



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 apejó 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 introducir las *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 protegiese, 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.