

Introducción

El presente texto forma parte de una investigación de mayor envergadura sobre la historia regional de El Salvador¹, concretamente acerca de toda la zona oriental, separada del resto del país por el único gran río, el Lempa (mapa 1). El Oriente salvadoreño, limítrofe al Norte con Honduras, al Sur con el océano Pacífico y al Este con la Bahía de Conchagua o de Fonseca, quedó apartado por las condiciones geográficas del centro y el occidente del país dando lugar a una realidad económica y política particular que generó, bajo nuestro punto de vista, una región histórica desde la fase tardía colonial hasta la mitad del siglo XIX.

Mapa 1: Evolución de la división político-administrativa de El Salvador, siglo XIX



F: Elaboración propia a partir de LARDÉ Y LARÍN, Jorge (1950). *Recopilación de leyes relativas a la historia de los municipios de El Salvador*, San Salvador, Publicaciones ministerio del interior.

La configuración del espacio oriental salvadoreño comenzó en la época colonial. San Miguel, el núcleo urbano más destacado, fue una de las ciudades más importantes de la

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto de tesis doctoral, *San Miguel y el oriente salvadoreño. ¿Una Región dentro del Estado? Una mirada al proceso de la construcción del Estado de El Salvador, 1840-1890*, dirigido por Pilar García Jordán y Antonio Acosta inscrito en el programa de “Sociedad y Cultura” de la Universidad de Barcelona.

alcaldía mayor de San Salvador que concentró gran parte del territorio y la población del antiguo Reino de Guatemala. El origen del dominio colonial estuvo ligado a la presencia de encomenderos en el siglo XVI. A mediados del siglo XVIII este espacio se caracterizó por la producción añilera y la ganadería vacuna, caballar y mular². El añil, demandado en las zonas de producción textil europeas, incentivó el desarrollo de la actividad ganadera en Nicaragua y Honduras por la necesidad de la carne para alimentar a los trabajadores de los obrajes y el cuero para fabricar zurrónes donde almacenar el añil³.

Con la independencia, la progresiva liberalización económica que afectó a los nuevos Estados permitió la descentralización del comercio y empezó a cobrar vida el movimiento por el Pacífico, dado que resultaba más económico mandar las mercancías por mar hasta el Cabo de Hornos que transportarlas por tierra hasta el Atlántico⁴. En la época colonial, el puerto de Acajutla, cerca de la población de Sonsonate, fue el más importante del litoral Pacífico, para el Reino de Guatemala. Fue uno de los ejes articuladores del espacio económico de la Alcaldía Mayor de Sonsonate cuyo desarrollo económico se basó en la producción de cacao por parte de poblaciones indígenas y su venta en el mercado mexicano⁵. En 1824, la Asamblea Nacional Constituyente Federal aprobó la puesta en funcionamiento de los puertos de La Libertad y La Unión, que complementarían al puerto de Acajutla, en el caso salvadoreño. Acompañado a estos aparecieron Puntarenas en Costa Rica y Realejo en Nicaragua. En Guatemala, el puerto de San José vino a sustituir el tradicional de Ixtapa en la década de 1850 (Mapa 2). La Unión sirvió para dar salida a los productos de toda la zona oriental salvadoreña además del Sur de Honduras, incluyendo Comayagua y Tegucigalpa. El rápido crecimiento atrajo nuevas compañías navieras y ya para la década de 1870 llegaban cerca de 100 buques⁶.

El objetivo de las reflexiones que aquí se proponen es una aproximación al proceso de configuración del espacio económico oriental de El Salvador y su influjo en el desarrollo económico del resto del país a partir del análisis de varios aspectos fiscales y comerciales del puerto de La Unión y la ciudad de San Miguel. El marco temporal elegido, 1840-55, corresponde a los primeros años de la República de El Salvador como Estado libre y soberano tras la disolución de la Federación Centroamericana.

Las décadas centrales del siglo XIX fueron una etapa de conflictividad política extrema. Algunos grupos políticos salvadoreños recogieron el legado unionista del líder liberal Francisco Morazán. Representar el último bastión del unionismo federal conllevó la animadversión de los Estados limítrofes que habían perdido el interés en una unión

² SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos (1993). “Los años finales de la dominación española (1750-1821)” en *Historia General de Centroamérica*, Madrid: Comunidades Europeas: Quinto Centenario: Flacso, Tomo 3, p.15.

³ SOLÓRZANO FONSECA, J.C., Op.cit. p.34.

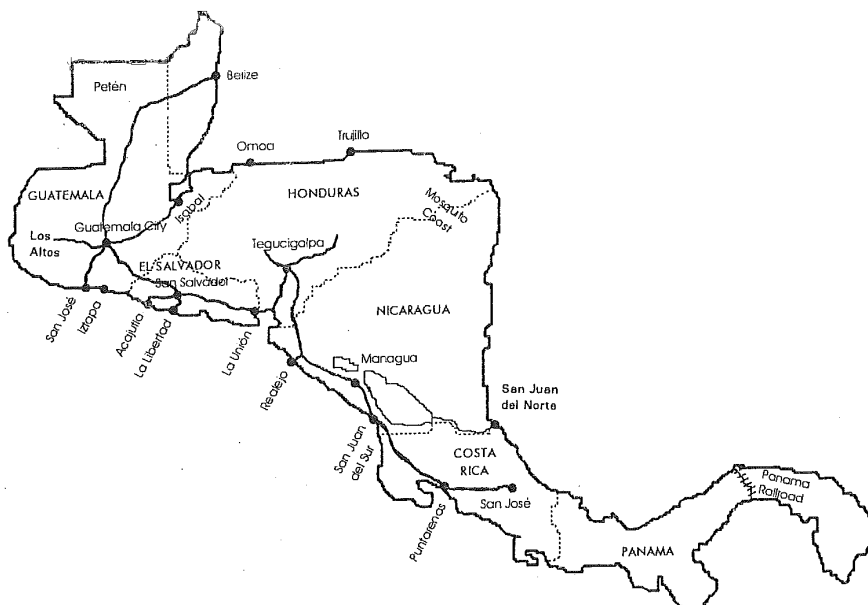
⁴ LINDO-FUENTES, Héctor (1993). “Economía y sociedad (1810-1870)”, en *Historia General de Centroamérica*, Madrid: Comunidades Europeas: Quinto Centenario: Flacso, Tomo 3, pp.162-163.

⁵ SOLÓRZANO FONSECA, J.C., Op.cit., p.15.

⁶ LINDO-FUENTES, H., Op.cit., pp. 165.

política y económica centroamericana. Hasta 1859 no se proclamó la República del Salvador, reconociendo así, la necesidad de crear un Estado independiente de cualquier otra entidad política. Disuelta la Federación de Provincias Centroamericanas en 1839, los nuevos Estados fueron escenario de una fuerte crisis política post-federal. En el caso de El Salvador, la década de 1840 presencié el gobierno de Francisco Malespín, impuesto por el caudillo guatemalteco Rafael Carrera de talante conservador, quién se encargó de perseguir cualquier amago de apoyo morazanista. En estos años se asiste a un periodo de transición, porque aunque todavía existían prácticas de corte colonial, se pretendía caminar hacia la modernidad, en medio de las luchas entre facciones políticas, tildadas de conservadoras o liberales, por imponer un proyecto político, económico y social para organizar el Estado.

Mapa 2: Regiones centroamericanas y rutas de comercio



F: GUDMUNDSON, L.; LINDO-FUENTES, H. Op.cit., p.32.

Desde la perspectiva de la construcción del Estado de El Salvador, la hipótesis presentada en este texto es que la región oriental de El Salvador tuvo un rol importante en el desarrollo económico del país y en el proceso de formación estatal inicial. Se proponen dos perspectivas de análisis relativamente poco experimentadas en la historiografía salvadoreña. De un lado, un nuevo enfoque en el estudio de la formación del Estado a partir del análisis de la participación regional -en este caso el Oriente- en el proceso de configuración de las instituciones estatales concretamente mediante el trasvase de recursos financieros de las regiones al gobierno central. Del otro, volver a llenar de sentido, repensando las décadas centrales del siglo XIX como el periodo formativo del Estado que preparó el terreno para la aplicación de las reformas liberales.

Hasta el momento se ha estudiado la formación estatal de El Salvador desde dos perspectivas que nos parecen incompletas y que justifican la propuesta anterior. La

primera de ellas es el enfoque centralista. Son pocos los que se acercan al ámbito local para explicar el proceso y el impacto en la formación estatal desde el punto de vista de la privatización de la tierra, el vínculo con el poder central en el siglo XIX, o las haciendas locales y el sistema fiscal⁷. Aunque Lindo-Fuentes el gran historiador económico de El Salvador, no incluye el criterio regional en sus argumentos, consideramos esencial que se establezca un diálogo entre las regiones y el Estado central en su proceso formativo. El reducido tamaño del país no es motivo para caer en la tentación de pensar la historia salvadoreña desde la homogeneidad política y económica o la inexistencia de diferencias territoriales.

La segunda idea corresponde al axioma de que el Estado salvadoreño se formó gracias a la expansión cafetalera que permitió su inserción plena en el mercado mundial y que gracias a los ingresos del comercio exterior se logró instituir un Estado fuerte y centralizado⁸. Según Williams la influencia del boom del café en la construcción del estado nacional empezó en el ámbito local, donde la elite económica local aprovechó su posición para activar los recursos (tierra, mano de obra, capital y fondos públicos) cuando se comprobó la viabilidad del café. Además las primeras acciones para promover el café fueron hechas por los gobiernos municipales y no por instituciones estatales. Los municipios cafetaleros que prosperaron reinvirtieron los beneficios, se ampliaron los fondos fiscales, y las políticas locales se fortalecieron. Desde esta plataforma los notables locales empezaron a presionar a las instituciones estatales para la construcción de infraestructuras que favorecieran su proyecto económico. Las diferentes elites locales consiguieron un objetivo común que las aglutinó; pidiendo reformas como las leyes de extinción de ejidos que excedían la competencia local. Se considera que El Salvador experimentó un proceso de construcción de un Estado centralizado en el último cuarto del XIX. Los ingresos provenientes del café fortalecieron las instituciones educativas y militares, la burocracia profesional que sirviera al Estado y permitiera a las elites cafetaleras dejar de ocupar puestos públicos para regresar a sus negocios privados⁹.

Este cambio en la trayectoria fue resultado del proceso de reformas liberales que fueron el impulso necesario para la expansión definitiva del café porque se procedió progresivamente a la acumulación de la tierra y la disolución de la propiedad comunal y

⁷ LAURIA SANTIAGO, Aldo (2003). *Una república agraria*. DPI, San Salvador; LÓPEZ BERNAL, Carlos Gregorio (2007) "Poder central y poder local en la construcción del Estado en El Salvador, 1840-1890" (Inédita), Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Costa Rica; ACOSTA, Antonio (2007). "Hacienda y finanzas de un estado oligárquico. El Salvador, 1874-1890" en GARCÍA JORDAN, Pilar (edit.) *Estado, región y poder local en América latina, siglos XIX-XX*, Barcelona: Taller de Estudios e Investigaciones Andino-Amazónicas, Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona; ACOSTA, Antonio (2007). "Municipio, Estado y crisis económicas. El Salvador, 1870-1880. Una contribución al análisis desde las haciendas municipales", en *Revista de Indias*, Sevilla, Vol LXVII, No 240.

⁸ MENJÍVAR LARÍN, Rafael (1980). *Acumulación originaria y desarrollo del capitalismo en El Salvador*. San José, EDUCA.

⁹ WILLIAMS, Robert G. (1994). *States and Social Evolution. Coffee and the Rise of National Governments in Central America*. Chapel Hill/London: University of North Carolina Press, pp.205-211, 220.

ejidal. El objetivo de éstas fue modernizar las estructuras económicas y sociales con vistas a facilitar el desarrollo de las economías de exportación, atrayendo capitales extranjeros y asegurar cierta estabilidad política e institucional¹⁰. Se asume que el periodo intermedio entre la independencia y las reformas liberales de los años de 1870' fue una etapa de ruptura en su inicio y en su fin. Torres Rivas plantea que la colonia legó una dispersión regional que reforzó la adscripción material y emocional a las pequeñas ciudades y su hinterland rural. La colonia dejó mercados locales, pequeñas economías casi autosuficientes y atrasadas, comunicadas con el exterior por sitios muy precisos y reglamentados. La república heredó espacios vacíos en el Atlántico y un inexistente sistema de comunicación interna. La fragmentación del poder fue paralela a su descentralización¹¹.

Sin embargo el argumento de este texto se acerca más a la noción de la transición gradual hacia la formación de un Estado moderno sin rupturas reales. Gudmundson y Lindo al hacer una revisión del periodo del pre-liberalismo concluyeron que la idea de la *larga espera* que hace referencia al periodo entre la independencia y las reformas liberales no fue un impasse en el que nada pasó. Según ellos las reformas liberales formalizaron una relación que se fue gestando tiempo atrás. Las reformas ya no son vistas como una ruptura, como unas medidas políticas draconianas que privatizaron la tierra y transformaron la agricultura en cuestión de meses. Fue un proceso más largo y complejo, en parte por la diversidad de la tenencia de la tierra heredada del periodo colonial y los diversos intentos de aplicar políticas liberales en la era federal, por el proceso por el cual se privatizó la producción y exportación, y por los extraordinariamente diversos resultados de las reformas una vez consolidadas¹².

Para realizar la investigación se ha tomado en cuenta por un lado, el desarrollo comercial del puerto de La Unión y el impacto de la fiscalidad aduanal, y por el otro, la Administración Departamental de Rentas de San Miguel, la oficina de la hacienda pública más importante de la región. El método explicativo consiste en buscar indicadores y cuantificar procesos que de otra forma no serían visibles: como por ejemplo, la cuantificación del movimiento marítimo. Se presentan una gran cantidad de porcentajes para mostrar de forma más clara los datos numéricos; no obstante, hay que valorarlos en su justa medida, como un ejercicio de aproximación a la realidad económica y a la vinculación de la región de San Miguel con la estructura estatal central. El valor de estos datos no es concluyente y está sujeto a cambios porque las fuentes no proporcionan series continuadas de información. Si en un futuro se profundiza en la investigación y aparecen nuevas fuentes que permitan completar los cuadros, probablemente variarán los porcentajes.

¹⁰ COLINDRES, Eduardo (1977). *Fundamentos económicos de la burguesía salvadoreña*. San Salvador, UCA Editores, pp.26-30; CARDOSO, Ciro F.; PEREZ-BRIGNOLI, Héctor (1977). *Centroamérica y la economía Occidental (1520-1930)*, San José, Ediciones Universidad de Costa Rica, pp.295-296.

¹¹ WILLIAMS, R., Op.cit., p.235; TORRES RIVAS, Edelberto (1980). "Problemas en la formación del Estado Nacional en Centroamérica" en Estudios Sociales Centroamericanos, CSUCA mayo-agosto, San José, IX, n° 26, pp.155-186, p.162.

¹² GUDMUNDSON, Lowell; LINDO-FUENTES, Héctor (1995). *Central America 1821-1871. Liberalism before liberal reform*, The University Alabama Press, Tuscaloosa and London, p.1, 93; LAURIA SANTIAGO, A., Op.cit., p.336.

El texto se compone de dos partes. La primera sección se centra en el análisis de la dinámica comercial del puerto de La Unión a partir de una comparación con otros puertos, en cuanto al movimiento marítimo y niveles de importación y exportación se refiere, así como al impacto del contexto político en la zona. La segunda parte se dedica a revisar la fiscalidad de la aduana de La Unión y la hacienda departamental de San Miguel, resaltando los vínculos con el gobierno central.

1. Un enlace con el mercado mundial: los puertos de El Salvador entre 1847-1855.

En esta sección se hará una revisión del grado de vinculación del desarrollo económico del país con el mercado exterior a través del comercio de importación y exportación. Por un lado, se hace una descripción de las dinámicas del movimiento marítimo y se ponderan cuáles fueron las áreas y periodos del año de mayor concurrencia. Por otro lado, se describen los niveles de exportación e importación de La Unión, teniendo en cuenta los principales artículos que motivaron el tráfico, así como el flujo comercial en los otros enclaves portuarios.

La fuente utilizada son los registros de movimiento marítimo realizados por los empleados de aduanas, donde anotaban la entrada y salida de los buques. La mayoría de las veces, se adjuntaba una breve reseña sobre el origen o destino del navío, tonelaje del buque, tipología de productos que transportaba, además de la tripulación, nombre del capitán y consignatario de las mercancías. Sólo se ha podido analizar el movimiento marítimo de 1847 a 1855 porque no hay ejemplares de la gaceta del gobierno u otros registros anteriores.

1.1. Las dinámicas internas del movimiento marítimo.

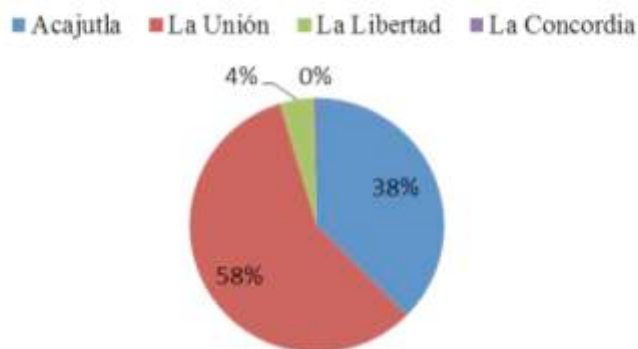
Pocos autores mencionan el desarrollo económico de los puertos salvadoreños. Lindo Fuentes, nos recuerda que la fiebre del oro en California y la construcción del ferrocarril en Panamá significaron un antes y un después en el desarrollo de la economía del país¹³. Sin embargo, aporta escasa información sobre el periodo que nos atañe.

Tras el examen minucioso de las entradas y salidas de los buques se pueden constatar algunas tendencias. El total de navíos que llegaron a puertos salvadoreños fue de 555. En esos nueve años, 321 se registraron en La Unión, 208 en Acajutla, 24 en La Libertad y se inscribieron 2 en el puerto de La Concordia. El peso de La Unión en el conjunto de los puertos es notable, puesto que significó un 57,84% del total de embarques, quedando muy por debajo el puerto de Acajutla con un 37,75% del total (Gráfico 1). El puerto de La Unión junto con el del Realejo en Nicaragua, fueron los mejores puertos del Pacífico entre San Francisco y Guayaquil, porque ofrecían un fondeadero seguro durante todo el año, al estar resguardados de vientos y mareas en la bahía de Conchagua. Los otros, como Acajutla o Ixtapa en Guatemala no fueron más que pequeños conglomerados de chozas, en playas abiertas expuestas al oleaje, donde los

¹³ LINDO-FUENTES, Héctor (2002). *La economía de El Salvador en el siglo XIX*, San Salvador, DPI, pp.164-165.

barcos tenían que anclar a cierta distancia de la playa y llamar la atención con un cañonazo, realizándose la descarga por medio de un bote¹⁴.

Gráfico 1: Entrada de buques a los puertos de El Salvador, 1847-1855



Fuente: Elaboración propia a partir de “Movimiento Marítimo” en la *Gaceta del gobierno del Salvador en la América Central** de 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855. * En adelante *Gaceta...*

La comparación de entradas por años deja ver a simple vista el efecto de las convulsiones políticas del periodo (Cuadro 1).

Cuadro 1: Entradas de buques a puertos salvadoreños, 1847-1855										
	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	TOTAL
La Unión	17	17	22	4	51	70	46	44	50	321
Acajutla	18	0	3	2	28	49	33	33	42	208
La Libertad	0	0	0	0	0	5	8	4	7	24
La Concordia	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
TOTAL										555

Fuente: elaboración propia a partir de “Movimiento Marítimo” en la *Gaceta...* de 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855.

Entre los años 1848 y 1850, la escasez de entradas, sobre todo en 1850, fue el resultado de los bloqueos británicos a los puertos del Estado. Esta medida coercitiva del gobierno inglés, fue una forma muy expedita de obligar a los gobiernos a pagar o al menos a reconocer las deudas para con los súbditos de Su Majestad. Ante el bloqueo de finales de 1848, el gobierno de El Salvador justificó la situación de impago por las dificultades del momento. Las constantes revoluciones y conflictos armados dejaron un déficit económico que había que subsanar y las irrelevantes sumas solicitadas por el cónsul inglés Frederick Chatfield no eran el principal punto de la agenda. Al parecer el bloqueo se levantó cuando se reconoció la deuda de una suma de 60.000p según las fuentes del gobierno salvadoreño. La persistencia británica llevó a un nuevo bloqueo en noviembre

¹⁴ NAYLOR, Robert A. (1988). *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)*, Antigua Guatemala, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, p.86.

de 1849 por la cantidad de 29.000p. Esta vez, los ingleses no sólo bloquearon sino que ocuparon las islas de Meanguera, Conchaguita, Punta de Zacate y Perez en la Bahía de Conchagua. En este caso se nombró una comisión con Miguel Montoya y Juan Antonio Alvarado para negociar con el cónsul. El bloqueo afectó a otros estados y al comercio de la región porque se impidió la entrada justo en el momento de la feria de San Miguel aunque finalmente fue levantado el 12 de noviembre, a tiempo de revitalizar un poco el evento¹⁵. Las negociaciones de Montoya y Alvarado no dieron los frutos esperados, porque al año siguiente, en 1850, se aplicó un nuevo y fuerte bloqueo. En octubre, el cónsul Chatfield dio 10 días de margen para el reconocimiento de la deuda y el cumplimiento de los convenios establecidos en la comisión de negociación. El gobierno de El Salvador se negó a la solicitud, porque ya se estaba realizando el pago de 15.000p anuales al consulado británico y se amparó en el cónsul francés, al cual se le pidió su intercesión como mediador. Sin embargo, las amenazas se cumplieron y quedó bloqueada toda la costa del Estado con el buque de guerra Gorgon y 11 buques de vela que lo complementaron. Durante el largo bloqueo, el comercio británico no se vio afectado porque los buques ingleses tenían libertad de movimiento salvo aquellos que llevaran pólvora. El comandante inglés emitió una nota al presidente de Honduras, amenazándole con extender el bloqueo si permitía el desembarco de pólvora para los puertos de El Salvador¹⁶.

Los reclamos, según el gobierno salvadoreño, fueron absolutamente injustos. Se exigía el retorno de la suma de todos los derechos municipales recaudados, otros derechos de importación y el desconocimiento de grandes deudas de un inglés que murió en Sonsonate, dejando importantes compromisos. Las limitaciones del bloqueo al movimiento mercantil impedían la generación de beneficios fiscales y por lo tanto la aduana de La Unión no podía solventar los 15.000p de la deuda inglesa. Chatfield defendió durante dieciocho años a capa y espada los intereses británicos en la América Central, y eso le llevó a asegurar unas condiciones favorables para los grupos mercantiles que trabajaban en la zona. El desajuste de opiniones fue una fuente de los conflictos aunque la prosperidad de los países del istmo centroamericano estuviera ligada al comercio con Gran Bretaña, al menos hasta mediados de siglo¹⁷.

A causa del contexto político, en el año 1850 sólo hubo registro de 6 buques a lo largo y ancho de toda la costa salvadoreña. La recuperación llegó el año 1851 y el pico en 1852 con la entrada de 51 y 70 buques en La Unión respectivamente, y 28 y 49 en Acajutla. A pesar de todo, los datos presentan algunas inconsistencias. En el año 1848 no hay registro de ningún buque al puerto de Acajutla lo cual no es creíble, porque lo más probable es que ese año esa información no se publicara en la Gaceta.

En el proceso de cuantificación, es útil el cotejo de los datos por meses (Cuadro 2) para visualizar la influencia de las ferias de San Miguel en el movimiento marítimo del Estado salvadoreño. El momento cúspide del año era el mes de noviembre, con una concurrencia del 19,94%, precisamente durante la feria más importante del año y de

¹⁵ *Gaceta*..., 5 enero 1849; *Gaceta*..., 9 noviembre 1849.

¹⁶ *Gaceta*..., 25 octubre 1850; *Gaceta*..., 13 diciembre 1850.

¹⁷ NAYLOR, R. A. Op.cit, pp. 49-50.

todo el país. Otro momento pico, aunque en menor medida era el mes de mayo, otro mes de feria.

Por lo tanto, vemos que el puerto de la Unión fue el que recibió un mayor número de buques y que éstos se concentraban en los meses de las ferias. Llegados a este punto veamos, a continuación, cual fue el impacto de tal movimiento.

Cuadro 2: Relación mensual de entradas de buques al puerto de La Unión											
	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	TOTAL	%
Total anual	17	17	22	4	51	70	46	44	50	321	100%
enero						8	3	7	5	23	7,17%
febrero	5		4			5	2	2	5	23	7,17%
marzo			5			6	3	6	6	26	8,10%
abril		2	3		5	6	6	2	7	31	9,66%
mayo		3		4	9	6	4	2	4	32	9,97%
junio			1			4	3	2	4	14	4,36%
julio		4	1		1	6	2	2	1	17	5,30%
agosto			2		2	1	1		2	8	2,49%
septiembre					2	5	5	1	2	15	4,67%
octubre			2		7	8	9	3	5	34	10,59%
noviembre	6	8			18	8	5	12	7	64	19,94%
diciembre	6		4		7	7	3	5	2	34	10,59%

Fuente: elaboración propia a partir de "Movimiento Marítimo" en la *Gaceta...* de 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855.

1.2. El efecto del comercio exterior dentro del Estado salvadoreño.

El periodo estudiado se inserta en el marco de la realización del capital a escala mundial impulsado por la política del libre cambio¹⁸. La inserción de las economías centroamericanas en el mercado mundial fue posible con la revolución de los transportes que permitieron movilizar grandes cantidades de mercancías. En la primera mitad del siglo XIX, el contacto comercial de El Salvador con el exterior fue modesto, ya que el intercambio se realizaba con productos que podían pagar altos costos de transporte y la cantidad de personas que podía pagar estos costos fue reducido.

Antes de adentrarse en la exploración de los niveles de importación y exportación según los puertos, es necesario retomar el problema que señaló Schoonover sobre las fuentes de carácter comercial. La documentación emitida en Centroamérica carece de fiabilidad y precisión porque la mayoría de agentes implicados en la transacción comercial - importadores, exportadores y empleados públicos- tuvieron motivos para manipular la información por lo que hay que valorar los datos con sumo cuidado. Los importadores extranjeros tendían a desvalorizar sus productos para lograr una reducción de los impuestos a pagar. Lo mismo hacían los exportadores del país, minimizando el valor o el peso de lo que embarcaban. Los agentes aduanales podían ajustar los datos por dinero

¹⁸ QUESADA MONGE, Rodrigo (1985). "América Central y Gran Bretaña: la composición del comercio exterior (1851-1915)" en Anuario de Estudios Centroamericanos, San José, vol. II, 2, Instituto de Investigaciones Sociales, Ediciones Universidad de Costa Rica, 77-92, p.77.

bajo mano o para cuadrar las cuentas a final del mes¹⁹. Schoonover duda de la capacidad metodológica y matemática de los encargados de los registros aduanales; de hecho a lo largo de la investigación y del procesamiento de los datos nos hemos encontrado con errores de sumas totales, repeticiones de data con variaciones, etc.

Los datos sobre las exportaciones sólo dan cuenta del volumen y el valor de los productos extraídos por el Oriente del país; el único registro detallado de las exportaciones por el Occidente es el del año 1855. Los índices generales del valor de las exportaciones por año (Cuadro 3) presentan 1852 como un tiempo de bonanza económica que coincide con los niveles más altos de movimiento marítimo (Cuadro 1). Si bien los valores de las exportaciones eran considerables, esto no suponía una entrada equivalente de liquidez a la arcas del Estado, puesto que parte de este monto se cubría con bonos y vales del Estado. Las cantidades se expresaban en pesos, unidad más o menos equivalente al dólar de los Estados Unidos. Sin embargo, coexistieron en circulación durante largo tiempo, monedas de otros lugares²⁰.

Cuadro 3: Valor de las Exportaciones por el puerto de La Unión (en pesos)	
1849	431.718,61
1850	316.347,50
1852	577.507,09
1853	530.827,95
1855	405.175,31

F: Elaboración propia a partir de la *Gaceta*... 26 octubre 1849, 22 noviembre 1850; 4 febrero 1853; 28 octubre 1853; 27 diciembre 1855.

Es sabido que el principal producto de exportación en esa etapa fue el añil. Fue un buen producto para la exportación ya que tenía un alto precio por poco volumen y se conservaba muy bien durante el transporte. Había 10 calidades distintas que variaban según el número, del 1 al 9 o el más sobresaliente que se le llamaba “flores”²¹. A pesar de sus ventajas en este periodo su producción estuvo en declive por el contexto de la inestabilidad política post-federal que obligó a transferir recursos humanos y materiales para la guerra. En los 5 años alternos presentados en el *Cuadro 3*, el añil ocupó el primer lugar con un 86% del total, seguido de los cueros de res y venado en un 10% que servían para la elaboración de los zurrónes para empaquetar el tinte. En menor medida, se exportó tabaco y tejidos de algodón²². Aunque en cantidades muy pequeñas, desde La Unión también se exportaron maderas, aguardiente, petates, cigarros y puros, brosas minerales, azúcar, algunas especias como pimienta y vainilla, gallinas, cerdos, reses y bálsamo, entre otros.

¹⁹ SCHOONOVER, Thomas (1978), “Central American Commerce and Maritime Activity in the Nineteenth Century: Sources for a Quantitative Approach” en *Latin American Research Review*, Vol. 13, No. 2, pp. 157-169, p.158. Sobre la calidad de los registros comerciales en Centroamérica también véase GUDMUNDSON, L.; LINDO-FUENTES, H., Op.cit., pp.59-60.

²⁰ GUDMUNDSON, L.; LINDO-FUENTES, H., Op.cit., p. 61.

²¹ Naylor, R.A., op.cit., p.95-96.

²² *Gaceta*... 26 octubre 1849, 22 noviembre 1850; 4 febrero 1853; 28 octubre 1853; 27 diciembre 1855.

Al comparar los datos comerciales de todos los puertos de 1855, los índices de exportación del puerto de La Unión aparecen como los más altos, lo que concuerda con la dinámica de movimiento marítimo del mismo (Gráfico 2).

Gráfico 2: Total de exportaciones según vía de salida, 1855



F: Elaboración propia a partir de la *Gaceta...*, 27 Diciembre 1855

Desde la óptica centroamericana, el flujo comercial del puerto de La Unión encaja con los datos aportados por Quesada Monge, relativos a las exportaciones de istmo hacia Inglaterra. Entre 1851 y 1855, en el total centroamericano, 4% eran maderas, 89% tintes y un 7% bajo el concepto de otros, que incluía metales, algodón bruto, cebo, conchas-perla y de tortuga²³. Sólo se han contabilizado las exportaciones marítimas, porque ponderar el flujo de exportaciones registrado en fronteras y administraciones de rentas terrestres, es una ardua tarea porque los recuentos de las fronteras no fueron exactos, ya que solo se registraban los artículos que pagaban impuesto de salida.

Para las importaciones las anotaciones son más escuetas. No se detalla el tipo de producto, sino la procedencia. Dato que no es concluyente, si tenemos en cuenta que los buques solían hacer largas rutas con paradas en varios puertos importantes.

Los indicadores anuales del valor de las importaciones (Cuadro 4) dan una visión aproximada de los artículos importados por el puerto de La Unión. Al relacionar los datos de las exportaciones y las importaciones llama la atención que las primeras siempre superaron con creces a las segundas, dando lugar a un superávit en la balanza comercial. No obstante, la irregularidad de las fuentes hace sospechar de la supuesta bonanza económica que atravesó el país en esos años si tenemos en cuenta el contexto político.

²³ QUESADA MONGE, R., Op.cit. p.85.

Cuadro 4: Valor de las importaciones por el puerto de La Unión (en pesos)	
1850	258.810,95
1851	174.761,71
1853	351.897,76
1854	145.915,00
1855	203.660,00

F: Elaboración propia a partir de la *Gaceta*... 29 noviembre 1850; 28 noviembre 1851; 11 noviembre 1853; 2 noviembre 1854; 1 noviembre 1855.

Las importaciones fueron 86% textiles y manufacturas, 4% artículos para el consumidor y un 8% bienes de capital²⁴. La mayoría fueron manufacturas textiles de algodón, ya fuera ordinario o estampado, consumido por los sectores populares e importados en grandes cantidades. Los artículos de lana también eran muy preciados. Además, Inglaterra abastecía el ámbito de la ferretería y artículos forjados de hierro, acero, latón, cobre, plomo y hojalata. Existían productos más especializados como agujas o utensilios de carnicería, platos, espadas o instrumentos de carpintería, entre otros²⁵. Se importaron enormes cantidades de artículos diversos, y todos estos artefactos se contabilizaron como “bultos de efectos o mercancías extranjeras”.

El principal origen y destino de los productos durante la primera mitad del siglo fue la Gran Bretaña. El fin del dominio español dejó a Centroamérica sin la experiencia ni la capacidad para entablar relaciones comerciales con los estados europeos. Sin embargo, la delicada situación económica del istmo, fue aliviada por la expansión comercial inglesa que buscaba asegurarse nuevos mercados y materias primas para su industria. Su presencia no fue una novedad, Gran Bretaña se había convertido en un importante proveedor de manufacturas y en destacado mercado para la producción colonial en la segunda mitad del siglo XVIII, además del contrabando existente con el Reino de Guatemala. Cuando el gobierno federal centroamericano abrió sus puertos al comercio exterior, los intercambios legales siguieron los canales establecidos por el antiguo tráfico ilegal²⁶.

El movimiento marítimo del puerto de La Unión se tradujo de un importante flujo comercial basado fundamentalmente en la exportación del añil y la importación de tejidos europeos. Como veremos la estructura de mercado generada por el gran volumen de transacciones tuvo un impacto económico considerable en la región oriental.

1.3. La operatividad de las transacciones comerciales.

Durante la etapa en estudio, las perspectivas comerciales de El Salvador disminuyeron a raíz de las guerras civiles tras el colapso de la Federación. La falta de una salida al Atlántico conllevó un muro arancelario para llegar hasta allí o negociar con casas beliceñas. Por eso, se comenzó a negociar con compañías inglesas que tenían casas

²⁴ QUESADA MONGE, R., op.cit, p.89.

²⁵ NAYLOR, R.A., op.cit, p.103.

²⁶ NAYLOR, Robert A. (1960). “The British Role in Central America Prior to the Clayton-Bulwer Treaty of 1850”, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 40, No. 3, p. 364, p.366.

filiales en el sur como *Naylors & Boardman* de Valparaíso, *Todd, Naylors & Co* de Liverpool, *Myers & Bland* de Valparaíso y Lima y *Reid & Swayne* de Lima²⁷.

La venta de estos productos se hacía a través de una larga cadena de agentes intermediarios. Las casas comerciales inglesas fueron reacias a establecer filiales en cualquiera de los cinco estados centroamericanos y prefirieron contratar a comerciantes residentes en el istmo a través de las filiales y casas de comisión que existían en Belice, Jamaica, Chile y Perú²⁸. A través de la fuente del movimiento marítimo se puede deducir quiénes eran los principales agentes comerciales de la región. Por un lado, parece que una praxis común fue que los propios capitanes de los buques fueran los consignatarios de las mercancías y los encargados de venderlas o intercambiarlas en su destino. Este fue el caso de Antonio Raymundi, Bartolome Vialo, Clemente Dacoingh, Domingo Viñas, Henry Cole, Jaime Busclay, Juan Contreras o Juan Santo Antonio entre otros. Por otro lado, Joaquín Mathé, conocido por ser un delegado de las casas beliceñas, fue consignatario de mercancías 8 veces en los años registrados. Florentín Souza fue otro comerciante vinculado con las filiales del Perú que además llegó a ser vicecónsul del Perú en esos años. Mariano Fernández, Pedro Alvarado y Gil Chacón fueron consignatarios 9, 11 y 7 veces respectivamente de productos que llegaron en buques de bandera costarricense. La sociedad de Ruiz y Romagosa de Sonsonate ejerció de agente comercial numerosas veces: nueve como sociedad y cuatro más a título personal de los socios.

Santiago González y Yanuario Blanco fueron dos personajes interesantes que precisan más estudio. El primero fue el único propietario de buque que aparece en los registros. Compró el “Trinidad”, que tuvo una importante trayectoria de cabotaje con un total de 23 entradas registradas a los puertos salvadoreños. En la mayoría de los viajes apareció como consignatario de las mercancías que se transportaron. El segundo, Yanuario Blanco fue diputado, comerciante asentado en San Salvador y fungió también como agente del comercio británico²⁹. El papel de importador, exportador, prestamista y distribuidor se solía confundir, pues igual pasaba con el productor, comerciante, político o profesional.

Los productos se subministraron en las 3 ferias de San Miguel, la reunión comercial más importante de la región. Fueron tan importantes como para retrasar la Asamblea Legislativa de 1853 porque algunos diputados y senadores todavía estaban en ahí o como para que la administración inglesa considerara oportuno que el cónsul, instalado en Sonsonate, trasladara su residencia a San Miguel en las temporadas de ferias³⁰. Fueron un buen escaparate porque se solían dar a conocer los buques que partían y ofrecían fletes, por ejemplo el bergantín inglés Cluny llegó a puertos salvadoreños a finales del mes de octubre de 1853, los arreglos se podían hacer en las ferias y el

²⁷ NAYLOR, R.A., p.115.

²⁸ NAYLOR, R.A., p.104.

²⁹ “Movimiento marítimo” en *Gaceta*...de los años 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854 y 1855.

³⁰ Foreign Office, Serie 66 (El Salvador), caja 2, folio 3-5. Foote a Earl Clarendon, 3 junio 1857 (En adelante FO 66); *Gaceta*..., 4 febrero 1853.

consignatario a quien dirigirse era Dn. Joaquín Mathe. También había competencia entre buques en la oferta de los servicios, de hecho el Cluny se jactaba de haber obtenido una calificación de 1ª clase de Lloyds en Londres³¹.

Usualmente antes de cada feria se dejaba a los comerciantes las mercancías equivalentes en valor al añil exportado. Este sistema se fue sustituyendo por la embarcación directa de los productos por la vía del Cabo de Hornos. Tras la ruptura de la Federación, la importancia de las ferias fue menguando porque el añil tuvo una tendencia descendente y porque los productos adquiridos que tenían que trasladarse a los otros estados estaban sujetos a pagos adicionales³². Sin embargo, en estos encuentros no sólo hubo espacio para efectuar el comercio exterior, sino también intrarregional y local. El 16 de noviembre de 1852 José Mideuse escribió desde Choluteca al gobernador de San Miguel para informarle que por causa de las fuertes lluvias del invierno se habían detenido un gran número de comerciantes con partidas de ganado, cargamentos de quesos, mulas y otros artículos de comercio. Se supone que su presencia había de ser considerable porque el gobernador departamental alargó la feria hasta el 8 de diciembre.

En estas ferias de origen colonial, el mercado estuvo dominado por aquellos que controlaron el crédito. Para comprender esta dinámica hay que retroceder un poco. En Centroamérica la tierra fue el factor de producción más abundante y por ende no fue el principal elemento de poder y riqueza. Lo más escaso fue la capacidad empresarial, el crédito y la mano de obra³³. Gozaron de poder quienes controlaron el crédito y los mecanismos de comercialización, como fue el caso de los comerciantes guatemaltecos en la fase tardío-colonial. La modalidad crediticia más común fue la “habilitación”, un desembolso en dinero o mercancías a devolver pagado al año siguiente con la cosecha de añil. Habitualmente, aunque el interés fue de un 5%, el acreedor obtenía más beneficios porque no sólo tenía la capacidad de negociar los precios del añil por adelantado, sino también valorar las mercancías que proporcionaba³⁴.

2. Unas notas sobre fiscalidad: finanzas, comercio y región.

Este apartado complementa el anterior porque examina el influjo del comercio de la región oriental migueleña en la hacienda pública, a partir de las cuentas aduanales y departamentales. En primer lugar se comprueba la importancia de las fronteras marítimas como punto de recaudación fiscal en comparación con las terrestres u otro tipo de administraciones de rentas públicas. Para ello se han usado los extractos que emitían dichas administraciones. En segundo lugar, se acerca la lente para precisar la cantidad, la calidad y el uso de los fondos aduanales correspondientes al puerto de La Unión. Para conseguir lo propuesto, se han utilizado los estados de cuenta presentados por el encargado de aduanas. Finalmente, se completa el análisis con algunos datos de la hacienda departamental de San Miguel y su impacto en la distribución de gastos del

³¹ “Avisos”, *Gaceta*..., 21 octubre, 1853.

³² NAYLOR, R.A., op.cit, p.123.

³³ LINDO-FUENTES, H., “Economía...”, pp.141-143.

³⁴ Ibid., p.148.

Estado salvadoreño, utilizando para tal fin los informes fiscales presentados por el administrador de rentas de San Miguel.

2.1. El valor de las administraciones de rentas marítimas en la hacienda salvadoreña.

En los escasos balances fiscales publicados por la Tesorería General, oficina que supuestamente centralizó los ingresos estatales, las cuentas aduanales quedaron en un segundo plano dejando como protagonista de la hacienda pública el ramo del aguardiente. Por ejemplo, en el estado de cuenta del año económico de 1848 se presentó un monto de 604p en concepto de “pasados por aduanas marítimas”, lo que el año 1850 se incrementó hasta 9481,5p³⁵. No obstante, al tomar en cuenta el contexto político-económico, salta a la vista que estos datos presentan una realidad parcializada puesto que no muestran la lógica fiscal de un Estado que empezaba a vincularse al comercio exterior. La transición económica que significó la independencia supuso una dependencia de los impuestos del comercio, porque gravar otras actividades era difícil de administrar y fácil de evadir. A pesar de la moda decimonónica impulsada por Inglaterra del librecombismo, los nuevos Estados se vieron obligados a establecer muros “protectores” para asegurarse una fuente de ingresos³⁶.

El Salvador no siguió un camino muy distinto del de sus pares latinoamericanos. Por lo tanto, la ausencia de las rentas aduanales en las cuentas generales de la hacienda pública debe interpretarse como fruto del escaso desarrollo estatal y no como resultado de la poca importancia de los fondos de aduanas. Fue muy difícil para el Estado controlar el territorio y todos los puntos de recaudación fiscal y homogeneizar correctamente todas las cuentas. Según la ley la estructura primigenia de la hacienda pública salvadoreña estuvo centralizada por la Tesorería General y la Contaduría Mayor. De ella se derivaron las diversas administraciones de rentas departamentales y otras oficinas de recaudación fiscal especializadas como las administraciones de aguardiente o las aduanales que tenían que pasar cuentas a las oficinas centrales. En la práctica se llevaron cuentas separadas para las rentas aduanales.

Al relacionar el porcentaje de los ingresos aduanales marítimos y el del ramo del aguardiente respecto del total de ingresos fiscales del Estado (Cuadro 5), aparece que ambos conceptos compartieron protagonismo como fuentes de ingresos. Sin embargo, los fondos aduanales fueron incrementando progresivamente cada año llegando en 1852 a significar un 58,03% del total de ingresos fiscales, mientras que el aguardiente significó un 26,95% del total. Los años siguientes ambos montos quedaron muy equiparados en torno al 40-45% respecto del total. El interesante artículo de Walter y Ramírez sobre fiscalidad antes de la etapa del liberalismo utiliza la misma fuente, aunque sólo se enfoca en los ingresos aduanales percibidos por la importación y la

³⁵ “Estado de cuentas de los ingresos y egresos de la tesorería general del Estado”, *Gaceta...*, 3 noviembre 1848; 31 octubre 1851.

³⁶ BULMER-THOMAS, Víctor (2003). *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México, Fondo de Cultura Económica, p.47.

exportación, sin contar otros tipos de ingresos que hubo en aduanas como veremos más adelante³⁷.

Cuadro 5: Porcentaje de los fondos aduanales y del aguardiente en el total de la hacienda pública, 1847-1855					
Año	Ingresos Fiscales Totales	Ingresos aduanales*	% respecto ingresos totales	Ingresos aguardiente	% respecto ingresos totales
1847	172.661			65.231	37,78%
1848	64.615			30.014	46,45%
1849	387.372	120.812	31,19%	185.426	47,87%
1850	325.610	112.610	34,58%	147.380	45,26%
1851	327.177	122.569	37,46%	115.692	35,36%
1852	410.351	238.135	58,03%	110.592	26,95%
1853	404.415	173.962	43,02%	176.194	43,57%
1854	498.192	214.336	43,02%	227.500	45,66%
1855	446.824	182.551	40,86%	193.471	43,30%

F: Elaboración propia a partir de "Resumen comparativo de las rentas marítimas y terrestres de la República del Salvador", *Gaceta...*, 27 mayo 1857. * Los ingresos aduanales incluyen alcabala marítima, extracción de añil, impuesto aguardiente extranjero, despacho de buques, bodegaje, tonelaje, aguada cobrada en Acajutla, papel sellado y peaje para caminos cobrados en todos los puertos de la República.

Una vez visto el relieve de las administraciones aduanales en el engranaje de la Hacienda pública salvadoreña y comprobada la relación fiscal con el aguardiente, fijémonos en el rendimiento fiscal de la aduana de La Unión.

2.2. La aduana del Puerto de La Unión en el engranaje fiscal salvadoreño.

Las aduanas marítimas fueron unos de los pocos espacios en los que el Estado tuvo la capacidad operativa de hacerse presente mediante una guarnición militar y un cuadro de empleados civiles. Fueron las únicas administraciones de rentas cuyos detalles de contabilidad se hicieron públicos, al menos durante el periodo en estudio, lo cual no es extraño si tenemos en cuenta la importancia estratégica que tenían para el Estado. Aun así, los extractos de cuentas aduanales presentan inconvenientes porque algunos no seguían un orden uniforme y cronológico sino que terminaban y empezaban según el tiempo de servicio del empleado correspondiente.

2.2.1. Los ingresos

El impuesto que generó más entradas fue la *alcabala marítima* con más del 80% del total de ingresos de La Unión, según se ve en los años de muestra (Cuadro 6). Este fue un arbitrio de origen colonial que gravó cualquier transacción comercial y cuyo porcentaje de gravamen varió en función del tipo de producto importado y del origen. La grave situación fiscal en la se encontraron los nuevos gobiernos tras la independencia les obligó a preocuparse más por amoldar las políticas fiscales a las coyunturas económicas, que a incentivar el comercio,³⁸ por lo que hubo constantes

³⁷ WALTER, K.; RAMÍREZ, J. A. (2008). "Los estancos en la República del Salvador" en VVAA, *Los estancos, las prácticas monopólicas y las rentas del estado en El Salvador*. San Salvador, Superintendencia de competencia, p.134.

³⁸ NAYLOR, R.A., op.cit. p.56.

variaciones en los decretos sobre qué, cuándo y cuánto gravar los productos que fueron entrando al país. Los primeros gravámenes a la importación fueron parte del legado federal y rondaban el 4 y 6% *ad valorem*, exceptuando los productos de algodón que pagaron un 10%, salvo aquellos que venían de otros países latinoamericanos. Un gesto de solidaridad entre países que fue aprovechado por las casas comerciales europeas en Chile y Perú. Los artículos importados directamente por nacionales pagaban solo un 1% *ad valorem*. Al darse cuenta de las posibilidades de ingresos a partir de estas cargas fiscales, las políticas económicas aplicadas tendieron a aumentarlas sin pensar en las consecuencias.

Cuadro 6: Tipo de impuestos y cantidades recaudadas en la Aduana de La Unión, 1847, 1850-1853						
Impuestos	1847	1850	1851	1853	TOTAL	%
alcabala marítima	\$6.486,13	\$46.139,41	\$30.496,64	\$68.697,36	\$151.819,54	82,03%
10% del café	\$86,37	\$122,39	\$75,26	\$50,80	\$334,82	0,18%
Bodegaje	\$4.030,03	\$5.828,39	\$3.595,05	\$6.360,94	\$19.814,41	10,71%
recargo aguardiente extranjera	\$1.131,50	\$2.669,50	\$1.764,50	\$1.611,12	\$7.176,62	3,88%
peaje para composición de caminos	\$521,59	\$754,40	\$467,40	\$818,68	\$2.562,07	1,38%
papel sellado	\$150,31	\$540,81	\$310,00	\$260,00	\$1.261,12	0,68%
impuesto de tránsito	\$411,00	\$219,65	\$189,94	\$6,96	\$827,55	0,45%
Trasbordo	\$37,30	\$319,90	\$44,14	x	\$401,34	0,22%
despacho de buques	\$48,00	\$78,00	\$69,00	\$189,00	\$384,00	0,21%
extracción añil	\$414,00	x	x	x	\$414,00	0,22%
extracción oro y plata	x	\$72,96	x	x	\$72,96	0,04%

F: Elaboración propia a partir de *Gaceta*..., 22 octubre 1847; 1 noviembre 1850; 24 octubre 1851; 28 octubre 1853.

En 1842 en los cinco Estados centroamericanos se cobraba un 20% importación de un Estado a otro. Eso significó que un producto que hubiera atravesado dos o tres estados hasta su destino final había acumulado un 40 o 60% de alcabala. No obstante el cobro de los impuestos no se traducían en un aumento de liquidez en la hacienda porque se aceptaba el pago en bonos del Estado hasta de la mitad del monto³⁹. En la década de 1850, los efectos introducidos por Honduras tenían un gravamen de un 14%. Por Guatemala tenían un 28%. Toda importación marítima tenía un 24% que se pagaba por terceras partes en dinero, bonos y órdenes.

Siguiendo en el ámbito de las exportaciones, se cargó la *extracción de añil* con 3p y 2reales por cada zurrón de añil de 150 libras (los 3p se podían pagar en vales y bonos y los 2r en moneda efectiva). Según la ley los 2r eran destinados a la Universidad⁴⁰. A cada tercio de 150 libras se le asignaba una guía de añil que tenía un valor de 1r y servía para transitar con el añil por el Estado. Los arrieros entregaban las guías a los administradores de aduanas marítimas cuando la extracción se hacía por los puertos del Sur y a los guardas de Jocoro o el Sauce, Rodeo, Metapam, Santa Ana, Ahuachapán y

³⁹ *Decreto del gobierno 2 junio 1846*, Libro 8, Título 4, en MENÉNDEZ, Isidro (1956). *Recopilación de leyes del Salvador*. Imprenta Nacional, 2ª edición, San Salvador, p. 139; NAYLOR.R.A., op.cit, p.54.

⁴⁰ *Decreto legislativo 25 febrero 1852*, Libro 8, título 3, MENÉNDEZ, I., op.cit, , p.132.

Chalatenango cuando se extraían por las fronteras del Norte⁴¹. El uso de las guías fue un intento de recortar el contrabando y la corrupción que todavía existía, especialmente a nivel local y aduanal (59). La forma más elegante era la confabulación del importador y el empleado de aduanas para pagar sólo una parte de los impuestos y embolsarse el último una parte del dinero (255). Fue común la evasión de impuestos de salida del añil. A partir de 1843 se obligó a llevar guía para todas las mercancías que se transportaban porque hubo muchos comerciantes que llevaban mercancías para distintos lugares y transitaban sin guía por haberla entregado en el primer punto, lo cual era considerado contrabando⁴². Todas las guías recolectadas se remitían a la Contaduría Mayor al final del año económico, aunque no hay evidencia de esto por el momento y lo registrado en la aduana de La Unión es ínfimo; igual que el impuesto de un 2% a la *extracción de oro y plata*⁴³. Las brosas minerales tenían que pagar 4r por quintal en concepto de exportación.

En orden de importancia, el tercer lugar fue para el cargo al *bodegaje* y *almacenaje*. Como medida de control, todos los productos introducidos por tierra o mar debían entrar en los almacenes de aduanas para proceder al recuento y pago. Hubo algunas excepciones, pues a partir de 1841 los productos de los otros Estados centroamericanos quedaron eximidos de ello⁴⁴. Este impuesto, junto al de *aguada* y al de *peaje de caminos*, estuvo destinado a la mejora de los puertos.

El impuesto por *tonelaje* consistía en 8p por buque extranjero de menos de 50t, 12p los de menos de 100t, y 16p los de más de 100t⁴⁵. Estuvieron exentos aquellos buques en tránsito, para hacer aguada o refugiados por tempestad. El derecho de *tránsito* consistía en el pago de 2r por cabeza de ganado que atravesara el territorio del Estado. El tránsito de productos se gravó con un 2% porque en el punto de consumo se pagaría el resto de derechos. Existió un impuesto a la *sal extranjera* a razón de 8r por quintal introducido⁴⁶ y por el *trasbordo* de mercancías en puerto un 2%⁴⁷. Los impuestos sobre los *licores y el aguardiente* se componían de 2r más los derechos aplicados por leyes anteriores⁴⁸. El *papel sellado* fue un estanco de origen colonial, cuya venta era monopolizada por el estado. Se trató de un mecanismo para oficializar y formalizar toda transacción ante el estado o personas, para evitar versiones fraudulentas de documentos oficiales⁴⁹.

⁴¹ *Reglamento sobre uso y administración de guías para el añil de 11 abril 1855*, Libro 8, título 4, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.135.

⁴² *Decreto del gobierno 20 junio 1843*, Libro 8, título 4, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.137.

⁴³ *Decreto del gobierno de 28 abril 1843*, Libro 8, título 2, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.129.

⁴⁴ *Decreto legislativo de 18 febrero de 1841*, Libro 8, título 2, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.116.

⁴⁵ *Decreto legislativo de 19 febrero 1852*, Libro 8, título 5, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.155.

⁴⁶ *Decreto de 11 julio de 1842*, Libro 8, título 4, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.137.

⁴⁷ *Acuerdo del gobierno de 12 mayo 1843*, Libro 8, título 5, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.152.

⁴⁸ *Decreto legislativo de 27 septiembre 1842*, Libro 8, título 4, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.137.

⁴⁹ WALTER, K.; RAMÍREZ, J. A. op.cit., p.150.

2.2.2. La asignación de los gastos

La distribución de los gastos aduanales puede dividirse en 7 apartados (Cuadro 7). El mayor monto, un 59,17% del total ingresado a la aduana de La Unión se destinó a cubrir los compromisos de la deuda pública, concretamente a pagar los bonos del Estado (36,99%). A esta cantidad se le podría añadir las destinadas a los reembolsos por empréstitos voluntarios y forzosos que también formarían parte de la deuda estatal. Seguido de un 19,18% del total que se remitía directamente a las arcas de la tesorería general o se empleaba en gastos relacionados con sostenimiento del gobierno ejecutivo. Llama la atención el concepto de “pagos de orden superior” que se supone que servía para financiar al ejecutivo en momentos de necesidad. A continuación destaca el 7,15% de gasto militar, sobre todo para suplir a la guarnición portuaria de todos sus efectos. Finalmente destaca las sumas destinadas a la construcción de infraestructuras distribuidas en un 0,50% remitido a la Junta Itineraria de San Miguel y un 6,14% para el pago de contratas.

Cuadro 7: Gastos efectuados con fondos aduanales de La Unión, 1847, 1850, 1851, 1853									
		1847	1850	1851	1853	TOTAL	%	TOTAL	%
Gasto militar	gastos militares		\$1.099,00	\$137,21		\$1.236,21	0,53%	\$16.627,90	7,15
	sueldos militares	\$728,75	\$1.000,25	\$1.304,50	\$980,00	\$4.013,50	1,73%		
	haberes de la fuerza	\$1.170,24	\$2.358,56	\$1.898,96	\$5.874,87	\$11.302,63	4,86%		
	pensión invalidos				\$75,56	\$75,56	0,03%		
Deuda pública	creditos reconocidos	\$30.662,34	\$16.102,00	\$4.809,30		\$51.573,64	22,18%	\$137.588,79	59,17
	amortización bonos 1ª, 2ª, 3ª	\$144,06	\$30.938,75	\$17.977,09	\$36.955,25	\$86.015,15	36,99%		
Gobierno central	enterados tesorería general	\$1.682,00	\$1.000,00	\$3.155,25	\$21.174,59	\$27.011,84	11,62%	\$44.600,19	19,18
	gastos extraordinarios Supremo Gobierno		\$1.769,12	\$541,93	\$1.411,50	\$3.722,55	1,60%		
	viaticos y dietas representación nacional			\$700,00	\$1.050,00	\$1.750,00	0,75%		
	pagos de orden superior	\$10.897,55			\$1.218,25	\$12.115,80	5,21%		
Remitido a San Miguel	tesorería junta itineraria de San Miguel	\$521,62			\$630,87	\$1.152,49	0,50%	\$1.548,74	0,67
	remisión recargo aguardiente	\$7,50			\$388,75	\$396,25	0,17%		
Sueldos civiles	empleados aduanas	\$3.064,30	\$2.856,70	\$5.390,40	\$2.453,91	\$13.765,31	5,92%	\$14.782,31	6,36
	CSJ				\$363,56	\$363,56	0,16%		
	contaduría mayor				\$419,31	\$419,31	0,18%		
	gobernadores				\$234,13	\$234,13	0,10%		
Reembolsos	sustracción violenta de plata		\$474,00			\$474,00	0,20%	\$16.252,47	6,99
	devolución préstamos voluntarios			\$500,00	\$1.000,00	\$1.500,00	0,65%		
	pago por contratas	\$3.823,22		\$730,00	\$9.715,25	\$14.268,47	6,14%		
	equivocos deshechos		\$10,00			\$10,00	0,00%		
Gastos escritorio	aduana		\$21,75	\$25,31	\$30,00	\$77,06	0,03%	\$1.124,81	0,48
	comandancia		\$18,00	\$18,00	\$18,00	\$54,00	0,02%		
	extraordinarios aduana	\$819,20	\$40,62	\$16,68	\$117,25	\$993,75	0,43%		

F: Elaboración propia a partir de *Gaceta...*, 22 octubre 1847; 1 noviembre 1850; 24 octubre 1851; 21 enero 1853; 28 octubre 1853

La distribución de gastos aduanales de La Unión estuvo acorde con el contexto político-económico de constantes batallas e incursiones militares y la fuerte dependencia financiera del exterior. La asignación de gastos, aunque sea de una parcela de la Hacienda pública, revela los propósitos políticos de los grupos gobernantes; en este caso, los compromisos de la deuda fueron la máxima preocupación. Sin embargo, se requiere un estudio en profundidad sobre la deuda del Estado salvadoreño en la primera mitad del siglo XIX para valorar el destino final de esos recursos financieros que se conseguían por fuerza o por voluntad y que probablemente alimentaron los proyectos caudillistas que se sucedieron en las décadas centrales del siglo.

2.3. La huella de las rentas de San Miguel en la economía salvadoreña.

El flujo comercial analizado en el primer apartado significó una circulación de recursos fiscales en la aduana de La Unión que permitió responder a los compromisos estatales. A continuación se hace el mismo ejercicio con las rentas de San Miguel recaudadas fundamentalmente por la actividad comercial. No obstante, estudiar esta región exige valorar la existencia del sector económico campesino que participó del dinamismo económico expuesto en estas líneas, pero del que no hay evidencias escritas. Bulmer-Thomas reconoció la deficiencia que supone el desconocimiento de la economía no exportadora por la falta de registro y estadística de la producción agrícola para el consumo interno, la producción artesanal y algunos servicios como la navegación costera. Si bien fue poco productiva e ineficiente sus niveles fueron más altos que las exportaciones⁵⁰.

Las ferias, a las cuales ya se ha hecho referencia, fueron también clave para dinamizar el comercio y la economía de la región. En el ámbito local tuvieron un papel fundamental porque su realización dependía de las municipalidades. El concejo municipal, con parte de los fondos locales, iniciaba los preparativos en los primeros días del mes de noviembre cuando se subastaban los chinamos, que solían tener un perímetro de 3 a 6 varas, y su ubicación en la ciudad⁵¹. Parte de las funciones del concejo fue mantener el orden y la salubridad del lugar, entre cosas se procuraba que los chinamos se cubrieran con telas enceradas y no con cueros de res, que los zurrones de añil no se amontonaran dentro de la ciudad, se evitaba la venta de frutas acuosas⁵². Además del derecho de plaza por el uso de un chinamo (en proporción a las ventas y al terreno ocupado sin exceder los 2r⁵³), la afluencia de gente a la feria creó otras fuentes de ingresos para la hacienda local.

Un comerciante francés de Sonsonate le explicó al cónsul inglés los gastos en que se incurría para asistir a la feria de San Miguel. En primer lugar, se necesitaban tres mulas, una para el amo, una para el criado y otra para el equipaje. El alquiler de éstas, de Sonsonate a San Miguel y regreso, era de 12p cada una. En segundo lugar era necesario un mozo a pie para arrear la mula de carga, al que se le pagaban 12p, lo mismo que para el criado que iba montado. En tercer lugar, había que tener en cuenta el alquiler de una casa en San Miguel cuyos costos variaban según la ubicación. En el centro de la ciudad podían costar 120p aunque había precios más bajos en zonas más apartadas. En cuarto lugar, la manutención costaba 1,50p diarios para amo y dos criados y entre 0,50 y 0,75 para las bestias según la abundancia del zacate. En quinto lugar, los gastos del camino podían ser de 1,50p diarios. Teniendo en cuenta estos valores, una estancia de un mes en San Miguel o La Unión para un comerciante acaudalado rondaba los 108p⁵⁴.

⁵⁰ BULMER-THOMAS, V. op.cit.p.57.

⁵¹ "Avisos" en *Gaceta*..., 18 octubre 1855.

⁵² *Gaceta*..., 25 noviembre 1853.

⁵³ *Decreto legislativo de 16 marzo 1849*, Libro 8, título 2, MENÉNDEZ, I., op.cit., p.119.

⁵⁴ FO 66-2, f.74-75, J. Dorion a Mr. Foote, 31 diciembre 1857.

2.3.1. Los ingresos departamentales

En el ámbito de las entradas fiscales regionales un 47,75% de los fondos departamentales procedía del *ramo del aguardiente* (Cuadro 8). Sin embargo los niveles de actividad económica, medidos con el indicador de la alcabala marítima, no fueron desdeñables. Casi un 23% de los ingresos fueron a razón del pago de la *alcabala marítima* y *la interior*, ésta última consistía en un 4% que se hacía por cualquier transacción comercial, salvo los productos de primera necesidad producidos en el país que no estaban gravados. El *ramo del tajo* por el destace de animales y los derechos de *extracción de añil* componían un segundo sector en orden de importancia en los ingresos departamentales.

Se entiende que los conceptos de la alcabala marítima, los derechos de extracción, los recargos al aguardiente, el papel sellado y el tránsito que aparecían en las cuentas departamentales, absorbían los montos equivalentes que como se ha visto antes, se recaudaban también en la aduana de La Unión. Por lo tanto, los datos fiscales departamentales dan una visión general y proporcionada de la dinámica económica regional.

Cuadro 8: Tipo de impuestos y cantidades recaudadas en la administración de rentas de San Miguel, 1851-1855 (en pesos)						
Impuestos	1851*	1853	1854	1855	TOTAL	%
alcabala marítima e interior	9.476,24	12.760,22	13.413,77	11.161,30	46.811,53	22,93%
impuesto extracción añil	16,00	6.058,50	2.451,31	1.865,00	10.390,81	5,09%
id extracción plata		504,87	113,68	232,46	851,01	0,42%
ramo aguardiente	7.674,43	27.036,37	29.582,39	33.188,00	97.481,19	47,75%
papel sellado	883,25	2.041,40	2.095,25	2.116,21	7.136,11	3,50%
reposición papel sellado	13,25	11,50		377,59	402,34	0,20%
ramo tabaco	916,37	3.210,00			4.126,37	2,02%
ramo tajo	1.457,75	3.639,25	4.036,25	4.194,75	13.328,00	6,53%
asiento de gallos	64,00	124,00	430,00	638,50	1.256,50	0,62%
donativos	72,00		114,00	75,00	261,00	0,13%
empréstitos	8.708,00				8.708,00	4,27%
depósitos	213,31	4.126,62	17,50	19,00	4.376,43	2,14%
devolución por tesorería	11,00				11,00	0,01%
comisos		213,60	26,25	69,55	309,4	0,15%
tránsito ganado		2.399,75	2.059,50	3.552,75	8012	3,92%
manda forzosa y 1/2 %		400,00	6,00	282,00	688	0,34%
TOTAL ingresos anuales	29.545,70	62.374,20	54.433,60	58.132,65	204.149,69	100,00%

F: Elaboración propia a partir de *Gaceta...* 14 noviembre 1851; 21 octubre 1853; 2 noviembre 1854; 1 noviembre 1855. *Incluye sólo de marzo a septiembre.

2.3.2. La distribución de fondos departamentales

La organización de gastos hecha a partir de los recursos fiscales de la administración de rentas de San Miguel siguió la misma lógica que en la aduana de La Unión. El pago de la deuda pública estatal fue la primera obligación a cumplir como lo indica el aproximado 43,46% respecto del total. El segundo destino de los recursos fue el gasto

militar, fundamentalmente en la inversión en el haber de la fuerza del departamento de San Miguel (11,94). Gasto justificado por la posición de este departamento en el extremo oriental de la República y la presencia de un punto estratégico para el Estado como el puerto de La Unión, lo que fue motivo de ataques y ocupaciones frecuentes por parte de los otros estados del istmo. El tercer dispendio fuerte fueron las sumas que se destinaban al mantenimiento del gobierno central. Finalmente un 10,78% se destinaba a la educación organizado en tres conceptos relacionados: el sueldo de los preceptores, el monto remitido a la tesorería departamental de instrucción pública y el destinado a la caja de la tesorería general de Instrucción pública. Ésta última fue proporcionalmente la suma más importante (4,65%), si se tiene en cuenta la continuidad de los datos.

Valorando el contexto inestabilidad política y de constante actividad militar, el porcentaje de recursos destinados a gastos militares nos parece muy escaso si lo comparamos con los fondos destinados al pago de la deuda pública, tanto en la administración de rentas de San Miguel como en la aduana de La Unión. Aún no hay estudios que lo confirmen, pero posiblemente gran parte de esta deuda englobaba empréstitos realizados en vistas a financiar la guerra.

Cuadro 9: Gastos efectuados con los fondos de la Administración de Rentas de San Miguel, 1851, 1853-1855 (en pesos)									
	Egresos	1851	1853	1854	1855	TOTAL	%	TOTAL	%
Gasto militar	Haberes de la fuerza	2.011,69	8.306,31	5.563,90	8.219,65	24.101,55	11,94%	36.955,26	18,31%
	Sueldos jefes y oficiales	1.569,24	3.775,20	3.395,44	1.878,88	10.618,76	5,26%		
	Gastos militares	654,62	65,00	198,62	867,00	1.785,24	0,88%		
	Pensión inválidos y montepío militar	284,50	119,90		45,31	449,71	0,22%		
Gobierno central	Remitidos a tesorería general	10.129,00	2.399,00	6.326,00	6.098,00	24.952,00	12,37%	27.489,45	13,62%
	Gastos extraordinarios SG				1.381,00	1.381,00	0,68%		
	Presupuesto SCJ y dependientes	157,60	998,85			1.156,45	0,57%		
Deuda pública	Amortización bonos y vales	7.437,97	33.343,32	24.212,30	22.693,72	87.687,31	43,46%	87.687,31	43,46%
Educación	Remitidos a tesoro gral instrucción pública	213,31	3.004,50	2.245,00	3.912,06	9.374,87	4,65%	21.758,62	10,78%
	Remitidos a tesorería instrucción pública dpto.		970,00	1.398,00	606,00	2.974,00	1,47%		
	Sueldo preceptores	1.179,25	2.275,00	2.431,25	3.524,25	9.409,75	4,66%		
Sueldos civiles	Sueldos jueces 1 ^{os} y asesor	824,81	957,00	5.247,40	4.919,96	11.949,17	5,92%	20.716,27	10,27%
	Sueldo gobernador y dependientes	913,93	913,30			1.827,23	0,91%		
	Honorario administrador y comisario	611,99	1.435,90	1.468,10	1.591,57	5.107,56	2,53%		
	Viáticos y dietas DD, SS y dependientes	328,77	1.423,54			1.752,31	0,87%		
	Policia		20,00		60,00	80,00	0,04%		
Desembolsos	Pagos por contratas				544,04	544,04	0,27%	3.874,15	1,92%
	Pagos a cosecheros tabaco	290,00				290,00	0,14%		
	Pagos adm. La Unión	100,00				100,00	0,05%		
	Devolución por préstamo	991,68	304,50	775,43	36,00	2.107,61	1,04%		
	Resguardo	300,00	532,50			832,50	0,41%		
Gastos escritorio	Gastos ordinarios escritorio	76,50	136,00	46,25	46,87	305,62	0,15%	305,62	0,15%
Políticas públicas locales	Enterados tesorería hospital	85,00				85,00	0,04%	3.000,83	1,49%
	id tesorería alumbrado	100,00				100,00	0,05%		
	Gastos civiles ordinarios			170,00	209,50	379,50	0,19%		
	Gastos extraordinarios	927,71	922,62	586,00		2.436,33	1,21%		

F: Elaboración propia a partir de *Gaceta*... 14 noviembre 1851; 21 octubre 1853; 2 noviembre 1854; 1 noviembre 1855. *Incluye sólo de marzo a septiembre.

3. A modo de conclusión.

Una vez revisados los indicadores planteados al inicio del texto se constatan algunas consideraciones respecto a la organización político-administrativa y económica del Estado salvadoreño en su fase más temprana.

El peso de La Unión en relación al movimiento marítimo resultó ser notable, característica que se vincula a la realización de las ferias tal y como muestra la tendencia de mayor concurrencia de buques durante los meses de ferias, principalmente la de noviembre. El contexto político-diplomático convulso se aprecia en la estadística pues la disminución del movimiento marítimo corresponde a los años de los bloqueos británicos que orquestó el cónsul Chatfield para conseguir el reconocimiento y pago de deudas generadas con súbditos británicos, a parte de las ya contraídas durante la Federación con la casa Barclay.

En estas primeras décadas el contacto con el comercio exterior fue modesto pero suficiente como para significar un sostén económico para financiar el gobierno central y departamental. El principal producto de exportación fue el añil aunque en los años de estudio se asiste a un progresivo declive por el contexto político del istmo y la caída de los precios por la competencia de los tintes de la India. No obstante, ejerció su predominio hasta la década de 1870' cuando el café lo superó definitivamente en las exportaciones. Previamente se importó café de Costa Rica y que se gravó con un 10% *ad valorem*.

En 1855 más de la mitad de los productos exportados salieron por La Unión. Una propensión que no es extraña si barajamos la información sobre la supremacía de este puerto. No obstante, faltaría verificar con más datos relativos a la exportación por el resto de puertos. Hay que tener en cuenta que la entrada de buques es un indicador del flujo comercial pero no es determinante porque podían entrar o salir buques en lastre o vacíos, sólo para hacer aguada.

El flujo comercial que llegaba por La Unión canalizó recursos y mercado hacia el interior del departamento. La ciudad de San Miguel fue el centro neurálgico de ese comercio que se llevaba a cabo durante las ferias, acontecimiento logísticamente dependiente del consejo municipal que fue un espacio de contacto entre el mercado local e interregional y el comercio internacional. Agentes salvadoreños y extranjeros, vendedores del departamento, nicaragüenses, hondureños y guatemaltecos formaban parte de una jerarquía financiera-comercial que actuó en la zona oriental y que dinamizó la economía de la región, y en consecuencia, generando recursos para el gobierno central.

En la estructura fiscal estatal, el rubro del aguardiente fue un recurso de mucho valor pero que fue perdiendo preeminencia a medida que incrementó el vínculo con el comercio exterior, sobre todo a partir de la década de 1850. La estructura político-económica del país, que hemos expuesto, confirió a las aduanas una posición estratégica fundamental que se tradujo en una presencia del Estado considerable con una guarnición militar y un cuadro de empleados públicos.

La movilización de recursos a través de las aduanas se consiguió principalmente por el impuesto de importación y los recargos al aguardiente extranjero, los derechos de la exportación al añil, a los minerales y a los servicios portuarios, como el bodegaje, peaje,

aguada, tonelaje, trasbordo y el peaje de caminos. En el ámbito de la administración departamental de rentas de San Miguel el primer lugar lo ocupó el aguardiente, seguido de la alcabala marítima e incluyendo otros impuestos interiores como el ramo del tajo.

La distribución de gastos de ambos puntos siguió una lógica muy similar. La prioridad número uno fue el pago de la deuda. Ambas administraciones colaboraron con casi la mitad de los ingresos en cubrir la deuda pública del Estado. El trasvase directo de recursos al gobierno de San Salvador y el gasto militar fueron los siguientes egresos de mayor importancia. El resto de gastos representaron una inversión indirecta pues sirvieron para pagar los sueldos de los empleados públicos, mantener la estructura educativa de la región y pagar las contratas y demás compromisos.

En conclusión y en relación a las hipótesis inicialmente planteadas, la región oriental de El Salvador tuvo un rol importante en el desarrollo económico del país y en el proceso de formación estatal inicial. Consideramos que hubo una estructura mínima de Estado que pudo organizar superficialmente las finanzas públicas y repartir los gastos entre las regiones. Los indicadores utilizados muestran que la región oriental tuvo una considerable participación dentro de la estructura fiscal del proyecto estatal salvadoreño. Las aduanas y el flujo comercial son dos elementos objetivos que llevan a demostrar el impacto de la economía de San Miguel en la economía salvadoreña general. Admitimos que hay más elementos que pueden complementar esta afirmación pero de los que no hay registro como la economía de subsistencia y el mercado interno. A pesar de los escasos datos de Acajutla, que impiden hacer afirmaciones concluyentes, se vislumbra que el relevo de la hegemonía portuaria y del dinamismo económico, lo tomó el puerto oriental por algunas décadas.

Si asumimos que el Estado es un entramado de relaciones sociales de dominación, después de este avance se plantean diversas líneas de investigación. Una, de carácter social, para saber qué formas de control tuvieron los grupos de poder sobre los recursos generados en la región y que vínculos tuvieron con el gobierno central para realizar este trasvase. Otra, de carácter metodológico, para introducir el elemento comparativo y analizar el trasvase de recursos desde otros departamentos, para visualizar el impacto regional en la formación estatal salvadoreña. Por ahora, sabemos que en el territorio salvadoreño, antes del liberalismo, se constituyeron las bases económicas que luego acogieron las reformas. Quizás es el momento de poner atención en las redes políticas y sociales que dieron sentido y configuraron los espacios.

Fuentes y bibliografía.

Fuentes inéditas

Foreign Office, Serie 66 (El Salvador), caja 2.

Fuentes editadas

Gaceta del gobierno del Salvador en la América Central 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855.

Bibliografía citada

- ACOSTA, Antonio (2007). "Hacienda y finanzas de un estado oligárquico. El Salvador, 1874-1890" en GARCÍA JORDAN, Pilar (edit.) *Estado, región y poder local en América latina, siglos XIX-XX*, Barcelona. Taller de Estudios e Investigaciones Andino-Amazónicas, Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona.
- ACOSTA, Antonio (2007). "Municipio, Estado y crisis económicas. El Salvador, 1870-1880. Una contribución al análisis desde las haciendas municipales", en Revista de Indias, Sevilla, Vol LXVII, No 240.
- BULMER-THOMAS, Víctor (2003). *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México, Fondo de Cultura Económica.
- CARDOSO, Ciro F.; PEREZ-BRIGNOLI, Héctor (1977). *Centroamérica y la economía Occidental (1520-1930)*, San José, Ediciones Universidad de Costa Rica.
- COLINDRES, Eduardo (1977). *Fundamentos económicos de la burguesía salvadoreña*. San Salvador, UCA Editores.
- GUDMUNDSON, Lowell; LINDO-FUENTES, Héctor (1995). *Central America 1821-1871. Liberalism before liberal reform*. Tuscaloosa and London The University Alabama Press.
- LARDÉ Y LARÍN, Jorge (1950). *Recopilación de leyes relativas a la historia de los municipios de El Salvador*, San Salvador, Publicaciones Ministerio del Interior.
- LAURIA SANTIAGO, Aldo (2003). *Una república agraria*. San Salvador, DPI.
- LINDO FUENTES, Héctor (1993). "Economía y sociedad (1810-1870)", en *Historia General de Centroamérica*, Madrid: Comunidades Europeas: Quinto Centenario: Flasco, Tomo 3.
- LINDO-FUENTES, Héctor (2002). *La economía de El Salvador en el siglo XIX*, San Salvador, DPI.
- LÓPEZ BERNAL, Carlos Gregorio (2007) "Poder central y poder local en la construcción del Estado en El Salvador, 1840-1890" (Inédita), Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Costa Rica.
- MENÉNDEZ, Isidro (1956). *Recopilación de leyes del Salvador*. San Salvador, Imprenta Nacional, 2ª edición.
- MENJÍVAR LARÍN, Rafael (1980). *Acumulación originaria y desarrollo del capitalismo en El Salvador*. San José, EDUCA.
- MONTERREY, Francisco (1996). *Historia de El Salvador*. San Salvador, Editorial Universitaria, 2ª edición, tomo1.

NAYLOR, Robert A. (1960). "The British Role in Central America Prior to the Clayton-Bulwer Treaty of 1850", en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 40, No. 3, pp. 361-382.

NAYLOR, Robert A. (1988). *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)*, Antigua Guatemala: Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica.

QUESADA MONGE, Rodrigo (1985). "América Central y Gran Bretaña: la composición del comercio exterior (1851-1915)" en *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. II, 2, Instituto de Investigaciones Sociales, Ediciones Universidad de Costa Rica, 77-92.

SCHOONOVER, Thomas (1978), "Central American Commerce and Maritime Activity in the Nineteenth Century: Sources for a Quantitative Approach" en *Latin American Research Review*, Vol. 13, No. 2, pp. 157-169.

SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos (1993). "Los años finales de la dominación española (1750-1821)" en *Historia General de Centroamérica*, Madrid: Comunidades Europeas: Quinto Centenario: Flacso, Tomo 3.

TORRES RIVAS, Edelberto (1980). "Problemas en la formación del Estado Nacional en Centroamérica" en *Estudios Sociales Centroamericanos*, mayo-agosto, IX, nº 26, CSUCA, San José de Costa Rica, pp.155-186.

WALTER, Knut; RAMÍREZ, José Alfredo (2008). "Los estancos en la República del Salvador" en VVAA, *Los estancos, las prácticas monopólicas y las rentas del estado en El Salvador*. San Salvador, Superintendencia de Competencia.

WILLIAMS, Robert G. (1994). *States and Social Evolution. Coffee and the Rise of National Governments in Central America*. Chapel Hill/London: University of North Carolina Press, pp.205-211, 220.