

COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO. 1853-1910

Por Jesús VELIZ LIZARRAGA
de El Colegio de México.

La habilitación de puertos y aduanas fronterizas destinados al comercio exterior, fué preocupación constante de los regímenes que gobernaron a México. A partir de 1853, aumentaron su número debido al continuo incremento de las relaciones comerciales de México con los demás países del mundo.

HABILITACION Y CIERRE DE PUERTOS

El Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas promulgado el 10 de junio de 1853, habilitó al comercio exterior los siguientes puertos en la zona del Golfo: Sisal, Campeche, San Juan Bautista de Tabasco, Veracruz, Tampico, Matamoros; en las costas del Pacífico: Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas. Como aduanas fronterizas, en el norte: Matamoros, Presidio del Norte, Paso del Norte; y en el sur: Comitán y Tuxtla Chico.

La Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas, promulgada el 31 de enero de 1856, ratificó los puertos mencionados en el arancel anterior, agregando solamente Isla del Carmen en la zona del Golfo. Las aduanas fronterizas fueron aumentadas. En el norte, se habilitaron: Matamoros, Mier, Laredo, Camargo, Piedras Negras, Presidio del Norte y Paso del Norte y en el sur: Tonalá y Zapatlula en lugar de Comitán y Tuxtla Chico.

En diversas oportunidades se abrieron puertos y aduanas fronterizas por simple decreto por convenir a los intereses fiscales y también se cerraron, algunas veces, porque ya no eran necesarios y las más de las veces por razones de guerra.

El 18 de noviembre de 1857 se habilitó para el comercio de altura y cabotaje el puerto de La Navidad (en el Pacífico); el 24 de abril de 1861 el puerto de Tonalá; el 11 de mayo del mismo año el puerto de La Paz; el 10 de octubre de 1861 el puerto de Tuxpan; el 24 de abril de 1867 el puerto de Alvarado; el 30 enero de 1868 Puerto Angel (Oaxaca); el 18 de diciembre de 1870 el puerto de Soconusco, cerca de la frontera de Guatemala; el 28 de febrero de 1871 el puerto denominado Bahía Magdalena, para facilitar la colonización de Baja California, habilitación que duró hasta el 20 de septiembre del mismo año, pues en esta fecha fué cerrado por haber caducado la concesión de terrenos a la compañía colonizadora. Posteriormente, este mismo puerto fué abierto al comercio exterior el 24 de mayo de 1872, con la restricción de que las mercancías extranjeras importadas por dicho lugar no se recibirían como nacionalizadas, en los demás puertos de la República.

Las clausuras se efectuaron: el 10 de enero de 1857 el puerto de Tampico; el 5 de junio de 1862 el puerto de San Blas, el 22 de septiembre del mismo año el puerto de la Isla del Carmen, en el Estado de Campeche; el 17 de abril de 1867 el puerto de Veracruz; el 23 de abril del mismo año, nuevamente Tampico; el 21 de abril de 1868 el puerto de Mazatlán; el 3 de mayo de 1871, por tercera vez, el puerto de Tampico, mientras permaneciese ocupado por los sediciosos; por las mismas razones se cerraron el puerto de Guaymas (20 de noviembre de 1871) y el puerto de Mazatlán (24 de noviembre del mismo año). Guaymas fué cerrado por breve tiempo, pues el 10 de diciembre de 1871, volvieron a abrirlo ya que habían cesado las causas de su clausura. En lugar del puerto de Tampico se habilitó, en la misma fecha de su clausura, el puerto denominado Pueblo Viejo por el tiempo que durase cerrado Tampico.

El Reglamento de Aduanas Marítimas y Fronterizas de 10 de enero de 1872, consideró habilitados para el comercio exterior los siguientes puertos: en la zona del Golfo: Campeche, Coatzaco-

calcos, Frontera, Isla del Carmen, Matamoros, Progreso, Tampico, Tuxpan y Veracruz; en la zona del Pacífico: Acapulco, Guaymas, La Paz, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Angel, Salina Cruz, San Blas, Soconusco y Tonalá. Como aduanas fronterizas, señaló, en la frontera norte: Altar, Babisque, Camargo, Frontera, Guerrero, Laredo, Mier, Magdalena, Matamoros, Ojinaga, Paso del Norte, Piedras Negras y Reynosa; y en la frontera sur solamente Zapatlula.

El 8 de agosto de 1878 se clausuraron las aduanas fronterizas de Mier y Camargo, en el Estado de Tamaulipas, porque por sus jurisdicciones se internaban fraudulentamente mercancías extranjeras, especialmente por la zona denominada libre. Esta introducción, con el tiempo, tomó grandes proporciones, dejándose sentir el perjuicio que causaba al erario nacional y al comercio de buena fe. El 2 de agosto de 1880 se cerraron las aduanas fronterizas de Altar y Magdalena en el Estado de Sonora, por razones de conveniencia pública. En la misma fecha se habilitaron aduanas fronterizas en los puntos denominados Sásabe, Palomina, Quitovaquita y en Nogales. Habiéndose corregido las anomalías que dieron lugar a la clausura de Mier y Camargo, fueron abiertos nuevamente el 26 de noviembre de 1880. El 12 de agosto de 1881 se habilitó una aduana en el punto denominado Tijuana.

El 24 de enero de 1885 se agregaron a los puertos habilitados en el Pacífico a Altata, Cabo de San Lucas, Bahía de la Magdalena y Todos Santos. El 14 de julio del mismo año el puerto de la Ensenada de Santa Rosalía.

El 22 de febrero de 1888 se suprimieron las aduanas fronterizas de Presidio del Norte y Quitovaquita y el 20 de junio del mismo año el puerto de Cabo de San Lucas, habilitándose en su lugar el puerto de San José del Cabo.

Fueron por setos puertos y aduanas fronterizas que se efectuaron las relaciones comerciales de México en el plano internacional. Mercancías de todas partes del mundo fueron introducidas por ellas, sujetándose solamente a las limitaciones que la legislación arancelaria les imponía.

LA POLITICA FISCAL Y ARANCELARIA

El comercio exterior de México pasó de un sistema proteccionista rígido (antes de la Reforma) a un sistema librecambista (Reforma), desembocando después en un proteccionismo moderado (porfirismo).

El Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas promulgado el 10 de junio de 1853, declaró libres de derechos, en cualquier buque que se importasen, las siguientes mercancías: alambre de fierro o acero para cardar; azogue; animales exóticos vivos o preparados destinados a los museos; carbón de piedra, carbón animal; colecciones mineralógicas; leña; maderas de construcción que se introdujesen por la aduana de Paso del Norte según el decreto de 4 de abril de 1849; libros impresos a la rústica; mapas geográficos; máquinas, aparatos e instrumentos para las ciencias, agricultura, industria, minería y artes, excluyéndose los alambiques; palos, masteleros y perchas para buques; toda clase de embarcaciones; trapos de lino para fabricar papel; tinta de imprenta; tierra, ladrillo y piedra refractarios para hornos de fundición y para crisoles; etc., etc. Estas mercancías fueron igualmente libres de todo derecho en su circulación por el interior de la República.

Se prohibió bajo pena de comiso y pago de impuestos, la importación de: aguardiente de caña y cualquier otro que no sea de uva, excepto el ron, ginebra; almidón; anís; azúcar de todas

clases; arroz; añiles; alambre de latón y de cobre; azufre; botas y medias botas; café; cera labrada; cominos; estaño en greña; gamuzas; jerga y jerguetilla, harina de trigo, excepto en Yucatán; jabón de todas clases; juguetes de todas clases; loza ordinaria; libros, folletos y manuscritos prohibidos por autoridad competente; manteca; monturas; rebozos de todas clases; sal común; salitre; tabaco de todas clases; trigo y toda clase de granos y semillas; zarapes, frazadas y cobertores de lana y algodón; etc., etc.

Quedaron vigentes la ley de 29 de marzo de 1827, por la que se concedía facultad a las legislaturas de los Estados para señalar las épocas de importación de maíces con aprobación del supremo gobierno, y la del 4 de abril de 1849 que permitía la importación de harina, arroz, azúcar, café, tocino, manteca y toda clase de menestras—pagando sus respectivos derechos—por las aduanas fronterizas del Estado de Tamaulipas y el puerto de Matamoros.

Las mercancías que se podían importar, pagando el derecho respectivo, se fijó en una extensa tarifa.

Al triunfar la Revolución encabezada por el general Juan Alvarez, uno de los primeros pasos que dió fué organizar las rentas públicas y dentro de ellas, las que se recaudaban en las aduanas, pues éstas ocupaban un lugar preferente en los ingresos fiscales de la nación. Hasta esa fecha el sistema fiscal estaba pésimamente organizado, sobre todo en los pueblos de la frontera.

El nuevo régimen manifestó desde su establecimiento su inclinación hacia la libertad mercantil. Sus deseos se encaminaron a terminar con el sistema proteccionista “que invade—según Prieto—la propiedad del hombre y sacrifica al interés particular los elementos más preciosos de la riqueza pública” (Circular del Ministro Prieto a los Jefes de Aduanas).

El primer paso que dieron al respecto fué la promulgación de la ley (10. de enero de 1856) que creó una Junta de Crédito Público para administrar las aduanas y manejar todos los negocios relativos a la deuda nacional y extranjera consolidada. La Junta obró en todo, conforme al arancel y demás leyes vigentes. Fueron sus atribuciones: dirigir las aduanas marítimas de altura, cabotaje y fronterizas; cuidar la recaudación de los derechos aduanales; dictar medidas para precaver y extinguir el contrabando; arreglar la contabilidad de las aduanas; llevar las cuentas de las importaciones; elaborar la balanza de comercio; percibir todos los productos de las aduanas marítimas y derechos de internación y consumo, cualquiera que fuese el método para su cobro. Con fecha 7 de junio de 1856, fueron pasadas a la Junta de Crédito Público, las atribuciones de la Junta de Aranceles que había sido creada el 5 de noviembre de 1855.

Después de esta medida inicial, el gobierno promulgó el 31 de enero de 1856 la nueva Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas. Esta declaró exentos de derecho de importación las siguientes mercancías: aceite y los destrozos del cachalote y la ballena; alambre de hierro o acero para cardar; animales de todas clases, vivos o preparados para los muscos; azogue; arados y rejas; carbón de piedra; carbón animal y vegetal; casas de madera y de hierro; coches y carros para caminos de hierro; plata y oro en pasta, en polvo, barras o tejos; pasto seco; pizarra para techos; sal común que se introdujese por el Paso del Norte; tierra, ladrillos y crisoles refractarios; tinta de imprenta; trajo de todas clases para la fabricación de papel; plantas exóticas; embarcaciones de todos tamaños; leña; guano extranjero; libros de todas clases; máquinas y aparatos para la agricultura y la ciencia; máquinas de vapor; maderas de construcción y otros artículos más. Todas estas mercancías sólo pagaban los derechos municipales a razón de un real por cada bulto de una a ocho arrobas de peso a su introducción en las aduanas y otro tanto en su destino final. Los animales vivos pagaban 25 centavos por cabeza.

Se prohibió la importación, de acuerdo a esta Ordenanza, de casi todos los artículos prohibidos por el Arancel de 10. de junio de 1853. Solamente se agregaron los calzados ordinarios

de piel o género con suela; los frenos y espuelas; los naipes al estilo del país y uno que otro artículo más. En cuanto a la harina de trigo continuó la prohibición de importarla, excepto en Acapulco, Yucatán, Tampico, Matamoros y aduanas fronterizas del norte. La manteca también continuó prohibida de importarse, excepto en Yucatán, Tampico, Matamoros y aduanas fronterizas del norte. Por otra parte se permitió la importación de arroz, azúcar, harina, manteca, tocino y otros víveres para el consumo de las poblaciones fronterizas, por los puertos de Matamoros, Acapulco, y la Paz y aduanas fronterizas de Camargo, Mier, Piedras Negras, Laredo y Paso del Norte.

La importación de trigo y maíz fué permitida en los Estados de Yucatán y Chiapas, libres de todo derecho excepto los municipales; solamente de maíz en el Estado de Guerrero y en el Territorio de la Baja California, también libre de derechos. Al puerto de Tampico le autorizaron la importación de harina hasta mil barriles por año, pagando su respectivo derecho.

Continuamente los gobiernos expidieron decretos por los que permitieron la importación de algunos artículos prohibidos, por determinado tiempo. Podemos señalar algunos. El 18 de noviembre de 1862, en atención a la tremenda escasez de papel en el mercado y al elevado precio de los existentes, se permitió, por el término de un año, la introducción de papel, libre de derechos excepto los municipales. Este decreto fué derogado el 18 de marzo de 1863 antes de cumplirse el año señalado para su culminación, debido a que bajo su amparo se importaron grandes cantidades de papel, saturando los mercados. El 24 de octubre de 1863 se permitió, por el término de seis meses, la importación de maíz por los puertos de Matamoros y Manzanillo y la aduana fronteriza de Piedras Negras, sin causar derecho alguno, ni aun las municipales “en atención a la escasez de esta semilla que sufren ya varios estados”. El 25 de junio de 1864 se declararon libres de todo derecho la importación de libros e impresos por cualquier aduana marítima o fronteriza.

Haciéndose imposible mantener por más tiempo la prohibición de importar las mercancías señaladas en la Ordenanza General de Aduanas, el Ministro de Hacienda remitió una circular, con fecha 21 de enero de 1868, a todos los Jefes de Aduanas en la que les indicaba que podían recibir las mercancías prohibidas, cobrando los respectivos derechos. Esta circular vino a legalizar—por decirlo así—la costumbre que venían siguiendo los funcionarios aduanales de recibir los artículos prohibidos. El Ministro finalizaba su circular diciendo que: “esto por otra parte está más conforme con el espíritu de la Constitución, favoreciendo así el comercio”. Se impuso como derecho de importación a este tipo de mercancías el 25% sobre aforo, más los adicionales respectivos.

Los derechos adicionales que pagaban todos los artículos que se importaban (no exentos) eran: derecho municipal, derecho de mejoras materiales, derecho de internación, derechos de contrarregistro y derecho de amortización de la deuda pública liquidada y consolidada.

El derecho municipal consistía en un real por cada bulto de ocho arrobas o menos. Este impuesto lo recaudaba las aduanas marítimas, destinándolo después a las municipalidades de los puertos en la forma que indicaba el gobierno federal.

El derecho de mejoras materiales era la quinta parte de la cuota total a que ascendían los derechos de importación. Este derecho se invertía en el pago de los réditos de los capitales que dentro o fuera de la República se levantaban para la construcción de caminos de hierro.

El derecho de internación consistía en la décima parte de la cuota total a que ascendían los derechos de importación. Este derecho se pagaba a la salida de las mercancías de los puertos y aduanas fronterizas para las poblaciones del interior.

El derecho de contrarregistro, era la quinta parte de los derechos de importación y se pagaba a la llegada de los artículos a las capitales o poblaciones de los Estados.

El derecho de amortización de la deuda era la cuarta parte del importe de los derechos de importación y se pagaba en la

Tesorería General de la Nación, en bonos de la deuda pública y consolidada.

A pesar de que toda la etapa de la Reforma estuvo influenciada por el liberalismo, el gobierno de entonces tardó buen tiempo para elaborar un Arancel de Aduanas que estuviese en consonancia con su ideología. El nuevo Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas se promulgó el 1.º de enero de 1872. El gobierno al expedirlo dijo: "se expide con el objeto de simplificar las operaciones aduanales, unificando los varios derechos que ahora gravan la importación de mercancías extranjeras, adoptando las reformas que la experiencia ha indicado como benéficas al erario federal y al comercio de buena fe".

El nuevo arancel no tiene cambios radicales. Se limita más bien a operaciones de simplificación y refundición, aceptando en general, como base de su estructuración, lo determinado en la Ordenanza y leyes anteriores.

El Ejecutivo creyó encontrar en el nuevo Arancel las siguientes ventajas: haber refundido en una sola cuota los diversos derechos que con diversos nombres pagaban las mercancías al importarse; haber establecido el derecho de importación por regla general como cuota fija, dejando la base del valor de factura o aforo, solamente para aquellos casos en que no era posible establecer cuota fija; haber aumentado la tarifa con muchos artículos no considerados en el Arancel anterior (el número de mercancías clasificadas en la Tarifa del Arancel anterior era de 525; mientras que en el nuevo Arancel pasaron de 800); haber abolido las prohibiciones; haber aumentado, en todo lo posible, la lista de mercancías libres de todo derecho (en el Arancel anterior las mercancías exentas de derecho sumaron 34, mientras que en el nuevo ascendieron a 73); haber abolido las restricciones onerosas para el tránsito en la República; haber establecido derechos uniformes sobre las mercancías extranjeras (esto produjo la nivelación de las operaciones mercantiles en todo el país); haber concedido todas las franquicias posibles al comercio extranjero, facilitando la exportación de productos nacionales; haber simplificado, en todo lo posible, las operaciones aduanales en provecho del comercio de importación; haber reunido en un solo cuerpo las diversas leyes respecto del comercio exterior; haber autorizado la exportación de metales preciosos en pasta con sólo las restricciones que demandaba la fe de la República comprometida en los contratos celebrados con los arrendatarios de casas de moneda.

Por otra parte, el nuevo Arancel concedió a los buques nacionales la exención del derecho de faro, que en adelante sólo pagarían los buques extranjeros, en los puertos donde hubiese faro. También el nuevo Arancel adoptó, en cumplimiento de la ley de 15 de marzo de 1857, el sistema métrico decimal en los pesos y medidas.

Aparentemente el derecho de importación que fijó el nuevo Arancel fué más elevado que el del Arancel anterior. Esto se debió a que en el derecho de importación señalado en el Arancel último quedaron refundidos todos los derechos adicionales, tales como: el derecho de mejoras materiales, derecho de ferrocarril, derecho de internación, derecho de contrarregistro, derecho municipal, derecho de un peso por bulto de 8 arrobas en sustitución de peajes, derecho de exportación sobre metales preciosos, derecho de consumo establecido por varias leyes y refundido en una sola cuota por ley de 28 de mayo de 1868; derecho sobre el algodón, establecido por ley de 28 de junio de 1863 y circular de 11 de octubre de 1867 y derecho impuesto al tabaco conforme a las leyes de 14 de agosto de 1856 y 14 de febrero de 1863.

Acompañó al nuevo Arancel un Reglamento de Aduanas Fronterizas y Marítimas, para facilitar su aplicación, habiendo sido elaborado en armonía con sus prescripciones.

Como ya manifesté, el nuevo Arancel abolió las prohibiciones, permitiendo la importación de toda clase de mercancías extranjeras. Declaró libres de toda clase de derechos la importación de las siguientes: armamento para la guardia nacional de los Estados; alambre para telégrafo; alambre de fierro o acero,

animales de todas clases vivos o preparados para los museos; aceites y los destrozos del cachalote y la ballena; acero en barras para minas; arados y rejas para la agricultura; avena en grano y paja; azogue; instrumentos de labranza; cañerías de todas clases; carretillas de mano; coches y carros para caminos de fierro; carbón de todas clases; casas de madera y de fierro; embarcaciones de todas clases; guano; hielo; harina de maíz; instrumentos para las ciencias; leña; ladrillos y tierras refractarios; madera ordinaria de construcción; maíz; mapas; máquinas y aparatos de todas clases para la industria, la agricultura, minería, ciencias y artes; madera de box; mármol; metales preciosos en pasta o en polvo; plantas y semillas para mejorar la agricultura; pólvora para minas; salitre; sulfato de cobre; tinta de imprenta; yunque; trapos de todas clases para la fabricación de papel y otros artículos más.

Los frutos, géneros y efectos extranjeros que pagaban sus respectivos derechos de importación ya no podían ser recargados con otros por ningún motivo, a no ser que las autoridades de los Estados o Municipios obtuvieran previamente el consentimiento del Congreso de la Unión, de conformidad con la fracción I del art. 112 de la Constitución Federal de aquella época.

En la época porfirista, el Arancel de 1.º de enero de 1872, fué reformado y adicionado con nuevas disposiciones, dando lugar a un proteccionismo moderado. El que sufrió más reformas fué el Reglamento, siendo sustituido casi por completo. Las reformas y adiciones tuvieron su origen en el afianzamiento de la paz porfiriana, pues debido a esta tranquilidad el comercio exterior cobró un impulso considerable, haciéndose necesario su encauzamiento con nuevas disposiciones que estuviesen a tono con el tiempo.

La primera reforma de importancia fué promulgada el 8 de noviembre de 1880. El gobierno creyó dar un nuevo Reglamento, pero el contenido fué el mismo del anterior. El siguiente fué el 25 de junio de 1881. Por esta reforma se fijó el pago de derecho de bulto por cada 100 kilogramos de peso bruto a las mercancías exentas de derecho de importación. Este mismo derecho—que en sí ya era un derecho adicional—se señaló a los artículos que pagaban derechos de importación a razón de 50 centavos por cada 100 kilogramos de peso bruto para unos; 75 centavos para otros y 1.00 peso para unos terceros. Los licores como toda clase de aguardientes, cervezas y vinos y otros pagarían además del derecho de importación y del derecho de bulto, otro derecho adicional por kilogramo neto.

El 30 de noviembre de 1888, se estableció otro derecho adicional sobre las mercancías importadas, para subvenir a los gastos de mejoramiento de los puertos. El derecho que se fijó fué de dos por ciento sobre los derechos de importación.

El 12 de junio de 1891 se expidió una nueva Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas. Trajo una nueva tarifa de importación con un vocabulario anexo. Esta ordenanza fué reformada y adicionada el 18 de octubre de 1892. Por esta reforma se trató de estabilizar las operaciones del comercio y la industria, pues algunas mercancías extranjeras estaban tan fuertemente gravadas en la tarifa anterior que se importaban clandestinamente con grave perjuicio para las rentas públicas y la incipiente industrialización del país. Por otra parte, la baja que sufrió la plata por esa fecha, ocasionó que el cambio sobre el extranjero subiera más del cincuenta por ciento y ante esta circunstancia el recargar fuertemente el valor de las mercancías extranjeras dificultaba su importación, convirtiéndolas en prohibitivas las altas cuotas de la tarifa arancelaria. Estas razones y otras más, que adujo el gobierno, sirvieron para rebajar los derechos de importación de buena cantidad de mercancías.

Nuevas reformas y adiciones se efectuaron el 22 de febrero y el 20 de abril de 1893; el 11 de febrero de 1895; el 12 de mayo de 1896; el 23 de febrero, el 5 de junio y el 28 de agosto de 1897; el 22 de marzo, el 1.º de julio (por el que se derogó varios derechos adicionales: el derecho de toneladas, el de capitánías de puerto, el de faro y el de puerto), el 12 de noviembre y el 30 de diciembre de 1898; el 1.º de febrero de 1899; el

23 de marzo, el 2 de abril, el 12 de septiembre y el 16 de octubre de 1901; el 30 de junio y el 20 de septiembre de 1905 y el 21 de diciembre de 1907.

REGIMEN DE LAS EXPORTACIONES

En relación a las exportaciones, todos los aranceles y ordenanzas de aduanas marítimas y fronterizas demostraron un criterio liberal, sin que esto quiera decir que haya sido ampliamente liberal.

El Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas el 10. de junio de 1853, declaró que todos los géneros, frutos y efectos nacionales que se exportasen fuesen libres de todos los derechos, excepto el oro acuñado o labrado que pagaría el 3%; la plata acuñada, el 6%; la plata labrada quintada, el 7%; y la plata "copella o pura labrada en muñecos" acreditando con certificación haber pagado los derechos del quinto, 7%. Se prohibió la exportación de oro y plata en pasta o en piedra y polvillo; de oro y plata labrada sin quintar y los monumentos y antigüedades mexicanas.

Por decreto de 8 de noviembre de 1853, cesó la libertad de exportar libre de derechos: el ganado caballar que en adelante pagaría 2 pesos por cabeza; el mular 3 pesos; el vacuno 1.50; el lanar 0.33; el caprino 0.37; el porcino 1.30; carne salada de res 0.31 por arroba; jamón 0.61; manteca de cerdo 0.62; sebo de todas clases 0.38; lana de carnero 0.20; cuero de res al pelo 0.21; de ternero 0.10 y de bisonte 0.37. Esta disposición fué derogada el 10 de octubre de 1855 al triunfo de la revolución dirigida por el general Juan Alvarez.

La Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de 31 de enero de 1856, prohibió exportar antigüedades mexicanas a no ser con permiso especial del gobierno; el oro y la plata, a no ser en cantidades pequeñas y con permiso del gobierno para museos de historia natural. Se permitió la exportación de oro acuñado o labrado pagando el 1½% de derechos; la plata acuñada el 3½%; la plata labrada quintada el 7% y la plata "copella o pura en muñecos", acreditando con certificación haber pagado los derechos del quinto, el 7%. Todos los demás productos naturales y manufacturados nacionales se exportaron sin pagar derechos de ninguna clase.

El Arancel de 10. de enero de 1872 declaró que son libres de derechos a su exportación todos los productos, efectos y manufacturas nacionales, con excepción de las pastas de oro y plata que pagaron los derechos de fundición, ensaye y acuñación fijados en la ley de 24 de diciembre de 1871 y las antigüedades mexicanas cuya exportación se prohibió terminantemente.

Las Ordenanzas y Reglamentos con sus reformas y adiciones —señaladas anteriormente— no modificaron sustancialmente los principios que normaron la exportación. Algunas veces se trató de gravar ciertos artículos además de los metales preciosos (como la madera de construcción y ebanistería de toda especie que se gravó con 1 peso por cada tonelada de un metro cúbico por decreto de 25 de junio de 1881) pero no prosperaron, pues al poco tiempo eran derogadas dichas disposiciones porque la realidad así obligaba.

El oro y la plata formaron más del 97% de la exportación de minerales. En 1896-97, según la estadística oficial, el valor de la exportación de metales preciosos fué: 66.183,097 y de los demás artículos 45.163,397, en pesos mexicanos. Total 111.346,494. Salta a la vista el hecho de que la exportación de metales preciosos fué mayor que la de mercancías. En ese año fiscal la importación ascendió a 42.204,095 de manera que se obtuvo un saldo positivo de la balanza comercial.

En 1880 México exportó cobre por valor de 270,000 pesos y en 1906 dicha exportación llegó a 32 millones de pesos, figurando como el tercer productor de cobre en el mundo.

Bulnes sostiene en su libro *El verdadero Díaz y la Revolución* que la agricultura se desenvolvió hasta tener excedentes exportables, exclusivamente debido a factores externos. Dice que la terrible granizada que se abatió sobre el Brasil en 1886 arrui-

nando una parte importante de los cultivos cafeteros, fué causa de que México aumentara sus exportaciones de este producto de dos millones y medio de pesos a dieciocho millones, bajando posteriormente el promedio anual a diez millones. La insurrección de las Filipinas contra España, en 1896, redujo la producción de la fibra de Manila, competidora del henequén de Yucatán, dando lugar a una notable elevación en el precio de la fibra yucateca, que duplicó los ingresos de la aduana de Progreso. El uso de las llantas de caucho para automóviles estimuló el cultivo de esta planta en México y de un millón que se exportaba, su valor creció hasta llegar a diez millones en 1908. La independencia de Cuba, hizo posible la entrada del frijol, garbanzo y ganado mexicanos; a su vez la desproporción entre el crecimiento de la población de los Estados Unidos por la gran inmigración y de sus ganaderías, hizo que desde 1897 fueran reducidos los derechos de importación que gravaban a los ganados extranjeros y Chihuahua, Coahuila, Sonora y Tamaulipas encontraron un buen mercado para sus ganaderías.

A pesar del auge registrado en el campo de los productos agrícolas de exportación las áreas de cultivo de los cereales básicos de la alimentación popular, no pudieron ampliarse en forma satisfactoria y los déficit anuales que arrojaban su producción tuvieron que cubrirse a través de la importación. De 1893 a 1898 se importaron más de medio millón de toneladas de maíz y en el período 1899-1910 se invirtieron cerca de cuarenta millones de pesos en la adquisición de trigo y maíz extranjeros.

Como una consecuencia del desarrollo de las comunicaciones ferroviarias y marítimas, el auge de la producción minera, el incremento de la producción de ciertos productos agrícolas tropicales y la creación de nuevas industrias se produjo un aumento sin precedente en el comercio exterior de México. Su valor total pasó de 50 millones de pesos en 1870-71 a 121 millones en 1890-91 y a 500 millones de pesos en 1909-10.

Las exportaciones estuvieron constituídas esencialmente por metales preciosos, siguiendo en importancia los productos vegetales como el café, las fibras, las maderas preciosas, el tabaco y la vainilla. Fueron también de consideración los productos animales quedando en último término los productos manufacturados.

La composición de las importaciones durante esta etapa revela un cambio estructural importante: la transformación del país de importador de productos agrícolas a importador de productos manufacturados, fenómeno que se produjo a partir de 1880.

EL REGIMEN PORFIRISTA

En el régimen porfirista, el comercio exterior se desarrolló gracias a la expansión económica que generó en México el ingreso de capitales extranjeros y el desarrollo de las vías férreas. Al respecto, desde el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada habían visto con claridad numerosos problemas de gran importancia relacionados con el desarrollo económico del país. En el dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación Permanente, de 1872, para buscar los medios de "evitar las distancias y de disminuir los fletes y pasajes" decían que: "Los productos tropicales de las tierras calientes cuya asombrosa feracidad es notoria y que por el cultivo del algodón, de la caña de azúcar, del tabaco, del añil, del cacao, de la zarza, de la gutapercha, de la pimienta, de la vainilla, del chicle, del cascalote, de la higuera, de la purga de Jalapa y del arbusto, de la cera vegetal, de la jarcia y del henequén, de la quina y del ramio, que comienzan a introducirse, podrán hacer de México, con el auxilio de las vías férreas uno de los países más ricos del globo". Pensaba el Presidente Lerdo de Tejada que gran número de productos que entonces se exportaban, tendrían un incremento considerable con el establecimiento de las vías férreas. Pensaba, también, que contando México con un ferrocarril de Veracruz a la costa del Pacífico, atravesando así el territorio, se favorecería el tráfico de Europa con algunos pueblos de América, con Australia, China,

Japón y demás pueblos del extremo oriente. En suma, quería hacer de México un país de tráfico internacional entre Europa y Asia.

El comercio exterior hasta 1880 y en los años inmediatos posteriores por su monto, su estructura y propiedad del mismo no sirvió al desarrollo industrial de México. Más bien, el comercio exterior se impulsó debido a la expansión de la economía nacional en otros sectores. Se desarrolló—como ya dije—gracias a la inversión de capitales extranjeros, que penetraron sin control organizado de parte del gobierno, para explotar los recursos naturales del país y proveer de materias primas y alimentos a una industria y a una población extranjeras, sin contemplar el desarrollo económico al menos básico, armónico y articulado de México.

En relación a los países con quienes México comerció tenemos lo siguiente. Para mediados del siglo pasado México comerciaba con los principales países de Europa y con algunas naciones orientales y americanas. Había firmado tratados de amistad, navegación y comercio con varios Estados. El 10 de julio de 1855 con Prusia y varios Estados soberanos alemanes de la Liga Aduanera Alemana; el 10 de agosto de 1855 con Cerdeña; el 20 de julio de 1861 con Bélgica; el 28 de agosto de 1869 con la Confederación Norte Alemana y del Zollverin, representado por Prusia; el 14 de diciembre de 1870 con Italia; el 29 de julio de 1885 con Suecia y Noruega; el 27 de noviembre de 1886 con Francia; el 10 de julio de 1888 con el Ecuador; el 27 noviembre de 1888 con Gran Bretaña; el 30 de noviembre de 1888 con el Japón; el 29 de marzo de 1890 con la República Dominicana; el 16 de abril de 1890 nuevamente con Italia; el 24 de abril de 1893 con El Salvador; el 7 de junio de 1895 nuevamente con Bélgica; el 22 de septiembre de 1897 con los Países Bajos; el 14 de diciembre de 1899 con China; el 17 de septiembre de 1901 con el Imperio Austro-Húngaro y el 14 de mayo de 1902 con Persia. Todos estos tratados fueron ratificados en su debida oportunidad por los gobiernos firmantes.

Antes del desarrollo de las vías de comunicación, especialmente las férreas, la dirección principal del comercio exterior de México era hacia los países europeos. Pero durante la última etapa del siglo XIX, más del 75% de las exportaciones y del 60% de las importaciones derivaba de los Estados Unidos. Este reemplazó a Inglaterra como principal mercado y principal vendedor. Mientras Inglaterra aventajó a las demás naciones en su desarrollo industrial, a la vez que su flota mercante se multiplicaba dominando todas las rutas comerciales, la mayor parte de las exportaciones mexicanas se dirigieron a dicho país o cuando menos Inglaterra constituyó el cauce por el que llegaron a otras naciones europeas. A medida que se aceleró la evolución industrial de Estados Unidos, sobre todo después de la guerra civil de 1861-65, México empezó a recurrir cada vez más a las manufacturas norteamericanas. Contribuyó a ello—como ya dije—el desarrollo de las líneas de transporte y la inversión de capitales norteamericanos en México. Estados Unidos pasó a ocupar, pues, un lugar predominante en el comercio exterior de México, hacia 1870 en cuanto a exportaciones y hacia 1880 en cuanto a importaciones. Desde entonces, casi no se puede hablar de cauces del comercio exterior de México, sino más bien de un solo cauce: Estados Unidos.

Inglaterra ocupó el segundo lugar, seguida por Alemania, Japón y Francia. El comercio con los demás países no presentó rasgos ni conexiones tan permanentes como el realizado con Estados Unidos, Inglaterra y Alemania, salvo el caso en que ciertas materias primas sólo se podía obtener de uno o dos lugares y aún así, se obtenían a través de Estados Unidos, país que también reexportaba. Lógico es suponer que este monopolio de parte de los Estados Unidos aumentó el precio de las mercancías que se importaban por México, sobre todo de aquellas que el vecino país reexportaba.

El comercio con Indoamérica siempre fué raquítico y esto se debe a que nuestras economías no eran complementarias, sino

más bien competitivas. Por otra parte la falta de medios de transporte, así como la existencia de aranceles elevados, no favorecieron el comercio exterior de México con aquellos países.

La política comercial seguida por los gobiernos—de la etapa que estamos estudiando—teóricamente se encaminó a proteger la industria nacional con elevados aranceles, pero en la práctica se trató solamente de aumentar los ingresos gubernamentales. De este modo, por ejemplo, entre 1870 y 1910, los ingresos fiscales procedentes de los impuestos al comercio exterior representaron aproximadamente el 50% de los ingresos fiscales.

Los que teorizaron en aquella época a pesar de que tuvieron decisiva influencia en la política general que siguieron los gobiernos, influyeron poco en la política a seguir en el comercio exterior porque más fuerte fué la realidad que trataron de cambiarla. En la etapa de la Reforma tenemos a Ignacio Vallarta, a Gregorio Payró, a Francisco Zarco, a Guillermo Prieto, a Ignacio Ramírez y a Matías Romero. En la época del Porfiriato encontramos principalmente a Joaquín D. Casasús, a José Ives Limantour y a Pablo Macedo.

Ignacio Vallarta, siguiendo sus ideas liberales, no quería reglas, ni aduanas, ni trabas para el comercio. A pesar de esto al hablar de la libertad de comercio no se mostró partidario del libre cambio. Confesaba que en teoría no le parecía mal la libertad absoluta del comercio exterior, pero que esa teoría no era sostenible, porque traería transtornos mercantiles, destrucción de la hacienda pública, decaimiento de la industria y por ende graves consecuencias en la vida económica del país.

Gregorio Payró se pronunció radicalmente por la libertad de comercio exterior. “El comercio llama a la inmigración que es elemento poderoso de la civilización”, decía.

También Francisco Zarco, Guillermo Prieto, Ignacio Ramírez se pronunciaron en materia de comercio exterior por el libre-cambismo.

Matías Romero se manifestó en completo desacuerdo con las altas barreras aduanales, porque consideraba que reducían los ingresos del fisco y perjudicaba a la industria nacional, al privarla de la competencia con las mercancías extranjeras.

Joaquín D. Casasús no aceptó el libre cambio sino un proteccionismo moderado. En su *Historia de la deuda contraída en Londres* dice que el arancel debe permitir el establecimiento de nuevas industrias y el desarrollo de las existentes, para estimular la inversión del capital extranjero. Es partidario de que se realice una reforma arancelaria bajando los impuestos hasta hacer imposible el contrabando.

José Ives Limantour fué también, al igual que Casasús, partidario de un proteccionismo moderado. Lo mismo Pablo Macedo, quien critica con severidad los altos aranceles en su libro *Evolución Mercantil, Comunicaciones y Obras Públicas*.

En resumen, la política que en materia de comercio exterior siguieron los gobiernos de México de 1883 a 1910 se caracterizó por un falso proteccionismo y un librecambismo romántico. En el fondo, la única realidad objetiva, fué que los aranceles sirvieron más para arbitrarse fondos que para dar cuerpo a un sistema de ideas.

FUENTES CONSULTADAS

- Legislación Mexicana, etc.*, coleccionada por Dublán y Lozano. Tomos del XI al XL.
- Informes y Documentos relativos al Comercio Interior y Exterior. Agricultura e Industrias (1885-86)*. Edición de la Secretaría de Fomento.
- Historia del Congreso Extraordinario Constituyente de 1856 y 1857*, por Francisco Zarco. 2 vols.
- Proyecto para la creación de Agentes Comerciales de México en el Extranjero (1905)*, Folleto, por Federico G. Padilla.
- El Pensamiento Económico en México (1947)*, por Jesús Silva Herzog.
- El verdadero Díaz y la Revolución (1920)*, por Francisco Bulnes.