Septentrión Revista de Historia, n. 20 (enero-diciembre 2025): 139-158/ e-ISSN 3061-7723/DOI: https://doi.org/10.29059/sept.v2i20.222

Tamaulipas y el combate al contrabando: iniciativas legislativas tras el comienzo del México republicano de 1824

Tamaulipas and the Fight against Smuggling: Legislative Initiatives After the Beginning of Republican Mexico in 1824

Benito Antonio Navarro González
Universidad Autónoma de Tamaulipas
bnavarro@docentes.uat.edu.mx
ORCID id:https://orcid.org/0000-0002-3282-6507

Koryna Itzé Contreras Ocegueda
kcontreras@docentes.uat.edu.mx
Universidad Autónoma de Tamaulipas
ORCID id:https://orcid.org/ 0009-0008-5810-5274

Resumen
Esta sección expone un discurso leído en 1824 por el diputado tamaulipeco Pedro González Paredes ante el Congreso General, en el que defendía la instalación de una aduana marítima en la entonces villa Santa Anna de Tampico. Esta iniciativa, una de las primeras del periodo federal, evidencia los esfuerzos tempranos en el combate al contrabando y por integrar fiscalmente a la región del sur tamaulipeco en el nuevo proyecto republicano.
Palabras clave: Contrabando, puerto, aduana, Tampico, Tamaulipas

Abstract
This section presents a speech delivered in 1824 by the Tamaulipas deputy Pedro González Paredes before the General Congress, in which he advocated for the establishment of a maritime customs office in the then-town of Santa Anna de Tampico. This initiative, one of the earliest of the federal period, highlights the initial efforts to combat smuggling and to fiscally integrate the southern region of Tamaulipas into the new republican project.
Keywords: Smuggling, port, customs office, Tampico, Tamaulipas

Introducción

La práctica del contrabando y la figura del contrabandista en el caso de la Nueva España cuentan con mayor respaldo documental "marítimo" a partir del siglo XVIII, al punto de que a este periodo se le ha denominado como "la era del contrabando". En esa época se inició un cambio social y económico del mundo contemporáneo y las formas delictivas se modificaron de acuerdo con las circunstancias sociales. Las ideas de *libertad* e *igualdad* y de *justicia social,* emergieron entre las directrices de la ciencia económica que adoptó el entonces imperio español.

Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0

El monopolio mercantil de la Corona española se convirtió en el blanco del discurso político novohispano, en parte proveniente de la elite criolla, que abogaban por la libertad de comercio y maldecían al mercantilismo español.[1] Campeaba la idea de que las restricciones a la circulación comercial chocaban con los avances progresistas de las colonias y virreinatos de España.

Buena parte de ese pensamiento económico acompañó, en parte, el proceso de independencia de México respecto de España. El nueve de noviembre de 1820, tras una serie de debates en el Congreso, los diputados de las segundas Cortes liberales españolas autorizaron el libre comercio ultramarino, el cual beneficiaría especialmente a los territorios septentrionales del virreinato. Con el propósito de impulsar el comercio exterior, se habilitaron los puertos de El Refugio, la Barra de Soto la Marina y uno más en Tampico, todos ubicados en el litoral de las entonces Provincias Internas de Oriente. Este proyecto librecambista sentó las bases para que, en los años siguientes, como se observa en el documento que se trascribe y se publica, miembros de la clase política y comerciantes favorecidos por estas medidas mantuvieran vigente la defensa de sus intereses ante los distintos gobiernos del México independiente. El documento lleva por título: *Discurso que leyó en el Congreso general el ciudadano Pedro González Paredes, diputado por el estado de las Tamaulipas, en favor del establecimiento de una aduana marítima en el primitivo pueblo de dichas Tamaulipas.*[2] Se trata de un testimonio inédito que me fue proporcionado, en versión digital, por mi amigo y entonces director del Archivo General e Histórico del Estado de Tamaulipas, arquitecto Carlos Rugerio Cázares(+) a quien estimé mucho.

Contexto histórico

A inicios del siglo XVIII era una idea general entre el gremio comercial que el prohibicionismo que regía en el nuevo continente, era muy gravoso para las exportaciones e importaciones, lo que encarecía a los productos.[3] Para la segunda mitad de aquel siglo, el cobro de derechos fiscales en los puertos novohispanos --como las alcabalas, almojarifazgos, derechos de consumo y las contribuciones impuestas por los consulados de comerciantes sobre el avalúo de productos--transformó significativamente las relaciones mercantiles entre diversos grupos de interés. La multiplicidad de tarifas provocó un aumento en el precio de los productos y mercancías, lo que entorpeció el flujo comercial, desestabilizó los precios en los mercados y, en consecuencia, fomentó el contrabando, incluso con potencias enemigas de España como Francia, Inglaterra y140 y Holanda.[4]

1Isabel Olmos Sánchez, "Contrabando y librecambio en el Golfo de México y Mar del Sur", *Estudios de historia social y económica de América*, n. 6 (1990), 55.
2Archivo General e Histórico del Estado de Tamaulipas, *Fondo Prof. Raúl García García.*
3Fernando Jiménez, "Semblanza de contrabandista", *Investigación Fiscal*, n. 71, (1971), 23.
4 Jiménez, "Semblanza", 23.

En la segunda mitad del siglo XVIII, el establecimiento del Consulado mercantil en el puerto de Veracruz fue una medida adoptada por la Corona como alternativa para reducir el contrabando. A pesar de la tenaz oposición del Consulado de la Ciudad de México, que veía con recelo al gremio de comerciantes veracruzanos, el nuevo consulado logró operar con prerrogativas especiales, entre las que destacaban la facultad de recaudar y administrar impuestos, así como la de nombrar y destituir funcionarios.[5] Además, los miembros del gremio jarocho solían ejercer funciones propias del virreinato, lo que les permitió operar como corporaciones privilegiadas, con organismos, tribunales y derechos especiales. Sin embargo, el Consulado de Comerciantes de Veracruz no logró satisfacer la demanda de mercancías en diversas poblaciones del noreste novohispano. De hecho, importantes centros urbanos del norte de la época, como Tula, San Nicolás de Croix, Monterrey, Saltillo, Zacatecas y Sombrerete, continuaron enfrentando problemas de desabasto.

Los habitantes de las provincias del Nuevo Santander, Nuevo Reino de León y Coahuila-Texas, al verse obligados a consumir principalmente productos del circuito comercial Veracruz-Ciudad de México expresaron su inconformidad ante el gobierno virreinal. Su argumento principal--aunque no el único --era que el precio de las mercancías se incrementaba hasta cuatro veces debido al paso por las garitas de alcabala ubicadas en cada jurisdicción del virreinato. En efecto, las tarifas impuestas al comercio encarecían significativamente los productos, generando un sistema de impuesto escalonado cuyo costo final recaía en el consumidor.

Por estas razones, la política mercantil española, diseñada para proteger las manufacturas peninsulares, fue considerada por varios personajes de la época como ineficaz para los intereses financieros de la propia Corona. Figuras como el coronel José de Escandón y Helguera, el comandante Félix María Calleja, José Tienda de Cuervo y Agustín López de la Cámara Alta insistieron en que la economía del septentrión novohispano podría prosperar si se permitía la importación y exportación de productos y mercancías a través de la Costa del Seno Mexicano, en la Colonia del Nuevo Santander.[6]

En 1795, el comandante militar de San Luis Potosí, Félix María Calleja, presentó al virreinato un informe sobre las condiciones económicas del Nuevo Santander. En él señalaba que "la potencialidad económica del Nuevo Reino de León y del Nuevo Santander dependía de su capacidad exportadora".[7] Con tono optimista, el general Calleja apuntó lo siguiente:

5 Olmos, "Contrabando y librecambio", 56.
6 Sobre el proyecto impulsado por José de Escandón y Helguera para la apertura de un eje comercial en la costa de Soto la Marina véase el estudio de Patricia Osante, Orígenes del Nuevo Santander, 1748-1772, (México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2003), 191-207.
7 Leticia Martínez Cárdenas, "Contrabando y libre comercio desde Monterrey", en *La formación de un liderazgo regional desde Monterrey*, (1809-1867), coord. por Jesús Ávila, Leticia Martínez y César Morado (México: UANL, 2012), 235.

La franca habilitación de un puerto quedándose sufragáneos los otros dos, haría que en toda la costa se formasen marineros, y pescadores, los unos después de serlos al comercio, serían útiles a la Marina Real, los otros surtirían al Reino de pescado…[8] Las diferentes y exquisitas maderas, la peletería de oso, Zíbola, (sic) Castor y Venado, y acaso la pesca, de perlas tendrían estimación y llegarían a ser renglones de no pequeña utilidad. Se multiplicarían las artes, industria, agricultura, cría, población, navegación de sus mares, en los que sólo se conoce un pequeño barco del conde de Sierra Gorda y el uso y salida de diferentes efectos, en el día inútiles, que devengarían diferentes alcabalas, porque el vasallo siempre consume en razón de lo que tiene, los de estas provincias limitan lo suyo a sus frutos, con un comercio de permuta, poco cómodo a ellos, y nada ventajosos a la Real Hacienda.[9]

La implementación de las Reformas Borbónicas en la segunda mitad del siglo XVIII reforzó la idea del potencial comercial de la región, promoviendo la apertura de puertos al comercio exterior a lo largo del litoral del Golfo de México y las costas del Seno Mexicano. En este contexto, no faltaron quienes, aprovechando los cargos conferidos por la corona española y, posteriormente, por el gobierno nacional mexicano, solicitaron apoyo para dinamizar el limitado comercio exterior, que hasta entonces se encontraba monopolizado por los comerciantes de Veracruz y de la Ciudad de México.

Esta situación cambió hacia finales del siglo XVIII, con la apertura de nuevos puertos al comercio. Más adelante, en 1821, tras la independencia, el proyecto de liberalización comercial se amplió, extendiéndose a casi todos los frentes marítimos del país.

Contrabando versus aranceles

Al despuntar el siglo XIX las dificultades financieras de México eran crónicas. El tesoro público enfrentaba la fragmentación del sistema administrativo y recaudatorio de su transición monárquica a nación independiente.[10]

8 Félix María Calleja, *Informe sobre la Colonia del Nuevo Santander y Nuevo Reino de León-1795*, (México: José Porrúa e Hijos, Sucesores, Libreros), 10.

9 Informe de Félix Calleja citado en Laura Hernández Montemayor, Mercedes Certucha Llano y Luis Anaya Merchant coords., *Historia económica regional IV. Lecturas*, (México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 52-65. El documento puede consultarse en línea mediante el siguiente link: https:// www.memoriapoliticademexico. org/Textos/1Independencia/1795-CRF-INF.html

10 Por mencionar algunos trabajos: Carlos Marichal y Daniela Marino comps., *De colonia a nación, impuestos y política en México*, *1750-1860*, (México: El Colegio de México, 2001); Luis Jáuregui, coord., *De riqueza e inequidad. El problema de las contribuciones directas en América latina, siglo XIX*, (México: Instituto Mora, 2006); José Antonio Serrano Ortega, *Igualdad, uniformidad y proporcionalidad. Contribuciones directas y reformas fiscales en México, 1810-1846*, (México: Instituto Mora El Colegio de Michoacán, 2007); Jesús Hernández Jaimes, *La formación de la Hacienda pública mexicana y las tensiones centro-periferia, 1821-1835*, (México, El Colegio de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013) y Javier Torres Medina, *Centralismo y reorganización. La Hacienda pública y la administración durante la primera república central*

Otro problema relevante fue la descapitalización del país y el creciente endeudamiento interno y externo, resultado de la escasa disposición de la sociedad a contribuir con las cargas fiscales de la naciente nación.[11] Sin embargo, uno de los fenómenos que más afectó las finanzas del Estado mexicano fue el contrabando, que se infiltraba por los litorales marítimos y la frontera norte del país.[12]

Lo que más preocupaba a los políticos mexicanos era que el contrabando obstaculizaba la recaudación de ingresos provenientes de la única fuente confiable para la Hacienda nacional: los aranceles. El comercio ilegal minó las expectativas de los comerciantes, tanto mexicanos como extranjeros, especialmente aquellos provenientes de las regiones productoras del centro del país, quienes resultaron seriamente afectados ante la ausencia de un mecanismo eficaz para erradicar una práctica que perjudicaba directamente a la industria nacional.[13] Esta actividad ilícita se desarrollaba, en su mayoría, en zonas con escasa presencia militar, donde el poder del Estado mexicano --aún en proceso de consolidación-- carecía de legitimidad y fidelidad por parte de la población.

Por lo anterior, los estudios históricos sobre el contrabando permiten comprender la relación entre la integración del mercado mundial y el auge económico que vivió el noreste mexicano a través de su conexión con Estados Unidos. En el caso de Tamaulipas, los estudios de Octavio Herrera (2021), Carmen Galicia, Walter Bernecker, George T. Díaz, Araceli Ibarra y Antonio han explorado una ruta fundamental para abordar esta línea de investigación desde un enfoque factorial y multidisciplinario, sustentado en métodos y teorías sólidas. Los escritores coinciden en que las conexiones comerciales más relevantes tuvieron lugar en cuatro escenarios clave: la franja del Nueces, el río Bravo, las Villas del Norte y el litoral tamaulipeco del Golfo de México. Estos espacios fueron testigos de una intensa actividad mercantil entre comerciantes nacionales y extranjeros durante ese periodo. Surge entonces la pregunta: ¿cómo fue posible este fenómeno?

El litoral tamaulipeco bajo asedio del contrabando

Durante las primeras décadas del XIX, el optimismo del gobierno central de apostar la confianza a los ingresos del comercio exterior fue fortaleciéndose, tras acaloradas discusiones habidas en las cortes liberales, que desembocaron

de México, 1835-1842, (México: Instituto Mora, 2013).

11 Hernández, *La formación de la hacienda*…, 15.

12 De acuerdo con Luis Jáuregui, el cambio de colonia a nación "envió la señal a los agentes económicos de que era relativamente fácil evadir el pago de sus contribuciones", Luis Jáuregui, "Los orígenes de un malestar crónico. Los ingresos y los gastos públicos de México, 1821-1835", en *Penuria sin fin. Historia de los impuestos en México, siglos XVIII-XX*, coord. por Luis Aboites y Luis Jáuregui (México: Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luis Mora, 2005), 79.

13 De las investigaciones más recientes sobre el contrabando a través del río Bravo, George T. Díaz, Border contraband: *A History of smuggling across the Rio Grande* (Austin: Universidad de Texas, 2015).

en la apertura de fondeaderos al comercio externo. Fue así que, en noviembre de 1820, tras la gestión interrumpida de Miguel Ramos Arizpe, las Cortes de Cádiz autorizaron la libertad de comercio y la creación de los puertos de El Refugio, Soto la Marina y Tampico sobre el litoral de la entonces Provincias Internas de Oriente.[14] Los tres (en mayor o menor proporción) tenían como derrotero al puerto de Nueva Orleáns, quien actuaba como una bisagra que los unía con los fondeaderos de la Unión Americana, Reino Unido y países de Europa.[15]

Desde su apertura, al menos las oficinas fiscales de Matamoros y Soto la Marina no estaban situadas en los puertos de mar, sino en áreas interiores, situación que favorecía la internación ilegal de mercancías europeas que navegaban con bandera norteamericana. De hecho, desde la apertura de El Refugio, se desató una guerra de tinta en la prensa local de la época que abogaban por el cambio del sitio.[16] Por lo anterior, es cierto que la habilitación de fondeaderos tuvo eco en el incremento del comercio marítimo por el litoral de Tamaulipas y en la convicción de prosperidad financiera con base en la recaudación. Pero también vale la pena mencionar que su apertura dio pie al incremento del comercio ilegal, de lo que muestran las numerosas fuentes que existen al respecto. Aquí mostramos una.

14 Catherine Andrews y Jesús Hernández Jaimes, *Del nuevo Santander. Génesis y construcción de un estado periférico mexicano, 1770-1825*, (México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2012), 27.

15 Mario Bolio Trujillo, *El golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima, (*México: CIESAS, 2005), 37-49.

16 *Guía de Pueblo,* 1 de noviembre de 1830, n. 46 y 26 de marzo de 1831, n. 18.

Bibliografía

Fuentes consultadas

Periódico oficial del Estado de Tamaulipas, *Guía del Pueblo*

Archivo General e Histórico del Estado de Tamaulipas, *Fondo Prof. Raúl García García.*

Obras publicadas

Andrews, Catherine y Jesús Hernández Jaimes. *Del nuevo Santander. Génesis y construcción de un estado periférico mexicano, 1770-1825*. México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2012

Bolio Trujillo, Mario. *El golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*. México: CIESAS, 2005.

Calleja, Félix María. *Informe sobre la Colonia del Nuevo Santander y Nuevo Reino de León-1795*. México: José Porrúa e Hijos, Sucesores, Libreros.

Díaz, George T., *Border contraband: A History of smuggling across the Rio Grande*. Austin: Universidad de Texas, 2015.

Hernández Jaimes, Jesús, *La formación de la Hacienda pública mexicana y las tensiones centro-periferia, 1821-1835*, México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

Hernández Montemayor, Laura, Mercedes Certucha Llano y Luis Anaya Merchant coords. *Historia económica regional IV. Lecturas*. México: Instituo de Investigaciones Históricas-Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2013.

Jáuregui, Luis. "Los orígenes de un malestar crónico. Los ingresos y los gastos públicos de México, 1821-1835". En *Penuria sin fin. Historia de los impuestos en México, siglos XVIII-XX*, coordinado por Luis Aboites y Luis Jáuregui. México: Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luis Mora, 2005.

Jáuregui, Luis, coord. *De riqueza e inequidad. El problema de las contribuciones directas en América latina, siglo XIX*. México: Instituto Mora, 2006.

Javier Torres Medina, *Centralismo y reorganización. La Hacienda pública y la administración durante la primera república central de México, 1835-1842,* México, Instituto Mora, 2013.

Jiménez, Fernando. "Semblanza de contrabandista". *Investigación Fiscal,* n. 71(1971): 13-32.

Marichal, Carlos y Daniela Marino, comps. *De colonia a nación, impuestos y política en México, 1750-1860*. México: El Colegio de México, 2001.

Martínez Cárdenas, Leticia. "Contrabando y libre comercio desde Monterrey". En *Santiago Vidaurri. La formación de un liderazgo regional desde Monterrey, (1809-1867)*, coordinado por Jesús Ávila, Leticia Martínez y César Morado. México: UANL, 2012.

Osante, Patricia. *Orígenes del Nuevo Santander, 1748-1772*.México: Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 2003.

Sánchez Olmos, Isabel. "Contrabando y librecambio en el Golfo de México y Mar del Sur". *Estudios de historia social y económica de América*, n. 6, (1990): ¿?

Serrano Ortega, José Antonio. *Igualdad, uniformidad y proporcionalidad. Contribuciones directas y reformas fiscales en México, 1810-1846*. México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, 2007.

Torres Medina, Javier. Centralismo y reorganización. La Hacienda pública y la administración durante la primera república central de México, 1835-1842. México: Instituto Mora, 2013.

DISCURSO

QUE LEYO EN EL CONGRESO GENERAL

EL CIUDADANO

PEDRO GONZALEZ PAREDES,

DIPUTADO POR EL ESTADO

DE LAS TAMAULIPAS,

EN FAVOR DEL ESTABLECIMIENTO

DE UNA ADUANA MARITIMA

EN EL PRIMITIVO PUEBLO

DE DICHAS TAMAULIPAS.

MEXICO: 1824

Imprenta a cargo de Martín Rivero

(3)
SEÑOR.
Los conocimientos prácticos que tengo del puerto de Tampico y la obligación en que estoy como diputado de ver por el bien general, me ponen en la precisión de manifestar al soberano congreso, que la conveniencia pública, la necesidad y la justicia reclaman con imperio el establecimiento de una aduana marítima en la nueva villa de Santa Ana de Tampico.
La barra de Tampico está abierta por el rio de Pánuco, que baja de la Huasteca y el Tamesí que corre por el estado de las Tamaulipas. En el punto de reunión se forma una grande laguna que comunica por el noroeste con la de Altamira, y por el sudeste con la de Pueblo-Viejo. En donde ya comienza á encajonarse siguiendo su dirección al mar, en la mera garganta á la parte del norte, está situada la nueva villa de Santa Ana de Tampico sobre una altura que sirve de resguardo á mas de cien buques que caben en el fondeadero, distante de la boca de la barra una legua, en cuya distancia un algo más, el rio divide al estado de Veracruz del de las Tamaulipas. Este punto donde ahora se halla Santa Ana de Tampico,

(4)
es el mismo en donde estuvo antiguamente un pueblo llamado Tampico, que era el puerto; pero sus habitantes, habiendo padecido una invasión de los piratas que saquearon y quemaron el pueblo, se fueron, huyendo de volver á ser invadidos, á poblar al que ahora se nombra Tampico y à Pueblo-Viejo, no siendo este mas de un rancho de pescadores de los mismos vecinos de Tampico.
Como por el gobierno español estaba prohibido el comercio libre, este puerto se mantuvo cerrado hasta la primera época de la insurrección, en que no pudiendo los veracruzanos, que abastecían de géneros casi á todas las provincias, hacer sus remisiones por tierra, por habérseles obstruido los caminos, se dirigieron con ellos á él, y desde aquella fecha continuaron haciendo introducciones que motivaron su habilitación en el año de 1816 para el comercio de producciones agrícolas y fabriles con Campeche, sin que por esto dejasen de arribar allí expediciones de la Habana y aun de España, por cuyo motivo, no estando para dicha fecha repoblado el antiguo puerto de Tampico, en donde, como he dicho, se halla la nueva villa de Santa Ana, y siendo la población más inmediata al fondeadero por aquella vez el rancho de Pueblo-Viejo, la necesidad obligó á poner aquí un receptor, que solo reconocía el cargamento que debía salir por la vía de Altamira,

(5)
que siempre ha sido algo mas de las tres cuartas partes de lo importado, porque la mayor de las que antes se llamaban provincias que comercian en aquel puerto han extraído y extraen por dicha villa. En el discurso del

tiempo esta receptoría puesta por una casualidad sin las formalidades que en semejantes establecimientos se acostumbran, consultando al bien público, se convirtió sin saber como en administración, y ya desde entonces se obligó à los comerciantes que deben salir por Altamira á que llevasen sus cargamentos desde el fondeadero que dista más de una legua, á la aduana, mas de una con incalculables perjuicios, porque al efecto tienen que valerse de canoas, que correr el riesgo de que sean robadas ó zozobradas, como ha sucedido varias veces, que pagar crecidos fletes y que sufrir otros muchos males consiguientes á la demora que con esto se les ocasiona.

El ayuntamiento de la villa de Altamira, testigo de todos estos males, no pudiendo verlos con indiferencia, y menos las escandalosas defraudaciones que en circunstancias tan críticas se están haciendo á la hacienda nacional por la mala situación de la aduana de Pueblo-Viejo, deseoso de contribuir como debe por su parte al bien de la sociedad, dispuso repoblar el antiguo pueblo de Tampico, con el fin de presentar este antiguo puerto libre de todo embarazo y en disposición

(6)

de que se establezca allí una aduana marítima, como único remedio de tantos males; y en efecto lo ha conseguido formando una hermosa villa con el nombre de Santa Ana de Tampico, que le ha costado mil afanes y sacrificios, pero que no han podido hacer desmayar á aquella corporación, que animada de un celo laudable por el bien general, y confiada ciegamente en que los supremos poderes de nación, altamente encargados de su custodia, no pueden desatenderlo, no ha dejado de trabajar para conseguirlo, logrando el que se hayan radicado allí muchos de Altamira, algunos de Pueblo-Viejo y varios extranjeros. Que el establecimiento de una aduana marítima en esta nueva villa sea el único remedio de los males de que se resiente el bien público en la de Pueblo-Viejo, y que por consiguiente lo reclame así la conveniencia pública, es lo que paso á demostrar.

Me bastaría para verificarlo la vehemente presunción que tiene á su favor de haber sido antiguamente el puerto; la que induce el hecho de haber sido el pueblo quemado y saqueado por los piratas; el de haber fondeado allí mismo el comandante Piedrola las lanchas cañoneras y la goleta Hipólita cuando arribó á aquel puerto; el de haberse trasladado allí, como he dicho, muchos vecinos de Altamira y Pueblo-Viejo, teniendo para ello que abandonar sus fábricas, y finalmente,

(7)

el testimonio unánime de personas que actualmente se hallan en esta, que merecen entera fe por los empleos con que los ha distinguido la nación. Mas quiero prescindir de analizar estos hechos que recomiendo á la alta penetración del congreso, por hacer ver que las causas que producen los males de que se resiente el público en la aduana de Pueblo-Viejo,no existen

ni pueden existir en la nueva villa de Santa Ana de Tampico, y que las habría mucho más poderosas en cualquier otro punto donde se pensase situar la aduana marítima, para que por una consecuencia necesaria aparezca que la conveniencia pública exige que se ponga en la villa de Santa Ana. Si se considera el público en orden á la salad, se perjudica enormemente en la aduana de Pueblo-Viejo, porque se le obliga por esta causa á concurrirá un pueblo que de otro modo no pisaría por ser en extremo mal sano, pues continuamente se padecen allí enfermedades, en particular el vómito prieto, que ha privado á la nación de empleados muy útiles por sus conocimientos, en términos que alguna vez no se ha doblado por temor de que no abandonasen al pueblo los pocos que habían quedado. La causa de su mal temperamento es su situación, porque se halla en un terreno bajo á la orilla de una Laguna. Con varias fabricas sobre el agua, rodeado de bosques y con una cordillera de monte al este,

(8)
que impide la circulación de la brisa, único viento que pudiera refrescarlo. Ninguna de estas causas existe en la villa de Santa Ana, porque está situada sobre una altura y refrescada de la brisa que sopla de continuo sin que haya quien se lo estorbe, y por razón natural debe ser más sana, como ya se ha experimentado, pues en dos años no se ha dado el caso que muera alguno, al paso que en Pueblo-Viejo han estado sepultando todos los días.

No son menores los perjuicios que recibe el público en la aduana de Pueblo Viejo con respecto á la hacienda nacional, que siendo tan necesaria para conservar nuestra libertad é independencia, se está defraudando allí escandalosamente, como consta de los expedientes que hay en este superior gobierno y de la memoria presentada al anterior congreso por el ex ministro Medina. La causa de estos fraudes, como advierte muy bien dicho ministro, es la distancia de tres leguas de rio despoblado que hay de la aduana de Pueblo-Viejo á la boca de la barra, y la de una al fondeadero, impidiendo la vista de uno y otro punto los muchos bosques que lo separan del pueblo, pues por la primera tienen que mantener un vigía sobre la cordillera del monte que está al este para que avise cuando se avista algún barco, y de aquí es que muchas veces por descuido del vigía ó por otras causas que no es difícil conocer,

(9)
no se sabe del barco hasta después de seis ó siete horas de haber fondeado, tiempo suficiente, aun cuando no se tuviese en consideración el que ha gastado en la boca de la barra al fondeadero para cuantas ocultaciones le convengan; y por la segunda que es la distancia de la aduana al fondeadero que es algo mas de una legua, se ven los dueños del cargamento en la necesidad de valerse de canoas para trasladarlo á la aduana donde se hace el registro, en cuya

operación dilatan hasta mes, si les hace un mal tiempo, y un esta demora les sirve para hacer mejores ocultaciones favorecidos de los bosques que impiden la vista del buque.
A esto se agrega la facilidad de hacer las introducciones clandestinas al pueblo, ó de dirigirse por agua para otra parte: para lo primero tienen fábricas construidas de intento sobre el agua con diques en sus patios, á donde se dirigen las canoas favorecidas de la obscuridad de la noche (que hasta entonces se han mantenido remontadas en la laguna) con la contraseña de una luz ó cosa semejante, y entran sin que nadie las vea; y para lo segundo se aprovechan de los muchos brazos que tiene el rio.
Ninguna de estas causas puede favorecer á los contrabandistas puesta la aduana en la villa de Santa Ana de Tampico, como se ve claramente en el mapa del puerto. No la distancia de la aduana á la barra, porque esta es solo de una legua,

(10)
y lo recto y ancho del rio hasta aquel punto permite que se vea el barco desde antes de entrar hasta que llegar al fondeadero; de suerte que todos los vecinos van á ser atalayas de los contrabandistas. No la distancia de la aduana al fondeadero, porque esta queda reducida à nada, puesto que los barcos fondean tan inmediato á la villa, que con solo una pequeña plancha de tablas puede echarse la carga á tierra sin necesidad de canoas, y presenciarlo el administrador desde el local de la aduana. No la facilidad de encubrir los contrabandos en edificios construidos sobre el agua, porque allí no los hay, ni modo de hacerlos aun cuando se permitiese; ni la proporción de dirigirse para otros puntos por los brazos del rio, porque hasta allí ninguno se aparta.
A más de esto, la facilidad que hay en Pueblo-Viejo de hacer el contrabando, obliga á tener muchos empleados, y aun tropa, cuyos sueldos pesan sobre la misma nación sin que por esto se consiga evitar el fraude, los que se ahorran puesta la aduana en Santa Ana, porque todo va á estar á vista de todos por sus circunstancias locales.
Después de este gravamen que sufre nuestro pobre erario en la aduana de Pueblo- Viejo, se priva del aumento que le daría su buena situación, atrayendo á muchos más comerciantes que harían su comercio pronto y activo, pues por causa de la demora que padecen

(11)
en descargar, muchos se retraen de ir, y los que van solo hacen un comercio lento, porque las más veces salen perjudicados en los fletes.
Si consideramos al público con respecto al comercio, son incalculables los perjuicios que recibe trascendentales hasta las clases más infelices de la nación: porque estando la aduana de Pueblo-Viejo algo mas de una legua distante del fondeadero, y debiendo los dueños de la carga llevarla à ella para

que se haga el registro, se ven obligados á valerse de canoas y a pagar cuatro fletes: el primero, del barco à la orilla de la laguna: el segundo, de la orilla á la aduana: el tercero, de esta á la orilla de regreso; y el cuarto, de aquí hasta Altamira, teniendo en esto que desandar todo lo que habían dado para llevar la carga á la aduana, de que resulta un recargo á los efectos, y una demora en descargar, las mas veces de un mes. Si el recargo à los efectos es perjudicial al público porque va á salir de los infelices consumidores, pudiendo comprarlos sin él, no lo es menos la demora para todo el comercio, porque el dueño de la carga después de haber corrido los riesgos de que las canoas zozobren ó las roben, como ya se ha visto, tal vez por esta causa no llega á su destino à tiempo en que pudiera vender sus efectos con estimación, originándosele de aquí una quiebra ó una grande dilación en el expendio.

(12)
Además, el fletero tiene que estar pagando de valde todo este tiempo el salario de los mozos y la pastura de las mulas; el buque que entre tanto sirve de bodega, hallándose distante del pueblo, está expuesto á que lo roben, como poco ha sucedió con un pailebot americano: finalmente, el dueño del barco teniendo que pagar los crecidos salarios y comida de la tripulación, muchas veces no le alcanzan los fletes para estos gas- tos, perdiendo por último de hacer otro negocio.
De todos estos perjuicios que causa la demora en descargar que se padece en Pueblo-Viejo, está libre el público, puesta la aduana en Santa Ana, por la facilidad que allí tienen de hacerlo atracando á tierra con sola una pequeña plancha de tablas en el mismo día que lleguen, quedando así expeditos para hacerse á la vela luego que quieran, y puesta la carga en tierra, en mulas pueden sus dueños conducirla hasta su destino, sin tener que pasar más ríos.
Dirá alguno que hay otro punto mejor para establecer la aduana del puerto, y que este es Panuco; más si tal contestación se me diese, lejos de persuadirme ni en apariencia, me haría sospechar que tal proyecto fuese obra más bien de contrabandistas, que interesados en continuar defraudando nuestro erario, no se detienen en practicar sus acostumbrados manejos para llevar la aduana

(13)
á un rincón donde mejor puedan hacer el contrabando, que de hombres interesados en nuestra felicidad.
No se necesita mas de ver el mapa del puerto para conocer lo desatinado del proyecto, porque si la aduana en Pueblo-Viejo es tan perjudicial al público, mucho mas lo será si se pone en Pánuco: la causa de que se haga el contrabando en Pueblo-Viejo es la distancia que hay de tres leguas de la aduana a la barra, como he probado y confirmado con la memoria del ministro Medina; luego donde esta distancia sea mayor, mas debe hacerse el contrabando, porque los efectos son proporcionales á sus causas: es así que en Pánuco va á ser esta

distancia de veinte y cuatro leguas; luego puesta allí la aduana debe hacerse con mayor razón el contrabando. Y en verdad que si en solo Ias tres leguas de rio que hay de la aduana de Pueblo-Viejo á la barra, no se puede evitar el contrabando, ¿cómo se podría cuidar puesta en Pánuco, donde la distancia á la barra es de veinte y cuatro leguas de rio mucho más despoblado, lleno de montes y con muchos esteros y brazos que facilitan las ocultaciones? De aquí se infiere que estando la villa de Santa Ana à la orilla del rio y siendo la mas inmediata à la barra, es el punto mas á propósito para evitar el contrabando.
Si se me dice que se pondrá un destacamento

(14)
en esta barra para que la cierren y sellen las escotillas pregunto ¿y qué con esto ya se consiguió evitar el contrabando? Cuando una efectiva y prolongada ocasión como la que presenta la navegación de la barra á Panuco junta con el poder del oro no la facilitase todo, ¿acaso no podrán romper o falsear las escotillas aprovechándose de la despoblación del río y llamarse á robados, dando otro destino al cargamento, y más cuando de necesidad tienen que pasar varias noches en él? Y cuando esto no fuera factible, ¡quien nos asegura que antes de cerrar las escotillas no se hará el contrabando? ¿Pues qué los que se pongan allí mph am de ser hombres? ¿no han de estar solos y en la mejor ocasión para sobornarlos? ¿y serán los primeros que en semejantes destinos cedan al poderoso influjo del oro? Las garitas de México no se halan tan distantes de la administración como se hallarían de la de Pánuco el proyectado destacamento, y sabemos por los papeles públicos que ha sido necesario poner interventores: pues si en tan corta distancia no se halla fidelidad en los empleados, ¿se hallaría en un despoblado de veinte y cuatro leguas distante de la administración donde ni el temor de ser descubiertos puede retraerlos? A más de esto, ¿qué necesidad hay de recargar á nuestro exhausto erario de estos sueldos innecesarios, puesto que allí muy inmediato á la barra está la villa de Santa Ana, que por su localidad tiene cuanto se puede desear para el establecimiento de la aduana?

(15)
Si se me dice que se piensa poner la aduana en Pánuco para hacer el rio navegable, prescindiendo de si le seria útil á la nación una navegación que defraude la hacienda pública, infiero que por esta razón debe ubicarse en Santa Ana, porque puesta en Pánuco, los cargamentos destinados para Altamira, Pueblo-Viejo, Santa Ana de Tampico y otros puntos tendrán que retroceder a sus destinos que habían dejado atrás más de veinte leguas: y no así ubicada en Santa Ana, porque estando á la entrada del puerto, donde las aguas de los ríos que forman la barra van juntas, registrando allí, seguirán por la laguna á Altamira ó Pueblo-Viejo, ó por el rio de Pánuco á este u otros lugares, ò por el Tamesí á Horcasitas, Escandón y Llera, sesenta leguas distante de la barra:

luego si para hacer navegable el rio de Panuco se piensa poner en este pueblo la aduana, con mayor razón debe ponerse en la villa de Santa Ana, porque sin que deje de hacerse navegable el rio se hacen al mismo tiempo navegables la laguna y el rio del Tamesí, y más cuando no se les sigue á otros lugares el perjuicio que se les inferiría si puesta la aduana en Pánuco tuviesen los buques que retroceder con el cargamento; pues es claro que aun los de Pueblo-Viejo tendrían que pagar

(16)
los mismos fletes que ahora pagan estando allí la aduana, porque el actual fondeadero está frente de Santa Ana.
Fuera de esto, puesto la aduana en Pánuco sufriría el comercio todos los males consiguientes á la demora en descargar, que son de suma trascendencia, como hice ver hablando de Pueblo-Viejo, porque teniendo los buques que vencer la corriente en la distancia de las veinte y cuatro leguas para subir y que hacer uso de todos los vientos de la aguja en mas de doscientos tornos que tiene el rio, deben dilatar para llegar lo menos un mes; y en tiempo de avenidas en que la corriente es mucho mas fuerte y se halla además el cajón del rio embarazado con las palizadas que baja, de ningún modo podrá subir.
Hay además otros inconvenientes para que la aduana no pueda situarse en Pánuco: la carga que hubiese de salir de allí tendría que pasar en canoa tres y hasta cuatro ríos, y que transitar por caminos estrechos, montuosos, de un terreno bajo, lleno de pantanos, ahiladeros y plagado de mosco y otros muchos insectos dañinos que los hacen intransitables, de que resultarían graves perjuicios al comercio y gravámen á los consumidores.
Es pues claro que la conveniencia pública exige el establecimiento de la aduana marítima del puerto de Tampico en la nueva villa de Santa Ana de Tampico, porque la salud pública, la hacienda nacional, todo el comercio y los consumidores van á librar se allí de los innumerables perjuicios que es tan recibiendo en la aduana de Pueblo Viejo y de los que seguirán recibiendo si se pusiese en Pánuco.

(17)
Si el público pues, considerado bajo todos sus aspectos se perjudica en la aduana de Pueblo-Viejo; si los mismos perjuicios ha de recibir puesta en Pánuco, y si solo situando la aduana en Santa Ana se libra de ellos, es claro que la necesidad de este establecimiento es la misma que hay de remediar los males que se padecen, tanto más urgentes, cuanto que en ello se interesa el bien general, objeto único de todo gobierno.
La necesidad también de poblar nuestras costas, prueba la de establecer la aduana en Santa Ana de Tampico, porque de otro modo se despoblaría esta nueva villa; la costa quedaría abierta al enemigo; la nación carecería de las grandes ventajas que se promete de su población; la tropa que haya de guardarla

se privaría de un punto ventajoso para acuartelarse, fácil de fortificar, de tener allí mismo los caudales, que después de estar mejor asegurados, servirían para el pago puntual de ella en obvio de deserciones; y finalmente, no habría la necesidad de em prender costo para traerlos de otra parte exponiéndolos á los riesgos.

(18)
Demostrado pues que si la conveniencia pública reclama el es- tablecimiento de una aduana marítima en la villa de Santa Ana lo exige la necesidad, paso á hacer ver que es de justicia.
Si la justicia para para hacer una cosa cualquiera no se funda mas que en las razones que ministra la necesidad y conveniencia de practicarla, es claro que de las expuestas se deduce la justicia con que se reclama el establecimiento de la aduana en la villa de Santa Ana. Jamás debe privarse al hombre el uso de aquellos medios que la naturaleza le ofrece para mejorar su existencia: en este caso vienen à resolverse todos los derechos que la sociedad debe garantizarle, y en consecuencia no puede impedírsele sin injusticia.
Si se dice que por iguales razones debería haber otra aduana en Pueblo-Viejo ó Panuco, responderé lo primero, que puesta la aduana en Santa Ana no se perjudica ni un solo pueblo, porque siendo la primera población al entrar de la barra, registrándose allí los buques pueden seguir á Pueblo-Viejo ó Pánuco, porque estando estos pueblos mas distantes de la barra que Santa Ana, tendrían que retroceder los cargamentos destinados por la vía de Altamira con los innumerables perjuicios que he hecho ver, y por consiguiente si puesta la aduana en Santa Ana los de esta ribera del rio pueden seguir buscando su subsistencia sin recibir el mas leve perjuicio, y no así los de la otra,

(19)
es clara la justicia que á estos asiste para que se ponga la aduana en Santa Ana: lo segundo, que jamás se ha pretendido que se quite la aduana de Pueblo-Viejo, sino que se ponga. en Santa Ana la que debe haber para remediar los males que se están padeciendo en la de Pueblo-Viejo, reservando à la experiencia el acreditar la inutilidad de la de Pueblo- Viejo ó Pánuco, supuesta la de Santa Ana, porque los barcos primero deben pasar por esta para ir á aquellos, en cuyo caso dicta la razón que deben registrar en la primera población para evitar el contrabando.
De todo lo dicho se infiere evidentemente que la conveniencia pública, la necesidad y la justicia exigen el establecimiento de una aduana marítima en la nueva villa de Santa Ana. Pero dirá alguno que el establecer las aduanas marítimas es de las atribuciones del supremo poder ejecutivo, no de las del soberano congreso, y que por lo mismo á él toca señalar el punto donde se debe poner la aduana. Este es un error político que no me rece contradecirlo, porque está en diametral oposición con los principios fundamentales de un

sistema liberal; mas para que no se crea que tiene algún fundamento, haré algunas indicaciones sobre el particular. En primer lugar, en el supuesto de que el supremo poder ejecutivo no puede tener mas facultades que las que expresamente se le han delegado, yo le preguntaría que

(20)
¿donde consta el que al supremo poder ejecutivo se le haya delegado tal facultad? Todo lo contrario, en el artículo 13 del acta constitutiva queda reservada al congreso general la facultad de promover la mayor prosperidad de la federación. comprendiéndose en esto aquellas obras que refluyen en beneficio de toda ella, como la recomposición de caminos, según se manifestó en la discusión; lo que prueba claramente que en esta facultad está comprendida la de ubicar las aduanas marítimas, porque de su buena ó mala situación se sigue un bien ó mal mucho más trascendental que la recomposición de caminos, que solo mira al comercio interior, al paso que en la ubicación de una aduana marítima se interesa la hacienda pública y el comercio todo, tanto exterior como interior.
Mas: en el acta constitutiva está reservada al congreso general la facultad de habilitar toda clase de puertos; luego tiene la de ubicar las aduanas marítimas, porque lo accesorio sigue siempre la naturaleza de lo principal, y porque no se pueden hacer tales habilitaciones sin tener aquellos conocimientos que son necesarios para llenar su objeto de utilidad pública, entre los cuales debe contarse como principal el de la situación conveniente de la aduana, sin lo que podría aun la nación ser perjudicada con su mala situación, como sucede en la de Pueblo-Viejo que por estar mal situada,

(21)
después de los enormes daños que causa al público, ha privado á la hacienda nacional de millones de pesos que allí defraudan escandalosamente, sin que hasta ahora lo haya podido evitar el gobierno.
Aun cuando nada hubiese decretado en el acta constitutiva sobre el particular, lo está en la constitución española que actualmente nos rige: en el artículo 131 expresamente queda reservada á las cortes la facultad de establecer las aduanas.
Finalmente, para mayor claridad haré una suposición. Supongamos lo que es muy factible, puesto que de ello tenemos adquirida una triste experiencia durante el anterior gobierno, á saber, que los contrabandistas hayan sobornado al secretario del ramo para que la aduana de Tampico continue en Pueblo-Vi Viejo ó ó vaya á Pánuco con el fin de poder seguir en una carrera que ya no pueden abandonar, porque las relaciones que han contraído en ella no se los permite, lo que notoriamente es en perjuicio del bien público. En este caso ¿puede el congreso remediar estos males. ó no? Si no puede, nada vale la decantada soberanía nacional, y en vano se ha derramado tanta sangre

para conseguirla, siendo por consiguiente nuestra forma de gobierno federal una ilusión, puesto que solo habíamos mudado de gobiernos sin mejorar de situación; y si puede, en el nos hallamos; no digo de soborno;

(22)
pero si de remediar males públicos trascendentales á toda la federación que se originan de que la aduana esté en Pueblo- Viejo ó vaya a Panuco, como tengo demostrado. El secretario del ramo informa en favor de Pánuco, viendo que no se puede sostener por mas tiempo en Pueblo-Viejo; la conveniencia pública, la necesidad y la justicia piden la aduana en Santa Ana de Tampico. ¿A quien toca, pues, decidir la cuestión? ¿no es claro que al congreso general? ¿habrá quien lo niegue de buena fe?
Puesto que el soberano congreso tiene la facultad indisputable de situar convenientemente las aduanas marítimas por estar enlazadas con la prosperidad general de que está altamente encargado, es inconcuso que la del puerto de Tampico debe situarla, ó por mejor decir restituirla al antiguo puerto, ahora villa de Santa Ana de Tampico, por exigirlo así la conveniencia pública, la necesidad y la justicia, como resultado que da la combinación de los derechos particulares con el general de la nación; porque allí, sobre ser mejor temperamento que el de Pueblo- Viejo, tiene por su localidad la imponderable ventaja de poder evitar con menos empleados los cuantiosos contrabandos que se hacen en Pueblo-Viejo; y que por las mismas causas se harían si se pusiese en Pánuco aun con más exceso; porque estando allí la aduana marítima, el comercio se vera libre

(23)
de los enormes perjuicios que recibe en la de Pueblo-Viejo, causados entre otras cosas, por la demora que padecen los buques en descargar, y los que seguiría recibiendo si se trasladase á Pánuco con mayor razón; por que estando allí los infelices compradores, que con particularidad deben llamar la atención del congreso, comprarán con más equidad los efectos, sin el recargo de fletes que ocasiona la aduana de Pueblo-Viejo, y de los mayores que ocasionaría si se pasase á Pánuco, puesto que tendrían que retroceder á sus destinos mas de veinte leguas con indecibles riesgos y perjuicios; porque así lo exige la urgente necesidad de de poblar nuestras costas, hasta ahora abiertas al enemigo; y finalmente porque así lo reclama la justicia por el derecho que los habitantes de Tamaulipas y la mayor parte de los estados que comercian por aquel rumbo, tienen para hacer uso de aquellos medios que la naturaleza les ha proporcionado para mejorar su existencia con la adquisición de mayores bienes; mas cuando no cede en perjuicio ni de un solo pueblo, porque es la primera población á la entrada de la barra, donde haciéndose el registro pueden continuar su navegación por los ríos de Pánuco ó Tamesí, que forman la barra, hasta donde quieran, consiguiéndose con esto que los dos se

hagan navegables.
Por todo lo expuesto pido al congreso se sirva aprobar el dictamen tal cual lo ha presentado la Comisión,

(24)
en cuyo caso me lisongearé de haber cooperado á un establecimiento tan benéfico; pero si, lo que no puedo esperar, por un mal hado que hasta ahora ha perseguido á los habitantes de Tamaulipas y demás internos, haciéndolos más infelices que al resto de sus hermanos, lo contrario se decretare, descansaré tranquilo en el seno de la satisfacción que siempre acompaña á los que han cumplido fielmente con sus deberes, habiendo puesto á la vista del soberano congreso constituyente mexicano los males y su remedio.