



# **HISTORIA GENERAL DE LAS ADUANAS EN MÉXICO**

ENRIQUE FLORESCANO  
COORDINADOR



**CAAAREM**

# Las aduanas del virreinato en nueva españa

por guillermina del valle pavón y antonio ibarra

## ■ consideraciones generales

Desde su segundo viaje a las Indias, en mayo de 1493, a Cristóbal Colón se le hicieron saber los criterios de los Reyes Católicos en relación con el futuro del comercio de ultramar, que habría de suceder a la ocupación de las nuevas tierras: su disposición, así como la observancia de las normas sobre su ejercicio, serían patrimonio y facultad de los monarcas.<sup>1</sup>

A partir de entonces, la idea de una prohibición expresa al “tráfico de mercaderías” cedió su lugar a la convicción de que un control regido por la *política de utilidad económica* de la corona habría de suplantar todo objetivo de “rescate” como empresa particular, en los términos siguientes: “e asimismo que los que allá hubieren de ir no lleven ni puedan llevar a las dichas Indias mercaderías algunas ni cosas vedadas para facer allá rescate alguno; e porque de todo lo que se determine de llevar haya razón, e quede, e sea todo asentado e se asiente en los nuestros libros; e que en ello no haya ni pueda haber ni intervenir fraude ni encubierta ni colusión alguna, mandamos dar nuestra carta en dicha razón...”<sup>2</sup>

El control sobre objetos susceptibles de comercio presuponía, por tanto, el acucioso registro de los

pertrechos y “cargazones” que se trajeran para América, así como los retornos de metales y mercaderías bajo el sistema de un monopolio real. De esta manera, durante los primeros años de la colonización, dado el carácter patrimonial concedido a los monarcas por la Bula Alejandrina,<sup>3</sup> la regulación del comercio se ejercería por medio de un control exclusivo. El primer paso fue dado en aquel año de 1493, cuando se ordenó el establecimiento de la Casa de Aduana allí donde estuviesen las mercancías de los monarcas y las que por comercio legítimo de particulares debieran cargar y descargar los navíos, teniendo en Cádiz y en La Española sus primeras sedes.

En la Instrucción se le mandaba a Colón “que se haga una casa de Aduana donde se pongan todas las mercaderías de sus Altezas, así las que de acá fueren, como las que allá se hubieren para enviar acá, e al tiempo que descargaren las dichas mercaderías, se ponga en la dicha casa en presencia de las personas que el dicho Almirante e Visorey para ello nombrare, e ante el dicho Oficial de los Contadores mayores que allá ha de estar...”<sup>4</sup>

Un segundo paso, más significativo y trascendente para el futuro del monopolio comercial, fue el establecimiento de la Casa de la Contratación

1. Sobre el tema véase el Cap. 23 de la Instrucción de 1493, de la que se cita

2. Véase el Cap. 23 de la Instrucción de 1493, de la que se cita

en Sevilla, en el año de 1503, institución que habría de ejercer el exclusivismo del comercio ultramarino. Como es sabido, la Casa de la Contratación fue el primer cuerpo administrativo creado en España para cuidar los intereses del comercio en América, siendo en sus orígenes “una simple casa de comercio” destinada a proteger el tráfico y llevar un registro exhaustivo y sistemático de todas las transacciones. Sus atribuciones aumentarían con el tiempo hasta constituirse en el gran agente comercial y financiero de la Carrera de Indias.<sup>5</sup>

De esta manera, la formación de un “sistema” de protección al monopolio y fiscalización del comercio expresarían tempranamente el modo de organización económica del Imperio. Sin embargo, la autoridad del monarca en aspectos fiscales recaería en sus oficiales reales que, como tenientes de los Contadores Mayores de Castilla, habrían de ejercer la facultad de sancionar los cargamentos y confiscar mercaderías de tráfico ultramarino y, a partir de ello, conformar una red de autoridad en la futura Hacienda colonial.<sup>6</sup> En este sentido, la aduana supondría más un ejercicio de la capacidad de fiscalización del comercio en la Carrera de Indias que la existencia de una estructura institucionalizada en la organización del sistema fiscal. En su caso, la “casa de Aduana” sería por tanto un punto de registro, y más tarde, de cobro de los derechos al comercio de larga distancia, marítimo y terrestre, así como de almacenaje de mercancías. En lo sucesivo, la aduana sería definida como “Casa o lugar público, en el cual asiste algún Ministro, o algunos, puestos por el Rey, o el Señor para cobrar y percibir los derechos que le pertenecen a las mercaderías que entran, o pasan por su tierra.”<sup>7</sup>

La tradición castellana privilegiaba las funciones de fiscalización territorial y cobro de impuestos al tránsito de mercancías tanto en las aduanas de “puertos de mar” como en las “aduanas secas” que marcaban la raya territorial entre los reinos de la península. En América, en ausencia de soberanía de las Cortes sobre el territorio y siendo ello facultad privativa de los monarcas de Castilla, las aduanas fueron fundamentalmente punto de fiscalización del comercio de larga distancia, antes que

fronteras territoriales entre distintos reinos.<sup>8</sup> De esta manera, en las nuevas tierras su definición esencial era resultado del cobro de dos tipos de derechos al comercio ultramarino, a saber: el almojarifazgo (que se definía como “Cierta renta y derechos que se pagan al Rey de las mercaderías que salen para otros Reinos, o entran en los de España por mar. Hay situados estos derechos en varias partes y Ciudades, como en Sevilla, Cádiz, Granada, Málaga, Cartagena, Murcia, & C. Y también hay los del comercio de las Indias, que son separados de los de los Reinos de España”<sup>9</sup>) y las averías, que derivaban de la “pérdida entre comerciantes que tratan en las Indias y otras partes, por causa del menoscabo y daño que padecen en la navegación la mercadería. [...] También se entiende por el contrato que hacen entre sí los comerciantes para en el caso de que las mercaderías se maltraten por causa de la navegación”.<sup>10</sup>

El primer derecho, por consecuencia, expresaba con propiedad el criterio de la corona, consistente en fiscalizar y cobrar por el tráfico ultramarino de mercaderías, mientras que en los segundos, las averías, se establecían con relación al principio de interés entre los participantes del comercio y su protección, para lo cual se pagaba el costo correspondiente.

El cobro a la circulación de las mercancías, por su parte, tenía como figura fiscal principal a las *alcabalas*, “consistente en el pago de un tanto por ciento del precio de ciertas mercaderías al ser vendidas. Tres eran las principales clases de alcabalas: fija, que se aplicaban a las ventas efectuadas por los vecinos en el mercado del pueblo de su vecindad; del viento, en las realizadas por forasteros, y de alta mar, en las de artículos extranjeros en los puertos secos y mojados”.<sup>11</sup>

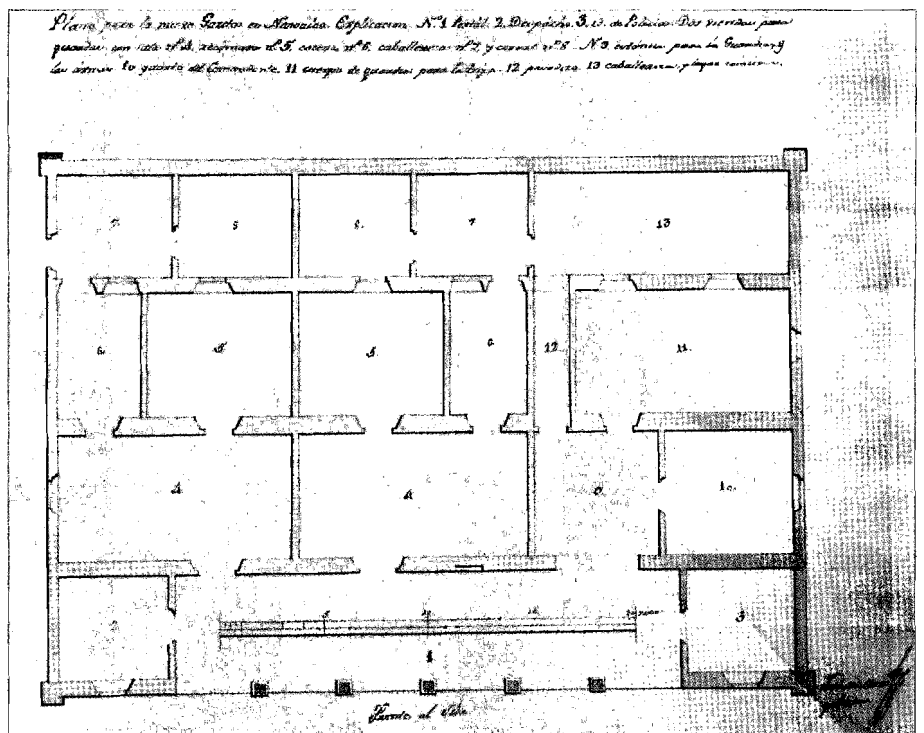
En sus orígenes también valía como derecho al tráfico marítimo, pero la temprana concesión de su libertad en América le atribuyó un carácter peculiar, restableciéndose como derecho a la circulación interior y, si bien se pagaba en los puertos a las primeras ventas, adquirió su real importancia en los centros de redistribución interior y su impacto fue mayor a la circulación entre las distintas regiones del reino, de

acuerdo al sistema de suelos. De esta manera, desde 1574 quedó establecido que "se lleve y cobre alcabala de todas las mercaderías que vinieren y se trajeren de los reinos de España y otra cualesquier parte de esta Nueva España y provincias de suso declaradas y de todo lo que en ellas se criare y cogiere de la cobranza, crianza, frutos, trato, granjerías, oficios y de otra cualquier calidad que sea que se vendiere y contratare se pague a su Majestad de alcabala la dicha razón de dos por ciento del principio que se vendiere lo cual pague todo género de personas y tantas quantas veces se vendiere y contratare".<sup>12</sup>

A partir de su constitución en 1593, el Consulado de Mercaderes de México, ya como agente corporativo del comercio ultramarino, fue depositario del privilegio real para el cobro de los derechos de avería. Adicionalmente, con el cobro de la alcabala, que se había hecho mediante el sistema de arrendamiento -o encabezamiento, como se verá más adelante- aquella corporación obtuvo un amplio control sobre las

funciones de fiscalización del tráfico interior. Consecuentemente, las disputas por el control de las rentas de alcabalas en la capital exigieron que se determinara el estatuto de su *aduana interior* en 1640, la cual habría de ser cedida más tarde -con la renta incluida- por el Cabildo de la capital al Consulado de mercaderes, que la recuperaba después de tres cabezones (contratos de arrendamiento) que había disfrutado.

Esa peculiaridad inicial habría de darle un signo distintivo a la práctica aduanera colonial hasta que con la reforma de la estructura territorial de recaudación y su administración directa por la Real Hacienda, en 1778, se crearía una red de aduanas marítimas e interiores que garantizaran el cobro de derechos a la circulación, como fue ratificado en la real orden de 8 de agosto de 1782, en que quedó establecido "que se cobre dicha contribución al introducir los efectos en los Puertos y Plazas de Comercio, como que se supone que cuando que entran en ella los Negociantes, es para venderse o cambiarse".<sup>13</sup>



[Garita de Nonoalco]  
La ausencia de garitas en la ciudad de México durante la época colonial dificultaba el control del intenso tráfico comercial, ya que se calculaba que diariamente entraban a la urbe más de 1,000 canoas y 3,000 mulas cargadas. Esta situación obligó a las autoridades virreinales a impulsar la construcción de garitas. Plano de construcción de la garita de Nonoalco. Archivo General de la Nación.

12. Transferido a las nuevas tierras, por gracia de Carlos V fue declarado

v. Grossi, 1987: 2 y ss.



en Sevilla, en el año de 1503, institución que habría de ejercer el exclusivismo del comercio ultramarino. Como es sabido, la Casa de la Contratación fue el primer cuerpo administrativo creado en España para cuidar los intereses del comercio en América, siendo en sus orígenes "una simple casa de comercio" destinada a proteger el tráfico y llevar un registro exhaustivo y sistemático de todas las transacciones. Sus atribuciones aumentarían con el tiempo hasta constituirse en el gran agente comercial y financiero de la Carrera de Indias.<sup>5</sup>

De esta manera, la formación de un "sistema" de protección al monopolio y fiscalización del comercio expresarían tempranamente el modelo de organización económica del Imperio. Sin embargo, la autoridad del monarca en aspectos fiscales recaería en sus oficiales reales que, como tenientes de los Contadores Mayores de Castilla, habrían de ejercer la facultad de sancionar los cargamentos y confiscar mercaderías de tráfico ultramarino y, a partir de ello, conformar una red de autoridad en la futura Hacienda colonial.<sup>6</sup> En este sentido, la aduana supondría más un ejercicio de la capacidad de fiscalización del comercio en la Carrera de Indias que la existencia de una estructura institucionalizada en la organización del sistema fiscal. En su caso, la "casa de Aduana" sería por tanto un punto de registro, y más tarde, de cobro de los derechos al comercio de larga distancia, marítimo y terrestre, así como de almacenaje de mercancías. En lo sucesivo, la aduana sería definida como "Casa o lugar público, en el cual asiste algún Ministro, o algunos, puestos por el Rey, o el Señor para cobrar y percibir los derechos que le pertenecen a las mercaderías que entran, o pasan por su tierra."<sup>7</sup>

La tradición castellana privilegiaba las funciones de fiscalización territorial y cobro de impuestos al tránsito de mercancías tanto en las aduanas de "puertos de mar" como en las "aduanas secas" que marcaban la raya territorial entre los reinos de la península. En América, en ausencia de soberanía de las Cortes sobre el territorio y siendo ello facultad privativa de los monarcas de Castilla, las aduanas fueron fundamentalmente punto de fiscalización del comercio de larga distancia, antes que

fronteras territoriales entre distintos reinos.<sup>8</sup> De esta manera, en las nuevas tierras su definición esencial era resultado del cobro de dos tipos de derechos al comercio ultramarino, a saber: el almojarifazgo (que se definía como "Cierta renta y derechos que se pagan al Rey de las mercaderías que salen para otros Reinos, o entran en los de España por mar. Hay situados estos derechos en varias partes y Ciudades, como en Sevilla, Cádiz, Granada, Málaga, Cartagena, Murcia, & C. Y también hay los del comercio de las Indias, que son separados de los de los Reinos de España"<sup>9</sup>) y las averías, que derivaban de la "pérdida entre comerciantes que tratan en las Indias y otras partes, por causa del menoscabo y daño que padecen en la navegación la mercadería. [...] También se entiende por el contrato que hacen entre sí los comerciantes para en el caso de que las mercaderías se maltraten por causa de la navegación".<sup>10</sup>

El primer derecho, por consecuencia, expresaba con propiedad el criterio de la corona, consistente en fiscalizar y cobrar por el tráfico ultramarino de mercaderías, mientras que en los segundos, las averías, se establecían con relación al principio de interés entre los participantes del comercio y su protección, para lo cual se pagaba el costo correspondiente.

El cobro a la circulación de las mercancías, por su parte, tenía como figura fiscal principal a las *alcabalas*, "consistente en el pago de un tanto por ciento del precio de ciertas mercaderías al ser vendidas. Tres eran las principales clases de alcabalas: fija, que se aplicaban a las ventas efectuadas por los vecinos en el mercado del pueblo de su vecindad; del viento, en las realizadas por forasteros, y de alta mar, en las de artículos extranjeros en los puertos secos y mojados".<sup>11</sup>

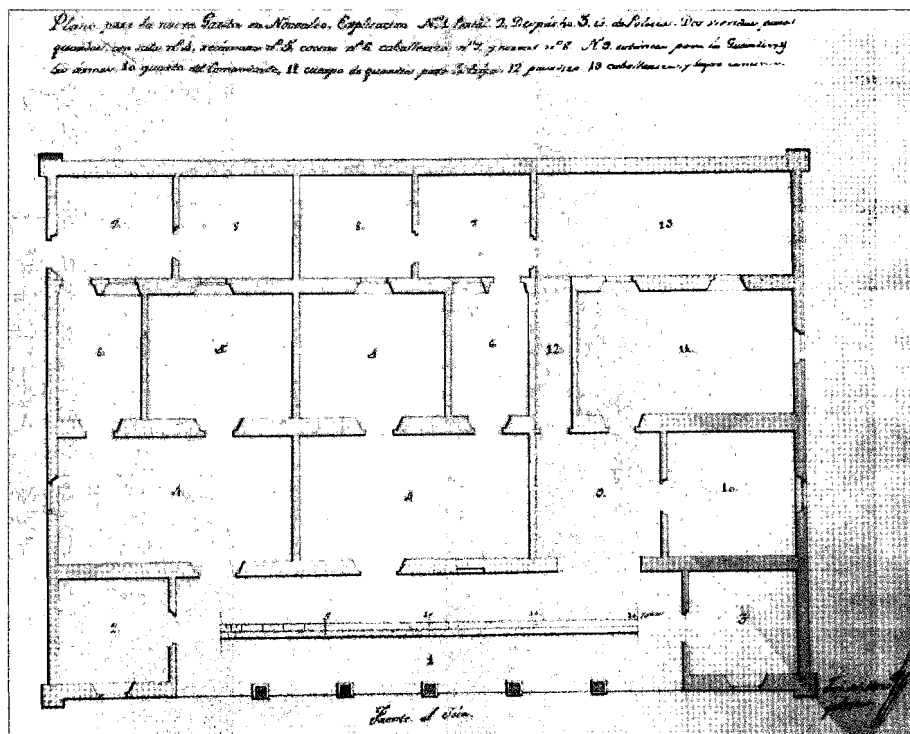
En sus orígenes también valía como derecho al tráfico marítimo, pero la temprana concesión de su libertad en América le atribuyó un carácter peculiar, restableciéndose como derecho a la circulación interior y, si bien se pagaba en los puertos a las primeras ventas, adquirió su real importancia en los centros de redistribución interior y su impacto fue mayor a la circulación entre las distintas regiones del reino, de

acuerdo al sistema de suelos. De esta manera, desde 1574 quedó establecido que “se lleve y cobre alcabala de todas las mercaderías que vinieren y se trajeren de los reinos de España y otra cualesquier parte de esta Nueva España y provincias de suso declaradas y de todo lo que en ellas se criare y cogiere de la cobranza, crianza, frutos, trato, granjerías, oficios y de otra cualquier calidad que sea que se vendiere y contratare se pague a su Majestad de alcabala la dicha razón de dos por ciento del principio que se vendiere lo cual pague todo género de personas y tantas cuantas veces se vendiere y contratare”.<sup>12</sup>

A partir de su constitución en 1593, el Consulado de Mercaderes de México, ya como agente corporativo del comercio ultramarino, fue depositario del privilegio real para el cobro de los derechos de avería. Adicionalmente, con el cobro de la alcabala, que se había hecho mediante el sistema de arrendamiento o encabezamiento, como se verá más adelante aquella corporación obtuvo un amplio control sobre las

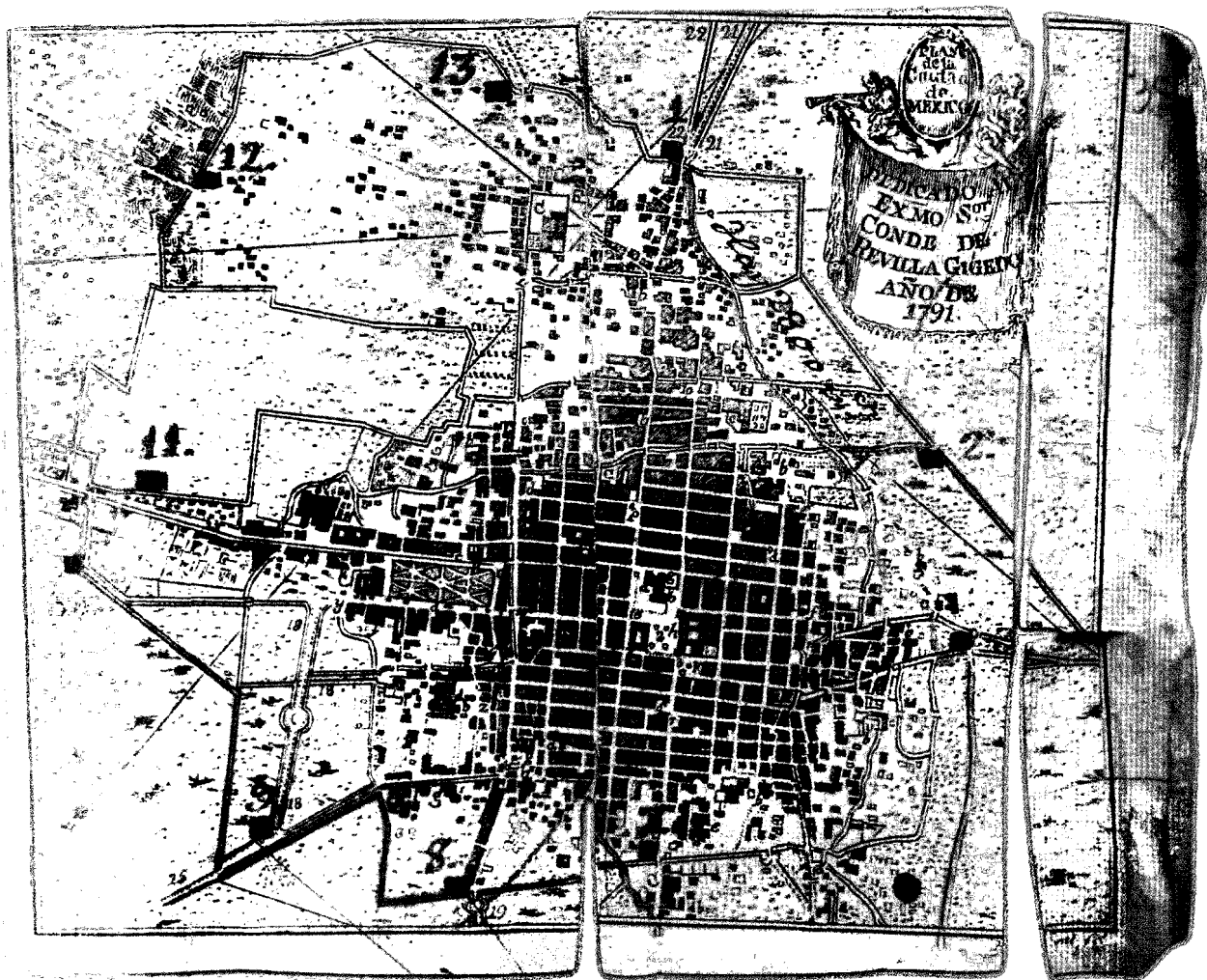
funciones de fiscalización del tráfico interior. Consecuentemente, las disputas por el control de las rentas de alcabalas en la capital exigieron que se determinara el estatuto de su *aduana interior* en 1640, la cual habría de ser cedida más tarde con la renta incluida por el Cabildo de la capital al Consulado de mercaderes, que la recuperaba después de tres cabezones (contratos de arrendamiento) que había disfrutado.

Esa peculiaridad inicial habría de darle un signo distintivo a la práctica aduanera colonial hasta que con la reforma de la estructura territorial de recaudación y su administración directa por la Real Hacienda, en 1778, se crearía una red de aduanas marítimas e interiores que garantizaran el cobro de derechos a la circulación, como fue ratificado en la real orden de 8 de agosto de 1782, en que quedó establecido “que se cobre dicha contribución al introducir los efectos en los Puertos y Plazas de Comercio, como que se supone que cuando que entran en ella los Negociantes, es para venderse o cambiarse”.<sup>13</sup>



[Garita de Nonoalca]  
La ausencia de garitas en la ciudad de México durante la época colonial dificultaba el control del intenso tráfico comercial, ya que se calculaba que diariamente entraban a la urbe más de 1,000 canoas y 3,000 mulas cargadas. Esta situación obligó a las autoridades virreinales a impulsar la construcción de garitas. Plano de construcción de la garita de Nonoalca. Archivo General de la Nación.

<sup>12</sup> Transferida a las nuevas tierras, por gracia de Carlos V fue declarada... y Grosso, 1987: 2 v. ss.)



[Ciudad de México y sus garitas]  
Por medio de la construcción de garitas, el Consulado de Comerciantes de la ciudad de México aprovechó las características morfológicas del territorio para construir un cerco que limitara la entrada a las principales calzadas, a fin de disminuir el contrabando. La ciudad de México y sus garitas en la segunda mitad del siglo XVIII. Archivo General de la Nación.

## ■ las aduanas: origen castellano y organización de la real hacienda colonial

En Castilla, las aduanas estuvieron ligadas al objetivo de "recaudar dinero para la corona y para ciertos particulares y corporaciones privilegiadas".<sup>14</sup> En sus orígenes, durante la Baja Edad Media, en las aduanas lo mismo se cobraban derechos señoriales que señoriales, pero sustancialmente se determinaban los confines jurisdiccionales del reino y se recaudaban los correspondientes derechos de entrada y salida de mercancías en puertos marítimos. Aunque existía la práctica de cobrar una gran variedad de derechos, como alcabalas, diezmos o arbitrios, predominaban los propiamente aduanales, entendidos como aquellos que fiscalizaban el "desplazamiento físico de la riqueza mueble o semoviente".<sup>15</sup>

Desde la centralización castellana de la monarquía en 1492, el control sobre las rentas aduaneras cobró particular importancia ya que se redujeron los privilegios territoriales y nobiliarios buscando integrarlos en favor de la Hacienda real. Las aduanas marítimas en la época de Felipe II (1556-1598), por ejemplo, tenían su centro en los puertos dependientes del almorjafazgo mayor de Sevilla,<sup>16</sup> situados en las costas de Granada, Murcia y Andalucía. En correspondencia, las aduanas terrestres, situadas en los llamados "puertos secos",<sup>17</sup> observaban y gravaban el tráfico entre Castilla y los reinos de Navarra, Aragón y Valencia. Durante la alianza dinástica con Portugal (1580-1640) se refrendó la unión aduanera anterior a 1558, pero más tarde habría de prevalecer la opinión mercantilista según la cual la necesaria observancia de impedir la salida de metales justificaba el control aduanero, desde 1559, creándose

un espacio interno entre la "raya de Valencia" y la frontera con Portugal, así como una "línea marítima" a través de los principales puertos del tráfico mediterráneo y ultramarino.

La práctica aduanera, desde entonces, vino asociada decididamente al derecho del almorjafazgo que determinó su naturaleza: el pago de derechos territoriales al comercio, interno y externo, al momento de transponer la "línea fronteriza" ya sea para embarco o desembarco, abasto o segundas ventas.<sup>18</sup> El interés fiscal de la corona por contar con un sistema de aduanas interiores y puertos de intercambio de larga distancia, se combinó pues con el de los agentes de este mismo comercio por mantenerse enterados y en posesión de los almacenes de la Aduana.<sup>19</sup>

En cualquier caso, el cobro de algunos derechos que se hacían al propio desembarco provenía del régimen de la navegación transoceánica de altura, como fueron las averías,<sup>20</sup> que se fundamentaban en un *Derecho marítimo Indiano* de origen castellano, que habría integrado las tradiciones marítimas levantina o mediterránea con la atlántica o cantábrica, dando sustento a un *corpus legal* que regiría el comercio ultramarino y regularía las relaciones entre las corporaciones de mercaderes y la corona.<sup>21</sup>

La avería, en esta tradición, nace del riesgo de la navegación y por ello comparte su carácter de contrato entre particulares con la forma que adopta en referencia a la diversidad de costos, tanto privados como corporativos, en los que se incurría con la navegación y que se traducían en el cobro de derechos destinados a la disminución de tal riesgo, como fueron la protección de convoyes o el aseguramiento de las mercancías a los términos pactados del contrato.<sup>22</sup> Con el establecimiento de la Casa de la Contratación de Sevilla, en 1503, se estipuló un principio

14 Ulloa, 1986: 234 y ss.

15 Ulloa, 1986: 235.

16 "porque el más pingue fue el de Sevilla, pero distintivo se le dio el renombre de Almorjafazgo mayor, como se denominó frecuentemente en las leyes. En lo antiguo fue de uso de este nombre para los derechos que se pagaban al Rey por razón del portazgo, diezmo, o censo de tierras, pero después se apropió a los que se pagan en razón de entrada y salida por mar" (Diccionario de autoridades, 1969 [1732]: II, 236).

17 "Las rutas sobre las que estaban situados los aduanos eran de tránsito obligatorio entre los reinos, pues las mercancías llevadas por otros caminos corrían el riesgo de ser confiscadas, porque el 'descamino' era casi sinónimo de contrabando", lo cual se tradujo en el número de puestas

18 Según Manuel Josef de Ayala, el derecho había sido establecido por los árabes en Sevilla desde 1248, fue adoptado por Fernando III y adaptado a Castilla, regulado por Alfonso X e implantado como derecho real para el comercio con América, desde 1543, con 3% sobre exportaciones e importaciones con el nuevo continente. Hacia 1556, se dispuso 5% ad valorem al salir de España y 10% al entrar en Indias, incluso los esclavos, y en el tráfico interprovincial americano 21/2% a la salida y 5% a la entrada (Ayala, 1988: 132-133).

19 Sobre los derechos impuestos a la actividad comercial en Nueva España, ver Valle Povón, 1997: 42-52.

20 Convenimos con el concepto de hablar de "overías", ya que reflejaron la diversidad de funciones y derechos a que se acudía para su cobro, aun



de arbitraje y formalización de normas consuetudinarias que tendrían su expresión reglamentaria en las Ordenanzas del Consulado de Sevilla, dictadas en 1543 pero que no entrarían en vigor hasta 1556. Este sería el modelo bajo el cual se crearía el Consulado de México en 1593, y del que una década más tarde se publicarían sus propias Ordenanzas.<sup>23</sup>

El control sobre el tráfico marítimo quedaría, entonces, en manos de los mercaderes del Consulado de la Ciudad de México y ajustado a las Ordenanzas de aquella corporación, restringiéndose la aduana al registro y cobro de los derechos reales en los puertos del reino. En Veracruz, habilitado junto con Cádiz para el comercio de la Carrera de Indias, el cobro de la avería, el almojarifazgo y la alcabala se hacía por cuenta de los oficiales reales en la caja del puerto, siguiendo el sistema de registros que estipulaba un inventario de mercancías cargadas y fiscalizadas desde Sevilla: el comerciante que enviaba cargazonas se presentaba ante el contador de la Casa de Contratación, firmaba un memorial con el consignatario, naturaleza y tipo de cargamentos y el barco que los acarrearía, y sólo entonces obtenía el permiso formal y el "conjunto de tales declaraciones para un buque determinado, constituía el registro de la carga; se las cosía juntas, ya puestas y certificadas las firmas del caso y toda la documentación se le confiaban al capitán para ser entregada a los funcionarios reales de las Indias".<sup>24</sup>

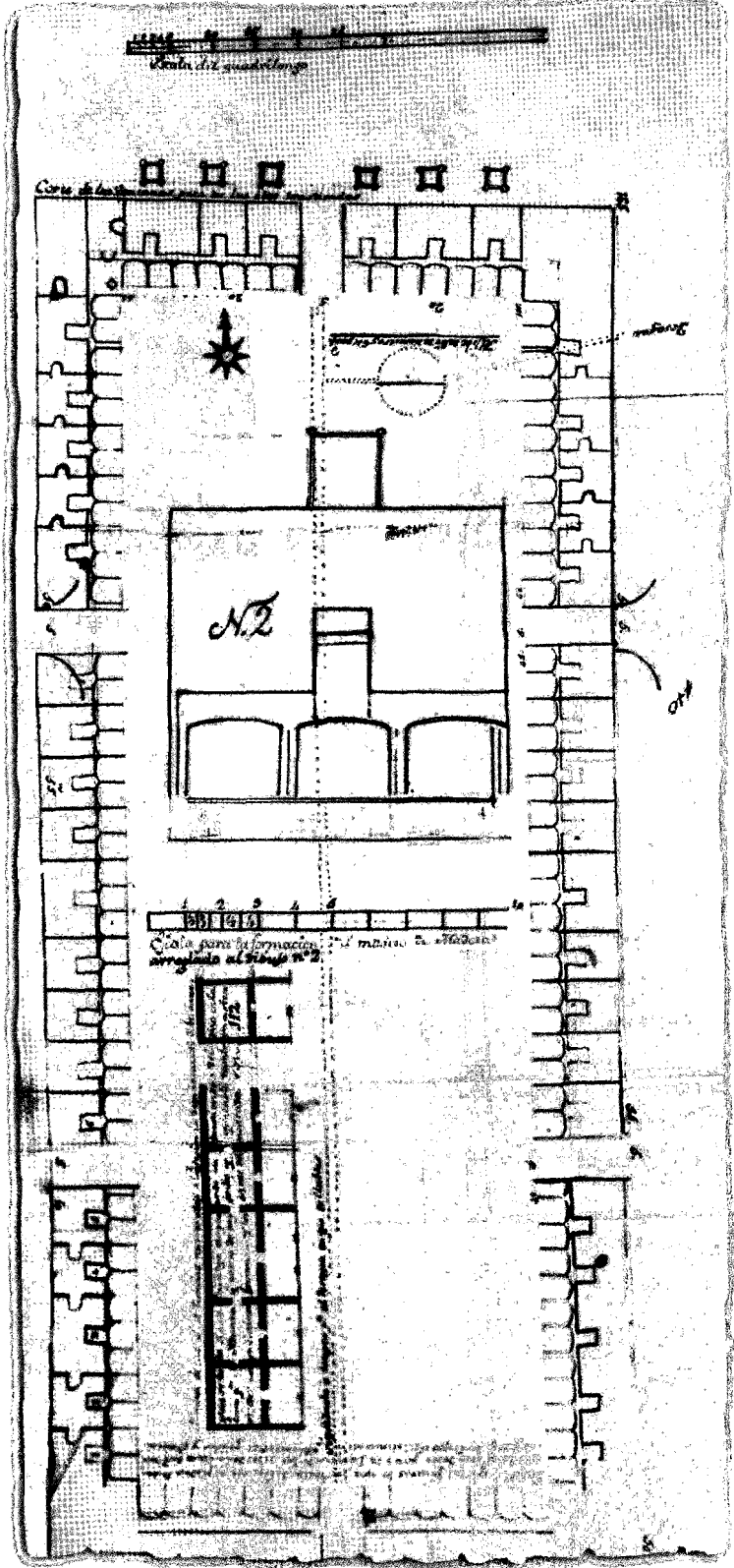
La valuación determinaba el aforo y ello hacía conflictiva su determinación, siendo desde sus orígenes (de acuerdo con la ordenanza de 1554) responsabilidad del tesorero, contador y factor, auxiliados de testigos fidedignos que dieran razón de los precios, enviándose al virrey la propuesta de arancel, y éste convocaba a un acuerdo de Hacienda para fijar las tasas que se determinaban inapelables. En 1579, ante lo costoso del sistema, se determinó que se fijaran al precio medio de mayoreo antes del primer mes de llegada la flota. En 1695 se siguió el principio de valuación por medida cúbica, en 1698 por número de piezas para volver al sistema previo en 1707 y así hasta el arancel para el comercio libre en 1778.<sup>25</sup> Todas las cargazonas eran sometidas a avalúo en razón de

los precios americanos al momento del desembarco y no siguiendo el arancel de embarco, con lo cual se incrementaba ostensiblemente su recargo, siendo motivo de reclamaciones, sobornos y negociaciones.

El oneroso sistema de fiscalización, asociado a la política de defensa marítima, complementaba las dificultades logísticas de los puertos y las prácticas monopolistas de los mercaderes de México: con atracaderos situados en tierras insalubres, sin infraestructura urbana y comercial, sometidos a presiones de retorno por la rutina de los vientos, los flotistas se quejaron persistentemente del "arreglo que se les imponía" para sacrificar beneficios al realizar el comercio forzado. Aun con el sistema de ferias, que más bien funcionaban como un mercado de "saldos al por mayor", la fijación de precios obedecía a la demanda de los monopolistas, ya que los flotistas estaban técnicamente impedidos de participar del comercio de tierra adentro y beneficiarse de la demanda efectiva.<sup>26</sup>

Como es sabido, la rada del puerto de Veracruz ofrecía la única ventaja técnica del resguardo dado por el fuerte de San Juan de Ulúa, pero sus muros no eran completamente seguros a los vientos; además, los moluscos dañaban los cascos de las naves, las arenas se movían caprichosamente y la entrada a tierra debía hacerse en lanchas de menor calado. Ya en tierra, el clima era malsano, el relativo aislamiento del lugar por los médanos y ciénagas que lo sitiaban y las enfermedades que se sucedían diezmaron a la población, restringían el crecimiento urbano y hacían sólo estacionalmente habitable el puerto.

Un visitante perspicaz, Gemelli Carreri, anotó en su *Diario de viaje* la siguiente impresión sobre la ciudad y puerto de Veracruz: "Está situada en terreno arenoso y estéril, de modo que, debiendo venir de lejos las vituallas, la vida allí es carísima. Su figura es oblonga, de oriente a occidente, y no tendrá media legua española de circuito. El aire es poco saludable, sobre todo en verano. Muy a menudo, cuando sopla la tramontana, a la cual está muy expuesta, quedan las casas medio sepultadas por las arenas de alrededor. La aduana y el puerto pertenecen al señor marqués del Valle. [...]"



[Tiendas y casas de San Juan de las Lagos, 1802]  
 Con la administración de las alcabalas por cuenta de la real Hacienda, se puso fin al sistema de arrendamiento en la capital y otras ciudades. Tiendas y casas de aduanas en el pueblo de San Juan de los Lagos, Guadalajara, Jalisco, 1802. Archivo General de la Nación.

Los que recibieron el encargo de rodearla de murallas, defraudaron al rey descaradamente, haciendo unos muros delgados de seis palmos de altura que apenas podrían servir de camino cubierto, además de que actualmente se pasa sobre ellos a caballo por estar cubiertos por la arena, y es inútil cerrar las puertas pues se puede entrar por cualquier lado”.<sup>27</sup>

La aduana, no obstante su temprano establecimiento, así como el haberse llevado a cabo los gastos “para construir la casa de la contratación labrada de adobes y tejas”,<sup>28</sup> entre 1532 y 1537, no tuvo el carácter de un almacén respetable, ya que acompañó a la ciudad en su peregrinaje y sólo hasta el siglo XVII logró constituirse en establecimiento con el muelle de piedra “traída de España” que convirtió en puerto a lo que era una “ciudad en tablas”.<sup>29</sup> Todavía a fines del siglo XVIII, el visitador Gálvez consignaba que ni la aduana de Veracruz, “que tenía poco más que el nombre, se hallaba arreglada”, tanto en sus prácticas aduaneras como en su contabilidad y rigor para perseguir el contrabando.

Un costo adicional, imputable a las peculiaridades del arreglo institucional, se derivaba de la discrecionalidad con que los oficiales reales podrían actuar al momento del avalúo de las cargas, ya fuera para no abrir los cargamentos,<sup>30</sup> bien para fijar tasas generosas o para evitar caer en comisos, lo cual añadía un plus a toda negociación y hacía notablemente tortuoso el paso por las aduanas, que, como observa Haring, serían “limitaciones tan formidables en un despacho mercantil como en la aduana del rey”.<sup>31</sup> El reverso de estas prácticas era, naturalmente, las astucias defraudatorias en la introducción de géneros extranjeros y las rebajas en el pago de derechos al monarca. La corrupción de la norma, la discrecionalidad y el abuso derivado de la venalidad de los cargos supusieron también un persistente costo para las finanzas de la corona.<sup>32</sup>

En las frecuentes visitas a las aduanas portuarias, especialmente Veracruz, sólo se confirmaba lo inevitable de las prácticas defraudatorias y el grado de sofisticación alcanzado, como lo muestra Michel Bertrand en su estupendo estudio sobre la burocracia fiscal colonial, ya que en aquel puerto se practicaron diez de las 27 visitas del reino entre 1660 y 1780, y a través de ellas se puede advertir que se produjo un intercambio entre prácticas permisivas y defraudatorias con las regalías que se destinaban a la caja paralela, a efecto de “engordar el cochino”, compensando a los oficiales reales y sus dependientes. Mejor aún, para 1676, nuestro autor puede reconstruir la tabla de equivalencias que cobraban los oficiales de la aduana por extorsiones en varios productos de comercio.<sup>33</sup> Era manifiesto, por otra parte, que el fundamento de estas reglas informales de operación de las aduanas, así como otros niveles del aparato administrativo virreinal, había sido un resultado neto del poder alcanzado por los intereses de grupo del comercio de México y la connivencia con el funcionario americano, beneficiado con la venalidad de los cargos del siglo XVII.<sup>34</sup>

El cambio de la política de comercio hacia una mayor libertad en el tráfico americano pretendía, a la vez que desembarazar las negociaciones, aumentar la recaudación, determinando funciones reglamentarias para los encargados de su fiscalización y dar coherencia al combate a la corrupción y el contrabando, a partir de las recomendaciones que hiciera en su *Instrucción* el visitador general don José de Gálvez,<sup>35</sup> en febrero de 1767, y que según la *Ordenanza de intendentes* constituirían “las reglas más útiles y convenientes a estos importantes fines”.

En su informe, el marqués de Sonora adelantaba: “Aumenté también el resguardo que en ninguna parte es tan preciso como en aquella Ciudad y su Puerto, y establecida la formal Aduana con las debidas reglas, y el contra re-

<sup>27</sup> Gemelli Carreri, 1983 [1689]: 154.

<sup>28</sup> Haring, 1979 [1918]: 35 y ss.

<sup>29</sup> Sobre la transformación urbana de Veracruz, ver Souto Mantecón, 2001 III, 97-115.

<sup>30</sup> El propio Gemelli Carreri recordaba que, como deferencia a su amistad, “No permitió el señor gobernador que se abrieran mis cajos en la aduana, añadiendo éste a los otros favores que le debía” (Gemelli Carreri, 1983 [1689]: 182).

<sup>31</sup> “Acaso todos los obstáculos puedan atribuirse a una irremediable negli-

que el fenómeno fue más acentuado en los sociedades coloniales” y particularmente en la burocracia novohispana se observaban cuatro prácticas recurrentes: comercio ilícito, cohechos y sobornos, favoritismo y clientelismo y venta de oficios y servicios burocráticos (Pietschman, 2000: 29 y ss).

<sup>33</sup> Bertrand, 1999: 36 y ss, tabla 2.

<sup>34</sup> “La corrupción”, nos dice Romano con su habitual claridad, “hijo de la venalidad de los oficios, llega a su apogeo en el siglo XVII; pero no es exclusiva de funcionarios deshonestos, pues sería demasiado sencillo, en realidad, su posibilidad de ejercer la deshonestidad está ligada (excepto en las

gistro necesario en la salida de los efectos, quedaron arregladas también las Guías y responsivas a las esenciales circunstancias con que deben darse en todas las Aduanas, y se dio principio al Marchamo que S.M. mandó poner precisamente a todos los géneros y Mercaderías que se introducen, para que puedan internarse con seguridad a sus destinos, cuya justa providencia, que es general en todas las Naciones cultas y que sólo podía extrañarse en la América, se ha extendido después al Puerto de Acapulco y Comercio de Filipinas en el nuevo reglamento que contiene la Real Cédula de 18 de Diciembre de 1769.”<sup>36</sup>

El Reglamento de Comercio Libre, publicado en 1778 y adoptado en Nueva España en 1789, estableció los principios de la nueva política comercial en tres planos relevantes: liberando de aranceles y restricciones al comercio atlántico y americano, estableciendo un arancel para el cobro de derechos y promoviendo la formación de nuevos Consulados de comercio en los puertos habilitados de España y, más tarde, en los de América.<sup>37</sup> Las funciones aduaneras, por tanto, estarían ligadas desde entonces a una nueva política comercial y al poder de las comunidades comerciales, corporativamente organizadas, así como a la eficiencia de la burocracia fiscal de los puertos, especificándose para ello un nuevo sistema de reglas menos costoso y con una mayor eficiencia recaudatoria, disminuyendo así los costos de transacción del comercio y la fiscalización aduanera.

En el otro flanco del comercio marítimo, la ruta transpacífica a las Filipinas, el arreglo tuvo particulares disposiciones y un sistema todavía más ventajoso para los mercaderes de la capital, toda vez que fueron ellos los que retuvieron el control comercial y financiero del tráfico con oriente. Desde que Felipe II estableció, en real cédula de 1593, que el arreglo del eje transpacífico debía obedecer a un límite en el valor del comercio venido de oriente, estimado en 250,000 pesos plata de a ocho reales y a un “duplo” el valor

de su retorno a Filipinas, se establecieron los márgenes de este comercio. Por su parte, el tonelaje quedó restringido a 300 por navío, manteniéndose su arreglo hasta finales del siglo XVII.<sup>38</sup> Al cambio dinástico (1700), los Borbones buscaron ajustar la norma a la práctica, toda vez que las restricciones no daban cuenta del aumento en el giro de comercio y por ello el disimulo sobre valores y tonelaje suponía una disminución de derechos. En consecuencia, se amplió a 300 000 el valor de lo cargado desde Manila y en su “doble” los retornos, así como a 500 toneladas el arqueo de las naves.<sup>39</sup>

Para la vida del puerto de Acapulco, la llegada de la nao y la celebración de la feria constituían un renacimiento cíclico, ya que su caserío y resguardo militar apenas si hacían notar la existencia del mismo,<sup>40</sup> aunque en términos netos eso favorecía tanto al monopolio mexicano sobre el tráfico con oriente, como a la restricción para que otros comerciantes, de Perú o de la propia península, participasen de él.<sup>41</sup>

El testimonio del viajero genovés Gemelli Carreri, que hizo su arribo a América por aquel puerto, da una impresión inequívoca sobre la precariedad del lugar: “En cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debiera dársele más bien el nombre de humilde aldea de pescadores (tan bajas y ruines son sus casas, hechas de madera, barro y paja) que el engañoso de primer emporio del mar del Sur y escala de la China. [...] Por tal destemplanza y por su terreno alpestre, Acapulco necesita proveerse, en lo que toca a su sostenimiento, en otros lugares; y por ello vivir cuesta caro, no pudiéndose gastar menos de un peso de a ocho al día por una buena mesa. La habitación, además de ser muy caliente, es fangosa e incómoda. [...] No habitan por ello más que negros y mulatos (los nacidos de negros y blancas) y muy raramente se ve algún nativo del lugar, de rostro aceitunado. Los comerciantes españoles, terminado el negocio y la feria que se hace por las naos de China y por

36 Ordenanza de intendentes, 1984 [1786]: ítem 239, 332.

37 Sobre el cambio de política comercial con los Consulados, ver Vila Vilar y Kuethe, 1999, y Hausberger e Ibarra, 2003. Sobre el régimen jurídico, el trabajo de Cruz Barney (2001) es una síntesis relevante.

41 “Acapulca se mantuvo en su condición de puerto monopólico sometido también al control técnico de los almaceneros de la Ciudad de México, como en el caso veracruzano [...] un abandono minuciosamente ideado y consentido, a lo que se sumaba el cúmulo de borreras orográficas, plu-

os navíos del Perú (que suelen venir cargados de cacao), se retiran a otros lugares, y parten también los oficiales reales y el castellano, por causa del aire malo, y así queda la ciudad despoblada".<sup>42</sup>

Asociado a las dificultades impuestas por su aislamiento, lo malsano de su temperamento, lo sinuoso de su camino a la capital y la dependencia de su abasto al comercio de cabotaje, los mercaderes de la capital consolidaron su exclusivismo reafirmando su poder oligopólico en la demanda de efectos de China para el mercado novohispano. Si bien la feria establecía un periodo de negociación para los filipinos y peruanos, las restricciones naturales y prohibiciones expresas para introducirse al comercio de tierra adentro imponían condiciones desfavorables a la negociación que manejaban en su provecho los mercaderes de la capital.

Por su parte, las labores de aduana correspondían a los oficiales reales que se trasladaban para ese propósito los meses que iban del arribo del galeón al retorno de la nao, fijando su residencia durante el mes de la feria. Según la reglamentación, la inspección de la nave, la confrontación de registros y la aplicación del arancel a las cargazones eran las principales faenas de los funcionarios de la "aduana".<sup>43</sup> Desde Manila, se establecía un reparto de la carga en el galeón a cargo de una Junta de Repartimiento, mandada crear por Felipe III en 1604. Enseguida se formaban las guías bajo juramento en las que se detallaba las mercancías embaladas y una Junta de Avalúos aplicaba el arancel correspondiente, en teoría confrontando lo contenido en fardos, pero excepcionalmente se practicaba esta diligencia dada la oposición de los comerciantes filipinos, que argüían daños y averías.

El cobro de derechos, principalmente el almojarifazgo, se reguló por una cédula particular que

lo determinó en correspondencia al ajuste del valor máximo del comercio, estableciendo un arreglo relativamente estable.<sup>44</sup> La consecuencia evidente sería el avalúo inferior de los fardos y la correspondiente imputación del gravamen en el precio de negociación, lo que no era ajeno a todos los enterados de las ventajas de mantener el sistema, como quedó de manifiesto en 1635, tras la visita de don Pedro de Quiroga, quien aplicó inmoderados aranceles, confiscó cargamentos e impuso cuantiosas multas, fundado en el registro detenido de la carga y comprobada la defraudación de los derechos reales. Otro tanto ocurrió en 1767, durante la vista de don José de Gálvez, quien pudo advertir la connivencia de los empleados de la real Hacienda y los comerciantes filipinos en el avalúo fraudulento del galeón *San Carlos Borromeo*.<sup>45</sup>

Las medidas extremas, sin embargo, no lograron resquebrajar el aspecto sustantivo del comercio por el eje transpacífico, dado por el exclusivismo novohispano, debido a las ventajas de abastecer el lujo asiático de los ricos mexicanos y de ofrecer textiles que, en su momento, compitieron seriamente con los importados de Europa. A lo que se sumaron, desde luego, los beneficios derivados del delicado contrabando de plata a Oriente que, vale decir, era el lazo fuerte entre los comerciantes filipinos y los poderosos mercaderes de la capital del reino.<sup>46</sup>

No resulta extraño, entonces, que el nudo grueso del comercio marítimo y doméstico hubiera estado en la capital del reino, donde la concentración de consumidores, el control oligopólico de los mercaderes del Consulado y la red de intereses vinculada a la distribución de larga distancia garantizaban que el efectivo manejo de los grandes negocios estuviera finamente articulado en la Ciudad de México; por tanto, su correlativa fiscalización debe ser explicada en este nervio de todo el comercio y el sistema aduanero.

42 Benelli Carreri, 1983 [1689]: 8.

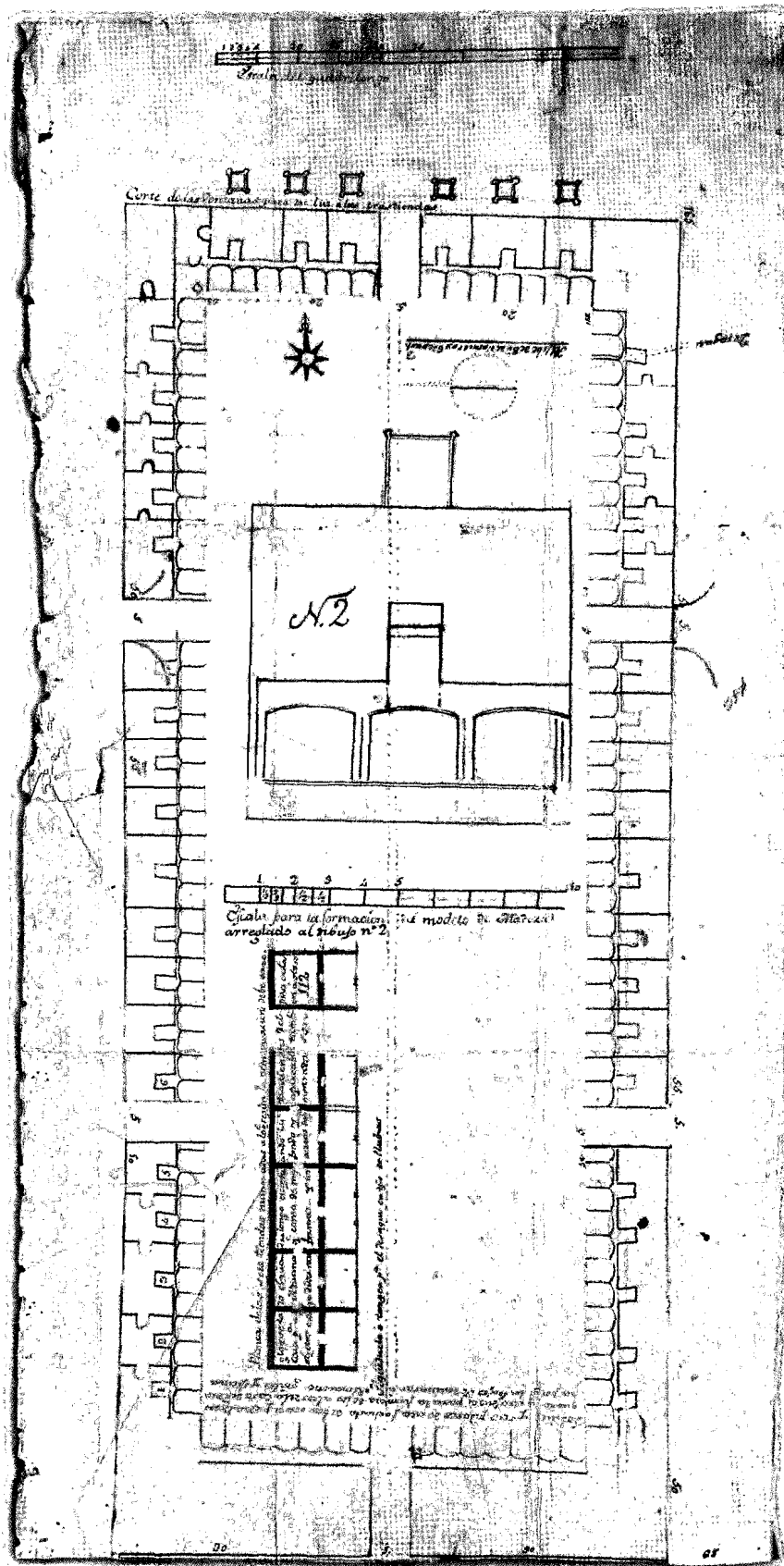
43 En la instrucción de 18 diciembre de 1769, se establece con claridad el formato de la navegación filipina, sus rutinas de comercio y fiscalización, así como las prevenciones que se debían observar para evitar fraudes y contrabandos (Fonseca y Urrutia, 1851 [1792]: IV, 484-516).

44 Este se fijó en 17% ad valorem, cobrándose 2% a la solida de Filipinas y 5% a la llegada a Acapulco plus un 10%, desde 1574 hasta lo decado de 1769-1779, cuando se duplicó la carga. Si bien el virrey Paredes introdujo la modalidad del indulto, en 1684, ajustando el valor de las cargazones a una exacción de 74 000 pesos, que sería seguida como una regla para ajustar el valor de la carga autorizada y el máximo que debió rendir. Así

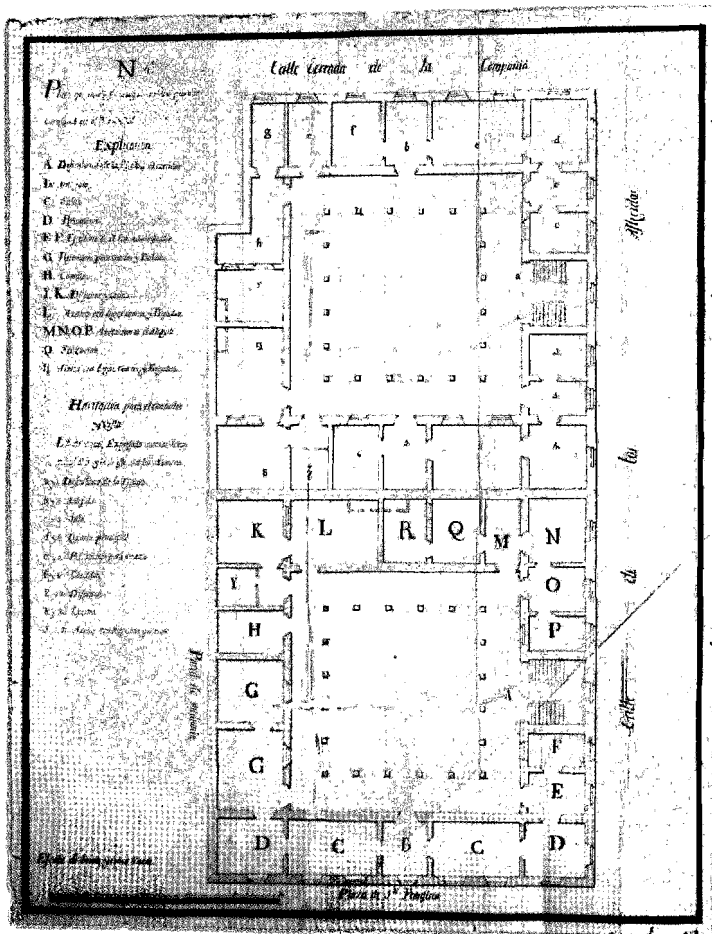
res del Tribunal de Cuentas de México, quienes se encargaron de recibir el galeón y practicar en compañía del castellano su registro y descargo" (Yuste López, 1984: 53). El fraude de derechos estaba entre el valor declarado de la carga del galeón, por 132,000 pesos, y el avalúo de 797 000 pesos hecho en puerto, que a una tasa de 33.13% de almojarifazgo, obligó a un pago superior a los 284 000 pesos.

46 Así lo sugiere Yuste López, al destacar la oposición que despertó a principios del siglo XVIII en la península, la presencia al frente del galeón Filipinas de los almaceneros de México don Francisco de Echeveste, Francisco Sánchez de Tagle y los hermanos Carriedo Peredo "haciendo obvia un secreto a voces: la connivencia de filipinos y mexicanos en los negocios

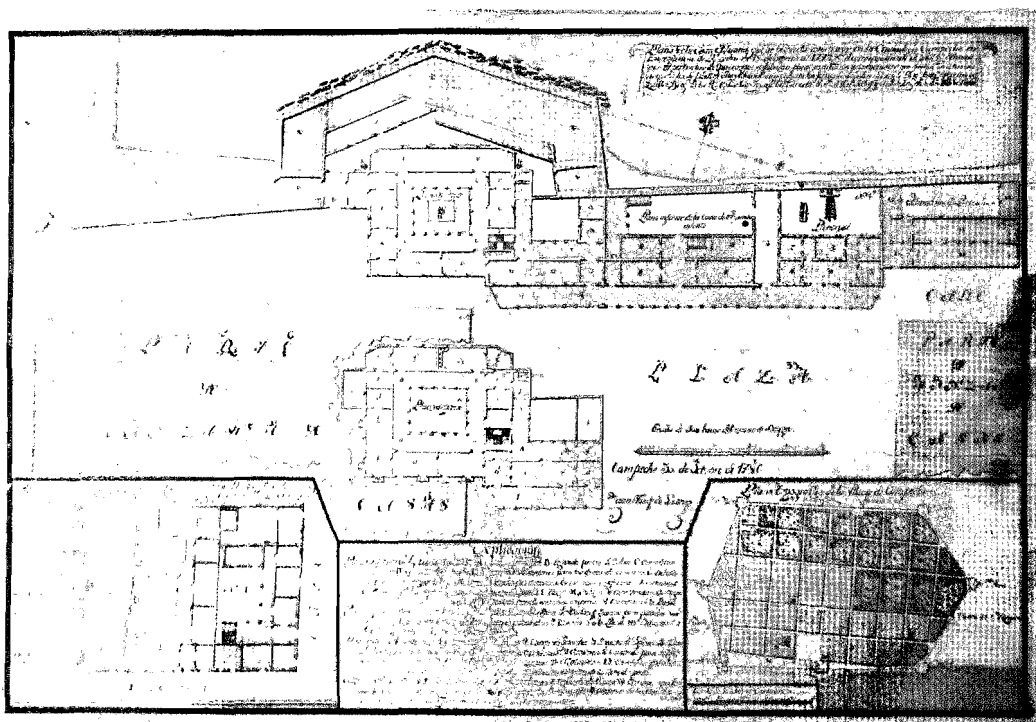




[Tiendas y casas San Juan de los Lagos 1802]  
 Una vez terminado el control del Consulado de Comerciantes sobre la aduana de la capital de Nueva España comenzó a establecerse una nueva red de aduanas interiores, conocidas como suelos de distinto adeudo, fundamentales para organizar y fiscalizar el tráfico entre las distintas regiones del reino. Tiendas y casas de aduanas en el pueblo de San Juan de los Lagos, Guadalajara, Jalisco, 1802. Archivo General de la Nación.



[Parte de la Real Aduana]  
 Una señal muy clara de la ruptura del arreglo entre la Corona y el  
 Consulado de Comerciantes en la segunda mitad del siglo XVIII fue el  
 traslado de la real Aduana de manos de la corporación mercantil a la real  
 Hacienda. Parte de la Real Aduana de México, 1793.



[Casa Aduana Campeche 1786]  
 A lo largo de la época colonial en Nueva España se estipuló que la  
 "casa de Aduana" sería un punto de registro y, más tarde, de cobro de  
 los derechos al comercio de larga distancia, marítimo y terrestre, así

## ■ las organización territorial del abasto de la ciudad de México y sus redes de comercio con el reino

Consumada la Conquista, en Nueva España la comercialización de bienes domésticos y ultramarinos se concentró en México-Tenochtitlán, situación que consolidó la primacía mercantil que había tenido dicha urbe antes de la llegada de los españoles. Tan pronto como el ayuntamiento se trasladó de Coyoacán al centro de México, destinó a un diputado para imponer derechos a las mercancías que ingresaban a la ciudad. Las quejas que se presentaron por el cobro arbitrario del gravamen llevaron al cabildo a establecer aranceles sobre ciertos productos, como el vino, el aceite y el vinagre.<sup>47</sup>

El abasto de la ciudad novohispana continuó realizándose por las calzadas y el complejo sistema de canales y acequias que habían construido los aztecas, dado que la mayor parte de la ciudad estaba rodeada de agua. Las principales calzadas de acceso a la ciudad eran las de Tepeyac o Guadalupe, ubicada al norte, la de Tacuba, al oeste y la de San Antonio Abad, que estaba situada al sur. Durante todo el periodo colonial, la mayor parte del abasto a la ciudad se realizó a través de las canoas que navegaban por los canales y acequias, las cuales transportaban bienes procedentes tanto de los alrededores, como de lugares lejanos que llegaban a los embarcaderos por vía terrestre.<sup>48</sup>

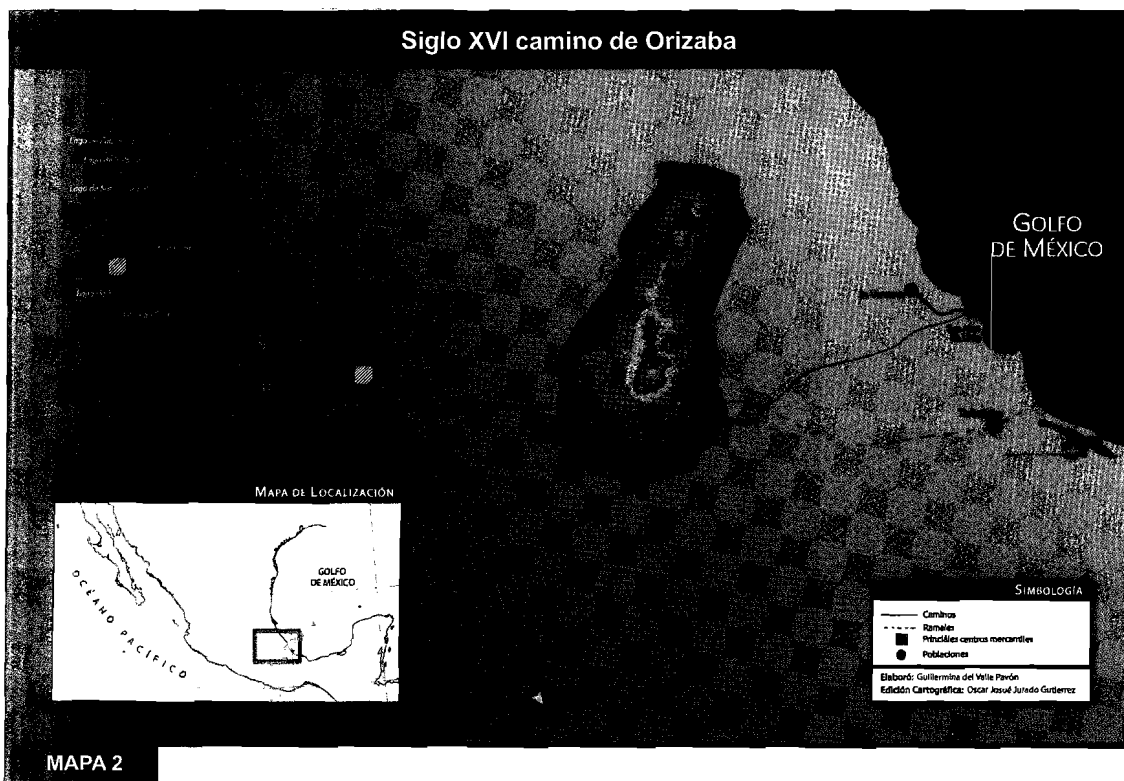
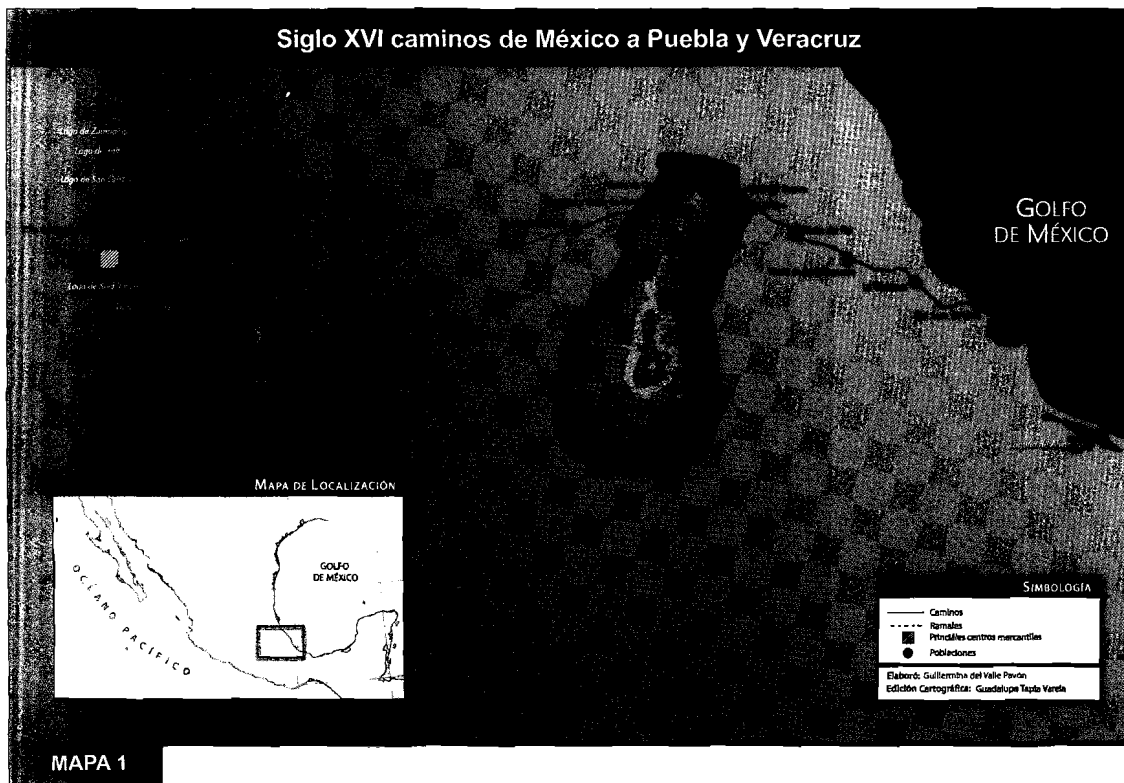
El canal de Mexicaltzingo comunicaba los lagos de Chalco y Xochimilco con el centro de la ciudad a través de la "acequia real", en un recorrido de poco más de 2,500 metros. En la Plaza Mayor, se localizaba el principal mercado, así como los portales, cajones y mesillas en donde se realizaban la mayoría de los intercambios. Otros canales de relevancia también fluían del lago de Texcoco, de oriente a poniente, a través de las compuertas del dique de San Lázaro, que separaba las aguas saladas de las dulces; mientras que el importante canal corría de poniente a oriente, paralelo a la calzada de Tacuba, que se transformaba en la Rivera de San Cosme y

se acercaba al centro por el Hospital de San Hipólito. Al parecer, los canales y las acequias que llegaban del noroeste a Tlaltelolco eran los que procedían de los lagos de Xaltocan y Zumpango, que para 1543 se habían desecado.<sup>49</sup> No obstante, en 1554, el cronista de la ciudad comentaba: "es tal la abundancia de barcas, tal la de canoas de carga, excelentes para conducir mercancías, que no hay motivo de echar de menos las de Venecia"<sup>50</sup> (ver mapa 2).

Por la acequia real entraba a la ciudad el mayor tráfico de canoas cargadas de semillas, verduras, frutas, azúcar, pescado, aves, cebada, forraje y otros bienes procedentes de los embarcaderos de Chalco, Atenco, Ayotzingo, Tetelco, Xochimilco, Mexicaltzingo, Ixtapalapa y Churubusco, pueblos que rodeaban los lagos de Chalco y Xochimilco. La mayor parte del tránsito se realizaba por la noche, para arribar a la ciudad al amanecer y evitar que el calor perjudicara las mercancías. Sin embargo, esta práctica favorecía el fraude fiscal, por lo que el gobierno de la ciudad reguló el tráfico de las canoas y estipuló que los trajineros sólo tuvieran permitido descargar y vender en los mercados.<sup>51</sup>

En la Ciudad de México se concentraron los insumos, alimentos y ultramarinos que se demandaban en los centros mineros, de los que se remitían los metales preciosos a la Casa de Moneda de la Ciudad de México, en razón de la necesidad de moneda para sostener las operaciones mineras. La capital del virreinato también fue el asiento de la administración civil y eclesiástica, las principales actividades productivas y, por consiguiente, del mayor volumen de población, situación que la transformó en el núcleo del comercio y la redistribución de mercancías al interior de Nueva España.<sup>52</sup>

Al inicio de la década de 1530 la necesidad de hacer más eficiente el abasto de los bienes de Castilla, unida a las prohibiciones del uso de *tlamemes*, dieron lugar a que la vereda que enlazaba la Ciudad de México con el puerto de Veracruz se transformara en un camino apto para arrieros y carretas rústicas, medida que también se aplicó para comunicar con la naciente ciudad de Puebla. El camino que daba inicio a ambas vías partía de México por la Cal-

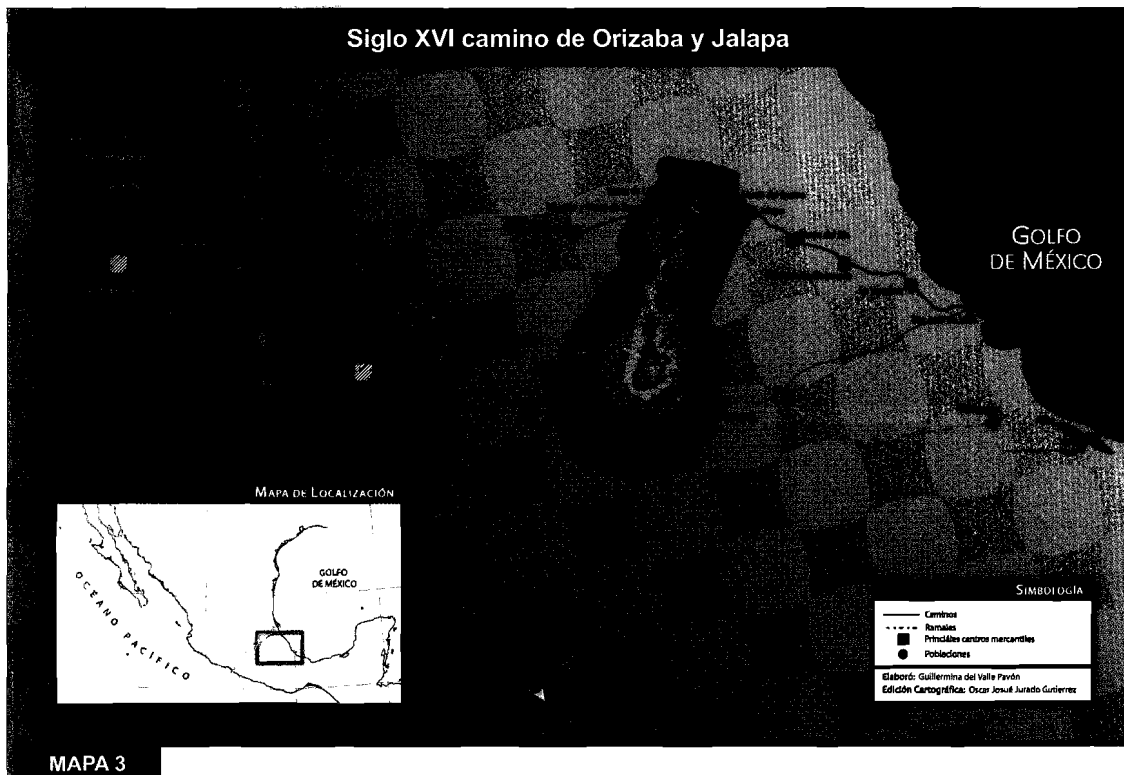


zada de Guadalupe, continuaba por el norte de Texcoco, Calpulalpan y Tlaxcala, para bifurcarse poco después en la vía que se dirigía a Puebla y la que llegaba al puerto de Veracruz, por Perote<sup>53</sup> (ver mapa 1).

Poco después de la fundación de Puebla, la vía que unía a la capital con dicha ciudad se continuó rumbo al oriente, dando origen al camino que comunicaba México y Veracruz, por la ruta de Orizaba. Esta vía, que empezó a ser utilizada a mediados de la década de 1530 para evadir el pago de los derechos que se imponían en el puerto, fue abriéndose por los arrieros que circulaban entre Puebla y Orizaba. En la década de 1540 el camino recibió el impulso del virrey Antonio de Mendoza, por su interés en conducir el azúcar de su ingenio de Orizaba a Puebla y México. También se acarreaba trigo de Puebla al molino de Orizaba, en donde se producía harina para el abasto de las flotas, el puerto de Veracruz, tierra caliente y el Caribe. Por su parte, los indígenas de la Mixteca, Oaxaca y Puebla se valieron de la misma vía para transportar seda, grana, lana, carne y cueros a México y Veracruz<sup>54</sup> (ver mapa 2).

Es probable que el incremento del comercio que se produjo a raíz de la apertura de los caminos mencionados llevara a los funcionarios del cabildo, en 1541, a prohibir que se vendiera "en las calles y casas de la ciudad", ya que las ventas en los mercados favorecían el control sobre el pago de derechos. La alcabala fue el principal gravamen que impuso la monarquía hispana sobre la compra-venta y el trueque de mercancías. En 1522, Carlos V eximió a los súbditos de Nueva España del pago de alcabalas; sin embargo, en 1535, se instruyó al virrey Antonio de Mendoza sobre la conveniencia de imponer dicho gravamen, iniciativa que no tuvo éxito debido a la oposición de la población.<sup>55</sup>

El desarrollo de la minería en gran escala, que se presentó a fines del decenio de 1550, activó notablemente los intercambios. En esta década y la siguiente se transformaron en carreteros los caminos que conectaban la Ciudad de México con Zacatecas y el puerto de Veracruz, lo que permitió el uso de grandes carretas que agilizaron el transporte y aumentaron la capacidad y el volumen de carga. En esta forma se favoreció el intercambio de plata por mercan-



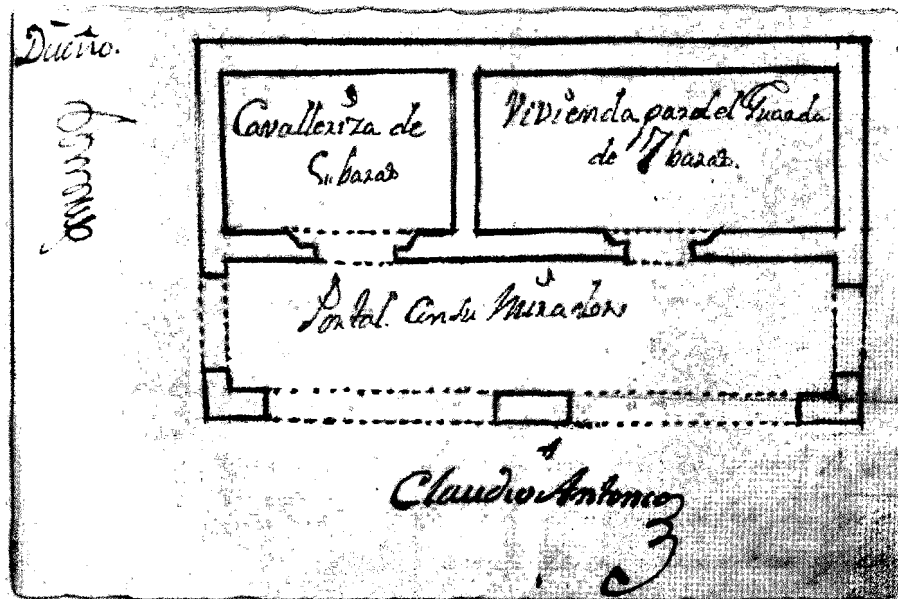


cías de Castilla, entre las que se destacan las siguientes: textiles finos, ropa y accesorios de costura; vino, aceite, frutas secas, especias y otros alimentos; bienes de cuero, armas, herramientas, mobiliario y artículos domésticos.<sup>56</sup>

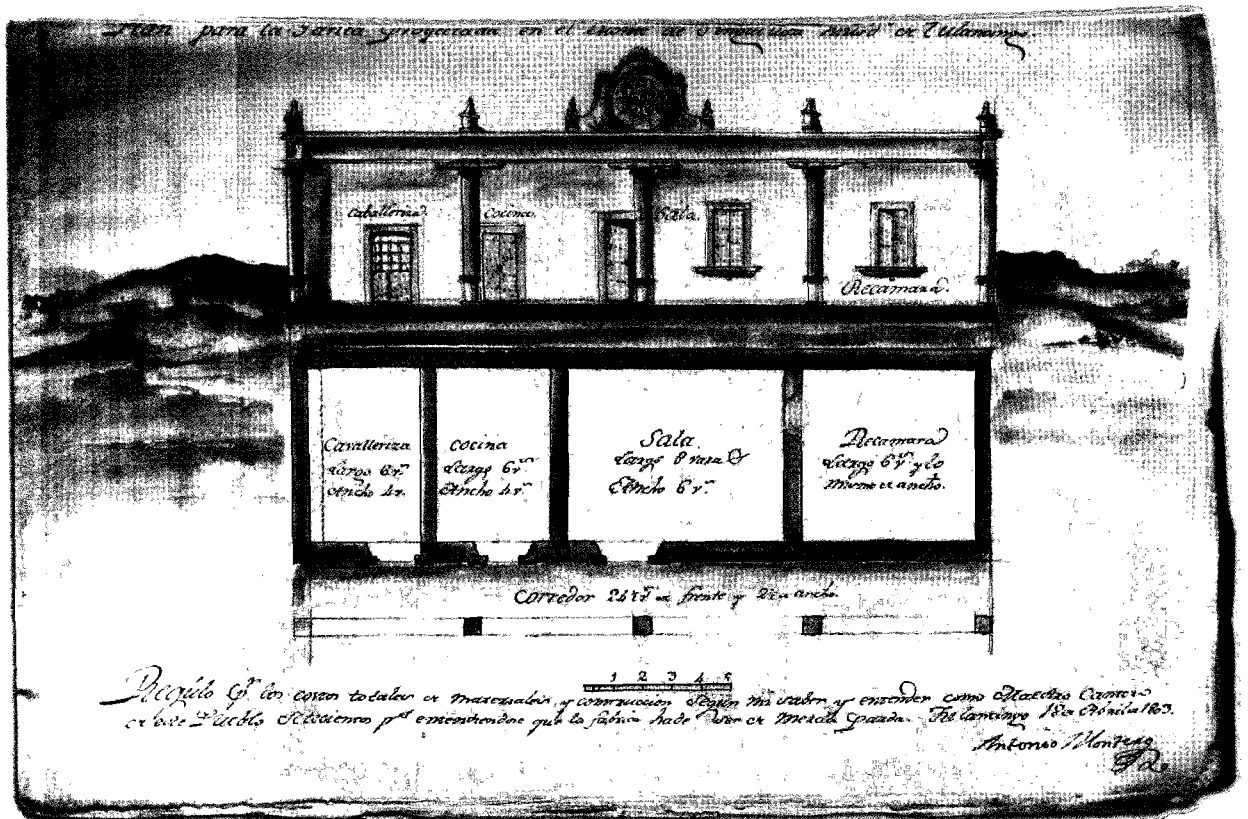
A partir de 1573, Nueva España estableció vínculos mercantiles con Filipinas, a través de la Nao de China, que navegaba de Acapulco a Manila. Los mercaderes novohispanos intercambiaban plata por bienes orientales de lujo, entre los que destacan las sedas, porcelanas y marfiles, así como las especias. Las quejas de los mercaderes de Sevilla, porque los textiles orientales desplazaban a los europeos, dieron lugar a que se prohibiera el tráfico entre Perú y Filipinas, en 1582. A partir de entonces, los mercaderes novohispanos empezaron a traficar con Perú bienes orientales, manufacturas

mexicanas y esclavos, a cambio de plata, vino y aceite peruanos. Una década después, el virrey Luis de Velasco transformó la vereda que conducía a Acapulco en un camino de arriería.<sup>57</sup>

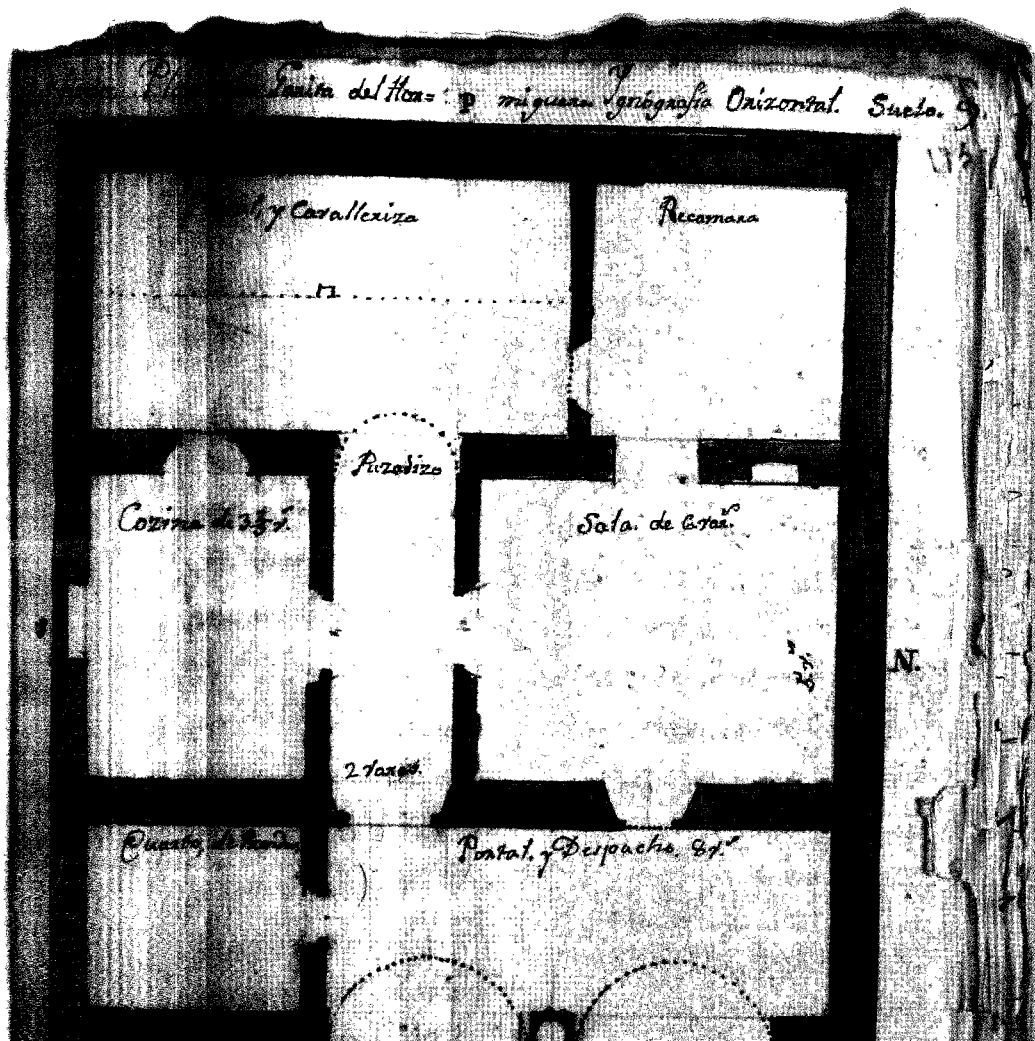
Los circuitos mercantiles que conectaban el centro con el oriente, sur y sureste de Nueva España, presentaron una gran expansión en las últimas décadas del siglo XVI, como consecuencia del incremento de la demanda de los centros mineros y urbanos de Nueva España, así como de la economía atlántica. Con el apoyo del virrey marqués de Villamanrique, se unieron los intereses de México y Puebla, de modo que para los primeros años del siglo XVII, además del camino de arriería, se contaba con una nueva vía carretera que unía las ciudades mencionadas con Veracruz, por el pueblo de Orizaba<sup>58</sup> (ver mapa 3).



[Garita de Buena Ventura, Puebla]  
A partir de mediados del siglo XVIII la Corona española puso en marcha un proceso de concentración fiscal, que le permitió tener un control más estricto de los ingresos pro concepto de aduanas. Garita de Buenaventura, Puebla, 1790. Archivo General de la Nación.



[Garita del Monte de Singuiluca]  
 También en la región de la periferia norte del valle de México se instalaron garitas, como la del Monte de Singuilucan, Tulancingo, en el actual estado de Hidalgo. Plano, planta y fachado, 1803. Archivo General de la Nación.



[Garita Hormiguera]  
Garita del Hormiguero,  
Guanajuato, Guanajuato, 1802.  
Archivo General de la Nación.

## ■ **La fiscalización del comercio interno: las alcabalas y el poder de los mercaderes de la capital**

Los gastos para hacerle frente a la ofensiva turca y a la guerra en los Países Bajos aumentaron notablemente los adeudos de la corona en la década de 1560, situación que dio lugar al incremento general de las cargas fiscales en el Imperio. En 1568 se mandó cobrar 2% de derecho de alcabala en Nueva España; sin embargo, el gravamen no se introdujo en la Ciudad de México hasta 1575, luego de que el virrey Martín Enríquez negoció con la oligarquía.<sup>59</sup>

La recaudación de las alcabalas resultó muy problemática para los oficiales reales, a causa de la práctica generalizada de la evasión y las dificultades para hacer efectivo el pago del gravamen. Entonces no había aduana en México y el contrabando se facilitaba porque gran parte de la ciudad estaba rodeada de agua, además de carecer de muralla y puertas que restringieran el acceso a la urbe. Los causantes estaban obligados a acudir a pagar la alcabala a los receptores, quienes debían llevar libros de registro con el detalle de lo que se cobraba diariamente a fin de rendir cuentas a los oficiales reales.<sup>60</sup>

Ante las dificultades para cobrar las alcabalas, en 1576 Felipe II manifestó al virrey su interés por arrendar el ramo en la Ciudad de México y el resto de Nueva España,<sup>61</sup> a fin de asegurar la percepción de una renta anual por dicho concepto. En 1577 el virrey Enríquez propuso al consejo municipal de México el arrendamiento de las alcabalas en el distrito de la urbe. Sin embargo, no se llegó a un acuerdo hasta 1596, muy probablemente porque la autoridad virreinal buscaba asegurar la participación de la corporación en que se agrupaban los mercaderes de la capital, a fin de tener mayores garantías sobre el pago de la renta.

La participación del Consulado en la gestión de las alcabalas era posible debido a que los

consejos municipales podían delegar en otras corporaciones e individuos parte de la recaudación, mediante el establecimiento de subarrendamientos y otros acuerdos, los cuales tenían por objeto reducir los costos y riesgos de la administración.

Los mercaderes de la Ciudad de México eran los principales distribuidores de "bienes de Castilla", monopolizaban los intercambios con Filipinas y dominaban la mayor parte de las transacciones internas, en razón del control que ejercían sobre la plata, fundamentalmente mediante el otorgamiento de crédito al sector minero.<sup>62</sup> Siendo dichos mercaderes los principales causantes de la alcabala, la corporación en que se agrupaban podría presionar a sus miembros para que cumplieran con su obligación fiscal, así como al resto del comercio y los artesanos de México, quienes dependían de los mercaderes.

Por su parte, el Consulado se esforzó por hacerse cargo de la recaudación de las alcabalas con la intención de facilitar a sus miembros el pago del gravamen. Además, los líderes de la corporación podrían reducir sus cuotas, así como las de los sujetos que formaban parte de sus redes de negocios. El interés del cabildo en la gestión del ramo también se podría explicar por las reducciones fiscales que obtendrían los regidores que producían granos, azúcar, pulque, harina y ganado para el abasto de la Ciudad de México, en tanto que el poder y el prestigio de ambas corporaciones se incrementarían al adquirir control fiscal sobre el distrito de la capital del virreinato.

Los arrendamientos del cobro de la alcabala se establecieron por periodos de 15 años, en los que se debía pagar una renta fija, la cual era asegurada mediante el pago de una fianza. En un principio, la jurisdicción de las alcabalas de la Ciudad de México comprendió el territorio del municipio, ubicado "canales adentro de esta ciudad", el cual se fue ampliando con la negociación de cada nuevo contrato. Para favorecer la recaudación, se autorizó a la corporación mercantil a cobrar la alcabala cuando se entregaran los bienes en la ciudad, "sin aguardar a su venta", lo que

supuso una importante modificación al gravamen, que a partir de entonces se impuso por la simple circulación de bienes.

Los administradores de las alcabalas dividían el gravamen en varios ramos para recaudarlo de manera directa, o mediante el establecimiento de arrendamientos y "repartimientos" a grupos de causantes -mercaderes, comerciantes, ciertos gremios y obrajeros-, a quienes se trasladaba el problema de obtener la carga tributaria, con el objeto de reducir el riesgo de la recaudación y los gastos de vigilancia. Sin embargo, esta práctica modificó la naturaleza de un impuesto directo como la alcabala, cuya tasa de imposición quedaba como mera referencia de la anualidad que se pagaba al erario.<sup>63</sup>

Hasta donde sabemos, podían ser objeto de arrendamiento el ramo del "viento" (que comprendía una miscelánea de bienes "de la tierra" entre los que se incluían mulas, caballos, leña, carbón, etcétera), así como "las rentas de heredades, censos, carnicerías, esclavos... ganados", el vino y el vinagre. Para realizar los arrendamientos menores, el administrador definía las condiciones, mientras que el monto de las igualas era establecido por una junta compuesta por el corregidor, dos regidores y tres mercaderes, y debía ser aprobado por el virrey y los oidores. Los arrendamientos se remataban en almoneda por plazos aproximados de dos años.

En la definición del primer contrato de arrendamiento de las alcabalas de la Ciudad de México, que entró en vigor en 1602, el cabildo y el Consulado acordaron que este último arrendaría la mayor parte de la gestión del gravamen. En los tres primeros contratos la corporación mercantil se hizo cargo de recaudar la alcabala a sus miembros, los comerciantes "de todo género" y los artesanos de México, lo que representó entre 58% y 68% de la anualidad que la ciudad debía pagar al contador y administrador general de las alcabalas de Nueva España.<sup>64</sup>

A pesar de los esfuerzos del cabildo y la corporación mercantil por definir de la manera más precisa la forma en que gestionarían las alcabalas, poco después del inicio del primer contrato

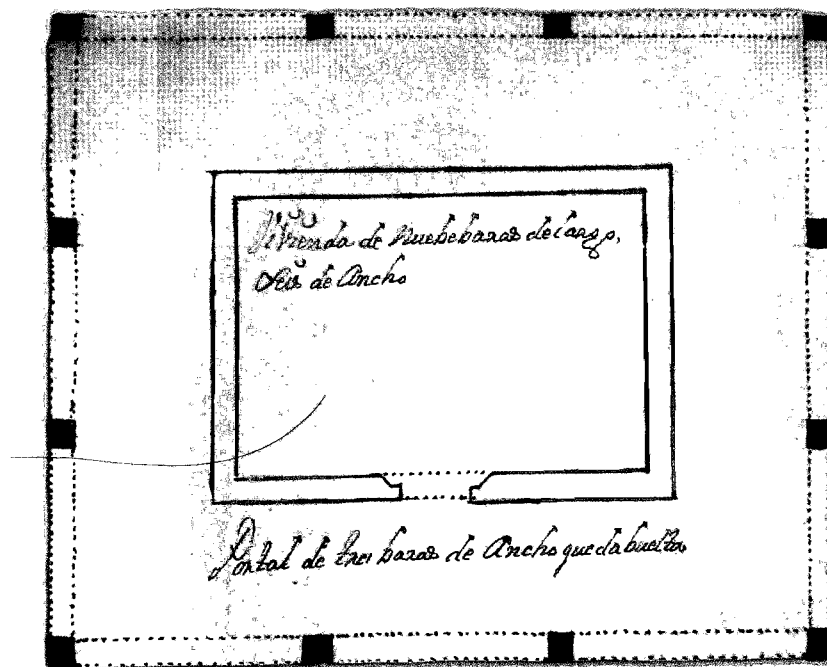
de arrendamiento surgieron diferencias entre ambas corporaciones a causa de los adeudos de la renta. El cabildo atribuyó al Consulado los débitos de los dos primeros arrendamientos y en la negociación del tercero se opuso a que dicha corporación participara en la administración, con el argumento de que imponía a sus miembros gravámenes menores e incrementaba las tarifas de otros grupos de causantes.<sup>65</sup> No obstante, los mercaderes mantuvieron su posición, debido a su capacidad para recaudar la alcabala y otorgar adelantos a cuenta de las rentas futuras.

Cuando se estableció el tercer arrendamiento de las alcabalas de México, en 1632, el virrey y el cabildo decidieron elevar el monto de la renta (al duplicar la tasa de referencia del impuesto de 2% a 4%), con el objeto de satisfacer los recursos demandados por la corona para los gastos de las campañas bélicas que sostenía contra Holanda, Inglaterra y Francia.<sup>66</sup> En desacuerdo con el aumento del tributo, los mercaderes se resistieron a pagar la alcabala posponiendo los pagos, obteniendo descuentos mediante el cohecho de las autoridades e intensificando las introducciones ilícitas.

En la Ciudad de México resultaba difícil evitar el contrabando, por estar, en su mayoría, rodeada de agua. En 1612, Thomas Gage comparó México con Venecia, ciudades que sólo se diferenciaban porque la primera se había edificado en un lago y la segunda "en la mar".<sup>67</sup> Además, la ausencia de puertas y garitas dificultaba el control del intenso tráfico comercial, ya que se calculaba que diariamente entraban a la urbe más de 1 000 canoas y 3 000 mulas cargadas. A la defraudación fiscal se aunó la reducción de los intercambios en la capital, a causa de la prohibición del importante tráfico que se tenía con Perú, en 1631, lo que dio lugar a un faltante considerable en el monto de la renta que el cabildo debía pagar al erario.<sup>68</sup>

En 1636 se entabló pleito con el Consulado por violar los términos del tercer arrendamiento. En el litigio se confirmaron los cargos que habían hecho los regidores desde 1632 y se denunció que 40 de los mercaderes de mayor caudal habían pagado una tasa menor a 0.5%, cuando





[Garita del río Tlaxcala]  
Garita del río Tlaxcala, en el  
actual estado de Tlaxcala, 1791.  
Archivo General de la Nación.

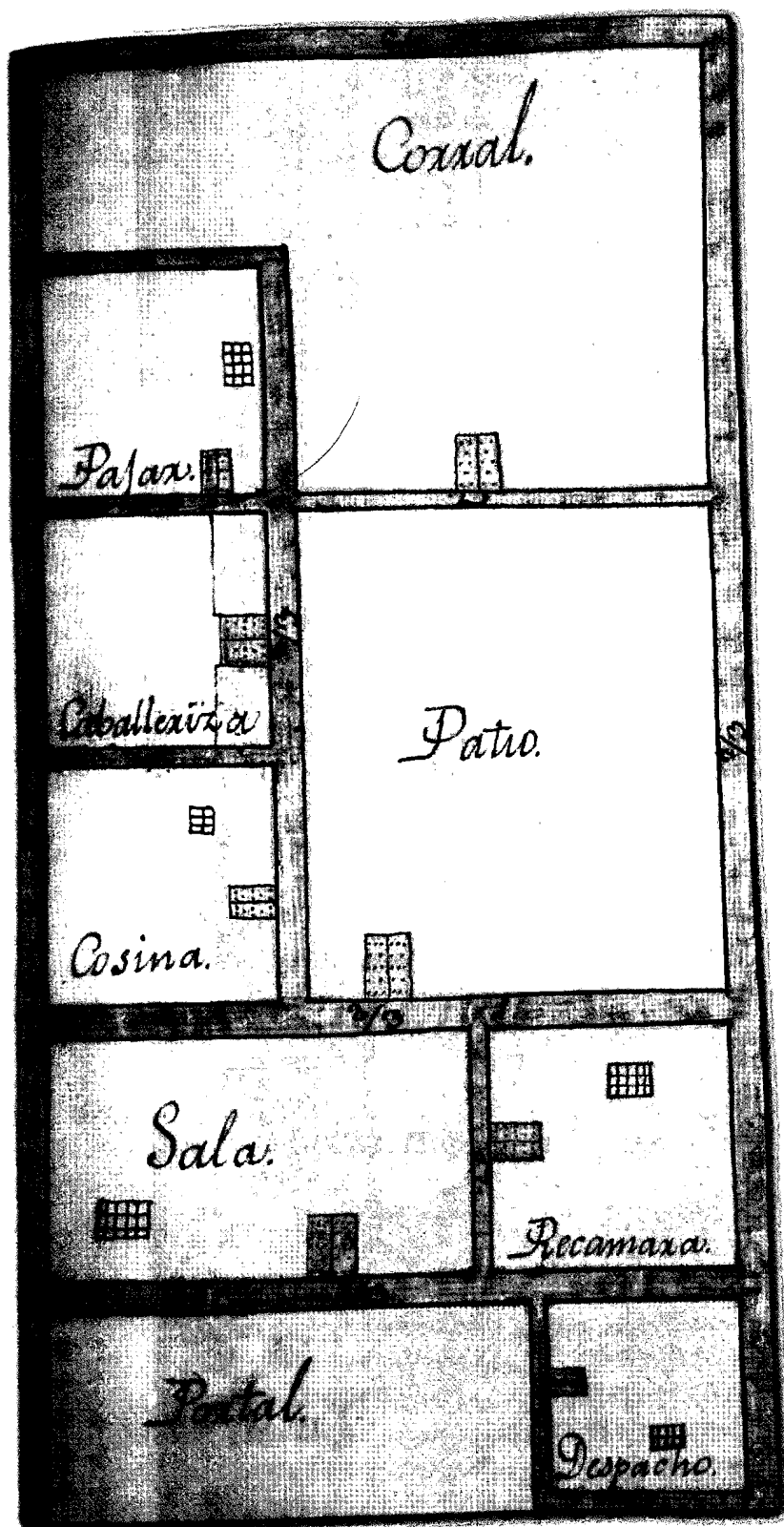
les correspondía una tarifa de 4%. En consecuencia, en 1637 se anuló el arrendamiento de los mercaderes; no obstante, éste apeló ante la Audiencia, continuó recaudando la alcabala y se negó a reconocer los adeudos del tercer contrato; mientras que sus miembros incrementaban su participación en el contrabando.<sup>69</sup>

El auto contra el Consulado desató las contradicciones entre las corporaciones municipal y mercantil. A mediados de 1737, la corporación mercantil presentó un memorial de demandas, entre las que se destaca la petición de que se le permitiera arrendar la alcabala que gravaba las mercancías que traficaban sus miembros, sin ingerencia de la ciudad. Al cabo de unos días, el cabildo pidió al rey la supresión del cuerpo mercantil, muy probablemente luego de haberse informado acerca de las pretensiones del Consulado.

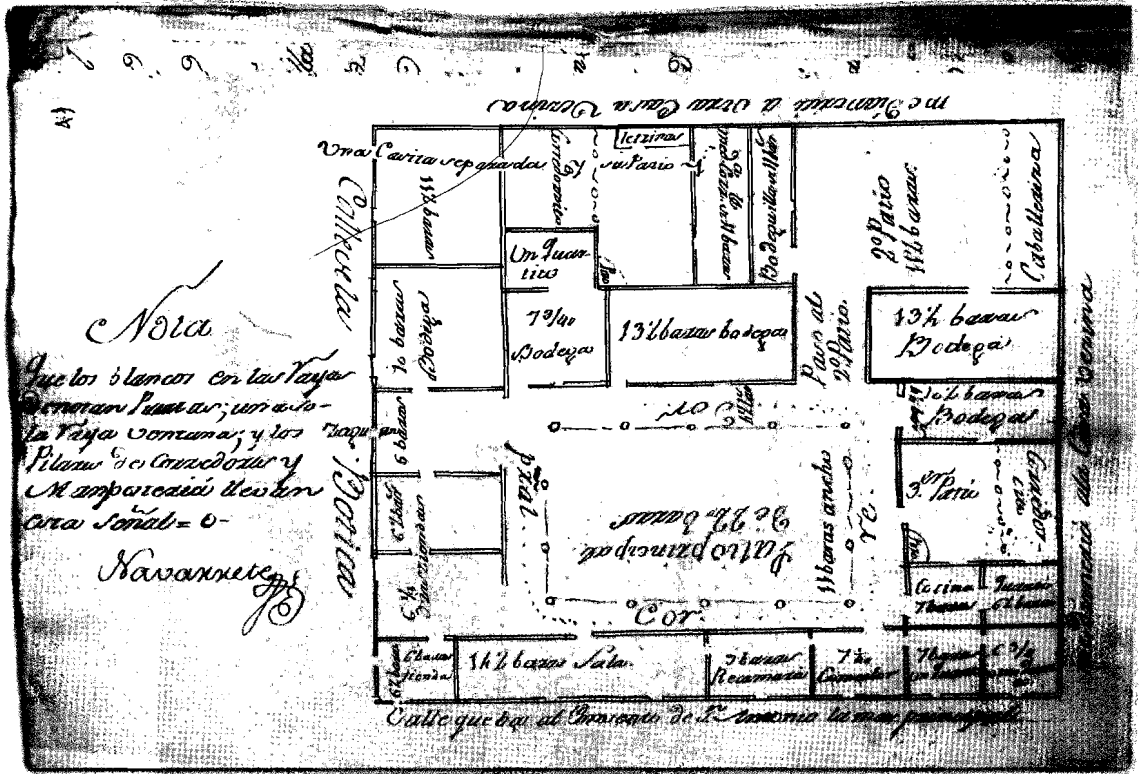
La amenaza de los holandeses y franceses en el Caribe condujo al monarca a encomendar al vi-

rey de Nueva España la formación de una escuadra que protegiera la zona y combatiera el contrabando. Luego de más de dos años de intrincadas discusiones acerca de cómo obtener los fondos que se destinarían a la Armada de Barlovento, el virrey acordó con el cabildo introducir un nuevo aumento de 2% al derecho de alcabala.<sup>70</sup> Como consecuencia del estado de guerra que vivía la metrópoli, en el término de ocho años el derecho de alcabalas se había triplicado, al pasar la tasa de referencia de 2 a 6%.

En el mismo año de 1639, la corporación mercantil aceptó el auto de 1636 que nulificaba el contrato de subarrendamiento que tenía a su cargo, muy probablemente por su oposición al nuevo incremento de la alcabala. Entonces, el cabildo tuvo que afrontar las dificultades para arrendar los ramos de la alcabala que habían estado en manos de los mercaderes, además del incremento notable de las introducciones ilícitas.



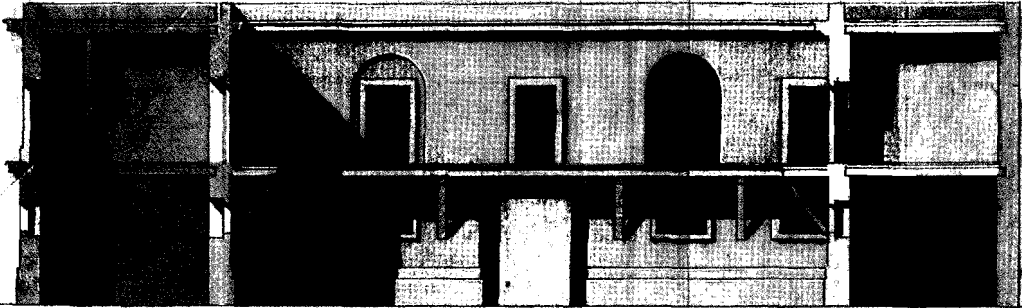
[Gorita Tula Hidalgo]  
Gorita de Tula, en el actual  
estado de Hidalgo, 1794. Archivo  
General de la Nación.



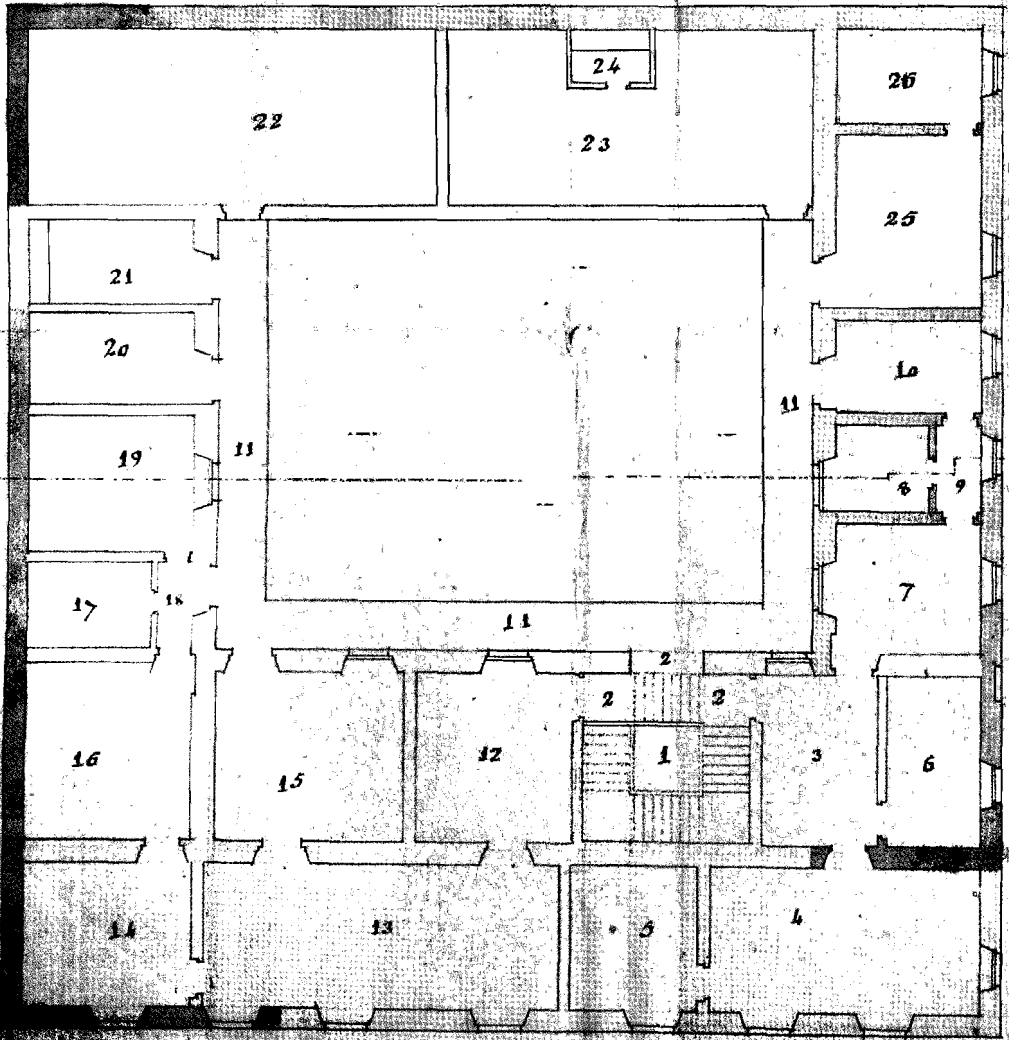
[Casa para Aduana Villa de Córdoba]  
 Plano y planta de la casa para la aduana  
 de Villa de Córdoba, Veracruz Archivo  
 General de la Nación.

*Explicación*

- |                |                                     |                       |                           |                                  |
|----------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 1 Escalera     | 6 Cuarto para mercancías            | 11 Corridor. interior | 16 Cuarto de Ciudad       | 21 Comuna de la 1ª. planta       |
| 2 Desambasco   | 7 Comedor                           | 12 Almacén            | 17 Dispensa               | 22 Almacén de la 2ª. planta      |
| 3 Alcantarilla | 8 Dispensa                          | 13 Sala               | 18 Paso                   | 23 Alcantarilla de la 1ª. planta |
| 4 Sala         | 9 Paso                              | 14 Recámara           | 19 Cocina                 | 24 Comuna de la 2ª. planta       |
| 5 Recámara     | 10 Cuarto para Mercaderes<br>Cocina | 15 Comedor            | 20 Cuarto para mercaderes | 25 vivienda del Alcaide          |



*Corte ó perfil por la línea a, b, mirada hacia la puerta principal de la H. Aduana de Guadalajara*



[Aduana Guadalajara 1795]

Con el establecimiento de los nuevos consulados comerciales de Veracruz y Guadalajara, en 1795, el poder del cuerpo consular de la capital se vio vulnerado al perder el control sobre la distribución interna de ultramarinos. Plano y planta de la aduana de Guadalajara, Jalisco, 1795. Archivo General de la Nación.

## ■ el control sobre el comercio interior: la primera aduana de la ciudad de México

Con el objeto de evitar la evasión fiscal, el cabildo construyó la primera aduana de la Ciudad de México en 1640. Ubicada en la tercera calle de San Agustín, la aduana conectaba directamente con la calzada de San Antonio Abad, por donde llegaban las recuas procedentes de San Juan de Ulúa, Acapulco y los principales lugares de abasto de la capital. Entre éstos se destacan Cuernavaca y Cuautla, importantes productores de azúcar; Puebla, gran proveedora de trigo y harina, así como la Mixteca, Tehuacán, Oaxaca y Guatemala, de donde procedían la mayor parte de las mercancías indígenas.

Una vez concluida la aduana, el cabildo elaboró y aprobó sus ordenanzas, cuyo funcionamiento se mantuvo subordinado a la administración de las alcabalas que estaba a cargo del regimiento de la ciudad. La normatividad de la nueva institución se refería a las funciones de sus empleados, así como a diversos aspectos relativos a la introducción y extracción de mercancías de la Ciudad de México.<sup>71</sup>

De acuerdo con la estructura administrativa de la aduana, uno de los diputados-administradores de las alcabalas debía asistir diariamente para tener conocimiento de los bienes que entraban y salían de la ciudad, a fin de “actuar lo que se ofreciere”. También debía concurrir uno de los oficiales asalariados de la contaduría de alcabalas, con el contador de propios de la ciudad, a cuyo cargo quedó formar los libros y partidas para “sacar las hijuelas para la formación de la cobranza”. Los asuntos de la aduana debían ser atendidos cada semana por el oficial mayor, u otro oficial de la contaduría de alcabalas, uno de los diputados de ramo y el corregidor de la ciudad. Y para cualquier “determinación, asimiento o repartimiento”, debían estar presentes tres, o cuando menos dos, de los funcionarios mencionados.

Por otra parte, se establecieron las funciones de los oficiales de la aduana. El portero, que fue facultado para portar vara de justicia dentro y fuera de la aduana, debía vigilar las entradas y salidas de mercancías. El vista y guarda mayor debía reconocer los géneros sobre los que había duda y realizar las evaluaciones, junto con los administradores de alcabalas del cabildo. Este oficial, que quedó a cargo del almacén, obtendría una comisión de lo que se retuviera en la aduana, “por causa que se fulmine” conforme a derecho y, como tenía que rendir cuentas de dichas retenciones, quedó obligado a otorgar fianza. Por último, el escribano debía realizar las notificaciones y diligencias extrajudiciales. El trabajo de este último era independiente del que realizaba el escribano mayor del cabildo y su teniente, quienes se encargaban de la contaduría de alcabalas.

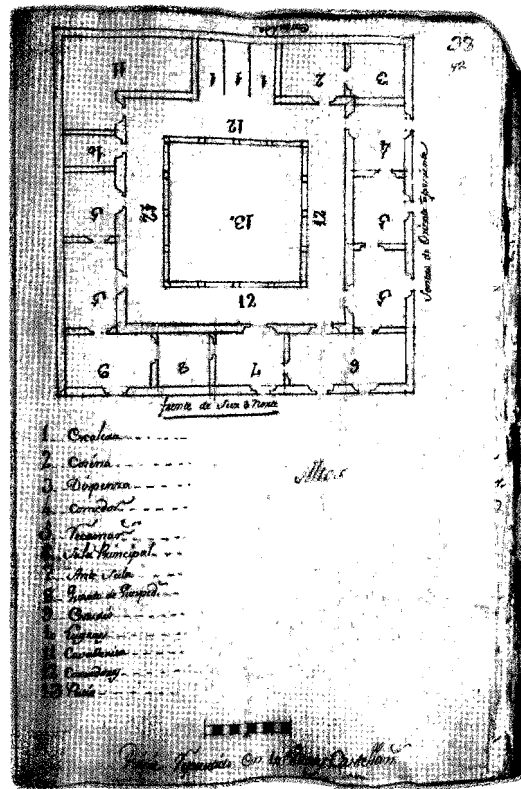
La aduana permitió al cabildo tener registro de todo lo que ingresaba y salía de la ciudad, información que debía ser consignada en diferentes libros. Al entrar a la aduana, arrieros y carreteros estaban obligados a presentar los documentos que les habían entregado los oficiales reales de las aduanas de Veracruz y Acapulco, en los que se anotaban los ultramarinos que habían cargado. Debían proporcionar los nombres de los remitentes de sus cargas y los consignatarios, además de prestar juramento de que sólo llevaban las mercaderías declaradas y no habían dejado otras “escondidas, ni extraviadas”. Era de suma importancia el conocimiento del destinatario, a cuyo cargo quedaba el pago de la alcabala, ya que “si no fuere persona abonada, ha de dar quien lo sea para que se excusen pleitos”.

En el caso de las introducciones de cacao y azúcar, cuyo cobro de alcabala había sido arrendado por el ayuntamiento, también se debía elaborar un libro, en el que se debían registrar las cantidades y calidades de ambos productos, con el objeto, tanto de tener claridad para establecer los arrendamientos futuros, como de impedir que se usurparan a los arrendatarios los derechos que causa-



tan. Y, con el propósito de asegurar el pago de la alcabala, se tendría en la aduana "una aguja con la cual se pudieran punzar las caracas" sobre las que hubiera dudas.

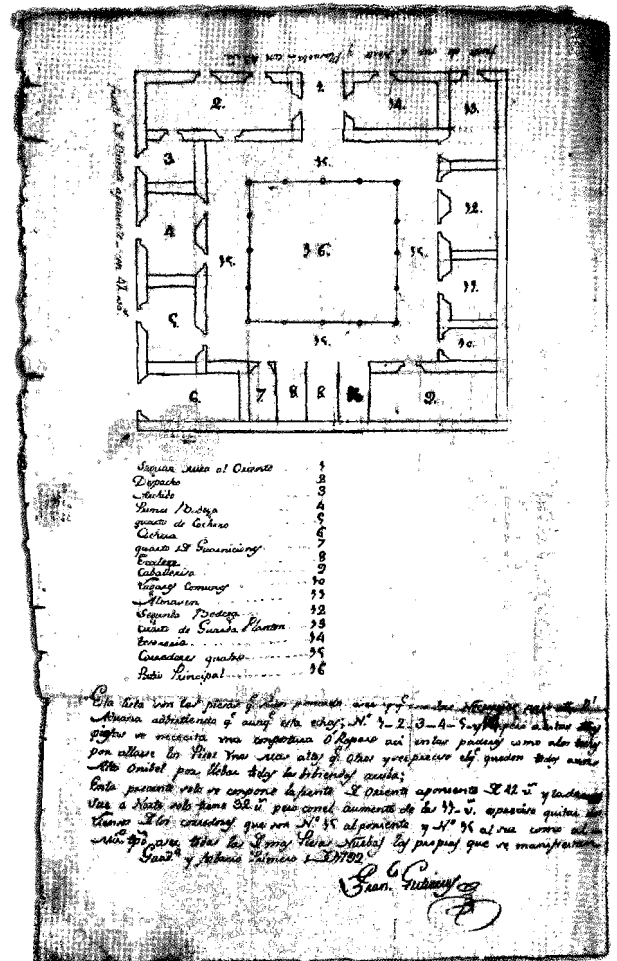
Para ejercer mayor vigilancia sobre la circulación de ultramarinos e impedir las introducciones subrepticias, las recuas que transportaban mercaderías ultramarinas, tintes de Guatemala y cacao, únicamente podrían ingresar a México por la calzada de Mexicaltzingo, la cual continuaba por San Antonio Abad, en razón de que dicha calzada era la "garganta del camino principal que corresponde a la venida de dichas partes". De aquí se deduce que el principal camino de arriería que comunicaba el puerto de Veracruz con la capital virreinal era el que se dirigía por Río Frío, Puebla, Tepeaca, Acultzingo y Orizaba, el cual conectaba con la vía procedente de Oaxaca y Guatemala (ver mapa 3).

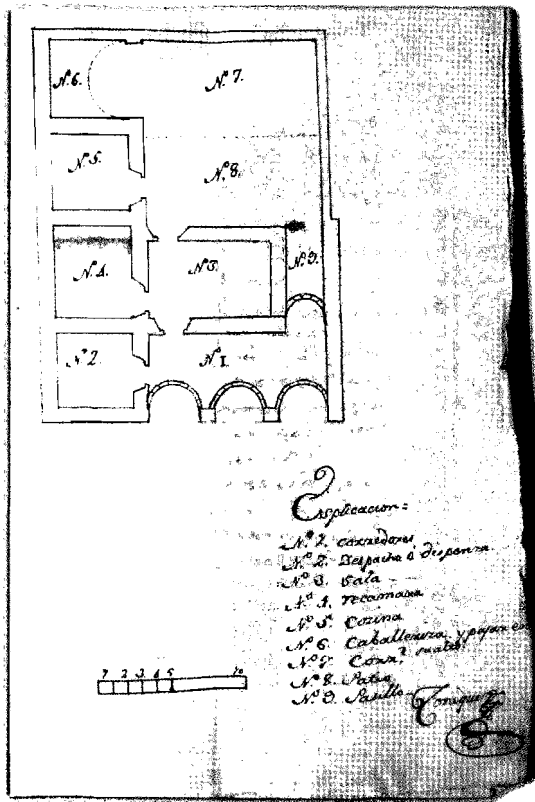


[Aduana Guadalajara 1791]  
Plano y planta de la aduana de Guadalajara, Jalisco, 1791. Archivo General de la Nación.

Como vimos, al sur de la Ciudad de México había un gran tráfico de canoas que arribaban a la urbe a través de la "acequia real" y el canal de Mexicaltzingo, que comunicaba con los lagos de Chalco y Xochimilco. Dado que la mayor parte del abasto se realizaba por la noche, para proteger las mercancías de los rayos del sol, se facilitaba el contrabando. Por este motivo, en las ordenanzas de la aduana se estipuló que sólo se podría entrar al distrito de la ciudad de ocho de la mañana a cinco de la tarde, quedando expresamente prohibido hacerlo "de noche ni de madrugada".

Respecto de los carros y carretones que entraban a México por la calzada de Guadalupe, procedentes de Veracruz y otros lugares de Nueva España, se estableció que debían parar en los corrales y terrenos de Santa Ana y Santa Catalina Mártir, pero, antes de llegar a dichos sitios, los carretoneros, chirrioneros o mayordomos estaban obligados a adelantarse un día para informar a los administradores de la aduana de su llegada, a fin de que uno de ellos pudiera acudir a dichos parajes a tomar razón de las mercancías que introducirían a la capital. Asimismo, se prohibió que los carros y carretones descargaran en cualquier otro lugar.





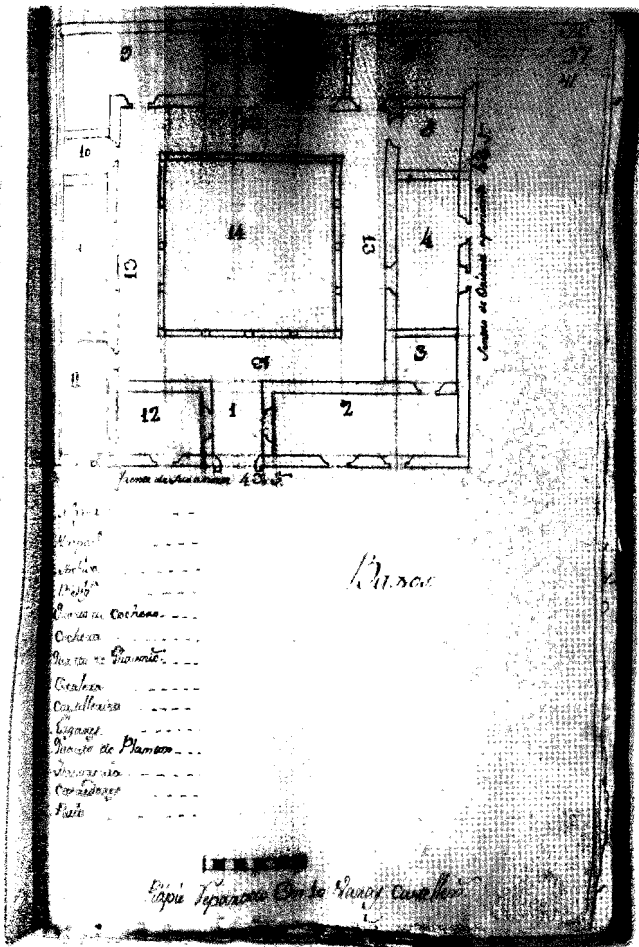
[Aduana Guadalajara 1790]  
Plano y planta de la aduana de Guadalajara, Jalisco, 1790. Archivo General de la Nación.

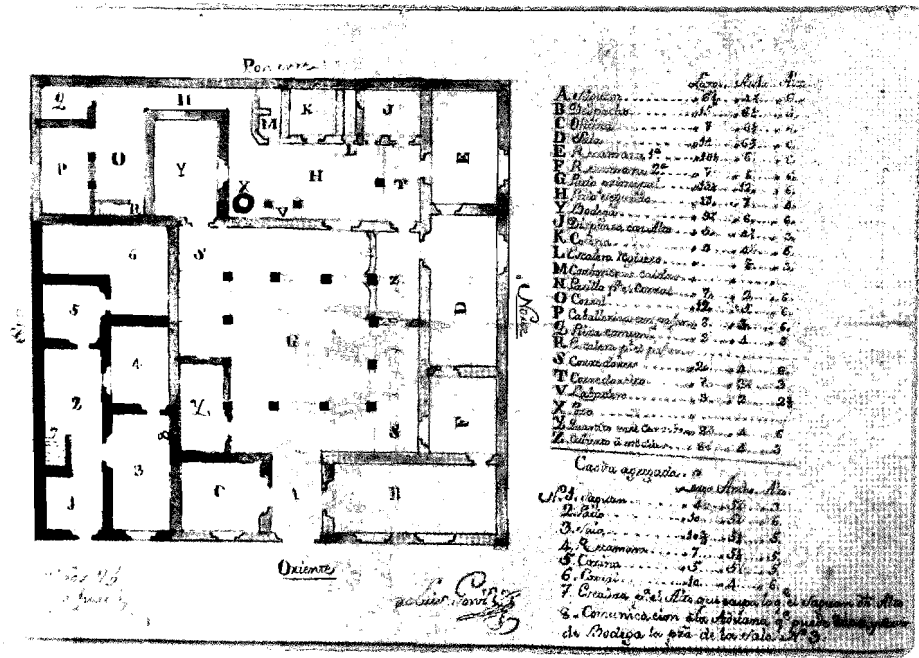
De aquí se desprende que en esa época el único camino accesible para el paso de carretas, entre México y Veracruz, era el que salía por la calzada de Guadalupe para continuar por San Cristóbal Ecatepec, Apan, Otumba, Tecuac, Perote y Jalapa (ver mapa 3).

En las ordenanzas de la aduana, se recaló que los géneros cuyas introducciones debían realizarse por las calzadas de Mexicaltzingo, San Antonio y Guadalupe, se tendrían por "descaminados", si se encontraban en alguna otra. Y con el fin de reforzar dicha medida, se prohibió la entrada por las calzadas de La Piedad, Chapultepec, Arcos, Tacuba, Santiago y Azcapotzalco.

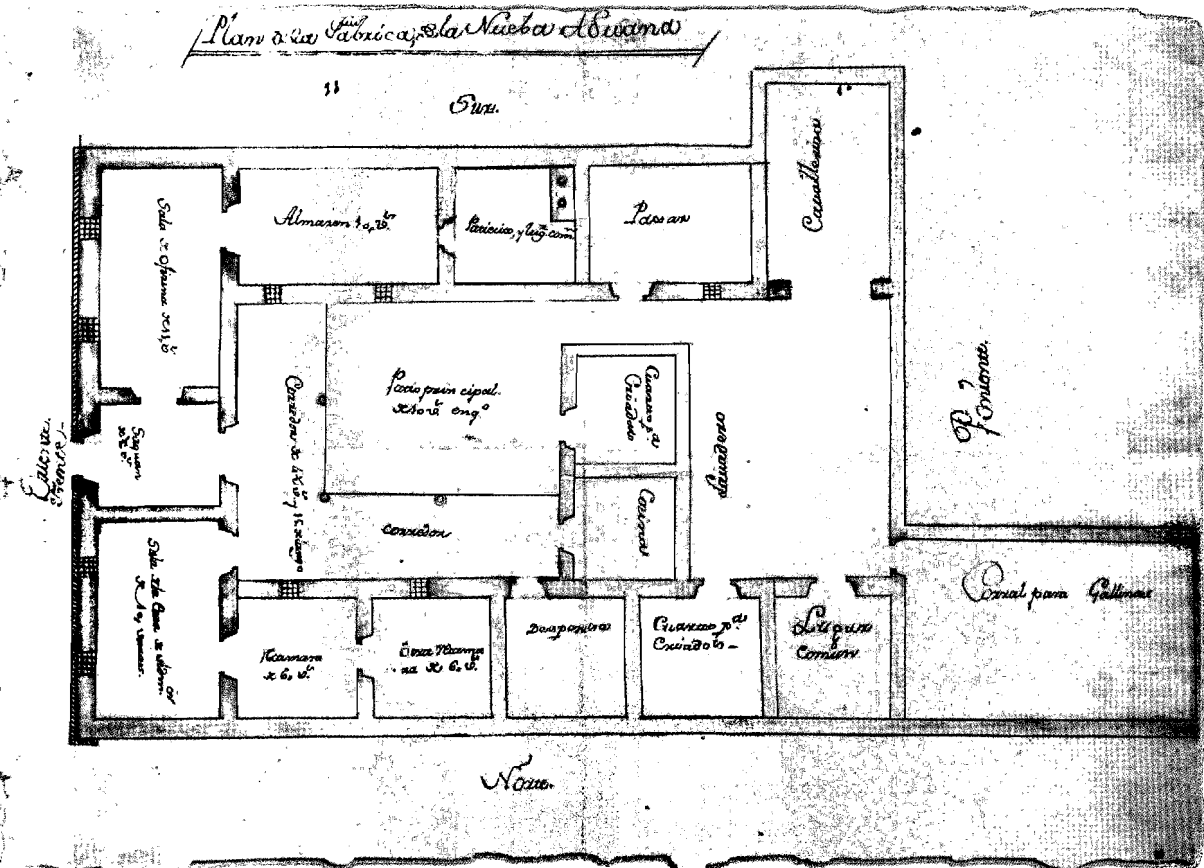
Dado que la mayor evasión del pago de alcabala se realizaba ocultando las mercancías en las canoas que accedían a la ciudad por las lagunas de Mexicaltzingo y San Cristóbal, se prohibió que se abrieran sus compuertas y que por dichos rumbos circularan bienes que pagaban alcabala. Además, se facultó al corregidor y los diputados de la ciudad para nombrar guardias que vigilaran las calzadas de Mexicaltzingo, Guadalupe y San Antonio, así como los parajes por los que se acostumbraba introducir el contrabando.

Otra de las ordenanzas de la aduana estableció que los consignatarios de mercancías estaban obligados a dar cuenta de las reventas, para que se cobrara al comprador "la segunda alcabala", la cual no se había pagado hasta entonces, por las dificultades que implicaba tener noticia de dichas ventas. Los géneros que se remitieran a otros lugares tenían que ser declarados en la aduana por el vendedor a fin de obtener licencia para extraerlos de la urbe.<sup>72</sup> En adelante, los administradores de las alcabalas contaron con una fuente de información detallada y exclusiva sobre la circulación de bienes en los mercados de Nueva España y de otros lugares, como Castilla, China, Perú, Yucatán, Islas de Barlovento, o Guatemala. La disposición de esta información hizo más atractiva la administración de las alcabalas para los líderes del Consulado, ya que les permitía reducir los costos de las transacciones que realizaban.<sup>73</sup>

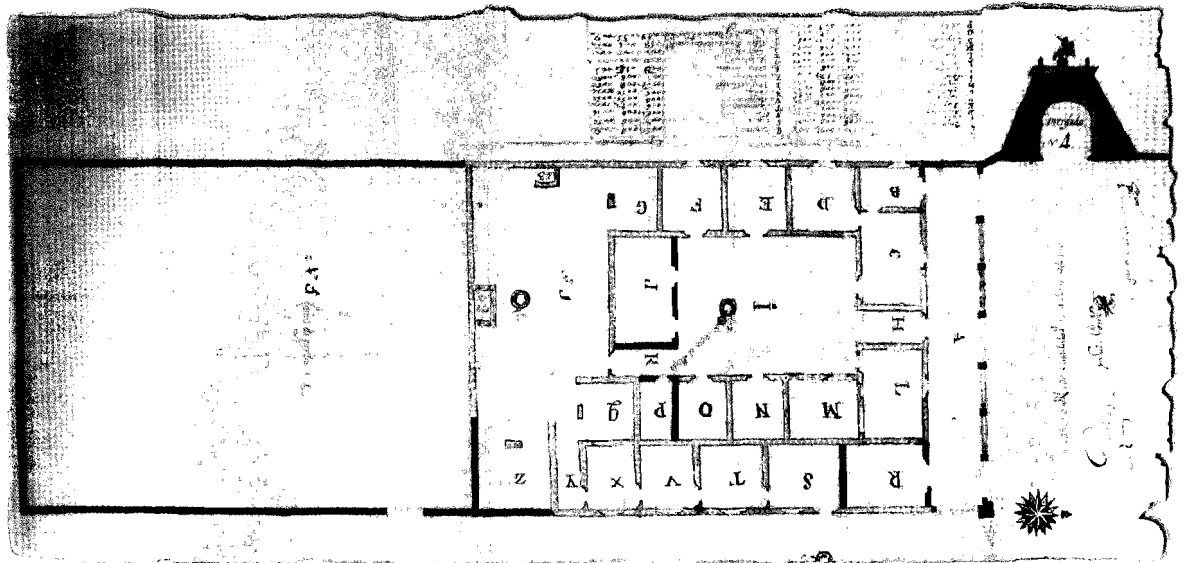




[Real Aduana de Guadalajara 1795]  
Plano y planta de la Real Aduana de Guadalajara,  
1795. Archivo General de la Nación.



[Plan de fábrica de la Nueva Guadalajara 1781]  
Plano y planta de la nueva aduana  
de Guadalajara, Jalisco, 1781.  
Archivo General de la Nación.



[Garita del Astillero Guadalajara 1795]  
Plano y planta de la garita del Astillero, Guadalajara,  
Jalisco, 1795. Archivo General de la Nación.

N.º 2.º Habit.<sup>on</sup> para el S.<sup>o</sup> Adm.<sup>on</sup>

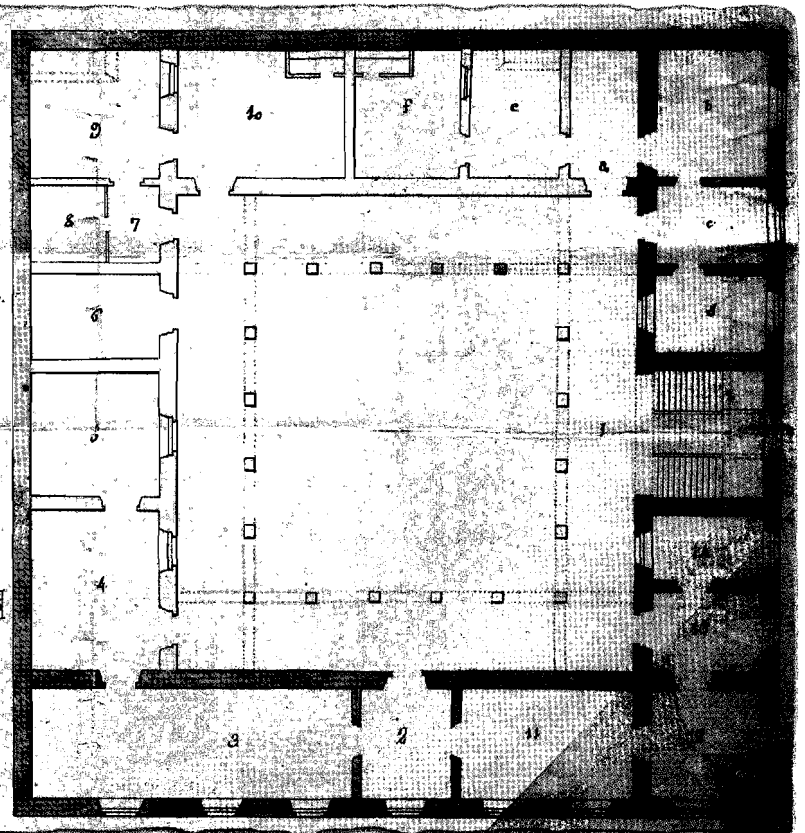
Plano que manifiesta la disposicion del

piso alto correspondiente al del N.º 1.º

Explicacion

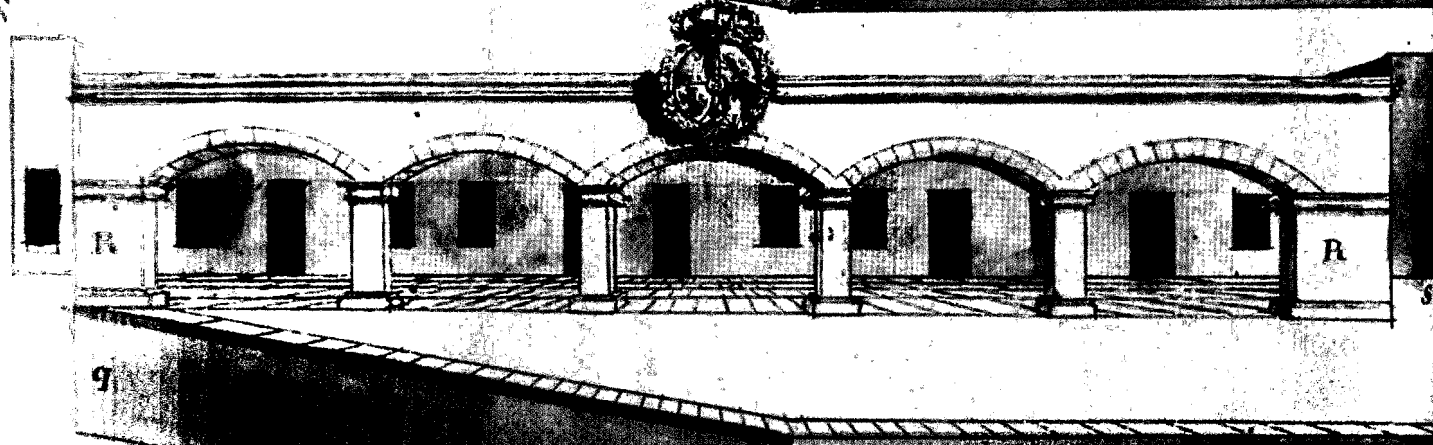
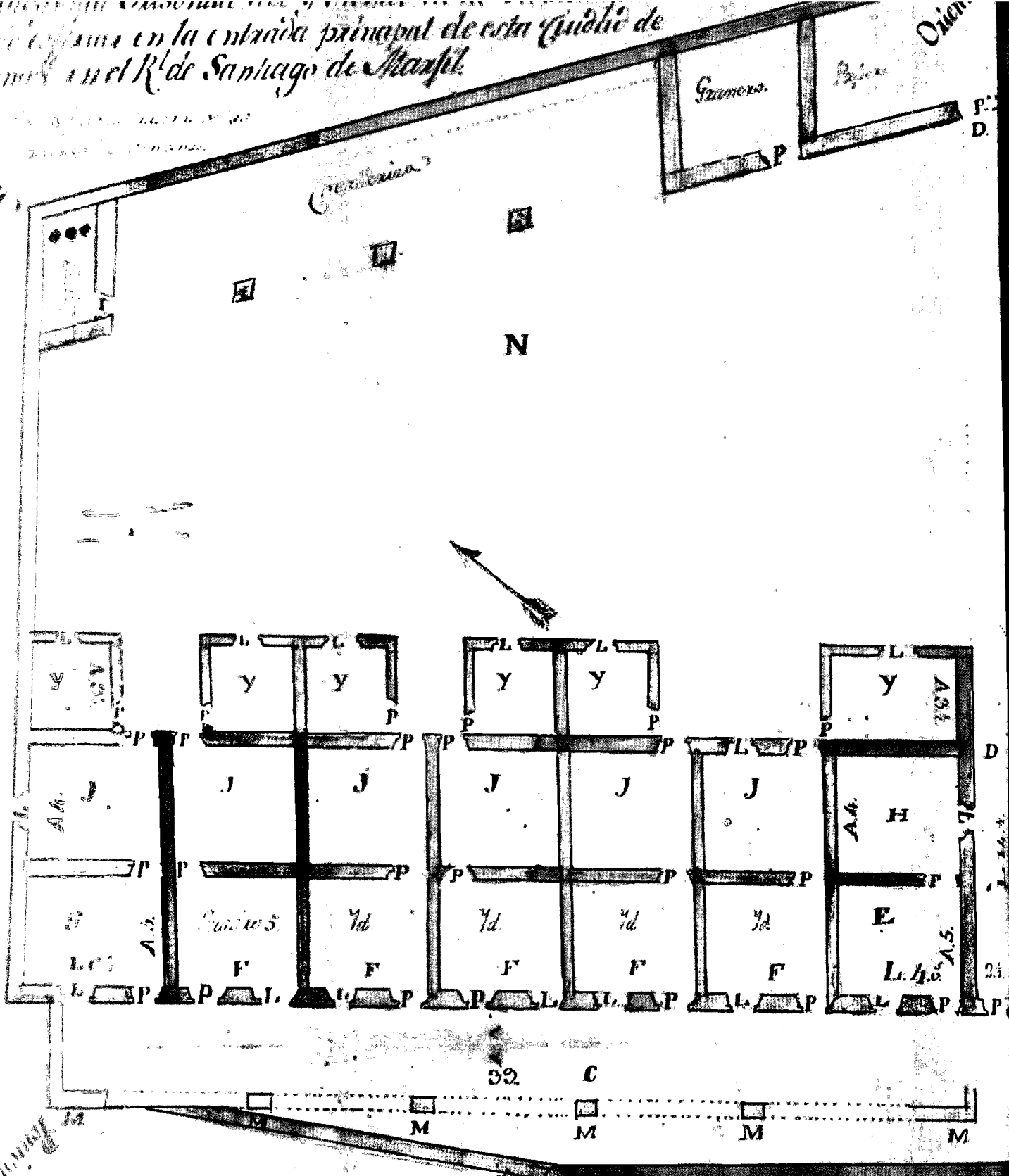
1. Desembarco de la crealona al corredor.
2. Antecala, y 3. sala de citados.
4. Puerta principal, y 5. Recamara.
6. Comedor, 7. Pavillo, y 8. Dispensa.
9. Cocina, y 10. Aldea con fogadero y Comen.
11. Sala, y 12. Recamara.
13. y 14. Escritorio del S.<sup>o</sup> Adm.<sup>on</sup>
- a. Antecala p.<sup>a</sup> la Habit.<sup>on</sup> del Alcalde
- b. sala, c. y d. quartos p.<sup>a</sup> el Alcalde
- e. Cocina para idem.
- f. Aldea con fogadero, y Comen p.<sup>a</sup> Idem.

Escala de 20.º



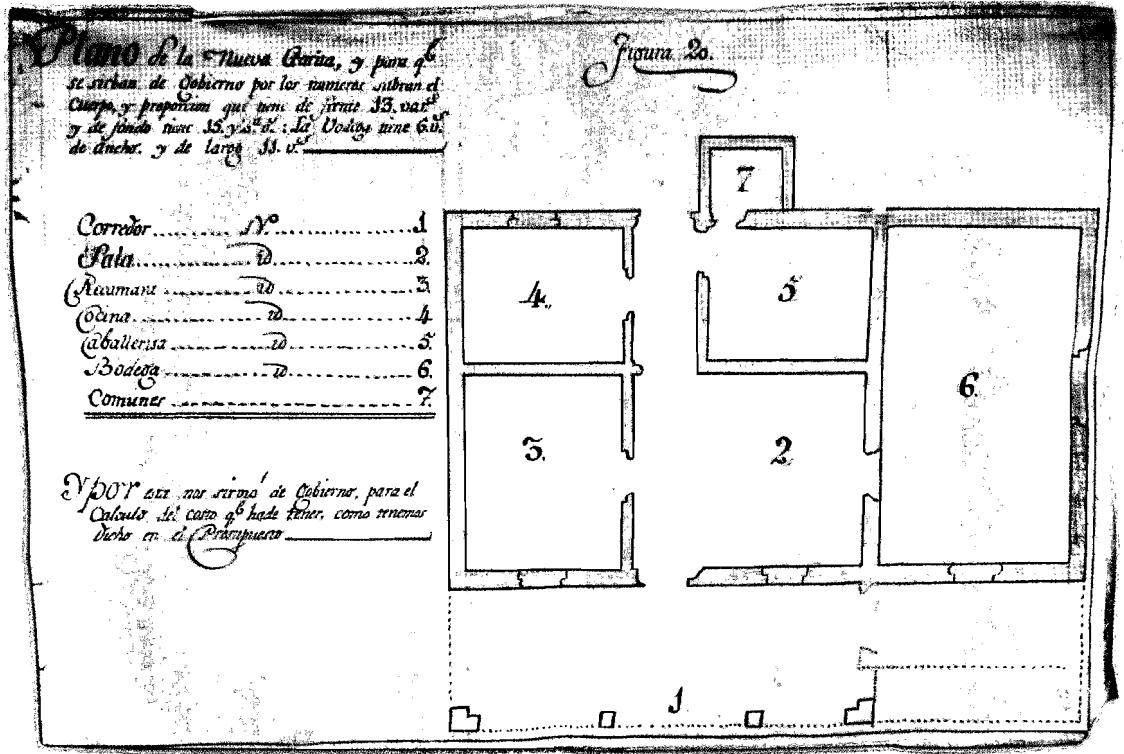
[Real Aduana de Guadalajara 1795]  
Plano y planta de la Real Aduana de  
Guadalajara, 1795. Archivo General de la  
Nacion.

hacia el interior en la entrada principal de esta Ciudad de  
Guatemala en el R<sup>o</sup> de Santiago de Marfil.

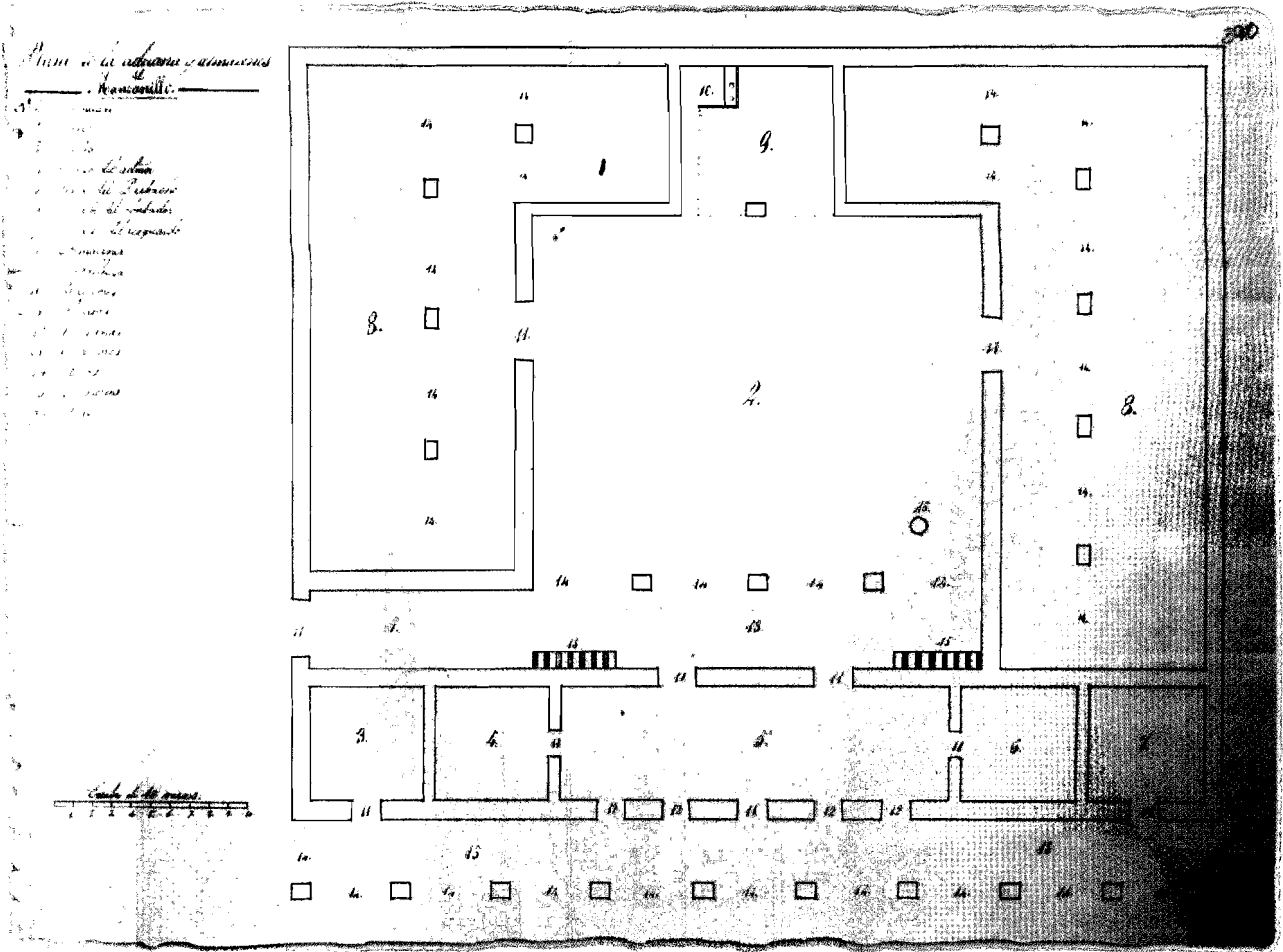


(G...  
de M...  
Plan...  
zoo...  
de S...  
Gu...  
180...  
la N...

Archivo General de Santiago  
 1827  
 130 y al  
 de Real  
 de Marfil,  
 Guanajuato,  
 General de



[Garita de la Laguna en la Aduana de Jalapa]  
 Plano y planta de la garita de La Laguna en  
 la aduana de Jalapa, Veracruz, 1802. Archivo  
 General de la Nación.



[Aduana del Puerto de Manzanillo Colima 1855]  
 Plano de la aduana del puerto de Manzanillo, Coli-  
 ma, 1855. Archivo General de la Nación.

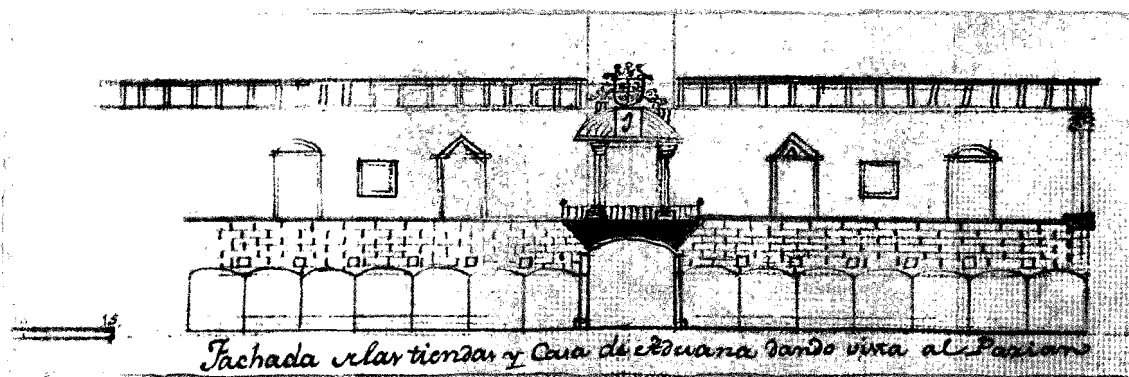
## Disputas por la administración de las alcabalas y combate al comercio ilícito

El establecimiento de la aduana no impidió que los adeudos de las alcabalas se incrementaran en forma singular a partir de 1641, a causa de la mala administración del ramo, el fraude fiscal, los descuentos y las prórrogas que concedían a los mercaderes los jueces de la Audiencia. Habiéndose separado el Consulado de la gestión de las alcabalas, sus miembros no tuvieron ningún reparo en incrementar su participación en el contrabando. En 1642, la mayor parte de los géneros de la flota fueron desembarcados en alta mar para evadir la aduana de Veracruz, y a México se introdujeron por la noche sin manifestar en la aduana "una arroba de aceite ni otro ningún género".<sup>74</sup>

La acumulación de adeudos llevó a la ciudad a la bancarrota, situación que condujo al virrey Juan de Palafox y Mendoza a recomen-

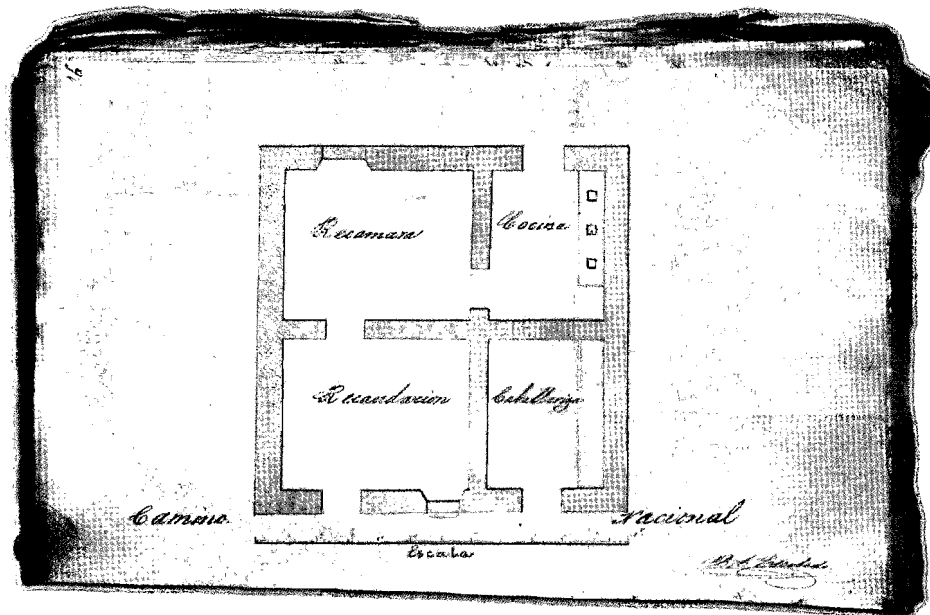
dar "que la alcabala... vuelva al Consulado, así porque estará más segura en personas tan abonadas y ricas como las que concurren en él, como porque se defraudarán menos los derechos corriendo por su mano, pues hace el repartimiento por el cómputo y conocimiento que tiene de los caudales". En efecto, el poder fiscal de la corporación mercantil radicaba en el conocimiento que tenía acerca de los negocios que realizaban sus miembros, así como de los medios de que se valían para evadir el pago de derechos. Incluso, es posible que el evidente fraude que realizaron los mercaderes con los bienes de la flota en 1642, tuviera la intención de persuadir a las autoridades para que se otorgara al Consulado la gestión de las alcabalas que gravaba sus negocios.

Con el objeto de presionar al ayuntamiento para que pagara el adeudo de las alcabalas, en febrero de 1643 se mandó encarcelar a tres regidores y al contador del ramo, medida que impugnó el cabildo porque, según el contrato de arrendamiento, sólo el corregidor podía ejercer justicia en materia de alcabalas.



[Real Caja]  
Real Caja, aduana, almacenes y piezas correspondientes al despacho, en expediente sobre las diligencias ejecutadas para la asignación de sitios para las oficinas aduanales en Acapulco, en el actual estado de Guerrero, 1717. Archivo General de la Nación.





[Casa de cobro de peaje Salamanca, Guanajuato 1854]  
 Plano y planta de la casa de cobro de peaje de Salamanca,  
 Guanajuato, 1854. Archivo General de la Nación.

Poco después de que el ayuntamiento se declaró incapaz de pagar las deudas de las alcabalas, su gestión se transfirió a la corporación mercantil, por los tres años que faltaban para que concluyera el tercer arrendamiento (1644-1646). En consecuencia, el ayuntamiento rentó al cuerpo mercantil la aduana de la ciudad.<sup>75</sup>

El Consulado y el cabildo compitieron por el remate del cuarto arrendamiento de las alcabalas (1647-1661), el cual fue otorgado al primero, debido a su capacidad para imponer el pago del gravamen a sus miembros y al resto de los causantes, así como por los adelantos que otorgó a cuenta de la anualidad. La corporación mercantil obtuvo una serie de privilegios que le permitieron ejercer mayor control sobre la recaudación. Al tribunal mercantil y los guardias que éste nombraba para vigilar las calzadas, entradas y descargaderos de la ciudad, se les otorgaron facultades judiciales privativas en materia alcabalatoria, para que pudieran castigar el fraude fiscal. Además, los guardas fueron autorizados para portar armas, al igual que los cobradores y arrendadores.

Dado que muchas compraventas y trueques eran realizados a través de corredores y mediante la realización de contratos, se obligó a los escribanos a dar a la corporación mercantil testimonio de dichos instrumentos, y a los corredores a tener un libro en el que asen-

taran las compras y ventas que se realizaran con su mediación. No obstante las concesiones otorgadas, el Consulado contrajo nuevos adeudos, los cuales se agregaron a los que correspondían al tercer contrato de arrendamiento de las alcabalas.

Presionado por la difícil situación económica de la monarquía, en 1653 el virrey decidió arreglar la Hacienda novohispana, cuyos principales ramos arrastraban cuantiosos adeudos. Sin embargo, los líderes de los mercaderes se resistieron a satisfacer las deudas de las alcabalas, por lo que el virrey mandó confiscar sus bienes y ponerlos bajo arresto domiciliario, hasta que pagaran la mayor parte de los débitos y se comprometieran a saldar el resto.

El quinto arrendamiento alcabalatorio (1662-1676) quedó a cargo del cabildo, al parecer, por el interés del virrey conde de Baños en favorecer a sus miembros. La administración de la ciudad quebró nuevamente, debido tanto al manejo corrupto del ramo como a la resistencia de los mercaderes a pagar el gravamen. En consecuencia, una vez más se traspasó a la corporación mercantil la gestión de los últimos cuatro años del asiento. Al término de la gestión, el Consulado volvió a dejar adeudos de consideración y sobornó a las autoridades para que no se tomaran cuentas de su administración.<sup>76</sup>

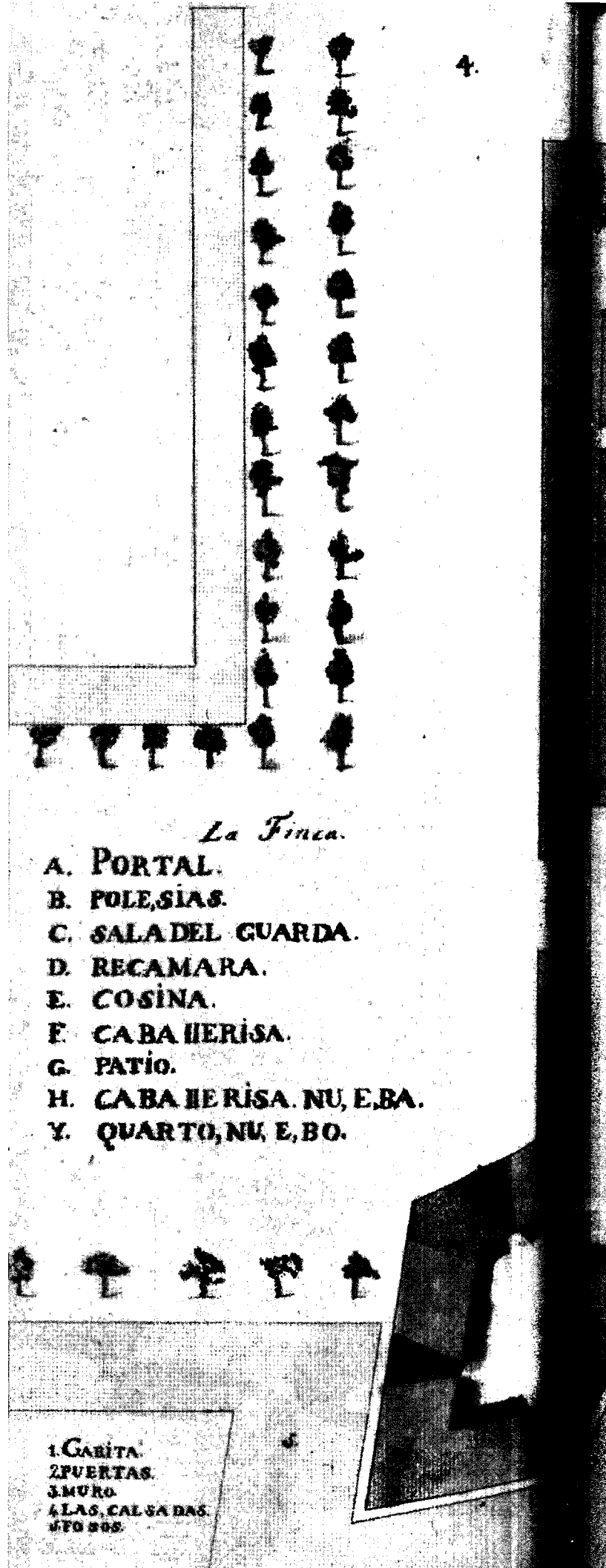
## El control directo de las alcabalas y la aduana de México por la real hacienda: nuevo episodio de presión fiscal y venalidad

Ante las costosas consecuencias del arrendamiento de las alcabalas, en 1677 la real Hacienda reasumió su administración, quedando a cargo del juez privativo de alcabalas y de la aduana. Con el objeto de que mejorara la recaudación, los oficiales reales consiguieron que los gastos de administración de la renta se incrementaran a 28,000 pesos, suma que prácticamente duplicó el monto autorizado durante la época de los arrendamientos.

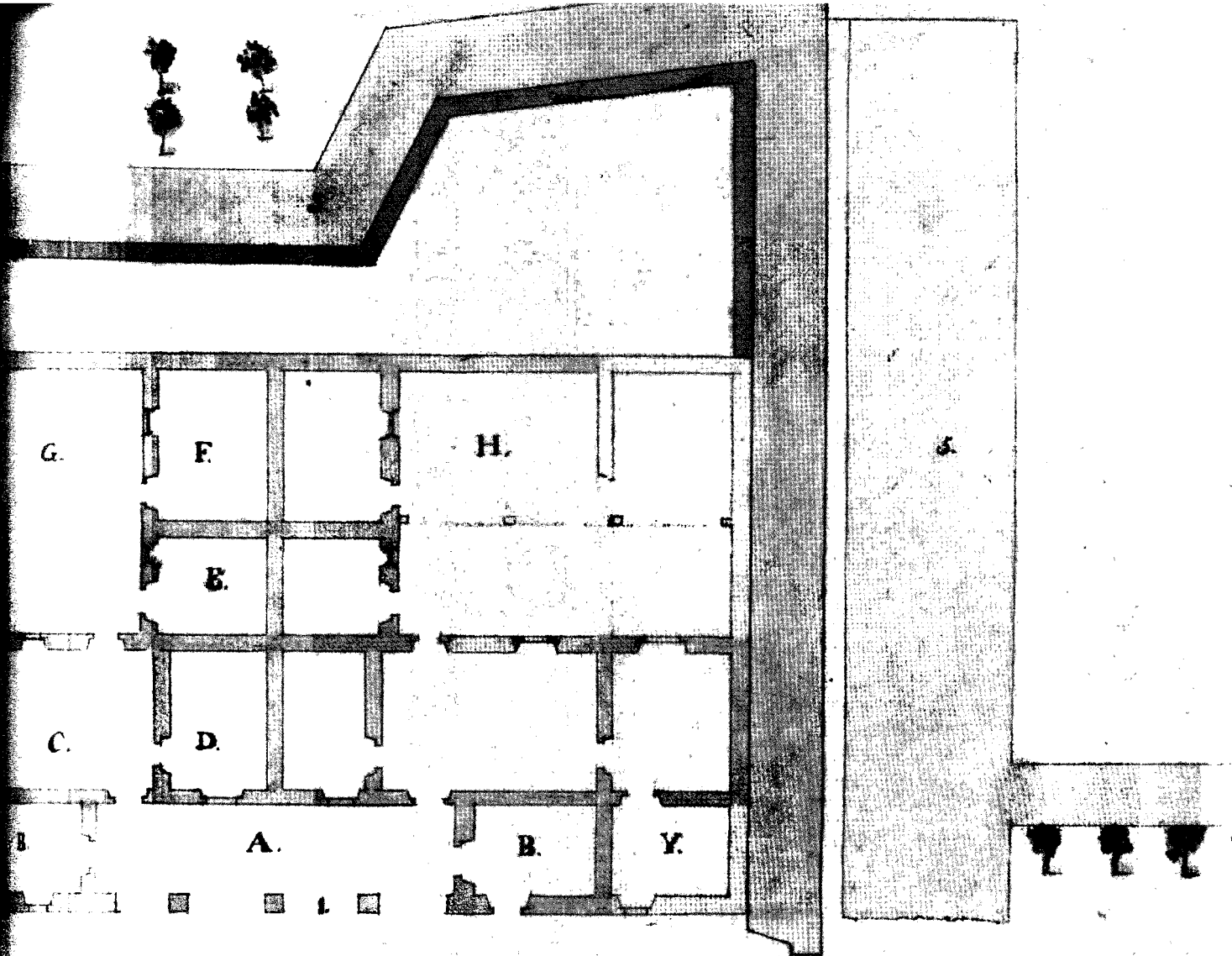
La apremiante necesidad de caudales había llevado al monarca a poner en venta los principales cargos de la Hacienda novohispana, fenómeno que condujo a reclutar individuos sin formación,<sup>77</sup> que entraron en contubernio con los contribuyentes, en gran medida debido a que se veían forzados a recuperar el dinero que habían invertido en la compra del cargo y sacar del mismo el máximo provecho. Felipe IV ofreció en venta el oficio de contador de alcabalas y enajenó a perpetuidad los cinco principales oficios de la real aduana de México,<sup>78</sup> situación que trastornó la administración de la real Hacienda.

En 1691 se puso de manifiesto que el administrador de las alcabalas no había presentado cuentas los últimos años, en tanto que el fiscal y el arrendatario de uno de los ramos alcabalarioros cometían fraude. Dos años después se solicitó el incremento de los gastos de administración. Como resultado de esta situación puede comprenderse cómo en los años en que las alcabalas estuvieron a cargo del erario (1677-1693), la recaudación anual se situó por debajo de la renta del último arrendamiento, negociado en 1662.<sup>79</sup>

[Garita de Vallejo]  
Para contrarrestar el problema del contrabando, a finales del siglo XVII se construyeron garitas en los puntos vulnerables de la ciudad México, como Vallejo. Plano y planta de la garita de Vallejo. Archivo general de la Nación.

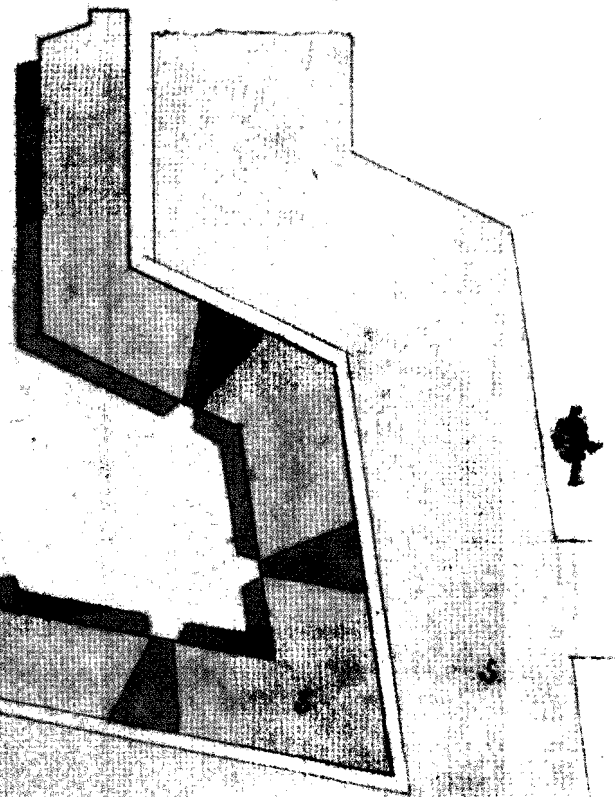


1. GABITA  
2. PUERTAS  
3. MURO  
4. LAS CALSAS  
5. TORRES



2

4



## □ **La construcción del sistema aduanero interior: garitas, resguardo fiscal y una nueva aduana para la capital**

El interés de Carlos II por incrementar el envío de caudales de Nueva España lo condujo a negociar con el Consulado el sexto arrendamiento de las alcabalas (1694-1708). Aunque las autoridades reales conocían los fraudes y abusos en que había incurrido la corporación mercantil en su función de recaudador, estaban conscientes de que era el único que podía asegurar el pago de una anualidad aceptable por concepto de las alcabalas, sobre todo después de que el cabildo y los oficiales reales habían mostrado su incapacidad para incrementar los productos de la renta.

El mayor problema para negociar el nuevo arriendo de las alcabalas, fue el relacionado con los oficios de “contador, guarda mayor, alcaide, vista y oficial primero de libros de la real aduana”, los cuales, como vimos, habían sido vendidos por el monarca. Interesado en nombrar individuos de su confianza, los mercaderes ofrecieron restituir a los dueños de dichos cargos las cantidades que hubieran pagado por ellos, en el transcurso de los quince años del arriendo, propuesta que el fiscal de Nueva España consideró inaceptable, porque los oficios habían sido comprados a perpetuidad.

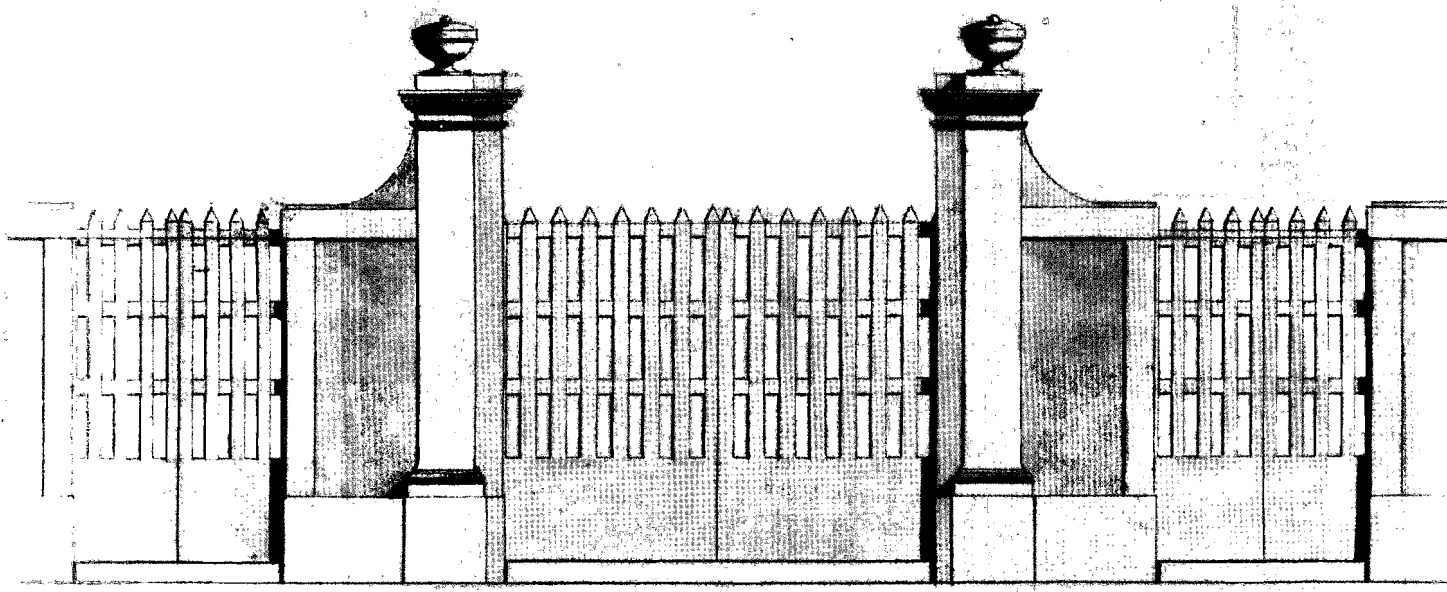
El Consulado se negó a realizar el contrato, si no se aceptaba la condición mencionada, ya que no era posible arrendar un ramo fiscal, si el monarca se reservaba el nombramiento de los ministros principales “de quienes pende todo el manejo y valores”. No obstante, más adelante reconoció los derechos adquiridos por los compradores de los oficios en cuestión y propuso mantener a los tenientes nombrados por éstos, mientras se restituían las cantidades que habían pagado al rey. Carlos II aprobó que el Consulado pudiera nombrar a los oficiales en cuestión, una vez que saldara el dinero que se había pagado por dichos cargos.

La corporación mercantil también tuvo que aceptar el acuerdo que había establecido el monarca con los comerciantes andaluces, quienes pagaban 12,000 pesos para que no se abrieran los paquetes de la carga que traían en flota; aun cuando el vista de la aduana había sido autorizado para abrir todos los “fardos, cajones, barriles y demás piezas”, con el objeto de realizar las evaluaciones con base en las cuales se pagaba la alcabala.

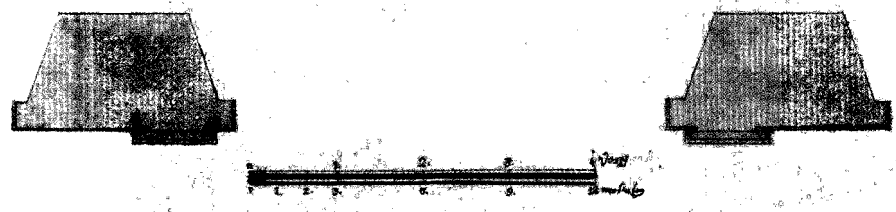
Dado el interés del Consulado en conservar la gestión de las alcabalas, empezó a sufragar las demandas financieras de las autoridades reales otorgando adelantos sobre la anualidad que debía pagar al erario. En 1700, el prior Pedro Sánchez de Tagle prestó al erario virreinal cerca de 600,000 pesos para satisfacer el pago del mercurio procedente de Almadén y Huancavelica. Muy probablemente dicha suma fue restituida con el producto de las alcabalas.

Por su parte, la corporación mercantil efectuó cuantiosos préstamos para el despacho de la Nao de Filipinas y la edificación del Palacio real, por lo que, en 1696, el obispo-virrey Juan de Ortega Montañés, recomendó a su sucesor que las alcabalas se mantuvieran en manos de dicha corporación, tanto “por la seguridad y puntual paga” con que cumplía su obligación, como porque le había otorgado “adelantamientos de un plazo o más, con toda voluntad y fineza”, y no dudaba que continuaría “su atención” con el nuevo virrey.<sup>80</sup>

En el sexto contrato de arrendamiento, o “cabezón”, se mantuvieron los 28,000 pesos para los gastos de administración, que había ejercido la real Hacienda. Entonces, la evasión fiscal continuaba siendo uno de los principales problemas para la recaudación de las alcabalas, en gran medida debido a que la ciudad se mantenía abierta a las introducciones ilícitas, dado que aún carecía de muros y puertas. En consecuencia, las autoridades reales y el Consulado acordaron que una parte importante de dicha suma se destinara a los gastos de vigilancia de la urbe.<sup>81</sup>



SEGUNDA PUERTA DE LAGARITA, DE PERAL BILIO, A SIJALACIUDAD.



*Toje Mania  
Falcom*

[Segunda puerta de Peralvillo hacia la ciudad]  
 Plano y planta de la segunda puerta de la garita de  
 Peralvillo hacia la ciudad de México, en un expediente  
 sobre la fortificación de las garitas principales de  
 la capital. Archivo General de la Nación.

*Plaza de Santo Domingo,  
Plaza de Santo Domingo, en la  
ciudad de México. Litografía de  
Casimiro Castro.*



7.

*Alc.*

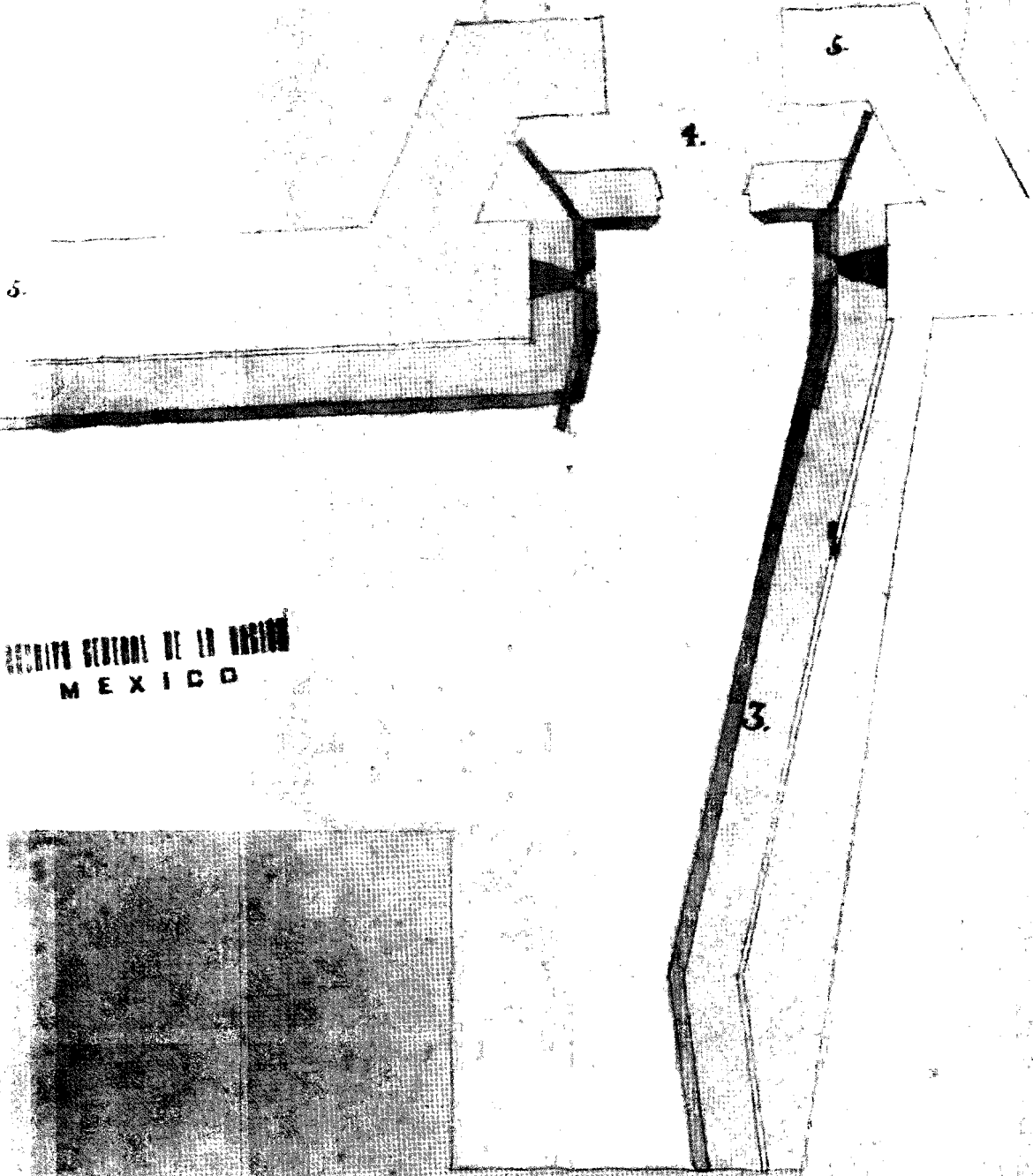
- 1. GARITA.
- 2. PUERTA. A LA CIUDAD.
- 3. MUROS.
- 4. PUERTA, Y SA LIDA, AL CAMINO, REAL.
- 5. FOSOS.
- 6. CON PUERTA.
- 7. EN BARCADERO, AL PEÑON.

7.

8.



[Plano de la Garita de San Lázaro]  
Plano de la garita de San Lázaro, en la ciudad  
de México. Archivo General de la Nación.

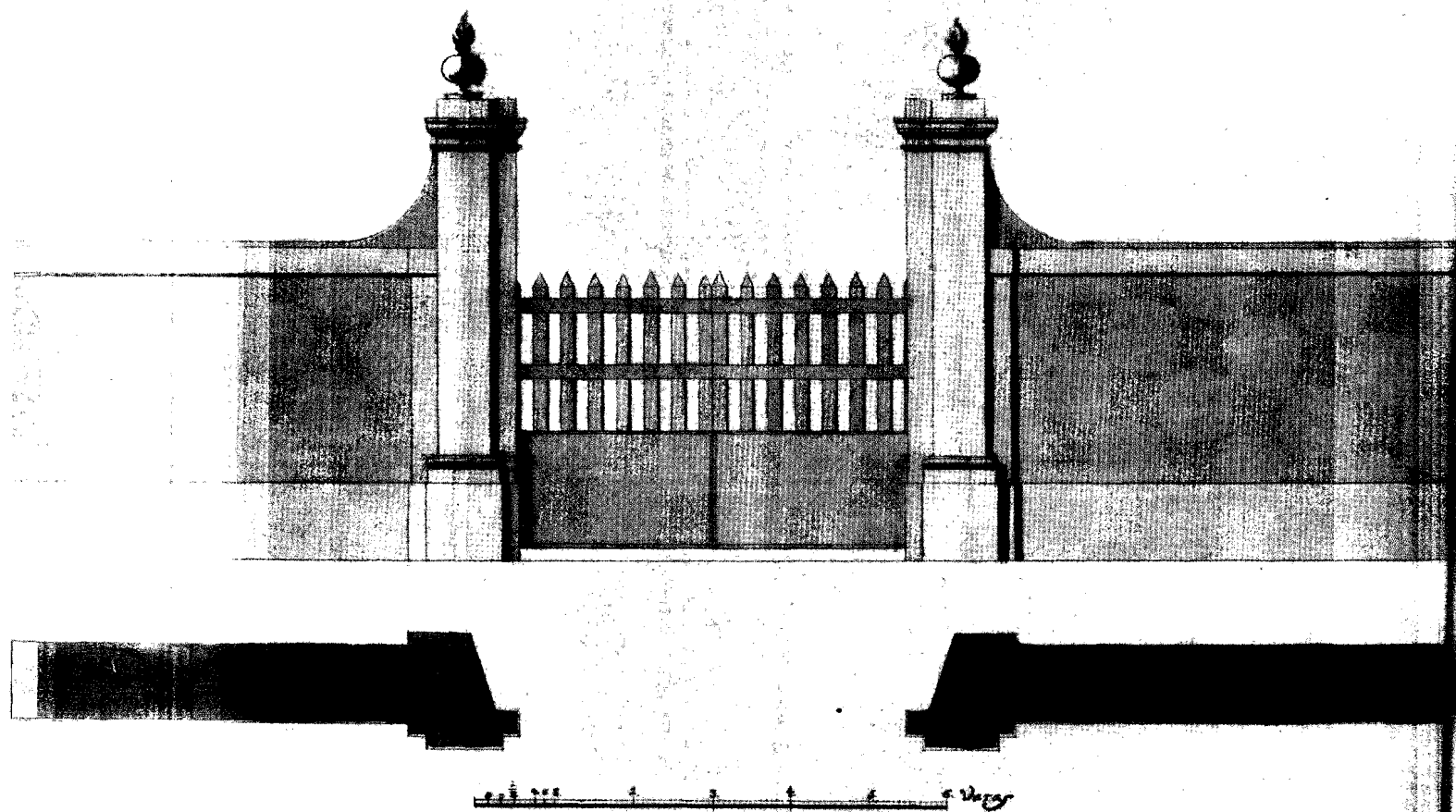


ARCHIVO GENERAL DE LA NACION  
MEXICO

S. M.

8 30 30 35 40 50 Datas

Maximiano Falcon



**PUERTA DE LA GARITA, DE SAN LÁZARO.**

*Jefe Mariano*

*[Puerta de la Garita de San Lázaro]  
Plano y planta de la puerta de la garita de San  
Lázaro, en la ciudad de México. Archivo General  
de la Nación.*

accidentes que propiciaba la acumulación de barriles, fardos, cajones y recuas. El edificio de la aduana se construyó de 1729 a 1734, en la calle de Santo Domingo, la cual se ubicaba sobre una vía que conectaba directamente con el camino que conducía a Veracruz. Esta vía estaba formada por las calles de Santo Domingo, el Puente, Santa Catalina, Santa Ana, la Garita de Peralvillo y la calzada de Guadalupe, que constituía el primer tramo del mencionado camino real.

La salida del camino a Veracruz, ubicada en el extremo noreste del Valle de México, conectaba con los distritos de San Cristóbal Ecatepec, Cempoala, Otumba y Pachuca, en los que se habían empezado a sembrar magueyes al inicio del siglo XVIII. En dichas jurisdicciones se concentraba la producción de pulque para el

abasto de la capital, cuya importancia fue creciendo a causa del incremento de su consumo popular. Presumimos que la reubicación de la aduana de México estuvo relacionada con los intereses de los grandes productores de pulque, negocio que llegó a controlar uno de los principales miembros de la corporación mercantil.

Con los productos de las alcabalas, en 1741 la corporación mercantil financió los trabajos de reparación de la calzada de Guadalupe, la cual se extendía de la garita de Peralvillo al Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, en gran medida para agilizar el transporte de pulque hasta dicha garita, en donde era fiscalizada. La nueva calzada favoreció a los productores de pulque, en razón de que la bebida fermentada tenía que ser consumida lo más pronto posible.<sup>85</sup>

## ■ la restitución del ramo de las alcabalas a la real hacienda: el camino hacia la centralización fiscal

Como parte del proyecto tendiente a fortalecer a la corona mediante una reforma general de la administración y el tesoro, el marqués de la Ensenada, quien entonces fungía como ministro de Hacienda, puso particular énfasis en las transformaciones del aparato fiscal del Imperio español. Entre otras medidas, Ensenada se propuso poner en práctica la orden del 1º de octubre de 1749, a través de la cual se buscaba restituir al monarca la administración directa de todas las rentas.

A instancia del Consejo de Indias, en noviembre de 1742, Felipe V pidió al virrey conde de Fuenc Lara que procurara obtener, extrajudicialmente y con la mayor reserva, noticias acerca del valor del producto de las alcabalas que percibía el Consulado; y que el contador de la aduana formara las cuentas del ramo a fin de averiguar el "legítimo precio de la renta". No tenemos noticia del resultado de dicha investigación, sólo sabemos que, en noviembre de 1750, el monarca ordenó al virrey Revillagigedo que averiguara el importe de la recaudación de la alcabala y los incrementos que hubiera tenido durante el noveno cabezón o arrendamiento, ya que los arriendos de las poblaciones del interior del reino habían aumentado 220%, mientras el de la capital no se había modificado en los últimos 41 años. No obstante, le pidió su opinión sobre la conveniencia de que "se sacase a pregón" el nuevo arriendo, o se hiciera un nuevo contrato con la corporación mercantil, previo incremento de la renta.

El informe de Revillagigedo fue favorable a la corporación mercantil. Según el virrey, los cuantiosos préstamos y donativos que el Consulado había otorgado a la corona, habían consumido el producto de las alcabalas durante los primeros años del noveno contrato y explicó que en la Ciudad de México la alcabala no se podía elevar como en otras ciudades, en donde la población aumentaba con rapidez.

En consecuencia sugirió que se mantuviera el asiento en manos del cuerpo mercantil, o el que podría negociar un incremento de renta de 20,000 o 30,000 pesos.

A pesar del informe de Revillagigedo, en junio de 1752 Felipe V ordenó que la alcabala pasara al real erario al término del noveno arrendamiento, es decir, en enero de 1754. El monarca fundamentó su decisión en el hecho de que el precio del último contrato había sido injusto para su Hacienda y se había negociado recurriendo al soborno, como había sucedido con los contratos anteriores. Por su parte, el Consejo de Indias confió al virrey la realización de un prolijo examen de los últimos arrendamientos con el objeto de descubrir si el cuerpo mercantil había procedido "con omisión y malicia".

En 1753, la corporación mercantil envió a su procurador ante la corte real a negociar el décimo arrendamiento, por una renta anual de 472,000 pesos, lo que representaba un incremento de poco más de 26% respecto al contrato anterior; y, en secreto, lo autorizó a proponer hasta 513,000 pesos de renta. De acuerdo con el Consulado, el aumento propuesto no se debía al crecimiento de la recaudación, ni a que pretendiera "tiranizar a los contribuyentes", sino a su intención de "reparar la mano de las obras públicas" y suprimir los socorros a la corona, con tal de evitar los perjuicios que ocasionaría la administración del ramo por parte de la real Hacienda o el arrendamiento a un particular.

A fines de 1753 el virrey comunicó al monarca que todo estaba listo para retomar la administración de las alcabalas y remitió las ordenanzas que había formado para el manejo del ramo, las cuales se publicaron en México el mes de noviembre. Poco después, Revillagigedo informó al rey que, al conocer la noticia, la corporación mercantil había querido "tomar voz por todo el pueblo... hacer una presentación en que impugnaba directamente los derechos del rey, creyendo que el pueblo había adquirido los de prescripción sobre los puntos en que el Consulado lo había indultado o agraciado, dejando por largo tiempo cobrar alcabala de ellos".

## ■ la restitución del ramo de las alcabalas a la real hacienda: el camino hacia la centralización fiscal

Como parte del proyecto tendiente a fortalecer a la corona mediante una reforma general de la administración y el tesoro, el marqués de la Ensenada, quien entonces fungía como ministro de Hacienda, puso particular énfasis en las transformaciones del aparato fiscal del Imperio español. Entre otras medidas, Ensenada se propuso poner en práctica la orden del 1º de octubre de 1749, a través de la cual se buscaba restituir al monarca la administración directa de todas las rentas.

A instancia del Consejo de Indias, en noviembre de 1742, Felipe V pidió al virrey conde de Fuenclara que procurara obtener, extrajudicialmente y con la mayor reserva, noticias acerca del valor del producto de las alcabalas que percibía el Consulado; y que el contador de la aduana formara las cuentas del ramo a fin de averiguar el "legítimo precio de la renta". No tenemos noticia del resultado de dicha investigación, sólo sabemos que, en noviembre de 1750, el monarca ordenó al virrey Revillagigedo que averiguara el importe de la recaudación de la alcabala y los incrementos que hubiera tenido durante el noveno cabezón o arrendamiento, ya que los arriendos de las poblaciones del interior del reino habían aumentado 220%, mientras el de la capital no se había modificado en los últimos 41 años. No obstante, le pidió su opinión sobre la conveniencia de que "se sacase a pregón" el nuevo arriendo, o se hiciera un nuevo contrato con la corporación mercantil, previo incremento de la renta.

El informe de Revillagigedo fue favorable a la corporación mercantil. Según el virrey, los cuantiosos préstamos y donativos que el Consulado había otorgado a la corona, habían consumido el producto de las alcabalas durante los primeros años del noveno contrato y explicó que en la Ciudad de México la alcabala no se podía elevar como en otras ciudades, en donde la población aumentaba con rapidez.

En consecuencia sugirió que se mantuviera el asiento en manos del cuerpo mercantil, con el que podría negociar un incremento de la renta de 20,000 o 30,000 pesos.

A pesar del informe de Revillagigedo, en junio de 1752 Felipe V ordenó que la alcabala pasara al real erario al término del noveno arrendamiento, es decir, en enero de 1754. El monarca fundamentó su decisión en el hecho de que el precio del último contrato había sido injusto para su Hacienda y se había negociado recurriendo al soborno, como había sucedido con los contratos anteriores. Por su parte, el Consejo de Indias confió al virrey la realización de un prolijo examen de los últimos arrendamientos, con el objeto de descubrir si el cuerpo mercantil había procedido "con omisión y malicia".

En 1753, la corporación mercantil envió a su procurador ante la corte real a negociar el décimo arrendamiento, por una renta anual de 472,000 pesos, lo que representaba un incremento de poco más de 26% respecto del contrato anterior; y, en secreto, lo autorizó a proponer hasta 513,000 pesos de renta. De acuerdo con el Consulado, el aumento propuesto no se debía al crecimiento de la recaudación, ni a que pretendiera "tiranizar a los contribuyentes", sino a su intención de "retirar la mano de las obras públicas" y suprimir los socorros a la corona, con tal de evitar los perjuicios que ocasionaría la administración del ramo por parte de la real Hacienda o su arrendamiento a un particular.

A fines de 1753 el virrey comunicó al monarca que todo estaba listo para retomar la administración de las alcabalas y remitió las ordenanzas que había formado para el manejo del ramo, las cuales se publicaron en México el mes de noviembre. Poco después, Revillagigedo informó al rey que, al conocer la noticia, la corporación mercantil había querido "tomar voz por todo el pueblo... hacer una representación en que impugnaba directamente los derechos del rey, creyendo que el pueblo había adquirido los de prescripción sobre los puntos en que el Consulado lo había indultado o agraciado, dejando por largo tiempo de cobrar alcabala de ellos".



El virrey instruyó en secreto al superintendente de la aduana para que "suavizase al principio el cobro del derecho de alcabala". No obstante, el primer año de la administración oficial se recabó un producto líquido superior a los 716,000 pesos, cerca del doble de la renta que habían pagado los mercaderes durante los quince años del noveno contrato de arrendamiento o encabezamiento.<sup>86</sup> En esta forma inició una nueva época, en la que se restauró la supremacía fiscal de la corona sobre los actores corporativos del comercio exterior e interno.

Esta medida de centralización y administración directa de sus rentas habría de marcar la política económica de la dinastía de los Borbones, lo que significó incurrir en una serie de costos y beneficios institucionales derivados de la utilización de los instrumentos fiscales como herramientas de fomento económico, disuasión del contrabando y consolidación de una burocracia profesionalizada y competente que habría de persuadir a los ministros de la Hacienda real, mediante jugosas cuentas de recaudación, de los beneficios de la reforma.<sup>87</sup>



Para los habitantes de la capital, una inequívoca señal de la ruptura del viejo arreglo fue el traslado de la real Aduana de manos de la corporación mercantil a la real Hacienda. Aun cuando se había acreditado "el dominio y propiedad que el Consulado tiene en la Casa de la Aduana, pues está constante el título de compra porque adquirió el suelo o sitio en que se fabricó, y que se edificó con los fondos del mismo tribunal", lo cual fue confirmado con la real cédula del 4 de agosto de 1761, la corporación mercantil no reclamó su propiedad, ya que "la fidelidad que es notoria a sus Soberanos, no

le ha permitido pensar en demandar arrendamiento de ella, sino precisamente, ver con el mayor gusto y complacencia que se halla destinado a beneficio de S.M. y del público".<sup>88</sup> En lo sucesivo, las relaciones entre la real Hacienda y el Consulado estarían ligadas por el nervio financiero de los préstamos y la recaudación de las averías, cuyos productos retenía dicha corporación por dotación real.

Con la administración de las alcabalas por cuenta de la real Hacienda, se puso fin al sistema de arrendamiento en la capital y

[Plaza mayor de Guadalajara]  
Vista aérea de la plaza mayor de  
Guadalajara, Jalisco.



otras ciudades. En esta forma se acabó con el control del Consulado sobre la aduana de la capital y comenzó a establecerse una nueva red de aduanas interiores, conocidas como suelos de distinto adeudo, fundamentales para organizar y fiscalizar el tráfico entre las distintas regiones del reino.<sup>89</sup> El comercio libre, decretado en 1778 y adoptado en Nueva España en 1789, supuso el fin del régimen de monopolio en la Carrera de Indias y consecuentemente el abandono de una práctica comercial y aduanera centenaria. Con el establecimiento de los nuevos consulados de Veracruz y Guadalajara, en 1795, el poder correlativo del cuerpo consular de México se vio vulnerado al momento de perder el control sobre la distribución interna de ultramarinos, mientras que los nuevos consulados consiguieron el predominio en los territorios

que se les habían concedido a través de reales cédulas.<sup>90</sup> Los consulados provinciales cobrarían la avería al comercio ultramarino, en proporción de 5 al millar *ad valorem*, y por su cuenta el de la capital percibiría derechos exclusivamente sobre lo despachado a su jurisdicción, más 14 al millar por préstamos concedidos a la corona. El sistema compartido de cobro de la avería habría de operar en el entendimiento de que las sucesivas ventas de mercancías causarían el citado derecho al ingresar en el territorio jurisdiccional de otra corporación. La aduana de la Ciudad de México, ya en manos de la real Hacienda, habría de modificar su concepción originaria de epicentro del comercio virreinal por la de un resguardo de la capital, como hemos visto, centralizando el cobro de derechos del comercio de abasto a la ciudad.<sup>91</sup>





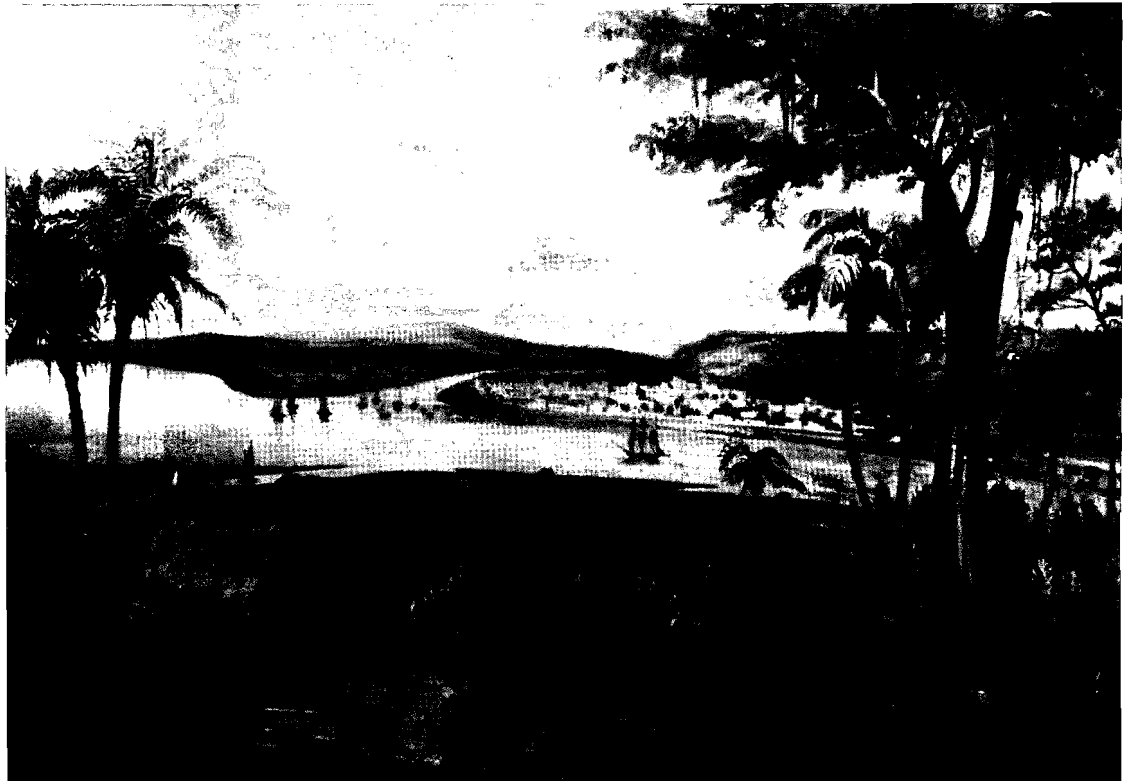
Los principales puertos del reino, Veracruz y Acapulco, habrían entonces de experimentar los cambios derivados de ese comercio libre, tanto por los intercambios entre provincias novohispanas como con relación a otros puertos del Imperio español y de potencias neutras de América. Todo lo anterior habría de redundar en un relajamiento del viejo modelo de registros, que establecían puntos fijos de origen y destino para el comercio ultramarino.<sup>92</sup>

El dinamismo del tráfico de cabotaje, así como la alternancia de puertos ocasionalmente habilitados al comercio y más tarde reconocidos oficialmente, como San Blas y Mazatlán en el Pacífico o Tampico, Alvarado y Coatzacoalcos en el Golfo, habrían de romper el control comercial exclusivo de los puertos originarios, tanto por el tráfico cos-

tero como por los desembarcos subrepticios de comercio ilícito.<sup>93</sup> Sobre esta estructura, fincada en la modificación de prácticas fiscales y rutinas del comercio, se habría de erigir el nuevo modelo aduanero de la época independiente que, en correspondencia con el cambio de régimen político, pondría al sistema de aduanas en el eje institucional de la nueva organización fiscal confederal de la nueva nación, toda vez que el gobierno central mantendría el control de las rentas al comercio exterior a cambio de la nueva soberanía territorial que dejaría en manos de los gobiernos estatales la fiscalización interior de sus territorios. Como se describe en el siguiente capítulo de este libro, las aduanas tendrían, en la nueva nación, una historia muy distinta pero de profundas raíces históricas.

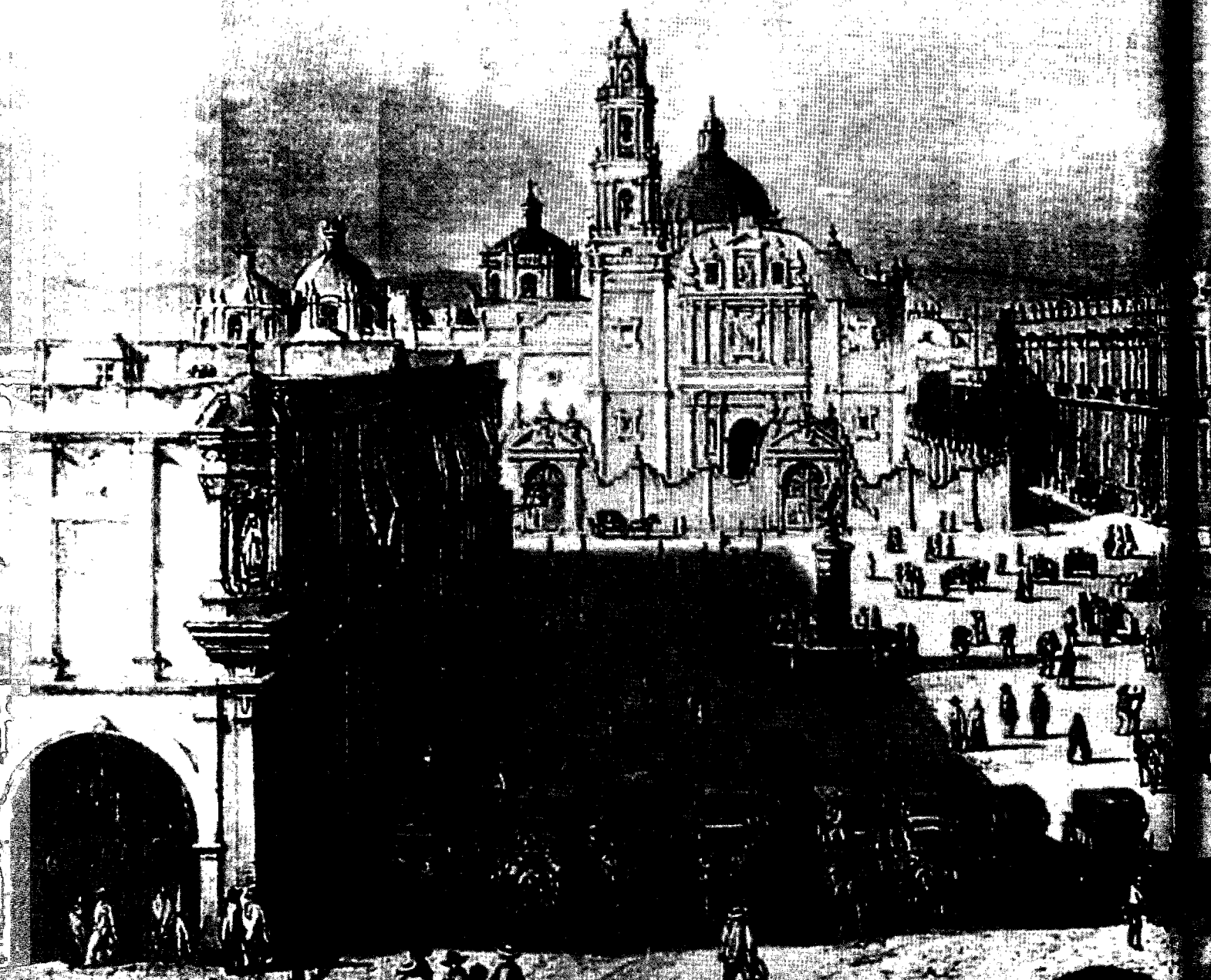


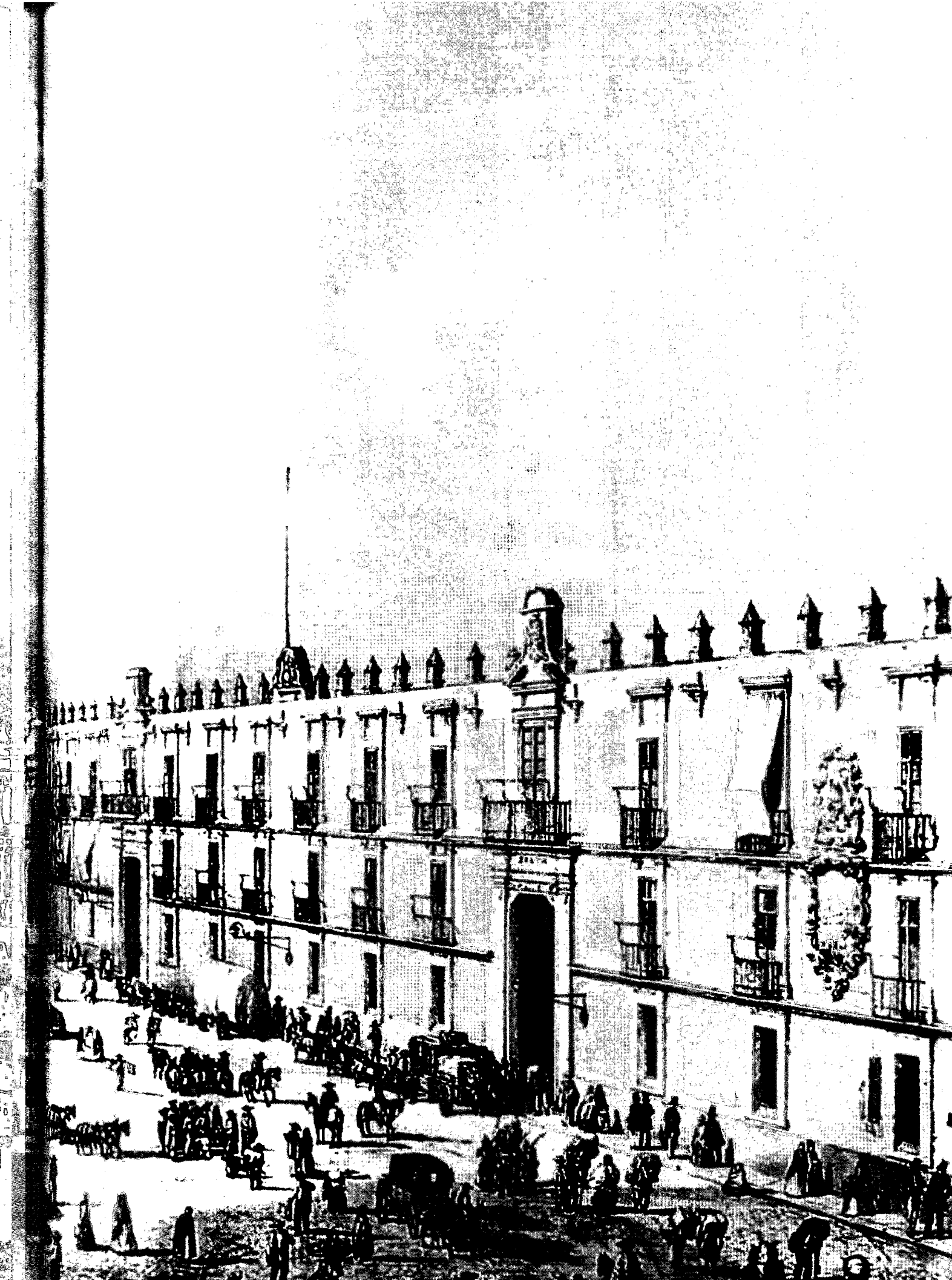
*[Boceto de la Aduana de Veracruz]  
Durante la colonia y buena parte del siglo XIX Veracruz  
se mantuvo como el punto principal para la entrada y  
salida de mercancías de México. Boceto de la aduana de  
Veracruz. Obra de Édouard Pingret, 1838.*



*[Tampico, Tamaulipas]  
Vista del puerto de Tampico desde el  
río Pánuco. Obra de Carl Nebel.*

*Vista de Santo Domingo  
desde el Santo Domingo. Grabado  
de Pierre Gualdi.*





**Archivos consultados**

- AGI Archivo General de Indias.  
AGN Archivo General de la Nación.  
AHCM Archivo Histórico de la Ciudad de México  
AHNMa Archivo Histórico Nacional de Madrid.

**Acosta, Antonio, Adolfo González y Enriqueta Vila.** (eds.) 2004 La Casa de la Contratación y la navegación entre Sevilla y las Indias. Sevilla, Universidad de Sevilla y Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

**Alvarado Morales, Manuel.** 1983 La Ciudad de México ante la fundación de la armada de Barlovento, 1635-1643. México, El Colegio de México, Universidad de Puerto Rico.

**Artola, Miguel.** 1982 La Hacienda del Antiguo Régimen. Madrid, Alianza, Banco de España.

**Ayala, Manuel Josef de.** 1988 Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias por... Edición y estudio de Marta Milagros del Vas Mingo. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica e Instituto de Cooperación Iberoamericana.

**Bertrand, Michel.** 1999 Grandeur et Misère de l'Office. Les officiers de finances de Nouvelle-Espagne XVIIe-XVIII siècles. Paris, Publications de la Sorbonne.

**Bethell, Leslie.** (ed.) 1990 Historia de América Latina. 2. América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII. Barcelona, Crítica.

**Borah, Woodrow Wilson.** 1975 Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

**Böttcher, Nikolaus y Bernd Hausberger.** (eds.) 2000 Dinero y negocios. Contribuciones a la historia económica de América Latina en homenaje de Reinhard Liehr. Frankfurt am Main, Bibliotheca-Americana, Vervuertberoamericana.

**Boyd-Bowman, Peter.** 1973 "Spanish and European textiles in sixteenth century Mexico", The Americas, XXIX, 3, January: 334-358.

**Bullock, William.** 1983 Seis meses de residencia y viajes en México, con observaciones sobre la situación presente de la Nueva España, sus producciones naturales, condiciones sociales, manufacturas, comercio, agricultura y antigüedades, etc. México, Banco de México.

**Conzatti de Salazar, Francisco.** 1984 México en 1554. México, Universidad Nacional Autónoma de México

**Colección de los viajes y descubrimientos.** 1945 Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Con documentos inéditos de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles en Indias, compilados por Martín Fernández de Navarrete. Prólogo de J. Natalicio González. Buenos Aires, Guaranía, 5 Vols.

**Cramaussel, Chantal.** (coord.) en prensa Puentes y caminos de la Nueva España. México, El Colegio de Michoacán.

**Cruz Barney, Óscar.** 2001 El régimen jurídico de los consulados de comercio indianos: 1784-1795. México, Universidad Nacional Autónoma de México.

**Diccionario de autoridades.** 1969 [1726, 1732 y 1737] Diccionario de autoridades de la Real Academia Española de la Lengua, edición facsímil. Madrid, Gredos.

**Documentos 1945.** Documentos relativos al arrendamiento del impuesto o renta de alcabalas de la Ciudad de México y distritos circundantes. Introducción por Ricardo Torres Gaytán, Archivo Histórico de Hacienda, Colección de documentos publicados bajo la dirección de Jesús Silva Herzog, v. IV. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección de Estudios Financieros.

**Elliot, J. H.** 1990 "España y América en los siglos XVI y XVII", en: Bethell (ed.), 1990: II, 3-44.

**Encinas, Diego.** de 1945 Cedulario indiano, recopilado por... Reproducción facsímil de la edición única de 1596. Estudio e índices por Alfonso García Gallo. Madrid, Cultura Hispánica: III, 430-435.

**Escamilla, Iván.** 2003 "La nueva Alianza: el Consulado de México y la monarquía borbónica durante la guerra de sucesión", en: Valle Pavón (coord.), 2003: 41-66.

**Fonseca, Fabián de y Carlos de Urrutia.** 1851 Historia General de la Real hacienda, escrita por... por orden del virrey, conde de Revillagigedo. México, Imprenta de Vicente García Torres, tomo IV.

**Gage, Thomas.** 1994 Nuevo reconocimiento de las Indias Occidentales. Prólogo de Brian F. Connaughton. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

**Garavaglia, Juan Carlos y Juan Carlos Grosso.** 1987 Las alcabalas novohispanas (1776-1821). México, Archivo General de la Nación, Banca Cremi.

**Gemelli Carreri, Giovanni Francesco.** 1983 Viaje a la Nueva España. Estudio preliminar, traducción y notas de Francisca Perujo. México, Universidad Nacional Autónoma de México.



BIBLIOGRAFÍA

**Hanke, Lewis.** (ed.) 1976-78 Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria. Madrid, Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, Vols. 273 a 277).

**Haring, Clarence H.** 1979 Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos. México, Fondo de Cultura Económica.

**Hassig, Ross.** 1990 Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI. México, Alianza.

**Hausberger Bernd y Antonio Ibarra.** (coords.) 2003 Comercio y poder en América colonial: los consulados de comercio, siglos XVIII y XIX. Elites comerciales, instituciones corporativas y gestión del cambio económico colonial. Frankfurt am Main, Bibliotheca-Americana, Vervuert Iberoamericana, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora.

**Hoberman, Louisa Schell.** 1991 Mexico's merchant elite, 1590-1660. Silver, state and society. Durham, Duke University Press.

**Ibarra, Antonio.** 1999a "Comercio colonial, costes de transacción e institución corporativa: el consulado de comercio de Guadalajara y el control de las importaciones, 1795-1818", en: Meyer Cosío (coord.), 1999: 135-149. 1999b "Mercado colonial, plata y moneda en el siglo XVIII novohispano: comentarios para un diálogo con Ruggiero Romano, a propósito de su nuevo libro", Historia Mexicana, 194, octubre-diciembre: 279-308. 2000 "El Consulado de Comercio de Guadalajara, 1795-1821. Cambio institucional, gestión corporativa y costos de transacción en la economía novohispana", en: Böttcher y Hausberger (eds.), 2000: 231-263.

**Informe 2002** Informe general en virtud de Real Orden instruyó y entregó el excelentísimo Marqués de Sonora siendo visitador general de este reino, al excelentísimo señor virrey don Antonio Bucarely y Ursúa con fecha 31 de diciembre de 1771, edición facsimilar. Estudio introductorio de Clara Elena Suárez Argüello. México, Centro de Investigaciones y Estudios en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa.

**Instrucciones y memorias 1991** Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos. Estudio preliminar, coordinación, bibliografía y notas de Ernesto de la Torre Villar. México, Editorial Porrúa, tomos 1 y 2.

**Jáuregui, Luis.** 1997 "Una aproximación a los costos y beneficios del cambio institucional en el México borbónico", Investigación Económica, LVII, 222: 145-160. 1999 La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en la época de los intendentes, 1786-1821. México, Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Economía.

**López Sarrelangue, Delfina.** 1957 Una villa mexicana en el siglo XVIII. México, Universidad Nacional Autónoma de México.

- Macleod, Murdo J.** 1990 "España y América: el comercio Atlántico, 1492-1720", en: Bethell (ed.), 1990: II, 45-84.
- Martínez de Vega, Ma. Elisa.** 1994 "Los mercaderes novohispanos: control virreinal y fraude fiscal en el primer tercio del siglo XVII", Revista Complutense de Historia de América, 20: 87-128.
- Martínez López-Cano, Ma. del Pilar.** 2001 La génesis del crédito colonial, Ciudad de México, siglo XVI. México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Meyer Cosío, Rosa María.** (coord.) 1999 Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Muro Romero, Fernando.** 1978 "El 'beneficio' de oficios públicos con jurisdicción en Indias. Notas sobre sus orígenes", Anuario de Estudios Americanos, XXXV: 1-67.
- Ordenanza de intendentes.** 1984 Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia del reino de la Nueva España, edición facsímil. Introducción y edición de Ricardo Rees Jones. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier.** 1978 Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Pazos Pazos, María Luisa.** 1999 El ayuntamiento de la Ciudad de México en el siglo XVII: continuidad institucional y cambio social. Sevilla, Diputación de Sevilla.
- Rérez Herrero, Pedro y Pedro A. Vives Azancot.** 1985 "Puertos, fortificaciones y defensa de las indias a través del virreinato novohispano", en: Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Madrid, Centro de Estudios Históricos de Obras Publicas y Urbanismo y Banco Exterior de España: 163-180.
- Pietschman, Horst.** 2000 "Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa", en: Mexico zwischen Reform und Revolution. Von bourbonischen Zeitalter zur Unabhängigkeit. Stuttgart, Franz Steiner Verlag: 143-169.
- Porras Muñoz, Guillermo.** 1982 El gobierno de la Ciudad de México en el siglo XVI. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Quiroz, Enriqueta.** 2000 La carne: entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimiento y precios en Ciudad de México, 1750-1812. México, El Colegio de México, tesis.

**Romano, Ruggiero.** 1993 Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica. México, Fondo de Cultura Económica-Fideicomiso Historia de las Américas. 1998 "Las Bulas Alejandrinas y el tratado de Tordesillas: en los orígenes del feudalismo americano", en: Antología de un historiador. México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa: 43-56.

**Salinas, Samuel.** 1994 Historia de los caminos de México. México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, tomo I.

**Sanchez Bella, Ismael.** 1968 La organización financiera de las Indias, siglo XVI. Sevilla, Escuela de Estudios Iberoamericanos.

**Sánchez Santiró, Ernest.** 2001 "La hacienda reformada: la centralización de la renta de alcabalas en Nueva España (1754-1781)", en: Sánchez Santiró, Jáuregui e Ibarra (coords.), 2001: 143-178.

**Sánchez Santiró, Ernest, Luis Jáuregui y Antonio Ibarra.** (coords.) 2001 Finanzas y política en el mundo Iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes. México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Economía.

**Serrano Sánchez, Carlos y Rubén Morante López.** (eds.) 2002 Estudios sobre la cultura prehispánica y la sociedad colonial de la región de Orizaba. México, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Antropológicas, Museo de Antropología de la Universidad Veracruzana.

**Smith, Robert Sidney.** 1948 "Sales and taxes in New Spain 1575-1770", *Hispanic American Historical Review*, 28, 1, february: 2-38.

**Souto Mantecón, Matilde.** 2001 Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el aso del sistema imperial. México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora.

**Sureda Carrión, José.** 1949 La Hacienda castellana y los economistas del siglo XVII. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Economía Sancho de Moncada.

**Torre Villalpando, María Guadalupe de la.** 1999 Los muros de agua. El resguardo de la Ciudad de México. Siglo XVIII. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Distrito Federal-Consejo del Centro Histórico.

**Ulloa, Modesto.** 1986 La Hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II. Madrid, Fundación Universitaria Española, Seminario Cisneros.

**Valle Pavón, Guillermina del.** 1996 "Intereses del Consulado de comerciantes en la reconstrucción de las calzadas de la Ciudad de México, siglo XVIII", *Entorno Urbano. Revista de historia*, 2, 4, julio-diciembre: 7-24. 1997 *El Consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827*. México, El Colegio de México, tesis. 2000 "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona", en: Yuste López y Souto Mantecón (coords.), 2000: 84-109. 2002a "Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México", *Historia Mexicana*, LI, 3 (202), enero-marzo: 517-557. 2002b "Intereses regionales en la apertura del camino de Orizaba en el siglo XVI", en: Serrano Sánchez y Morante López (eds.), 2002: 101-132. 2003 "Conflictos por la representación y gestión del derecho de alcabalas, la transformación de la normatividad electoral del Consulado de México en el siglo XVII", en: Hausberger e Ibarra (coords.), 2003. 2004 "El respaldo del Consulado de México para la Guerra de Sucesión Dinástica", en: Acosta, González y Vila (eds.). en prensa "La economía novohispana y los caminos de la Veracruz y Orizaba en el siglo XVI", en: Cramaussel (coord.), en prensa.

**Valle Pavón, Guillermina del.** (coord.) 2003 *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*. México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

**Vas Mingo, Marta Milagros del y Miguel Luque Talaván.** 2000 *Las Leyes del Mar en la época de Carlos V*. Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía. 2002 "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino", *Estudios de Historia Novohispana*, 26, enero-junio: 125-163.

**Vázquez de Espinosa, Antonio.** 1944 *Descripción de la Nueva España en el siglo XVII*. México, Patria.

**Vila Vilar, Enriqueta y Allan J. Kuethe.** (eds.) 1999 *Relaciones de poder y comercio colonial*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Texas-Tech University.

**Yoma Medina, María Rebeca y Luis Alberto Martos López.** 1990 *Dos mercados en la historia de la Ciudad de México: El Volador y La Merced*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.

**Yuste López, Carmen.** 1984 *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia. 2000 "El eje comercial traspacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", en: Yuste López y Souto Mantecón (coords.), 2000: 21-41.

**Yuste López, Carmen y Matilde Souto Mantecón.** (coords.) 2000 *El comercio exterior de México, entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación (1713-1850)*. México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana.



La obra **Historia General de las Aduanas en México**, coordinado por Enrique Florescano, proporciona un perfil claro, bien trazado, de lo que podríamos llamar la evolución histórica del sistema de aduanas en México. El lector que se adentre en las páginas de este libro saldrá equipado con una rica información histórica y con una serie de explicaciones razonadas sobre los principales cambios que experimentó el régimen de aduanas y el comercio de mercancías en un periodo que abarca unos 600 años aproximadamente.