



Matilde Souto Mantecón

“Cobro de las alcabalas a los ingleses:
un dilema entre la diplomacia, la justicia
y la resistencia política (1715-1722)”

p. 189-214

*La fiscalidad novohispana
en el imperio español
Conceptualizaciones, proyectos
y contradicciones*

María del Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y
Matilde Souto Mantecón (coordinadores)

México

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2015

366 p.

Cuadros y gráfica

ISBN 978-607-9294-93-9 (Instituto Mora)

ISBN 978-607-02-7217-2 (UNAM)

Formato: PDF

Publicado: 19 de octubre de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/fiscalidad_novohispana/conceptualizaciones.html

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



COBRO DE LAS ALCABALAS A LOS INGLESES: UN DILEMA ENTRE LA DIPLOMACIA, LA JUSTICIA Y LA RESISTENCIA POLÍTICA (1715-1722)

Matilde Souto Mantecón*
Instituto Mora

Este trabajo trata sobre un asunto en apariencia simple pero que colocó al gobierno español en una posición incómoda al tener que decidir entre cumplir con un contrato diplomático, esto es, de carácter internacional, o cumplir con un contrato interno pactado con sus propios súbditos en un territorio ultramarino. Concretamente en este capítulo se analiza uno de los conflictos desatados a raíz de que se permitió que los ingleses entraran a comerciar en Nueva España en virtud de la concesión del asiento de negros a Gran Bretaña, una de las cláusulas del Tratado de Utrecht. El problema en cuestión fue si los ingleses debían pagar alcabalas por las mercancías que introdujeron y vendieron en la ciudad de México. El modo en el que se manejó este asunto nos permite analizar cómo el gobierno español intentó resistir la intromisión británica en sus dominios al mismo tiempo que procuró mantener la cohesión interna del imperio español en una época de transición, no sólo por el cambio de la dinastía reinante sino por las dinámicas imperiales en marcha.¹

* Agradezco a Gloria L. Velasco su colaboración en la búsqueda y transcripción de materiales documentales para esta investigación. Asimismo quiero expresar mi agradecimiento a Guadalupe Pinzón por haber compartido conmigo su copia de Gerardo Moro, *Informe en derecho*, pieza clave en este trabajo y que fue consultado en la John Carter Brown Library.

¹ Delgado, *Dinámicas*, 2007, en general y pp. 55-60.



LAS CONDICIONES DEL COMERCIO COLONIAL ESPAÑOL HASTA EL TEMPRANO SIGLO XVIII

En la segunda mitad del siglo XVI España impuso a sus colonias un régimen comercial protegido.² Las principales delimitaciones que estableció consistieron en obligar a que el grueso de la navegación sobre el Atlántico se hiciera en flotas a través de puertos exclusivos y que todos los comerciantes, las naves y sus tripulantes fueran españoles. Así que la navegación comercial entre España y América sólo podía utilizar los puertos meridionales de la Corona de Castilla: Sevilla, Sanlúcar y Cádiz en Andalucía; el de Canarias, como última base antes de adentrarse en el océano, y Veracruz, Cartagena, Portobelo y La Habana en América. La travesía por el Atlántico debía hacerse en las dos flotas habilitadas anualmente, una destinada al virreinato de la Nueva España y la otra al del Perú, constituidas por tres naves de guerra conocidas como la capitana, la almiranta y el patache, armadas por orden y cuenta del rey, que defendían y custodiaban a un número variable de navíos mercantes de propiedad particular. En las naves de guerra se embarcaban las mercancías de los asientos reales, como el azogue y el papel cuando venían a América, o el oro y la plata cuando regresaban a la península. En los mercantes se trasladaban las mercancías de los particulares. En principio cualquiera de los pasajeros a Indias podía llevar una porción de bienes para vender por su cuenta en América, pero sólo los miembros del Consulado de Sevilla podían traer grandes lotes de mercancías para comerciar por sí y por cuenta de terceros. Estas condiciones convirtieron a Sevilla y los otros puertos andaluces –Sanlúcar y Cádiz– en los emporios comerciales españoles en el Atlántico. Así fue que a diferencia del comercio de otros sistemas imperiales, como el holandés, en los que las operaciones se realizaban de manera exclusiva por medio de compañías (como la VOC, la más exitosa del siglo XVII), en el caso del imperio español todos los súbditos de su majestad católica podían individualmente comerciar con las colonias, siempre y cuando cumplieran con las formalidades administrativas como la obtención de las licencias y los registros ante la Casa de Contratación, amén de disponer o fletar espacio de carga en un navío. Otro requi-

² Existe una extensa bibliografía sobre la organización del comercio atlántico en los siglos XVI y XVII, pero dos grandes clásicos siguen siendo muy útiles para tener una clara idea general sobre el tema: Haring, *Comercio*, 1979, y Lorenzo, *Comercio*, 1986. En particular para la organización del régimen comercial y los impuestos sobre el comercio marítimo puede verse el t. II, quinta y sexta partes de este libro.

sito era, desde luego, pagar los derechos de importación y exportación de las mercancías.

Los dos impuestos más importantes en el comercio colonial español fueron la avería, destinada a sufragar los costos de las armadas que custodiaban a las flotas, y el almojarifazgo, antiguo impuesto sobre la exportación e importación de mercancías. Los reyes Isabel y Fernando eximieron del almojarifazgo al comercio con América, pero su nieto Carlos lo impuso a partir de 1543 como un porcentaje sobre el valor de las mercancías que se cobraba tanto en los puertos españoles como en los americanos. La tasa del almojarifazgo varió en el tiempo, desde 2.5 a 15%, pero en 1695 se introdujo una nueva práctica para hacer el avalúo de las mercancías y cobrar los derechos reales. En lugar de un impuesto *ad valorem*, se introdujo el avalúo en función del volumen de los paquetes medido en palmos cúbicos. Esta práctica se suspendió en 1698 pero se retomó en 1707, aplicándose a todo el comercio colonial desde entonces y hasta 1778, cuando se generalizó el comercio libre en la América española.³ Esta nueva forma de imposición se llamó palmeo, y se cobró a razón de cinco reales y medio de plata por cada palmo cúbico que abarcaran los paquetes que contenían ropas, mercaderías y demás frutos embarcados para América. Una nueva condición fue que los empaques no se abrirían ni se reconocería lo que había en su interior. Algunos productos tuvieron tasas específicas por su volumen o peso, como el hierro, los herrajes, el clavazón, la cera, la canela, el acero, el lienzo crudo, los balones de papel, los géneros de hilos de Flandes, las pasas, las almendras, la especiería, el azafrán, la pimienta, el vino, el aguardiente y el aceite, en el viaje de España a América. En el de regreso, el oro pagaría a razón de uno y medio por ciento y la plata cuatro por ciento; las siguientes mercancías americanas se tasarían dependiendo de su peso o volumen: añil, grana, vainillas, achiote, cueros curtidos y al pelo, purga, palo brasilete, azúcar, tabaco y cacao. El resto de las mercaderías pagarían a razón de 5%, en reales o en especie del mismo tipo de acuerdo con su precio corriente en España.⁴ Otro cambio muy importante fue que el palmeo sólo se cobró en España a

³ Haring, *Comercio*, 1979, p. 116. Antúnez refiere que Campomanes señaló que el palmeo se introdujo en 1720, pero en realidad fue desde antes, si bien de ese año fue la cédula del 15 de abril que lo instituyó de forma general y permanente: Antúnez, *Memorias*, 1797, pp. 247-248.

⁴ Los derechos referidos debían ser pagados en España a la Tesorería Mayor de la Guerra y no debían intervenir ninguno de los arrendadores de otros derechos. Por esta razón, al arrendador de los almojarifazgos no se le cobraría el aumento que tiene pactado por estos despachos, y lo mismo sería observado para otros arrendadores que tuvieran asientos de vinos, vinagre o aceite: Proyecto para el despacho preciso de una flotilla para las provincias de Nueva España, Zaragoza, 21 de abril

la salida y a la llegada de los barcos, pero no se cobró en América. Aquí se hacía el registro preciso y riguroso de las mercancías embarcadas sin que se abrieran los paquetes presentados por los comerciantes, sólo mediante las relaciones juradas de cada uno de los dueños. Después, en España, se reconocerían y verificarían para hacer el ajuste y pago correspondiente. De igual modo, en América, y en nuestro caso concreto, en Veracruz, se ordenó que a la entrada de las mercancías procedentes de España no se pagara ningún derecho:

Que satisfechos los dichos derechos en contado de salir de estos reinos, les da su majestad por libres de todos los demás que antes han pagado a la entrada de la Veracruz, pues manda su Majestad no se les cobre algunos por ninguna razón, calidad, ni motivo; y *si tan sólo han de satisfacer en aquellos Reinos el derecho de alcabalas* que en los lugares de su territorio estuvieren impuestas por arrendamiento, o administración, sin que por ningún motivo se les pueda alterar por arrendadores, o administradores de la práctica que hubieren tenido hasta hoy con las mercaderías, y efectos que han llevado las flotas.⁵

Esta nueva forma de cobrar los derechos fue establecida en Veracruz a partir de la flota al mando de Andrés de Arriola en 1711 y después se reiteró para la de Juan de Ubilla en 1712.⁶ Más adelante, en 1720, se formalizó y generalizó para toda América con el *Proyecto para Galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro, y avisos, que navegaren a ambos reinos*,⁷ el cual subsistiría con pequeños cambios hasta 1778 cuando se puso en marcha el sistema de comercio libre en el imperio español (aplicado en Veracruz en 1789).

Uno de los aspectos principales del régimen de comercio protegido fue que estuviera reservado exclusivamente para los súbditos del rey de España. Se ordenó que sólo podían realizarlo los comerciantes y tripulantes españoles en naves españolas, pero esto fue más un principio teórico

de 1711, firmada por José de Grimaldo, en Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Reales Cédulas, vol. 35, fs. 85-91v.

⁵ AGN, Reales Cédulas, vol. 35, fs. 85-91v. Las cursivas son mías.

⁶ Proyecto de 1712 para la flotilla de ocho barcos para la Nueva España, al mando de Juan de Ubilla, firmado por José de Grimaldo, Madrid, 3 de marzo de 1712, en AGN, Reales Cédulas, vol. 35, fs. 248-255.

⁷ *Proyecto para Galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro, y avisos, que navegaren a ambos reinos*, publicado en Madrid el 5 de abril de 1720, firmado por el rey y Miguel Fernández Durán, impreso en Madrid por Juan Ariztia; existen ejemplares en AGN, Bandos, vol. 1, f. 283, y Reales Cédulas, vol. 41, f. 87.



que una realidad. España no siempre dispuso de suficientes barcos, pilotos, marinos ni siquiera mercancías para el comercio con América, así que era inevitable que los extranjeros participaran, y esta participación fue en aumento a lo largo del siglo XVII adoptando innumerables formas, unas francamente ilegales y otras legales, pues la Corona siempre se reservó y ejerció el derecho de otorgar licencias de comercio a los extranjeros cuando le pareciera conveniente. Precisamente en relación con esto, una de las debilidades principales del comercio español fue su dependencia de las mercancías extranjeras. Conforme la industria española fue declinando, aumentó la introducción de manufacturas europeas en los canales del comercio colonial español, pero hubo un renglón en el que España siempre tuvo que recurrir a los extranjeros: la provisión de esclavos negros, por el simple hecho de que España nunca tuvo acceso directo a las costas occidentales del África subsahariana. Invariablemente los españoles tuvieron que comprar los esclavos a traficantes extranjeros con quienes firmó sucesivos asientos, es decir, contratos para que se encargaran de ese infausto mercado.⁸ Primero fue con los portugueses, después con los genoveses y así sucesivamente con los holandeses, los franceses y finalmente los ingleses. Esta dependencia de los extranjeros para abastecerse de esclavos –una mano de obra fundamental en varias regiones de América– fue siempre un medio del que todos se valieron para el comercio con los extranjeros; fue una de las tantas fisuras del “protegido” comercio colonial español.

LA PRESIÓN INTERNACIONAL Y LOS ASIENTOS PARA LA INTRODUCCIÓN DE ESCLAVOS NEGROS EN LA AMÉRICA ESPAÑOLA

Desde la firma del Tratado de Westfalia en 1648, España se enfrentó a una presión internacional creciente. Para mantener el equilibrio y conservar la paz tuvo que hacer muchas concesiones comerciales plasmadas en diversos tratados. Con las Provincias Unidas firmó primero el Tratado de Münster (1648) y después el de La Haya (1650), en virtud de los cuales Holanda consiguió que en España sus barcos quedaran eximidos de las visitas de los oficiales reales y que pudieran introducir productos de cualquier parte del mundo, mientras que en América obtuvo el asiento para la venta de esclavos.

⁸ Marley, *Reales*, 1985.



vos negros. Poco después España tendría que hacer concesiones comerciales similares a Francia (Paz de los Pirineos, 1659) y a Inglaterra (Tratado de Madrid, 1667), con lo cual la posición de los españoles se debilitó todavía más y los extranjeros fueron ganando terreno en el comercio de España y de sus colonias en América.⁹

Al escenario anterior se sumó un nuevo y trascendental cambio al comenzar el siglo XVIII. Carlos II no pudo aplazar por más tiempo la decisión y al fin resolvió heredar el trono de España a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, rey de Francia. Que uno de los monarcas con más fuerza en Europa ganara de ese modo influencia sobre España –vehículo que llevaba el comercio y la plata de América–, levantó en su contra una alianza formada por Austria, Inglaterra y Holanda que desataría en 1702 la guerra de Sucesión. España perdió la mayor parte de su armada desde las primeras batallas y a lo largo de toda la contienda tuvo que depender de la flota francesa, no sólo para pelear en el mar contra los barcos ingleses y holandeses, sino también para comerciar con sus propias colonias. Pero este apoyo que Luis XIV dio a Felipe V tuvo un costo: otorgar a Francia muchas más concesiones comerciales de las que ya tenía. En particular, Felipe V tuvo que dar a Francia el asiento para la venta de esclavos negros en la América española y el permiso para que navíos franceses de guerra y mercantes acompañaran a las flotas españolas.¹⁰ Estas concesiones tuvieron un impacto enorme, pues alteraron decisivamente uno de los principios básicos del protegido comercio colonial español: la exclusión de los extranjeros. Además, el contrato del asiento de negros cedido a Francia tuvo un carácter totalmente diferente a todos los anteriores contratos de abastecimiento de esclavos. Hasta entonces, todos los asientos habían sido meros contratos comerciales, pero el enablado con Francia fue el primero que sería al mismo tiempo un contrato comercial y un instrumento de negociación diplomática.

Al terminar la guerra de Sucesión y para lograr que se firmara la paz en Utrecht,¹¹ el gobierno español tuvo que otorgar a la Gran Bretaña concesiones comerciales aún mayores que las dadas a Francia durante el conflicto bélico. El asiento para la venta de esclavos negros en la América es-

⁹ Delgado, *Dinámicas*, 2007, pp. 55-60.

¹⁰ Kamen, *War*, 1969, p. 13.

¹¹ Entre agosto y noviembre de 1712, España e Inglaterra pusieron fin a las hostilidades generadas por la sucesión al trono español con el “Tratado de tregua y armisticio”, firmado el 19 de agosto por Inglaterra y 1 de noviembre de 1712 por España. El siguiente año comenzaron las negociaciones para la paz y como paso previo, el 26 de marzo de 1713, ambas majestades firmaron el “Tratado del Asiento de negros”. Ambos en *Colección*, 1800, t. 2, pp. 83-96.



pañola pasó a manos británicas por el término de 30 años, con condiciones similares a las que tuvieron los franceses, pero incluyó una cláusula completamente nueva: el permiso para enviar un navío con mercancías inglesas cada vez que fueran enviados a América la flota a Nueva España o los galeones a tierra firme (Cartagena y Portobelo). Si esto era ya una concesión sin precedentes en la historia del comercio colonial, Felipe V hizo una tercera concesión a la reina Ana de Gran Bretaña. De forma especial y por una única ocasión le dio dos licencias de comercio para que los barcos que transportarían a los empleados que instalarían las factorías de negros en Veracruz y Cartagena trajeran para su venta un máximo de 600 toneladas de mercancías en cada nave. Estas licencias fueron utilizadas en 1715 por los navíos Elizabeth, enviado a Veracruz, y Bedford, a Cartagena.¹² Y fue precisamente la introducción y venta de las mercancías que trajo el Elizabeth lo que desencadenó el problema que se analizará en las siguientes páginas: si los ingleses debían pagar o no las alcabalas en la ciudad de México, una disputa en la que se pusieron en juego muchos y muy variados intereses y que nos permitirá abordar algunas de las dinámicas imperiales de este periodo de grandes cambios. Todas las concesiones hechas a Inglaterra serían manejadas por la Real Compañía de Inglaterra, como se llamó en el mundo hispánico a la South Sea Company, y fueron instrumentos empleados en las negociaciones diplomáticas para conseguir la paz y el restablecimiento pleno de las relaciones diplomáticas entre España y Gran Bretaña, sellados con la firma en Utrecht de los Tratados de Paz y Amistad y de Comercio el 13 de julio y el 9 de diciembre de 1713.¹³

LA LICENCIA ESPECIAL CONCEDIDA AL NAVÍO INGLÉS ELIZABETH

Durante los alegatos que se presentaron para dirimir la controversia sobre el pago de alcabalas, se manejó la idea de que la concesión hecha por Felipe V por la que los primeros barcos enviados por la compañía inglesa también pudieran transportar mercancías se basaba en el artículo XII del Tratado del Asiento firmado en marzo de 1713, aunque como se verá más adelante, en

¹² Sperling, *South*, 1962, p. 18; Donoso, “Cuentas”, 2009, p. 184, y Souto, “Comercio”, 2012, p. 30.

¹³ Incluidos también en *Colección*, 1800, t. 2, pp. 201-356.

realidad la licencia de comercio fue concedida antes incluso de que se firmara el Tratado del Asiento. En el artículo respectivo del tratado se había estipulado que para establecer las oficinas donde se instalarían los factores y se depositaría a los esclavos, Gran Bretaña podría enviar navíos de guerra con la gente necesaria para hacer los preparativos, pero se prohibió expresamente que esos barcos transportaran mercancías, con la clara advertencia de que si lo hacían, todos los bienes serían decomisados. Sin embargo, en los alegatos se dijo que después el rey de España amplió la concesión hecha en el Tratado del Asiento y les dio permiso para traer hasta 600 toneladas de ropas y mercaderías de cualquier fábrica y dominio –lo cual, el hecho de que pudieran traer mercaderías de cualquier parte del mundo, ya era una concesión bastante generosa–, pero además les concedió que trajeran esas mercancías “con gracia especial de poderlas desembarcar, vender, y comerciar *en el puerto de Veracruz libremente, sin que por la venta, desembarco, ni introducción de sus géneros se llevaren derechos algunos de los que pertenecían a su Real Hacienda*”.¹⁴ En este caso, al igual que en las otras dos operaciones comerciales del asiento, es decir, la venta de esclavos y los llamados navíos anuales que podían venir cada vez que fuera enviada una flota, el rey de España era socio de la empresa inglesa. En cada una de estas operaciones el rey español recibiría un porcentaje de las utilidades, que en el caso de estos primeros navíos que trajeron a la gente que instalaría las oficinas sería de 10% de las ganancias.¹⁵

¹⁴ Las cursivas son mías. Moro, *Informe*, 1724, f. 4v, y en AGN, Reales Cédulas, vol. 37, exps. 3 y 4. Nótese que en el caso del navío Elizabeth, como gracia especial, el rey de España tenía una participación de 10% en las ganancias, mientras que en los navíos anuales del asiento le tocaba la cuarta parte más 5 por ciento.

¹⁵ En el Tratado del Asiento, en el artículo II, quedó claramente estipulado que los asentistas pagarían por cada negro pieza de Indias 33 pesos escudos de plata, “en cuya cantidad se han de entender y serán comprendidos todos y cualquier derechos, así de alcabala, sisa, unión de armas, boquerón, como otros cualquiera de entrada y regalía”. Es decir, se cobraría un impuesto global sobre cada esclavo y claramente se enumeraron los impuestos que quedaban incorporados en esa suma global, entre otros, la alcabala, a la que hacen una referencia clara y directa (como se verá después, cuando se trató del comercio de mercancías, nunca se empleó el nombre de alcabalas ni de ningún otro impuesto específico). En cuanto a los navíos anuales, cedidos por el artículo adicional del Tratado del Asiento se estableció: “la Compañía de este *Asiento* [podrá enviar] un navío de quinientas toneladas en cada un año de los treinta profundidos en él, para que pueda comerciar a las Indias, [...] con expresa condición de que no se podrán vender los géneros y mercaderías que llevare cada navío de estos, sino es sólo en tiempo de la feria. Y si cualquiera de ellos llegare a las Indias antes que las flotas y galeones, serán obligados los factores de la Compañía a desembarcar los géneros y mercaderías que condujere, y almacenarlas debajo de dos llaves, *los géneros y mercaderías referidas sólo pueden venderse en el expresado tiempo de la feria, libres de todos los derechos en Indias*.” Fue así que en el último artículo, de hecho un artículo adicional del Tratado del Asiento, se estableció que las mercancías traídas por los navíos anuales sólo se podrían vender durante las ferias, junto con las mercancías traídas por las flotas, pero que sus ventas serían *libres de todos los derechos en Indias*.



Con los Tratados firmados en Utrecht y las concesiones que después hizo Felipe V, el comercio hispanoamericano fue abierto a los ingleses bajo condiciones excepcionales, pues si bien se pagarían impuestos globales por la introducción de los esclavos africanos, las mercancías que se introdujeran en Veracruz para su venta quedarían exentas de impuestos reales. Las únicas restricciones que parecían claras respecto a la venta de esas mercancías eran el volumen que podían acarrear los barcos y los espacios donde se debían hacer las transacciones. Desde luego se hablaba de Veracruz, el puerto de entrada, pero después sólo se decía que las ventas se harían en las ferias, pero sin que se mencionara dónde se verificaban estas. Precisamente el hecho de que no se especificara el lugar donde se hacían las ferias de flota fue lo que generó el conflicto. La concesión hablaba de Veracruz, pero se omitió explicar que en Nueva España las ferias siempre se habían hecho en la ciudad de México. Así que lo escrito literalmente en los tratados y las licencias, no fue nada claro al ponerse en práctica y se prestó a distintas interpretaciones que generaron no pocos conflictos, como adelante se verá.

EL ARRIBO DEL NAVÍO ELIZABETH A VERACRUZ Y LAS PRIMERAS INCURSIONES LEGALES DE LOS BRITÁNICOS EN NUEVA ESPAÑA

Las primeras noticias que se tuvieron en Nueva España acerca de las negociaciones que se estaban llevando al cabo entre España y Gran Bretaña para terminar con la guerra y firmar la paz, llegaron al virreinato en abril de 1713, pero las concesiones no se hicieron efectivas sino a partir de 1715, cuando se extendió la autorización definitiva para que el Elizabeth viniera a Veracruz.¹⁶ El 11 de febrero de ese año se envió al virrey duque de Linares la real cédula con la autorización para que los ingleses vendieran las 600 toneladas de mercancías transportadas por el Elizabeth, que era una nave de guerra al mando del capitán Samuel Vizen, oficial de la armada británica.¹⁷ Se ordenaba asimismo que si el navío inglés llegaba a Veracruz antes que la flota española que se estaba preparando al mando de Manuel López

¹⁶ El 11 de abril de 1713 se firmó la real orden que concedió el permiso para enviar a Veracruz un barco como regalo a la reina Ana mientras se estaba negociando la paz de Utrecht. El 15 de julio de 1713 se extendió el despacho con la concesión, pero la autorización definitiva no se otorgó sino el 17 de mayo de 1715.

¹⁷ 11 de febrero de 1715, Buen Retiro, en AGN, Reales Cédulas, vol. 37, exp. 4, fs. 11-13.

Pintado, las mercancías de los ingleses debían ser almacenadas en Veracruz y puestas bajo llave, pudiendo sacarse sólo cuando llegara la flota para venderlas al mismo tiempo que las mercancías traídas por los españoles.

Ese mismo día 11 de febrero de 1715, el rey ordenó al virrey duque de Linares que pusiera en ejecución una instrucción firmada por su secretario de Estado y del Despacho de la Marina e Indias, Bernardo Díaz de la Escalera, enviada al mismo tiempo que la real cédula antes referida. En este documento, el secretario Díaz de la Escalera ordenaba claramente que las mercancías traídas por el navío inglés Isabel (Elizabeth) debían pagar alcabalas e incluía los argumentos legales por los cuales ese cobro debía hacerse.¹⁸ En la instrucción se expuso sin dejar lugar a dudas que en la concesión hecha a los ingleses permitiendo el ingreso de un bajel de buque de 600 toneladas cargado de ropas para ser vendidas en Veracruz se empleaba efectivamente la expresión “*libre de derechos*” pero que con esta expresión “no se pudo, ni debió entenderse otra [cosa] que la de los derechos respectivos a la entrada y salida *en la Veracruz*”. Díaz de la Escalera ampliaba la idea señalando que además en la exención estaban comprendidos los impuestos que hubieran debido pagar en caso de haber partido de un puerto en España, observándose que simplemente eso era ya una concesión muy generosa. Díaz de la Escalera seguía explicando que el rey “no quiso donar, ni perdonar otros ningunos derechos pertenecientes a terceros”. Y este era precisamente el caso de las alcabalas de la ciudad de México, que estaban arrendadas en manos de un tercero: el Consulado de Nueva España. Corría por entonces el séptimo cabezón concedido al Consulado desde el 1 de enero de 1709 hasta el fin de diciembre de 1723. La cantidad que el Consulado se había comprometido a pagarle anualmente a la Corona a cambio de la administración de las alcabalas de la ciudad de México eran 280 000 pesos, además de que le había dado un donativo gracioso de 50 000 pesos. Otra de las condiciones que se habían pactado entre la Corona y el Consulado había sido que el precio no cambiaría aunque no llegaran flotas ni navíos de Filipinas.¹⁹ Así que si se tenía en cuenta este contrato de encabezamiento de las alcabalas, parecía bastante claro por qué se ordenaba que a los británicos sí se les cobraran las alcabalas. Además, estaba completamente en conso-

¹⁸ 11 de febrero de 1715, en AGN, Reales Cédulas, vol. 37, exp. 3, fs. 6-9.

¹⁹ Torres, *Documentos*, 1945, pp. 217-218, y Valle Pavón, “Consulado”, 1997, pp. 112-122. Para definir y conceptualizar la alcabala puede verse en este mismo volumen el trabajo de Ernest Sánchez Santiró, “La mirada fiscal sobre comercio interno: las alcabalas novohispanas”, que a su vez incluye una amplia bibliografía sobre el tema.

nancia con el último reglamento de flota que se había hecho para Nueva España, el de 1711, en el que se dispuso que los impuestos sólo se pagarían a la salida de España (el derecho de palmeo, cobrado a razón de cinco reales y medio de plata por cada palmo cúbico, excepto contadas mercancías por las que se cobraba por su volumen o peso específico), mientras que a la entrada a Nueva España las mercancías quedaban completamente libres excepto por las alcabalas. El Proyecto de 1711 establecía claramente que los derechos se pagarían a la salida de España y que a la entrada en Veracruz quedaban enteramente libres, excepto por las alcabalas: “les da su majestad por libres de todos los demás que antes han pagado a la entrada de la Veracruz, pues manda su Majestad no se les cobre algunos por ninguna razón, calidad, ni motivo; y sí tan sólo han de satisfacer en aquellos Reinos el derecho de alcabalas que en los lugares de su territorio estuvieren impuestas por arrendamiento, o administración”.²⁰ Así que los ingleses, lo mismo que los españoles, no tenían que pagar ninguno de los derechos reales a su entrada en Veracruz. Aunque sí había una diferencia muy importante pues los españoles llegaban a Veracruz habiendo pagado derechos en España y los ingleses no.

Díaz de la Escalera ampliaba su explicación apuntando que las alcabalas se devengaban por el consumo, así que en cualquier parte del reino donde se consumieran las mercancías, fuera en Veracruz, Puebla o México, se debían pagar alcabalas, así estuvieran arrendadas a particulares o bajo administración real. Díaz de la Escalera advirtió “que en cualquiera de los dos casos, *es el Real Ánimo del rey que se cobre a todo lo de este bajel el importe del derecho de alcabalas en cualquiera de las partes donde se consuman*, como lo podían y debían hacer los vasallos si en las flotas los condujesen ellos”. Es decir, lisa y llanamente se ordenaba que se cobraran alcabalas a los ingleses bajo el principio de que era un derecho sobre el consumo, lo cual no contradecía la exención que se les había otorgado porque esta fue sobre los derechos que pertenecían a la Real Hacienda en relación con la venta, desembarco e introducción en Veracruz.

La exposición de Díaz de la Escalera era muy clara y sin embargo en la propia instrucción se agregó un párrafo en el que se ordenaba que el

²⁰ *Proyecto de 1711*, en AGN, Reales Cédulas, vol. 35, f. 4. En el *Proyecto de 1720* ni siquiera se menciona que deban pagarse las alcabalas en Indias. Todos los impuestos se pagaban en España, a la salida o a la entrada.



mandato de cobrar alcabalas fuera dado por el virrey como si fuera orden suya y no emanada del rey:

Debajo de este presupuesto manda S.M. al señor Duque, *influya en su parte como hecho propio, y de la obligación de su encargo (y sin que se llegue a entender tiene orden especial para ello) [sic]* así a los administradores de las alcabalas donde no estén arrendadas, como a los arrendadores en las partes que lo estén, el que pidan y cobre íntegramente el referido derecho en la parte, y forma que a cada uno correspondiere, como circunstancia omitida en el despacho de la concesión del permiso, *fundando esta exacción en que la voluntad real nunca pudo ser la de ceder derechos que pertenecen a otros acreedores.*

No deja de ser una cuestión interesante preguntarse por qué la orden de cobrar las alcabalas debía figurar como dada por el virrey y no por el rey.

No hay lugar a duda de que en el párrafo anterior se ordenó claramente al virrey que debía instruir y ordenar que se cobraran las alcabalas sobre las mercancías traídas por los ingleses como si fuera una decisión suya, bajo el argumento de que se había *omitido* en el permiso original dado por el rey a los ingleses el aclarar que no se podían eximir de los derechos que no pertenecieran al rey sino a terceros acreedores. Pero ¿por qué no se estableció así desde el principio, habida cuenta de que estaba en sintonía con lo dispuesto para los españoles? En 1713, durante las negociaciones diplomáticas con los ingleses se omitieron de hecho varios pormenores que afectaron la puesta en práctica de los permisos otorgados. Es difícil saber por qué se prefirió ignorar o silenciar algunos aspectos, pudo ocurrir desde algo tan simple como que los embajadores de verdad no conocieran al detalle los mecanismos que se seguían en el comercio novohispano, hasta algo más sofisticado como que aun conociéndolos prefirieran ceder ante los embajadores ingleses para llegar a un acuerdo diplomático, aunque después tuvieran que componerlo para no violentar los pactos hechos con los españoles en el interior de los reinos. La estrategia del gobierno español de negociar ciertas condiciones con los ingleses y después ordenar a sus funcionarios que buscaran el modo “legal” de no cumplir con ellas bien pudo ser una forma de resistencia en contra de la excesiva intromisión inglesa y de hecho una hábil maniobra política que en realidad no es sorprendente. Por motivos diplomáticos, el rey de España tuvo que aceptar ciertas imposi-



ciones de Gran Bretaña, pero luego dentro de su propio territorio encontró los mecanismos legales para revertirlas.

Haya sido una estrategia diplomática que después se intentó enmendar para no violentar los pactos suscritos con los súbditos coloniales o una calculada política de resistencia por parte del propio gobierno español, debe tenerse en cuenta que en la instrucción de Díaz de la Escalera se incluyó otra orden que permite suponer que el propio gobierno metropolitano quería tener bajo control el cobro de las alcabalas a los ingleses aunque estas estuvieran administradas por el Consulado, pues mandó que de todo lo que se recaudara por las alcabalas sobre las mercancías inglesas, se llevara “especial razón, y cuenta”. Estas relaciones debían ser enviadas a la corte, además de ordenarse que los caudales respectivos se mantuvieran en cajas separadas. Era claro que la Corona quería tener una idea precisa del importe que alcanzarían las alcabalas cobradas sobre las mercancías inglesas.

El caso es que el navío *Elizabeth* llegó a Veracruz el 2 de noviembre de 1715, casi al mismo tiempo que la flota española de López Pintado.²¹ Para febrero de 1716 se había completado su descarga y parte de las mercancías habían sido llevadas a la ciudad de México para su venta –del mismo modo que habían hecho los flotistas españoles, pues siempre la cargazón de la flota se feriba en la ciudad de México–.²² Que los británicos salieran de Veracruz, se internaran en el virreinato para vender sus mercancías en la ciudad de México y se negaran a pagar las alcabalas al Consulado de México fue lo que desató el pleito que durante años confrontaría a los comerciantes de casa con los de fuera, a los virreyes (en plural, porque el asunto se prolongó durante varios gobiernos), a la Audiencia de Nueva España, al Consejo de Indias, al mismo rey de España, a la Compañía inglesa del Mar del Sur y

²¹ La flota española de López Pintado zarpó de la bahía gaditana el 21 de agosto de 1715 y llegó a Veracruz el siguiente 1 de noviembre. El *Elizabeth* salió de Inglaterra en agosto y arribó al final de octubre.

²² Era muy antigua la costumbre de hacer la feria en la ciudad de México. Se trató de interrumpir durante el gobierno del virrey Tomás Antonio de la Cerda, marqués de La Laguna, en 1683, cuando se intentó sin éxito hacer la feria en Veracruz. Ese año los comisarios del comercio mexicano bajaron a la costa pero no llegaron a un acuerdo sobre los precios con los diputados de flota, por lo que la feria en el puerto se disolvió y los cargadores subieron a la ciudad de México a feriar sus mercancías. De nueva cuenta en 1706, durante el gobierno del virrey duque de Albuquerque, se dispuso que los cargadores de la flota al mando de Diego Fernández de Santillán feriasen en Veracruz para lograr el más breve despacho y retorno de la flota, pero tampoco en esa ocasión se consiguió concluir la feria en el puerto: “Representación del Consulado de México al virrey de la Nueva España Antonio María de Bucareli sobre la realización de las ferias de las flotas en la ciudad de México”, 20 de julio de 1774, Yuste, *Comerciantes*, 1991, pp. 189-245.

hasta a los embajadores plenipotenciarios que negociaron la paz en el Congreso de Soissons tras la guerra de 1727.²³

Antes de que se terminara la descarga del navío inglés Elizabeth, el 3 de enero de 1716 el virrey envió al fiscal de la Audiencia la real cédula del 11 de febrero de 1715 y la instrucción del secretario Díaz de la Escalera sobre el modo en que debían cobrarse las alcabalas a los ingleses. El virrey remitió a la Audiencia los documentos de manera “secreta, y reservadamente”. El virrey pidió al fiscal que indicara lo que considerara conveniente sobre el tema aclarándole que debía hacerse “cargo de lo que en ella manda S.M.” de forma que “*responda arreglado a su real voluntad sin referirse a ella*”. Pero además de los documentos que recibió de España y en los que se indicaba lo que debía hacerse, el virrey también envió a la Audiencia los documentos que le presentó el factor principal de la compañía inglesa, Catlin Thoroughgood, en los que basaba su conducta: las reales cédulas en las que el gobierno español eximía a los ingleses de pagar derechos.²⁴ Es decir, el virrey ordenó al fiscal que él se encargara de poner en práctica la instrucción mandada desde España ordenando que los ingleses pagaran alcabalas al mismo tiempo que le pedía que diera respuesta a la demanda interpuesta por el principal factor inglés para no pagar las alcabalas en la ciudad de México.

De acuerdo con Gerardo Moro,²⁵ abogado de la Audiencia de México y contratado por la Compañía Real de Inglaterra como su representante legal en México,²⁶ poco después de enviar el caso al fiscal de la Audiencia, el 9 de enero de 1716, el virrey envió al factor inglés un despacho “*declarando la cargazón libre de alcabalas, reservando su derecho a los arrendatarios de ellas, para que ocurrieran, como les conviniera*”. Es decir, según Moro el virrey adoptó una postura ambigua consintiendo que los ingleses no pagaran las alcabalas, pero reconociendo que el Consulado tendría derecho a exigir que se le pagaran. Aunque sólo cuento con la referencia dada por Moro en un alegato que es precisamente una defensa de la compañía inglesa, es interesante que el virrey turnara la responsabilidad al fiscal al mismo tiempo que él trataba de hacer justicia de manera neutral a las dos partes

²³ Correspondencia sobre las negociaciones en el Congreso de Soissons, Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Estado, 7017.

²⁴ Esto está puesto al calce de la copia de la real cédula del 11 de febrero de 1715; llama la atención que se indica en la esquina inferior izquierda que “No corrió obediencia”, en AGN, Reales Cédulas, vol. 37, exp. 3, ff.6-9.

²⁵ Moro, *Informe*, 1724, f. 6.

²⁶ Gerardo Moro fue, junto con Salvador Marino Soria, representante de la Compañía Real de Inglaterra: 18 de enero de 1724, en AGN, Real Audiencia, vol. 4, exp. 36, fs. 190-191v.



en conflicto, enviando al factor inglés un documento en el que mantenía la exención pero sin negarle al Consulado su derecho a cobrar las alcabalas.²⁷

Ambas partes, los ingleses y el Consulado, expusieron su caso y el fiscal, después de estudiar los autos que le fueron presentados, respondió que la exención concedida a las mercancías del Elizabeth sólo se refería a su entrada y venta en Veracruz, “y que propasándose a otro lugar, *por no ser general la concesión, era indubitable deber pagar las reales alcabalas* de toda la ropa, y géneros, que fuera de aquel puerto se traficaran, y vendieran”. Sencillamente, la respuesta del fiscal de la Audiencia se apegó a la voluntad del rey y a los argumentos esgrimidos por Díaz de la Escalera, tal y como se le había ordenado: los ingleses sí debían pagar alcabalas en cuanto salieran de Veracruz y vendieran sus mercancías. Oídas todas las partes, el virrey mantuvo su distancia respecto a todos y envió el expediente completo al rey para que su majestad resolviera.²⁸

Al conflicto sobre el pago de alcabalas en la ciudad de México se sumó otra cuestión muy delicada. El virrey duque de Linares había permitido que los ingleses salieran del puerto de Veracruz y se internaran a la ciudad de México y más allá a vender sus mercancías, lo cual fue considerado por el fiscal de la Audiencia como una transgresión, pues el rey les había granjeado permiso para desembarcar en el puerto y quedarse en la ciudad portuaria, no para que salieran de Veracruz y se internaran por el virreinato; esto había sido un exceso que el virrey no sólo no debió permitir, sino que debió impedir o castigar decomisando las mercancías, pero el hecho es que ya habían entrado.

En una primera etapa el conflicto por las alcabalas pareció resolverse con la emisión de la real cédula del 22 de enero de 1717.²⁹ Como era lo usual en estos documentos, en la propia cédula se incluyó una amplia descripción del conflicto y el proceso que se había seguido, exponiendo la postura de cada una de las partes involucradas. El gobierno de Madrid reconoció que efectivamente en el permiso concedido a los ingleses se había utilizado la expresión “*libres de todos los derechos que según reglas y disposiciones debiera contribuir a mi Real Hacienda*”, con la condición de que los ingleses diesen 10% de las ganancias cuando se hiciera la liquidación al regreso del navío Elizabeth. No obstante este privilegio concedido a los ingleses, el Consulado

²⁷ Moro, *Informe*, 1724, f. 7.

²⁸ Tomado de la copia inserta en el expediente del 9 de julio de 1717, en AGN, Civil, vol. 241, exp. 13, fs. 360-371. El énfasis puesto utilizando las cursivas es mío.

²⁹ AGN, Civil, vol. 241, exp. 13, f. 360.



de México pretendió cobrarles alcabalas y otros impuestos (se referían a la avería consular)³⁰ y exigieron al factor principal de la compañía inglesa que entregara una escritura de obligación sobre los derechos adeudados. Esto, según se explicaba en la real cédula, había provocado que los ingleses no obtuvieran el producto de sus ventas y por lo tanto no hubieran remitido las utilidades a Europa, provocándoles graves perjuicios. Hasta aquí, pues, en la cédula se explicaba las razones que asistían a los ingleses y por lo cual se había solicitado que se declarara que “*no deben pagar derechos algunos de cualquier calidad que sean, dando por libre al factor, y la obligación que hizo en la Veracruz*”.

Sin embargo, la misma cédula exponía a continuación la posición de la contraparte. El rey reconocía que el prior y cónsules del Consulado y Comercio de la ciudad de México estaban en su derecho de exigir el pago de las alcabalas porque las tenían en arrendamiento por 280 000 pesos anuales, a cambio de los cuales podían cobrar este impuesto sobre todos los géneros que se introdujeran en la ciudad y su distrito, sin excepción de persona alguna.³¹

Siguiendo con la exposición de cada una de las partes involucradas en el conflicto, en la cédula apareció una nueva arista. El capitán del navío inglés, Samuel Vizent, alegó haber emprendido la navegación con una licencia real para llevar mercaderías a Veracruz e introducirlas *en esa ciudad sin pagar derechos* expedida por la vía reservada el 17 de enero de 1713, esto es, una licencia otorgada antes incluso de que se firmara el Tratado del Asiento el 26 de marzo de 1713. Al parecer, durante las negociaciones diplomáticas debieron entregarse licencias de comercio, quizá como señal de la buena disposición española para llegar a un acuerdo con los ingleses y alcanzar la paz. Se decía que la concesión estaba en los siguientes términos: “se le relevó de toda paga de derechos, sin más gravamen que la décima parte de lo que se declarase haber tenido de ganancias en este negociado”.

El virrey duque de Linares, otra de las partes involucradas en el conflicto cuando este explotó en la ciudad de México en 1716, determinó que los ingleses no pagaran las alcabalas de inmediato, pero que sí diesen una fianza hasta que el rey resolviera en última instancia qué debía hacerse

³⁰ La avería consular era distinta a la avería cobrada para sufragar los costos de la flota a la que nos referimos al principio de este trabajo.

³¹ En la real cédula se explicaba el caso de Antonio Dayre, al que se le dio un permiso para llevar 300 toneladas de ropa a Veracruz libres de derechos, en atención al servicio que había hecho de 50 000 pesos, pero se le cobraron impuestos sobre dos de las 300 toneladas.



(aunque para ese momento el virrey ya conocía cuál era el parecer del rey y del secretario Díaz de la Escalera).

Por su parte, el Consulado de México solicitó enérgicamente que se le pagaran las alcabalas y demás derechos sobre las mercaderías que había traído el Elizabeth y habían ingresado a la ciudad de México o por lo menos que se les rebajaran de los 280 000 pesos que debían por el arrendamiento.

A todas estas voces se sumó el parecer del fiscal de la Audiencia de México, que estableció que el permiso concedido al Elizabeth fue para *verificarse exclusivamente en Veracruz*, por lo que todo lo que se había sacado del puerto *sí debía causar alcabalas*.

Una vez expuestos todos los argumentos, el rey declaró en su cédula del 22 de enero de 1717 que los ingleses debían “pagar todos los derechos que se hubiesen causado en la entrada y venta de su carga en México, o en cualquier otra parte fuera de la Veracruz”, coincidiendo plenamente con el dictamen del fiscal de la Audiencia de México. Incluso se decía que el virrey se había excedido al permitirles a los ingleses internarse y que en sentido estricto, su carga debió caer en pena de comiso. Literalmente se le señaló al virrey que se “excedió pues lo mismo es extender que permitir comercio extranjero, de que estaréis advertido para lo que se ofreciere en adelante”.

En conclusión, se ordenó que el factor “pague al Consulado de esa ciudad la cantidad que correspondiere, y en que se ajustaren por el derecho de alcabalas por lo que vendió en esa ciudad y su jurisdicción”. La orden estaba dada, los ingleses debían pagar. Ahora bien, conseguir que lo hicieran era otro asunto muy distinto.

NO FUE LO MISMO ORDENAR QUE PAGARAN LAS ALCABALAS QUE CONSEGUIR QUE LO HICIERAN

El mandato real era claro, los ingleses debían pagar las alcabalas, pero tratar de ponerlo en práctica condujo a un nuevo proceso en el que las partes se enzarzaron con cuestiones de jurisdicción, autoridad y precedencia.

El Consulado presentó una demanda solicitando el pago de las alcabalas el 9 de julio de 1717. Tres días después, el 12 de julio, los factores Thomas Bedell y David Patton recibieron la notificación con el decreto del virrey en el que les mandaba pagar las alcabalas por pedimento del Consulado. La respuesta de los ingleses fue que el Consulado debía formar la cuenta de los cargos y que esta, junto con el pedimento del propio Consulado y con



el traslado original de la real cédula del 22 de enero de 1717, les debían ser entregados directamente por el virrey. Cuando el Consulado se enteró de esto el 23 de julio, el prior y los cónsules, Domingo de la Canal, Francisco de Ugarte y Nicolás Eguarte, respondieron que ellos tenían la autoridad suficiente para solicitar al virrey que extendiera el decreto con el pedimento hecho a los ingleses, pues en su calidad de tribunal consular tenían conocimiento privativo en la materia.³² Además, el Consulado se negó a entregar el pedimento que había hecho, el informe contable con el importe de los derechos causados de acuerdo con el aforo hecho en la Real Aduana de México³³ y la copia de la real cédula, pues sospechaba que serían utilizados por los ingleses para demorar el pago o regatearlo, lo cual sólo podían tratarlo con el Consulado “como tribunal privativo, y únicamente competente”.

Así que una cuestión que parecía haber quedado zanjada con la cédula de 1717, se empañó una vez más por cuestiones de procedimiento y precedencia, de modo que el caso pasó a una nueva instancia. El 7 de agosto de 1717 el expediente fue turnado al asesor quien dictaminó que la cédula real de 1717 era ejecutiva pero que su cumplimiento correspondía al virrey y no al Consulado. Era el virrey por sí quien debía exigir a los ingleses que pagaran y estableció un plazo perentorio: debían pagar en el término de seis días o de lo contrario se ejecutaría sobre “cualquiera bienes que parecieren ser de la compañía procediendo ejecutivamente por los términos de derecho”. A pesar de lo solicitado por el Consulado, el asesor consideró que sí se les podían entregar a los ingleses todos los autos para que reconocieran su adeudo y pudieran alegar lo que consideraran conveniente.³⁴ ¿Se consiguió que pagaran las alcabalas sobre las mercancías traídas por el Elizabeth? Hasta el momento no lo sabemos, como tampoco se conocen con claridad las cuentas que la Compañía Real de Inglaterra debió presentar al gobierno español ni si el rey de España pagó el préstamo que la compañía le dio para cubrir la parte que le tocaba del fondo dotal.³⁵

³² AGN, Civil. vol. 241, exp. 13, fs. 360-371v. Esta relación del Consulado de México pasó al asesor el 28 de julio de 1717.

³³ El 15 de julio, Diego González de la Herrán y Mier, teniente mayor de la aduana, elaboró por mandato del prior y los cónsules y en obediencia de lo ordenado por el rey y por decreto del virrey, la cuenta de lo que se adeudaba de la alcabala y la avería por las mercancías del navío Elizabeth. El monto total ascendía a 15 013 pesos dos tomines.

³⁴ AGN, Civil. vol. 241, exp. 13, fs. 360-371v.

³⁵ Sobre las cuentas existen varios expedientes, véase por ejemplo Varas y Valdés, 6 de abril de 1725, AGS, Estado, 6866. Asimismo pueden verse varios de los trabajos de Donoso Anes, quien trabajó exhaustivamente este asunto, por ejemplo *Asiento*, 2010.



LA PRESENCIA BRITÁNICA EN EL OCTAVO CABEZÓN DE ALCABALAS PACTADO ENTRE EL REY Y EL CONSULADO

En 1722 se firmó un nuevo contrato entre la Corona y el Consulado para la administración de las alcabalas de la ciudad de México y los lugares de su agregación. Se trató del octavo cabezón y las condiciones establecidas fueron que duraría quince años contados a partir del 1 de enero de 1722, que el Consulado pagaría de nuevo la misma cifra de 280 000 pesos anuales, habiendo otorgado un servicio de 30 000 pesos como anticipo, los cuales se le abonarían en cuenta del primer tercio.³⁶ Una novedad en este cabezón fue que se incluyó bajo la jurisdicción consular en lo tocante a las alcabalas a Jalapa, por ser este el pueblo que se eligió para que se celebrara la feria de flota de acuerdo con la real cédula del 20 de marzo de 1718. En el cabezón quedó establecido que el Consulado pagaría completa al arrendador de las alcabalas de Jalapa la renta anual correspondiente al año en el que llegara una flota y se celebrara una feria. El Consulado cobraría el impuesto a una tasa de 6%, cifra en la que quedaban comprendidas tres imposiciones: las alcabalas y los servicios de Unión de Armas y Armada de Barlovento. Quedó estipulado que todos tenían que pagar alcabala al Consulado de México por todo lo que ingresaran a la ciudad y sus agregaciones, sin importar si eran para sus propios menesteres o para regalos. Todos debían pagar “sin exceptuar a ningunas personas de cualquier calidad, estado y condición que sean que la deban pagar”, incluso “personas que no sean vasallos míos han de causar y pagar alcabala de todo lo que entraren en México”, pero en el caso de que trajeran un indulto real, el monto de lo que hubieran debido pagar se le rebajaría al Consulado de la renta anual. Lo anterior pudo aplicarse a los ingleses que manejaban el asiento, pero no fue así, pues ellos tuvieron un trato diferente. En el mismo contrato del cabezón se aclaró lo siguiente en el párrafo en el que se hablaba del pago de las alcabalas por parte de los extranjeros: “excepto por lo que mira al navío de permisión, concedido a los ingleses, que no se ha de pedir rebaja de derechos, por lo que a ellos toca, ni por el interés de la cuarta parte que en él me pertenece y así mismo se ha de cobrar de todo lo que se me vendiere para el proveimiento de mis Reales Armadas”.³⁷

³⁶ El octavo cabezón fue firmado el 13 de noviembre de 1722; una transcripción puede verse en el *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. IV, núm. 3, mayo-junio de 1933, pp. 422-453.

³⁷ *Ibid.*, p. 426.

Es decir, a los ingleses no debía cobrárseles alcabala y al Consulado no se le rebajaría nada de la renta que debía pagar el año que los navíos ingleses llegaran a Veracruz. El argumento para llegar a ese arreglo pareciera ser el hecho de que el rey tenía una participación en los negocios de los ingleses, era socio de la compañía Real de Inglaterra, y por el hecho de ser el soberano estaba exento, por eso tampoco se cobraría alcabalas ni se rebajaría de la renta anual del Consulado lo empleado en la armada real. Sin embargo, en el propio contrato del cabezón había cláusulas que podían interpretarse de manera distinta. Esto puede desprenderse de la siguiente frase: “poder cargar Alcabala sobre algunas cosas que, aunque la debían conforme a las leyes, no ha estado en estilo cargársela, ha de quedar a la libertad que el Consulado ha de adquirir por este asiento”. Una frase que bien pudo interpretarse como invitación para que el Consulado demandara el pago del impuesto a los ingleses si lo consideraba conveniente. Y enseguida de esa frase, se añadió:

Que respecto de que yo no he de pagar Alcabala (por ser como soy franco) se entienda y deba entender, en caso de ser las ventas de frutos, o cosas de mi real patrimonio, comisos, confiscaciones o represalias y demás derechos que me tocan como soberano, *pero si en lo particular comerciare por mi solo, o en compañía de otros armadores y comerciantes, comprando para vender frutos, mercaderías o cualquiera otras cosas comerciables de cualquier calidad o naturaleza que sean, de dentro o de fuera de estos reinos, porque en cualesquiera que en lo tal suceda, aunque sea (como soy) franco de pagar alcabala por lo que a dichos efectos correspondiere, se ha de bajar al Consulado* y los oficiales de mi Real Hacienda, se le han de abonar por la certificación que de su importe diere al contador de mi Real Aduana.³⁸

De lo anterior se puede desprender que si el rey comerciaba como un individuo particular, no como soberano y por utilidad pública, la renta del Consulado debía rebajarse por la cantidad de alcabala que hubiera debido pagarse, pero si se trataba de ventas relacionadas con el patrimonio real, no debía hacerse tal reducción porque prevalecía el hecho de que el rey estaba, por su naturaleza, exento del pago. Ahora bien ¿de qué tipo eran los negocios con la Compañía del Mar del Sur, conocida en el mundo hispánico como la Compañía Real de Inglaterra? Si eran negocios que en su origen derivaron de un tratado diplomático ¿era un comercio de particulares o

³⁸ *Ibid.*, p. 427.



un asunto de utilidad pública?, ¿el rey de España era socio de la compañía como soberano o como particular?

REVOCACIÓN DE LA CLÁUSULA RESPECTO A LOS BRITÁNICOS EN EL OCTAVO CABEZÓN

El contrato del octavo cabezón de alcabalas de México entre el Consulado y la Corona se firmó el 13 de noviembre de 1722 y quince días después, el 28 de noviembre, se firmó una real cédula que revocaba la excepción hecha en el octavo cabezón y se declaraba que el navío de permisión de los ingleses sí debía pagar alcabala por todo lo que introdujera a la ciudad de México y sus agregaciones.³⁹ En el cambio habían influido las consideraciones hechas por Juan José Reynoso, apoderado del Consulado de México encargado de las negociaciones del octavo cabezón de las alcabalas. Reynoso argumentó que a los ingleses sólo se les habían cobrado las alcabalas sobre las mercancías traídas en el primer navío inglés que llegó a Veracruz a cuenta de la concesión del asiento, el *Elizabeth*, pero no se habían cobrado a ningún otro barco inglés (debe recordarse que el *Elizabeth* no era un navío anual, sino el que se envió en 1715 en virtud de la licencia concedida durante las negociaciones anteriores a la firma del Tratado del Asiento; el *Elizabeth* fue en el que vinieron los primeros factores que instalaron las oficinas del asiento). Después habían llegado a Veracruz, en noviembre de 1717, tres barcos ingleses enviados por la compañía a cuenta de la permisión, el *Royal Prince*, que de hecho fue el primer navío anual en sentido estricto, y su escolta formada por una galera de 150 toneladas, llamada *Sarah*, que se dijo venía cargada de pertrechos de carena, y un barco de la armada británica, el *Diamond*, de 50 cañones, los cuales –más que brindar apoyo y seguridad al *Royal Prince*– lo ayudaron a acarrear mercancías, pues era voz popular que venían cargados hasta el tope de efectos de comercio. El apoderado del Consulado de México, Juan José Reynoso, en su exposición

³⁹ AGN, Indiferente Virreinal, caja 1950, exp. 30, fs. 1-10v. En una real cédula de 5 de junio de 1723 en que se mandaba se protegiere, amparase y defendiese al Consulado en todo lo relativo al arrendamiento de las alcabalas, elaborada a propósito de las negociaciones con vistas a la firma del octavo cabezón de alcabalas entre el Consulado y el rey, se decía que por despacho del 28 de noviembre de 1722 sí se debían cobrar alcabalas a los ingleses por todo lo que introdujeran en la ciudad de México y que hubiera traído el navío anual: Real cédula de 5 de junio de 1723 que aprueba el pliego dado en nombre del Consulado y Comercio de México sobre el arrendamiento del 8º cabezón de las alcabalas de la ciudad de México, 1723-1738, en Torres, *Documentos*, 1945, pp. 217-218.



a la Corona sobre el cobro de alcabala a los ingleses, sacó a relucir una cuestión fundamental. Dijo tener noticia de que a los ingleses se les había hecho una concesión extravagante: el permiso para internarse por todo el reino sin limitación de paraje. De ser cierto, argumentaba incrédulo ante la idea de que se les hubiera permitido el ingreso, esto plantearía una competencia feroz en contra de los comerciantes mexicanos (los conocidos como almaceneros), pues si los ingleses se internaban y sus mercancías no pagaban alcabalas, podrían ofrecerlas a un precio mucho más bajo que los mexicanos. Además, si eran los ingleses los que iban tierra adentro en busca de compradores, tanto mejor, pues la gente de las provincias ya no tendría que desplazarse a hacer sus compras. A esto se debían sumar los fraudes que los ingleses cometían. Primero, decía Reynoso, traían a Veracruz una cantidad muy superior a la convenida. El buque de 650 toneladas que tenían permitido, lo retacaban lo más posible con mercancías. El espacio que ocupaban los bastimentos y el agua para consumir durante la travesía, conforme se vaciaba era rellenado de mercancías en Jamaica. Después, ya cuando habían desembarcado en Veracruz y estaban en tierra, los ingleses se valían de otra triquiñuela. Desarmaban los fardos o frangotes en piezas y, como era muy difícil calcular cuántas piezas cabían en un fardo, los ingleses introducían muchas más de las que se habían registrado porque hacían pasar como suyas piezas de mercancías que habían traído los barcos españoles, ardid que los propios españoles aprovechaban precisamente porque los ingleses introducían las mercancías sin pagar alcabala. En suma, todos estos fraudes se evitarían, escribía Reynoso, si se imponía que toda la mercancía inglesa que saliera de Veracruz pagara alcabala.⁴⁰

Efectivamente a la Compañía de Inglaterra se le concedió el permiso de internación por despacho del 27 de septiembre de 1721, permiso derivado de la concesión establecida en la condición 42 del Tratado del Asiento, en la que se estipuló que todas las mercancías que no fueran vendidas en Veracruz, Cartagena o Portobelo podrían introducirse tierra adentro tal y como lo hacían los vasallos españoles.⁴¹ Pero a cambio de la libertad de internación y considerando el alegato que había presentado Reynoso como apoderado del Consulado de México, se ordenó que los ingleses sí pagaran alcabala por todo lo que introdujeran a la ciudad capital y los lugares de su agregación.

⁴⁰ Sigue la real cédula del 28 de noviembre de 122, en AGN, Indiferente Virreinal, caja 1950, exp. 30, ff. 1-10v.

⁴¹ Real Cédula de 27 de septiembre de 1721, firmada en Balsayn, AGS, Estado, 6865.



Aún así, la cuestión quedó lejos de quedar zanjada. El permiso de internación a los ingleses fue revocado el 11 de marzo de 1724 y a partir de aquí resurgieron las discusiones sobre el pago de las alcabalas y, sobre todo, la libertad de que los británicos entraran tierra adentro en el virreinato. Ambos asuntos serían temas recurrentes en las discusiones entre las Coronas española y británica. Aparecieron, por ejemplo, en las negociaciones del Congreso de Soissons de 1729 tras la guerra desatada en 1727.⁴² Los ministros plenipotenciarios de Gran Bretaña las pusieron sobre el tapete de las negociaciones bajo la ecuación de que aceptarían pagar alcabalas si se les permitía internarse en el virreinato. Aparecieron también durante las negociaciones sobre la devolución de los bienes represaliados durante las guerras, cuando se discutió si las mercancías confiscadas a los ingleses y vendidas por cuenta de la Real Hacienda debían o no pagar alcabalas. En esa ocasión, una vez más se debatió si por el carácter del vendedor y la naturaleza de la mercancía, es decir la Real Hacienda y el botín de represalía, estaban o no exentas.

CONCLUSIONES

El proyecto de 1711 para la flota al mando de Andrés de Arriola destinada a Nueva España –ensayo de los cambios que se harían de forma general para el comercio marítimo de toda la América española en 1720– estipuló que no se cobraría ningún derecho a la entrada de las mercancías en el puerto de Veracruz, ya que todos deberían ser pagados en España a la salida de los bajeles.⁴³ El único impuesto que se pagaría en Nueva España sería el de las alcabalas allí donde estuviere impuesto, fuera bajo el régimen de arrendamiento o de administración directa. Esta norma fue establecida para los mercaderes de España que venían con la flota desde Andalucía, así que lo dispuesto para el comercio de la Compañía Real de Inglaterra no resultaba tan disonante: las mercancías que trajeran podían entrar y venderse en Veracruz libres de derechos reales. Ellos tenían la ventaja de gozar la exención de los impuestos en España pero, por lo que toca al pago de derechos reales en Nueva España, la realidad era que ya no se estaban cobrando impuestos sobre el comercio marítimo de importación. En cambio, el pago de alcabalas era otro asunto. Las importaciones hechas por los españoles en la flota

⁴² Papeles presentados por los confidentes Plowes y Burnet, AGN, Estado, 7017.

⁴³ Proyecto de 1711, en AGN, Reales Cédulas, vol. 35, f. 4.



sí debían pagarlas, así que el que los ingleses no las pagaran era discordante. Pero hubo vacilaciones y tan pronto se les eximió como se les exigió el pago, vacilaciones que se presentaron también en el hecho de permitirles internarse o no tierra adentro del virreinato, un tema mucho más peligroso a los ojos de España.

A partir del pleito entre los factores de la compañía británica y el Consulado de México por el cobro de las alcabalas se puede seguir el difícil equilibrio que el gobierno español tuvo que sostener entre cumplir con los compromisos diplomáticos que la Gran Bretaña le arrancó en forma de concesiones comerciales y mantener los pactos asumidos con sus propios súbditos al encabezar la administración de las alcabalas en una corporación de la talla del Consulado. Este balance de fuerzas fue difícil de sostener, pues la presión desde el exterior fue en aumento –no en balde la Gran Bretaña estaba convirtiéndose en una potencia imperial– al mismo tiempo que en el interior del imperio español también el equilibrio entre la metrópoli y los territorios coloniales se fue tensando. No fue extraño que en 1739 se desatara una nueva guerra con Gran Bretaña (de hecho la tercera desde la firma de la paz de Utrecht, lo que revela la tensión que existía) y que varios años después se le retirara al Consulado la administración de las alcabalas. Las nuevas dinámicas dentro del propio imperio y frente a los imperios rivales se complicaban más por la siempre acuciante necesidad de caudales por parte de la Corona. Esto hacía que los vectores de la promoción de la economía interna, de la política, la diplomacia y la fiscalidad con frecuencia fueran contrapuestos y generaran ambigüedades que se iban resolviendo de manera extremadamente pragmática, inmediata, a tono con los compromisos más apremiantes.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

- AGN Archivo General de la Nación, México.
- AGS Archivo General de Simancas, España.
- JCBL John Carter Brown Library, Brown University, Rhode Island.



Bibliografía

- Antúnez y Acevedo, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797.
- Colección de los tratados de paz, alianza, comercio, etc., ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor Don Felipe Quinto hasta el presente*, Madrid, Imprenta Real, por Don Pedro Julián Pereyra, impresor de Cámara de S. M., 1800, 2 tt.
- Delgado Ribas, Josep M., *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2007.
- Donoso Anes, Rafael, “Las cuentas de la Isabela y el Bedford: los dos navíos autorizados, un regalo de Felipe V a la reina Ana de Inglaterra en 1713”, *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, núm. 10, junio de 2009, pp. 183-215.
- , *El Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010, 854 pp.
- Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España e Indias en la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1979.
- Kamen, Henry, *The War of Sucesión in Spain 1700-15*, Bloomington, Londres, Indiana University Press, 1969.
- Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España en América en la época de Felipe II*, Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1986.
- Marley, David (ed.), *Reales asientos y licencias para la introducción de esclavos negros a la América Española (1676-1789)*, Windsor/México, Rolston-Bain, 1985 (*Documenta Novae Hispaniae*, vol. B-9).
- Martínez Vara, Tomás, “Algunas reflexiones sobre el comercio colonial”, *Cuadernos de Estudios empresariales*, núm. 4, Madrid, Complutense, 1944, pp. 193-233.
- Moro, Gerardo, *Informe en derecho, sobre que la compañía de el Real Asiento de la Gran Bretaña, establecida para la introducción de esclavos negros, en estas Indias, debe declararse libre, y exempta de la paga de los reales derechos, comprendidos en el nombre de alcavala, en todos los puertos, y demás lugares de la tierra adentro de esta América, por lo que toca a las ropas, y mercaderías de sus navíos anuales, igualmente, como de sus negros. Y sobre que aunque esto no procediera assí, deben declararse libres de su contribución los efectos de represalia, sin que ni en el uno, ni en el otro caso deba su Magestad hacer rebaja, ni des-*



- cuento a los asentistas indianos, de la renta anual*, México, Juan Francisco de Ortega y Bonilla, 1724.
- Octavo cabezón de las alcabalas de la ciudad de México, 1723-1738, firmado el 13 de noviembre de 1722, transcrito en *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. IV, núm. 3, mayo-junio de 1933, pp. 422-453.
- Sánchez Santiró, Ernest, “La mirada fiscal sobre el comercio interno: las alcabalas novohispanas” en Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón (coords.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora (en proceso).
- Souto Mantecón, Matilde, “El comercio inglés en Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el Tratado del Asiento (1713-1717)” en Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró, *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Juiz de Fora, Editora Universidade Federal de Juiz de Fora/Instituto Mora, 2012, pp. 91-114.
- Sperling, John G., *The South Sea Company. An Historical Essay and Bibliographical Finding List*, Boston, Baker Library, Harvard Graduate of Business Administration, 1962.
- Torres Gaytán, Ricardo, *Documentos relativos al arrendamiento del impuesto o renta de alcabalas de la ciudad de México y distritos circundantes*, México, Dirección de Estudios Financieros-SHCP, 1945.
- Valle Pavón, Guillermina del, “El Consulado de Comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827”, tesis doctoral en Historia, CEH-COLMEX, 1997.
- Yuste López, Carmen, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, México, IIH-UNAM, 1991.