situación, el 7 de agosto de 1843 el presidente Antonio López de Santa Anna expidió un decreto por el que declaró cerradas al comercio exterior las aduanas de Taos (que en realidad era la de Santa Fe), en el departamento de Nuevo México, y de Paso del Norte y el presidio del Norte, en el de Chihuahua. La justificación del decreto fue exaltada pero vaga: se hacía necesario eliminar esas vías de introducción de efectos extranjeros a fin de evitar las “especulaciones clandestinas” que causaban “desniveles en el comercio” y los fraudes al erario cometidos por los “aventureros consagrados a medrar en el crimen”.¹¹⁰ Es obvio que la medida estuvo mal calculada en cuanto a sus posibles efectos, toda vez que con el cierre de esas aduanas no se habría de acabar con el tráfico ilegal transfronterizo y sí, en cambio, se le dejaba a éste un campo prácticamente libre para su realización.

¹¹⁰ El decreto se publica en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. IV, p. 507, y en G. Tardiff, *Historia general del comercio...*, v. I, 507.

A la inutilidad de la medida se refería Josiah Gregg en una carta suya enviada al cónsul norteamericano en Santa Fe, en la que aseguraba que, cerradas las aduanas, los comerciantes estadounidenses introducirían de contrabando todo lo que les viniera en gana; decía también que la decisión del gobierno central, mal recibida en la región fronteriza, bien podía hacer estallar una rebelión en Nuevo México.¹¹¹ Le parecía a este comerciante que si no se derogaba pronto ese decreto podrían incluso verse afectadas las relaciones pacíficas de los Estados Unidos y México.¹¹²

Debe haber habido reacciones de inconformidad en los círculos oficiales de Washington, pues Juan N. Almonte, que entonces fungía en esa capital como ministro del gobierno mexicano, recomendó que se procurara regular el comercio transfronterizo en lugar de suspenderlo, para no dar un nuevo pretexto a los que venían reclamando la anexión de Texas a los Estados Unidos.¹¹³

En los meses inmediatos al cierre de las aduanas se adoptaron otras medidas que también fueron interpretadas como limitantes para la actividad de los comerciantes estadounidenses. Una de ellas fue la prohibición de que los extranjeros practicaran el comercio al menudeo,¹¹⁴ al que se dedicaba un buen número de los negociantes angloamericanos establecidos en Nuevo México y Chihuahua.¹¹⁵ Otras consistieron en la ampliación de la lista de productos de importación prohibida y en el aumento de los impuestos fijados a la exportación de monedas de oro y plata.¹¹⁶ Asumieron los estadounidenses que estas disposiciones, sobre todo la del cierre de las aduanas y la que prohibía a los extranjeros comerciar al menudeo, se habían ideado precisamente para restringir o acabar con el comercio entre su país y México,¹¹⁷ y las reclamaciones diplomáticas no se

¹¹¹ Citado por A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 55. Vid. también J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 287, y Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 54-55 y 71.

¹¹² J. Gregg, *El comercio en las llanuras...*, p. 287.

¹¹³ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 71.

¹¹⁴ El decreto, expedido el 23 de septiembre de 1843, se publica en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. IV, p. 571-572.

¹¹⁵ La legislatura de Chihuahua, por cierto, dio entrada en 1832 a una propuesta para prohibir que los extranjeros realizaran en el estado comercio al por menor, propuesta que fue desechada bajo el argumento de que era contraria a la Constitución Federal y de nocivos efectos económicos en el ámbito estatal. *Proyecto y dictamen sobre prohibir el comercio en menudeo al extranjero*, Chihuahua, AHMCH, fondo *Independencia*, sección *Presidencia*, 1832, caja 17, exp. 39.

¹¹⁶ Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 70.

¹¹⁷ C. Bosch García, *Material para la historia...*, p. 392.

hicieron esperar. El propio secretario de Estado, Abel P. Upshur, se persuadió, según lo expresó en una comunicación suya dirigida al ministro Waddy Thompson, de que esas medidas restrictivas configuraban nada menos que “un estado de rebelión en contra de los Estados Unidos”.¹¹⁸ Tal percepción fue comunicada al gobierno de México, el que explicó a la representación estadounidense que con el cierre comercial de la frontera no se había pretendido antagonizar con los Estados Unidos sino terminar con las corruptelas de los empleados aduanales.¹¹⁹

Apenas ocho meses después de que fuera decretada la suspensión del comercio transfronterizo se revocó dicha disposición. No fue ya Antonio López de Santa Anna sino su sucesor, Valentín Canalizo, quien expidió el decreto respectivo el 31 de marzo de 1844.¹²⁰ Había mediado para ese efecto una petición presentada ante el Congreso General por el diputado por Nuevo México, Diego Archuleta,¹²¹ aunque es probable que hayan pesado más en ese sentido las presiones hechas por el gobierno de los Estados Unidos a través de su ministro en México. En cuanto se decretó la reapertura de la aduana de Santa Fe entraron por allí 90 carros cuyos conductores registraron en las aduanas cargamentos por un valor de unos 200 000 pesos de mercancías.¹²² Es seguro, por otra parte, que el contrabando en ningún momento cesara con el cierre de la frontera, sino que quizá se haya vuelto práctica común entre los comerciantes importadores, como lo había vaticinado Josiah Gregg.

Fracasada la medida extrema del cierre de las aduanas de Nuevo México y Chihuahua, el tráfico transfronterizo legal volvió a quedar sujeto a una reglamentación administrativa engorrosa y a gravámenes arbitrarios. Debían tramitarse en Santa Fe los obligados pases y guías para los cargamentos, con la exigencia de que se hicieran especificaciones más precisas en cuanto a la naturaleza y el destino de las mercancías. Inexactitudes en esos registros podían implicar decomisos parciales o totales. A los impuestos arancelarios, de internación y de consumo se agregaron otros que hu-

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 396.

¹¹⁹ C. Bosch García, *Historia de las relaciones...*, p. 191.

¹²⁰ Este decreto se publica en M. Dublán y J. M. Lozano (comps.), *Legislación mexicana...*, v. IV, p. 752. Lo transcribe también A. W. Bork, *Nuevos aspectos...*, p. 57.

¹²¹ A. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 71-72.

¹²² *Ibid.*, p. 49.

bieron de repercutir en los costos de los efectos, como uno que se cobró por los animales de tracción u otro exigido por distancias recorridas en territorio nacional.¹²³ En general, los controles administrativos se hicieron más estrictos, pero no es posible decir si se cumplieron en todo caso de manera rigurosa, aun cuando los comerciantes estadounidenses no dejaron de asegurar que estaban oprimidos por ellos.

Por el tiempo en que se restableció el comercio transfronterizo legal, el Congreso de los Estados Unidos acordó atender un viejo reclamo de la gente comprometida en el tráfico comercial realizado entre Missouri y Nuevo México. Lo que se había demandado insistentemente era que las mercancías europeas que ingresaban a los Estados Unidos por los puertos del Atlántico no pagaran impuestos de importación si, en sus empaques originales, eran llevadas a la frontera occidental e introducidas en el territorio mexicano para su venta. Tal dispensa, se argumentaba, abatiría costos de las mercancías introducidas a México por la vía terrestre y las haría más competitivas frente a las que los mismos estadounidenses u otros importadores recibían de Europa por la vía marítima e introducían luego por los puertos mexicanos.¹²⁴

La petición la venían haciendo los comerciantes por lo menos desde 1829 e incluso la habían promovido las legislaturas de los estados de Missouri y Arkansas; pero sólo empezó a ser formalmente considerada en el Congreso luego que, en 1842, el cónsul norteamericano en Santa Fe, Manuel Álvarez, la respaldó mediante un amplio memorial. Los argumentos manejados en ese escrito fueron contundentes: a la sazón, sólo se llevaban a Nuevo México telas bastas producidas en los Estados Unidos, ya que los impuestos establecidos hacían que los precios de los textiles europeos que entraban al país por los puertos de la costa atlántica se elevaran inconvenientemente; de eliminarse esos impuestos, decía el cónsul, podrían introducirse también en Nuevo México textiles finos europeos y dominar así enteramente los mercados de Chihuahua y, en parte, los de Durango y Sonora.¹²⁵

¹²³ *Ibid.*, p. 72-73.

¹²⁴ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 73.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 73-74. Vid. también Á. Moyano Pahissa, *El comercio de Santa Fe...*, p. 41-42, y S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 124.

Ocurrió por entonces el cierre de las aduanas decretado por el presidente Santa Anna, lo que seguramente provocó la alarma entre los comerciantes y las autoridades gubernamentales estadounidenses. Poco menos de un año después de que se abrieron de nueva cuenta las aduanas, en marzo de 1845 el Congreso de los Estados Unidos expidió la *Drawback Act*, que exentó del pago de impuestos las mercancías importadas que se hallaran en tránsito hacia Nuevo México y Chihuahua.¹²⁶ Tal y como se había previsto, el flujo comercial hacia el norte central de México aumentó de manera casi inmediata. Entre 1845 y 1846, las mercancías introducidas por aquella frontera, europeas y norteamericanas, alcanzaron un valor estimado de hasta tres o más veces el que había sido regular.¹²⁷

Este hecho confirmó la importancia de ese movimiento comercial que, sin embargo, no escapaba al riesgo de ser nuevamente bloqueado o ilegalizado como lo había sido en 1843. No hay duda de que en los medios oficiales estadounidenses y entre los particulares de ambas nacionalidades involucrados en el tráfico transfronterizo privó entonces la convicción de que el acceso a los mercados del norte de México tenía que ser asegurado al costo que fuera, por lo que ya entonces significaba y por sus halagüeñas perspectivas.

¹²⁶ M. L. Moorhead, *New Mexico's...*, p. 74.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 75, y S. G. Hyslop, *Bound for Santa Fe...*, p. 78.

