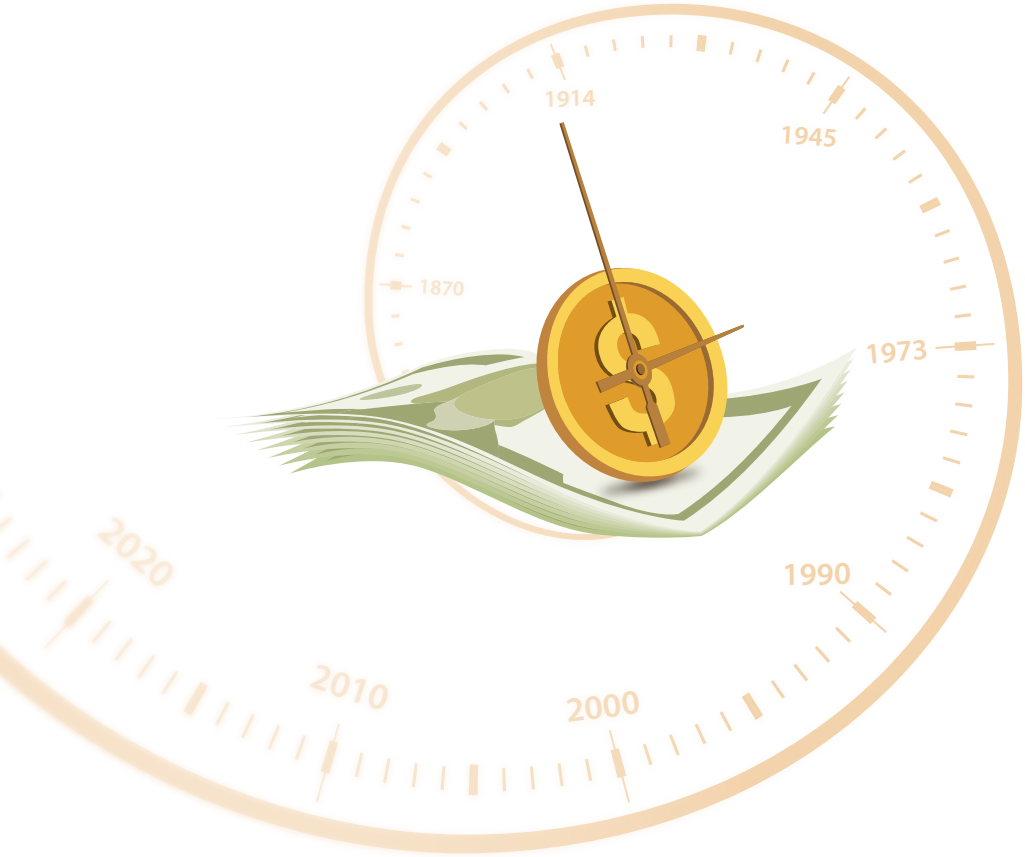
www.flacsoandes.edu.ec

ISSN: 2528-7761

ECUADOR Debate 123



Historia económica

DICIEMBRE | 2024

ECUADOR Debate 123

Historia económica

Centro Andino de Acción Popular
caap

Comité Editorial
Alberto Acosta, José Laso Rivadeneira, Fredy Rivera Vélez,
Marco Romero, Hernán Ibarra, Rafael Guerrero, Eduardo Gudynas

Directores
Francisco Rhon Dávila (1992-2022)
José Sánchez Parga (1982-1991)

Coordinadora/Editora
Lama Al Ibrahim

Asistente Editorial
Gabriel Giannone

ISSN: 2528-7761

ECUADOR DEBATE
Diego Martín de Utreras N28-43 y Selva Alegre
Apartado Aéreo 17-15-173B, Quito-Ecuador
Telf: 2522763 - 2523262
E-mail: revistaed@caapecuador.org
www.caapecuador.org/revista-ecuador-debate

SUSCRIPCIONES
Valor anual, tres números:
Exterior: USD$. 51.00
Ecuador: USD$. 21.00
Ejemplar suelto exterior: USD$. 17.00
Ejemplar suelto Ecuador: USD$. 7.00

Portada y diagramación
David Paredes

Impresión
El Chasqui Ediciones

Ecuador Debate, es una revista especializada en ciencias sociales, fundada en 1982, que se publica de manera cuatrimestral por el Centro Andino de Acción Popular. Los artículos publicados son revisados y aprobados por los miembros del Comité Editorial. Las opiniones, comentarios y análisis son de exclusiva responsabilidad del autor y no necesariamente representan la opinión de *Ecuador Debate*.
Se autoriza la reproducción total o parcial de nuestra información, siempre y cuando se cite expresamente como fuente: © ECUADOR DEBATE. CAAP.

ÍNDICE

COYUNTURA

Ecuador: ¿Un Estado en disolución?
Consecuencias de un sistema político y económico fallido 5-37
Natalia Sierra y Alberto Acosta

Conflictividad sociopolítica
Julio – Octubre 2024 39-51
David Anchaluisa

TEMA CENTRAL

Notas sobre la economía en la época Colonial 53-91
Agustín Cueva

Historia del capital comercial en Manabí 93-127
Rosa Ferrín Schettini

Estimación de la tasa de ganancia de Ecuador (1973-2020).
Bases para el cálculo de la renta petrolera 129-150
Jimena Segura

La fiscalidad del comercio colonial:
El almojarifazgo y su recaudación en el puerto de Veracruz (1573-1650) 151-175
Emiliano Gil Blanco

DEBATE AGRARIO

La ruralidad en marcha y sus perspectivas 177-188
Absalón Machado C.

ANÁLISIS

La primera presidencia de Trump
y la relación con los medios de comunicación 189-210
Renée Isabel Mengo y Pablo Rubén Tenaglia

RESEÑAS

Caminando con el tiempo Francisco Rhon Dávila 211-214
Víctor Bretón Solo de Zaldívar

Derechas, discursos políticos y medios de comunicación
en la Argentina actual 215-218
Gabriel Giannone

Ecuador Debate • ISSN: 2528-7761 • CAAP.
N. 123, diciembre 2024 - marzo 2025 • p. 151 - 175.

La fiscalidad del comercio colonial: El almojarifazgo y su recaudación en el puerto de Veracruz (1573-1650)

Emiliano Gil Blanco*

Resumen

Este estudio analiza el impuesto del almojarifazgo en el puerto de Veracruz entre 1573-1650. Este impuesto aduanero sobre el valor de las mercancías comercializadas permite examinar los patrones y evolución del comercio colonial. A través del análisis de los registros de la Real Caja de Veracruz, se estudia la estructura fiscal, los mecanismos de recaudación y las dinámicas comerciales del período. Su estudio demuestra cómo el sistema comercial monopolístico español y las políticas fiscales influyeron en el desarrollo económico colonial. Los datos revelan una progresiva disminución en la recaudación durante el siglo XVII, coincidiendo con cambios estructurales en la economía novohispana, incluyendo el desarrollo de industrias locales y el aumento del contrabando. El estudio también evidencia la importancia del puerto de Veracruz como punto crucial del comercio transatlántico, representando el 37% del comercio colonial español con América durante este período.

La serie de almojarifazgo percibido en Veracruz sobre los movimientos de los navíos con España y América permanece casi constante. Nada hace pensar en una modificación radical de la eficacia de las obligaciones fiscales
(Chaunu 1960, 542)

Introducción: características del comercio novohispano en general

El comercio realizado por el virreinato de Nueva España sirve para establecer la situación de su economía. Su volumen comercial, los productos intercambiados, los destinos y las procedencias de las mercancías pueden dar una idea bastante clara de la situación del virreinato dentro de la época colonial, así como del papel que le tocó jugar en la economía mercantil española (Gortari y Palacios 1968).

El comercio novohispano, tanto el interno como el externo, mantuvo una estrecha vinculación con España, esto es, dependió profundamente de ella. Casi

* Universidad San Francisco de Quito (U.S.F.Q.). Asociación Ecuatoriana de Historia Económica (A.E.H.Ec.).

todo lo que se producía en Nueva España, igual que como ocurría con el resto de las colonias americanas, no se comercializaba fuera de un circuito predefinido de antemano conformado por unos pocos puertos de salida y, de entrada, entre los que Veracruz viene a representar al único puerto novohispano habilitado para el comercio intercontinental del virreinato (Gortari y Palacios 1968).

La necesidad de conservar con carácter de monopolio las fuentes de recursos recién descubiertas dio lugar a una legislación restrictiva, llena de obstáculos para el desarrollo del comercio y tendente a otorgar a Castilla en exclusiva la explotación de los nuevos territorios descubiertos. Todo ello es un reflejo de la doctrina imperante en España: el mercantilismo (Muñoz 1957). Villalobos (1968) dice: "El papel de América, según la doctrina mercantilista, era el de retribuir el comercio con metales preciosos y materias primas". Los economistas del siglo XVII decían que el comercio era la subordinación estricta al ideal de acumulación metálico-monetaria, y un comercio debía estar monopolizado por y para el Estado y reglamentado enérgica y minuciosamente con el fin de obtener dicho propósito.

La política mercantilista, que España aplicó en el trato con sus colonias, no sólo provocó situaciones de dependencia, sino que, por otra parte, creó fenómenos económicos peculiares dentro del comercio que con ellas llevaba a cabo. Así como también necesitó del comercio para mantener este sistema mediante el establecimiento de elevados y numerosos tributos, agravados por una mala recaudación y administración de los mismos, que elevaron sustancialmente el valor de las mercancías y su transporte.

El mantenimiento de este monopolio mercantil estuvo basado en la idea de conservar los mercados americanos desabastecidos con el fin de favorecer la venta de los productos introducidos en las flotas y en algunos navíos que realizaban en solitario la travesía, al mismo tiempo que favorecía la elevación de los precios de los productos, especulando con la escasez. Este planteamiento facilitaba la existencia del contrabando como forma de abastecimiento auxiliar de las colonias americanas entre flota y flota en detrimento del comercio legal; este cubría la demanda con manufacturas de origen europeo y, al mismo tiempo, facilitaba la introducción de terceros países en el comercio americano, al cual dominarán y sustituirán a Castilla como motor del comercio desde finales del siglo XVII.

Las necesidades de metales preciosos para el intercambio mercantil y para las exigencias de la Corona hicieron que todas las medidas impuestas desde Castilla estuvieran destinadas a fomentar su extracción. Esto desatendió otros campos de la actividad económica colonial y obstaculizó su desarrollo posterior, cuya evolución extractiva va a afectar los intercambios hasta el punto de condicionar

el carácter del comercio novohispano, que estaría marcado por la poca capacidad de compra y la tendencia hacia el autoconsumo (Florescano 1965).

En el esfuerzo por proteger ambos procesos, se limitó también el comercio intercolonial y el fomento de una industria manufacturera en América, con lo cual quedó cerrado el círculo de dependencia económica fundamental de las colonias con la metrópoli. Se creó, por lo tanto, una desmonetización de la economía colonial americana que, indirectamente, perjudicó a los intereses metropolitanos al interferir en el comercio intercontinental.

En su afán por fomentar únicamente la extracción de los metales preciosos, de ejercer un control efectivo sobre los mismos y sobre el comercio, de proteger su industria interna y renovar su abastecimiento, la Corona arrebató a sus súbditos americanos todos los elementos por medio de los cuales podrían rivalizar con ella. Para ello se prohibió, bajo penas muy severas, el cultivo de varios productos, la producción de determinadas manufacturas y el trato y comercio con extranjeros para mantener una balanza comercial favorable y libre de competencias (Florescano 1965). Con el objeto de evitar filtraciones en este sistema, frente a las dificultades de hacer efectivo el control de los metales preciosos y del comercio en general, la metrópoli no permitió la salida libre de embarcaciones para América desde cualquiera de sus puertos, ni el arribo de las mismas a todos los del continente americano.

Entre 1529 y 1573 fue permitido comerciar con América a los puertos peninsulares de Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena, Málaga y Cádiz. Más adelante, se prohibió el comercio desde estos puertos por el desorden en la recaudación de los impuestos que causaba a la Real Hacienda y la ruinosa experiencia comercial que producían en los beneficios de la Corona.

La creación del sistema de flotas (1561) aumentó el volumen comercial hacia América. La capacidad, tamaño y número de embarcaciones que las componían fue creciendo progresivamente a lo largo del tiempo. Durante el siglo XVI arribaron a Veracruz un total de 18 flotas, 76 durante el XVII y tan sólo 20 en el XVIII. La primera flota arribó al puerto novohispano en 1565, al mando del general Pedro de Roelas, y la última lo hizo en 1776 (Silva 1950, 127).

También las islas Canarias disfrutaron de un régimen especial de tráfico directo con América, mediatizado por la Casa de la Contratación de Sevilla. Existieron constantes quejas y litigios entre ambas partes por el mantenimiento de este régimen, porque era conocido el control que quería mantener sobre el comercio con América el Consulado de Sevilla a través de Casa de la Contratación. Las embarcaciones dedicadas a este comercio realizaban la travesía del Atlántico en compañía de las flotas, hasta que éstas, en el siglo XVII, comenzaron a marchar

irregularmente a América. Desde entonces navegaron las naves canarias en solitario (Morales 1955, 183-199).

El comercio realizado entre ambos continentes pronto se concentró en un cierto número de casas comerciales opulentas y de mercaderes, radicados principalmente en Sevilla, México o Lima. Ellos llevaron a cabo las principales transacciones comerciales con las diversas áreas del imperio marítimo castellano y ejercieron un control absoluto sobre el mismo (Rivera 1959,188). A finales del siglo XVII este comercio con América había pasado a manos de mercaderes extranjeros: ingleses, franceses, italianos e, incluso, holandeses; con lo que puede decirse que el monopolio mercantil establecido desde los comienzos de la conquista de América había dejado de ser castellano, a pesar de existir una legislación restrictiva para los extranjeros.

Este era un comercio más bien orientado a satisfacer los requerimientos de materias primas para las industrias de elaboración de la metrópoli. A su vez, ésta reexportaba los productos americanos, fundamentalmente plata, hacia otros países europeos para satisfacer su demanda y cubrir al mismo tiempo las transacciones realizadas anteriormente. Las importaciones estuvieron centradas en artículos de lujo y manufacturas que, comparadas con las exportaciones, siempre aparecerán muy por encima en cuanto a valor, exceptuando el caso de los metales preciosos. Estas características de los mercados coloniales hicieron necesaria la obtención de una información puntual que indicase su situación a los comerciantes (Lorenzo 1979, 20-21).

La concentración del comercio en pocas manos fue mucho más reducida en la Nueva España. La mayor parte de los mercaderes novohispanos se concentrarían en las ciudades de Puebla y México, sobre todo en esta última, antes que en Veracruz, a cuyo puerto sólo acudían cuando arribaban las flotas y hasta su partida, siendo los encomenderos o factores de los grandes mercaderes sevillanos y mexicanos, junto a pequeños comerciantes al por menor, los que permanecían en el puerto veracruzano de forma estable. Según José F. de la Peña (1983, 109), el 90% del capital y de la contratación mercantil novohispana estuvo en manos de mercaderes mexicanos y poblanos.

El capital procedente de su actividad comercial –declarado por los mercaderes de este virreinato en sus inventarios de bienes antes de tomar posesión de algún cargo público– estaba acaparado por tan sólo diecisiete comerciantes, cinco de ellos con el 90% y dos con el 36,4%, estos últimos fueron Francisco de la Torre y Melchor de Cuellar. En su mayor parte, ellos habían sido factores de otros mercaderes en Veracruz en los comienzos de su carrera.

Los que cargaban las flotas que iban a Nueva España eran de Sevilla y Cádiz (1543) y quienes las absorbían eran de México, lo que supuso una limitación al comercio que provocó, como ya ha quedado reflejado, un monopolio bilateral. Este sistema de abastecimiento creó un mercado anual, la feria, que hasta 1720 estuvo radicado en la ciudad de México y, a partir de ese año, pasó a Jalapa. A diferencia de lo que sucedió en la península con Sevilla, primero, y con Cádiz más tarde, en la Nueva España los tratos y contratos del comercio intercontinental no se concentraba en el puerto de llegada y salida de las flotas, Veracruz, sino que, aunque desempeñara éste un gran papel en la actividad mercantil novohispana, fue la ciudad de México la que capitalizó la dirección del comercio.

El papel que desempeñó este virreinato en el comercio de flotas sevillano con América representó, según Chaunu (1983, 105-134), el 40 o el 43% del monopolio, dentro del cual Veracruz representaba a su vez el 37% entre 1506 y 1650, o el 39% entre 1520 y 1650. Casi todas las transacciones intercontinentales novohispanas se realizaban a través del puerto de Veracruz, que alcanzaron a ser el 99,9% de las mismas.

En las relaciones entre el virreinato y la metrópoli, esta representó un simple puerto de carga y descarga; el verdadero centro mercantil se encontraba en México y desde un principio residían allí las casas que dominaron el tráfico, junto con Sevilla. Veracruz sólo fue representativa del tráfico para toda Nueva España, con una insignificante competencia en el puerto de Campeche. La razón de este abandono radicaba en que el puerto veracruzano nunca tuvo la infraestructura necesaria para albergar el gran volumen de mercancías que se negociaron en él, principalmente en las flotas.

Por otro lado, durante los siglos que abarcó la dominación española en América, el comercio entre la Nueva España y otros dominios del imperio castellano fue mínimo, si lo comparamos con el desarrollado con la metrópoli. El tráfico entre Veracruz y el resto de los puertos del virreinato representó la quinta parte del total de los movimientos, y su función era la de redistribuir el sobrante de las ferias mexicanas, el abastecimiento de los productos que no producían y el envío de numerario a cambio de otras mercancías, tales como el cacao o los productos tintóreos.

No existieron intercambios de importancia entre Veracruz y los terminales de la costa situada a su norte, por encontrarse prácticamente deshabitada, y sí, en cambio, hubo muy importantes lazos mercantiles con los situados al sur y las islas del Caribe.

El hecho de que estas relaciones mercantiles no estuvieran a la altura de las establecidas con la metrópoli se debía a que los medios técnicos y financieros del

momento lo impedían, así como también la oposición de la Corona a realizar tales intercambios por el temor a la aparición de una industria que pudiera desbancar a la "inexistente" castellana, y por el posible desvío de la plata de las minas novohispanas, en particular, y americanas, en general, hacia otros mercados. De esta manera, el comercio intercolonial estuvo caracterizado por la precariedad e inconstancia durante los siglos XVI y XVII (Novo 1974, 398), más en el primero que en el segundo.

Durante el siglo XVII la situación se invirtió y las colonias obtuvieron una relativa independencia económica con respecto a su metrópoli, al destinar buena parte de la plata que antes remitían para su autodefensa, con la consiguiente reducción de los tesoros enviados en las flotas, el aumento de las inversiones en la propia América y el relanzamiento de su economía (García 1985, 254). Por lo tanto, el comercio intercontinental entró en una grave crisis estacional que alcanzó su máxima expresión en la década de 1650. Los mercaderes sevillanos comenzaron a tener importantes pérdidas, y entre 1622 y 1643 vieron reducidos sus ingresos en 22 millones de ducados (Fuentes 1979, 251-252).[1]

Esta crisis quedó reflejada en la recaudación de los tributos reales impuestos por la Corona. Mientras que, durante el siglo XVI, según Denis Flynn (1982, 139-147; Fontana 1988, 83), los ingresos fiscales americanos se incrementaron por diez, tan sólo se recaudó la mitad entre 1591 y 1595 y la cuarta parte entre 1621 y 1625.

Según los textos analizados, las principales hipótesis sobre las causas de la crisis del siglo XVII están en la saturación de los mercados coloniales, que propició una reducción de las importaciones procedentes de la metrópoli. Los comerciantes sevillanos optaron por el desabastecimiento de los mercados coloniales para poder colocar sus productos (Gil 1997, 89). Asimismo, el descenso de la población indígena originó "un aumento en los precios de los alimentos y en el costo del mantenimiento de los mineros, es todo ello por lo que se retuvo más plata en América" (Gil 1997, 113). Por otro lado, tuvieron importancia las bancarrotas de la monarquía, especialmente la de 1627 que "se prolongó en el tiempo y en 1647 se reprodujo, creando una atmósfera de descrédito de la Corona y sus instituciones, y que afectó al comercio con América en cuanto a falta de liquidez" (Gil 2018, 5-6).

Esta crisis tuvo diferentes manifestaciones: las mencionadas pérdidas para los mercaderes sevillanos, así como la reducción del tráfico de flotas. "No hubo flotas

1 En 1622 fueron cuatro millones, tres en 1624, otros tantos en 1626, catorce en 1628, uno en 1629, setecientos mil en 1635, seiscientos cincuenta en 1642 y un millón en 1649.

de entrada en el puerto de Veracruz en los años 1637, 1639, 1641, 1643, 1645 y 1649, como tampoco las hubo de salida entre 1634 y 1638 y en 1640, 1642, 1644 y 1646" (Gil 2018, 5).

Las consecuencias se ven en una mayor independencia económica de las colonias "por tener que destinar buena parte de circulante para su autodefensa, con la consiguiente reducción de los envíos en las flotas; por el aumento de las inversiones en la propia América, y por el relanzamiento de su economía" (Gil 1997, 83). También por el surgimiento de alternativas económicas: "el desabastecimiento favoreció formas alternativas de paliar la escasez de manufacturas, como el contrabando, el surgimiento de una industria autóctona capaz de sustituir los productos importados en las flotas o su abastecimiento a través del galeón de Manila" (Gil 2018, 5). No hay que olvidarse, como veremos en los datos aportados, del incremento del comercio intercolonial: "la crisis mercantil que alega el Consulado hace que la solicitud de suspensión de la flota de Nueva España se extienda también a los galeones de Tierra Firme" (Gil 1996, 97).

La crisis del siglo XVII no existió en el comercio americano, "a pesar de la fuerte caída del trato con la metrópoli". La influencia de este comercio intercontinental entre Veracruz y Sevilla también determinó otro comercio intracolonial que se desarrollará a partir de principios del siglo XVII y hasta el último cuarto de siglo" (Gil 1997, 75). Esta interpretación sugiere más bien una transformación del sistema comercial: un desarrollo del comercio intercolonial que compensó parcialmente la caída del que se establecía con la metrópoli.

El comercio novohispano se caracterizó por la superioridad de las importaciones sobre las exportaciones –las primeras estaban destinadas a las clases altas de la sociedad colonial, ya que se trataba de artículos de lujo y de consumo inmediato– y por no recibir a cambio bienes que pudieran ser aprovechados por la industria, la minería o la agricultura de las colonias. Los productos que Nueva España demandaba de otras colonias, y que no se dedicaban a la reexportación, estaban compuestos por bienes complementarios y, fundamentalmente, productos agrícolas.

Las importaciones procedentes de Sevilla comprendían, principalmente, vino, aceite, trigo, mercurio, hierro, tejidos de valor, papel, aperos, entre otras; mientras que las exportaciones estaban compuestas por plata, cochinilla, cueros, índigo, lana, tintes, maderas preciosas o sederías de China (1600-1620), siendo la plata el grueso de las mismas, con la consiguiente descapitalización de la economía novohispana.

El segundo producto que Veracruz exportó, después de la plata de sus minas, fue la grana o cochinilla, cuyo valor representaba cuatro veces los cueros

exportados de América hacia la metrópoli durante todo el periodo colonial, y que solamente era superado por el cacao a partir de la segunda mitad del siglo XVII. Este producto tuvo gran importancia para las industrias textiles europeas; el auge de su fabricación originó una demanda de todo tipo de colorantes y la comercialización de la grana se convirtió en algo esencial. La clase más apreciada era la grana fina que se producía en Oaxaca, Puebla y Tlaxcala. Existió otra clase de menor calidad, conocida como silvestre, que se cultivaba en Autlán de la Grana (Jalisco), Chiapas, Loja (Ecuador), Tucumán y Brasil, y cuyo volumen exportado nunca superó al de la grana fina.

El índigo es otro producto que también alcanzó un puesto privilegiado dentro de las exportaciones veracruzanas, pero que en ningún momento obtuvo la importancia de la grana. En el puerto de Veracruz se concentró la comercialización de esta producción de colorantes para una cómoda y rápida salida hacia la metrópoli.

Los precios de las mercancías comerciadas en el circuito colonial estuvieron desde un principio sobreelevados por los excesivos impuestos de la Corona; alcanzaban cifras exorbitantes cuando los mercaderes aplicaban sus márgenes de beneficios: hasta un 300% de su valor nada más llegar al puerto de destino, en Sevilla (Weymüller 1985, 61).

La influencia comercial de Veracruz y, más exactamente, de México, abarcó toda la zona del Caribe, incluyendo aquí a Florida y a la propia costa este de Nueva España. También alcanzó el radio de acción comercial veracruzano el Nuevo Reino de Granada, con su puerto de Cartagena de Indias, y Venezuela, con los puertos de Cumaná, Caracas, Maracaibo y Margarita, a los que hemos agrupado con la denominación de Tierra Firme.[2] Comprende el tráfico mercantil veracruzano, por lo tanto, toda la costa atlántica de Centroamérica y norte de América del Sur (Arcila 1944, 20; Chaunu 1960, 530), sin que tengamos constancia de que existieran contactos con otros puertos de la costa atlántica americana. Veracruz, y su comercio con España y el Caribe, así como Acapulco, y su comercio con Filipinas y Perú, fueron los únicos puertos novohispanos que mantuvieron contactos mercantiles más allá del área de influencia local.

2 Agrupación que políticamente no concuerda con la establecida por nosotros, puesto que Venezuela dependía de la Audiencia de Santo Domingo o, lo que es lo mismo, del virreinato de Nueva España.

El impuesto

El mantenimiento del sistema comercial español con América en buena parte estaba basado en la recaudación de una serie de impuestos cobrados sobre el valor de las mercancías en él negociadas, como el de la avería, el derecho de toneladas, el almirantazgo, la lonja o el almojarifazgo. Todos ellos venían a cubrir una función específica dentro del sistema. La avería tuvo como origen la financiación de las armadas que protegían los convoyes de la carrera de Indias. El derecho de toneladas financiaba los gastos de la Universidad de Mareantes de Sevilla, mientras que el almirantazgo hacía lo propio con el salario de los almirantes de Castilla y la lonja con el Consulado.

De todos estos impuestos, el almojarifazgo o renta del mar fue el único que no se cobraba con un fin específico, sino que más bien venía a financiar la burocracia y los gastos de la Corona castellana en general, tanto en América como en la Metrópoli. Su origen se remonta a los tiempos de la dominación árabe de la península. Con la conquista de la ciudad de Sevilla en 1248 por Fernando III, el Santo, este impuesto pasó a engrosar la Hacienda Real y, más tarde, fue regulado por Alfonso X. Desde un principio, el sistema de cobro de este impuesto variaba de un puerto a otro y se realizaba a través su arrendamiento por terceras personas (Moreyra 1944, 17; Ayala 1988, 132).

Tras el descubrimiento de América, los Reyes Católicos extendieron en 1497 el cobro del almojarifazgo al comercio de las mercancías enviadas a ese continente, eximiendo del pago y de cualquier otro derecho al comercio intercolonial y a todos los productos americanos exportados desde los nuevos territorios hacia la metrópoli, sin excepción (Antúnez 1797, 209; Haring 1979, 105; Fuentes 199, 39).[3] En un principio, la recaudación estuvo destinada para el sostenimiento de las colonias y de los conquistadores.

La fecha exacta de su implantación en América nos es desconocida, pero el avance de la conquista y colonización de las nuevas colonias fue parejo con la implantación de la Real Hacienda. De esta manera, las Grandes Antillas fueron las primeras en ver desplegado el poder fiscal castellano, al haber sido los primeros territorios descubiertos y conquistados, para pasar después a la Nueva España y, más tarde, a la América Central y del Sur. Tenemos noticias de que en 1528 ya se cobraba el almojarifazgo en el virreinato novohispano y en 1543 en el peruano (Lorenzo 1980, 364).

3 Merced dada en Burgos el 6 de mayo de 1497 y ratificada por el Consejo de Indias.

A partir de la Real Cédula de 28 de febrero de 1543 (Antúnez 1797, 210-211), el cobro de este derecho fue extendido a todos los productos exportados a América, permaneciendo aún libre de cargas el comercio de productos coloniales y el intercolonial. Al mismo tiempo, esta Real Cédula introdujo otro derecho sobre el valor de las mercancías, la alcabala, que gravaba la primera venta de los artículos introducidos en cualquier puerto americano, fuesen o no vendidos. Los porcentajes de cobro del almojarifazgo quedaron establecidos en un 2,5% de las mercancías declaradas de salida en Sevilla y en un 5% de entrada en América (Antúnez 1797, 211; Haring 1797, 105-106).

Como puede apreciarse, la Real Cédula de 1543 no modificó el sistema establecido en 1497. La novedad radica en la forma de recaudar el almojarifazgo: una parte en el puerto de salida y el resto en el de llegada; cuando con anterioridad era recaudado en su totalidad en el puerto sevillano. A este 7,5% de almojarifazgo hay que añadir el 10% de alcabala de primera venta, con lo que en realidad quedaban gravadas las mercancías en un 17,5% de su valor en el puerto de destino, nada más ser descargadas. En los casos que los productos importados de la metrópoli fueran reexportados hacia otros puertos americanos, la Real Hacienda los volvía a gravar con un 5% de almojarifazgo por los derechos de exportación.

La situación de la economía americana –que en este periodo se encontraba en la fase de cambio de un sistema de subsistencia indígena al precapitalista que los castellanos intentan trasladar desde Europa– y de la conquista explican que el comercio entre los dos continentes fuera más bien de importación de productos manufacturados que de exportación, y que el realizado entre las mismas colonias fuese insignificante en comparación con el comercio realizado entre Europa y América.

Una vez que los castellanos empezaron a darse cuenta de la existencia de determinados productos agrícolas susceptibles de ser extraídos de América con beneficios económicos suficientes, comenzó entonces un comercio de tornaviaje hacia Europa más voluminoso, pero no tanto como para satisfacer la diferencia originada en la balanza comercial americana. Es entonces cuando la Corona, cuya Real Hacienda se encontraba estrangulada y sangrada por los cuantiosos gastos que generaba su política europea, se dio cuenta de que el comercio intercolonial y las importaciones sevillanas procedentes de América podían ayudarla a financiar todos sus proyectos políticos y bélicos.

Es por ello que en 1566, tras una serie de consultas realizadas a los oficiales reales destinados en América (Borah 1975, 218 y nota 80), y previa consulta al Consejo de Indias, se decidió reorganizar la recaudación del almojarifazgo por

la Real Cédula de 29 de mayo de 1566 y Real Provisión de 28 de diciembre de 1568 (A.G.I. Contaduría 878. Recopilación 1973: VIII XV I). La Corona buscó en el comercio indiano la solución para ampliar sus ingresos, ya que éste apenas se encontraba expuesto a la presión fiscal del momento, y también porque en él se obtenían grandes beneficios y privilegios.

La Real Cédula de 1566 duplicó los porcentajes que debían cobrarse de almojarifazgo para el comercio intercontinental, fijándolos en un 5% de salida de Sevilla –antes era de un 2,5%– y de un 10% de entrada en los puertos habilitados para el comercio con América –que era antes de un 5%–. Así mismo, los vinos andaluces, que constituyeron uno de los productos más exportados a las colonias americanas, vieron gravado su comercio con un 10% adicional, tanto en Sevilla como en América (A.G.I. Contaduría 878).

La Real Provisión de 1568 impuso por primera vez el almojarifazgo al comercio intercolonial, que en Nueva España comenzó a aplicarse dentro de la reforma general del virrey Martín Enríquez (García 1983, 217) y en el Perú por el licenciado Lope García de Castro (1564-1569) bajo el mandato del Virrey Francisco de Toledo. Las instrucciones que desarrollaban el nuevo sistema contributivo no llegaron a los alcaldes mayores de los puertos hasta 1571 (Moreyra 1944, 17; Borah 1975, 218).

Según esta Provisión las mercancías exportadas hacia otros puertos coloniales debían pagar a la Real Hacienda el 2,5% de su valor declarado en el puerto de salida, tal y como estaba estipulado para el comercio de exportación hacia la metrópoli. Las mercancías introducidas o importadas de procedencia colonial pagaron desde entonces el 5% de su valor en el puerto de destino. Mientras que, por otro lado, los productos europeos reexportados entre las mismas colonias americanas cotizaban a la Real Hacienda un 5%, no sobre su valor declarado en el puerto de destino, sino sobre la diferencia de precios existente entre este último y el puerto de origen, según lo manifestado en los registros de las embarcaciones. A la par, y para llevar a cabo con fidelidad la recaudación del almojarifazgo, la Corona extendió obligatoriamente la elaboración de los registros para el tráfico intercolonial (A.G.I. Contaduría 878). Con esta Real Provisión quedó cerrado el circuito de recaudación de los derechos de almojarifazgo del comercio indiano hasta el final del siglo XVIII.

La imposición de estos nuevos aranceles no fue, ni mucho menos, aceptada por quienes más directamente se encontraban afectados, es decir, los mercaderes. En Nueva España los comerciantes dirigieron una relación al virrey Enríquez, que a su vez envió a Castilla, en la que exponían las posibles consecuencias de la

nueva recaudación sobre el comercio por tan sustancial aumento de las imposiciones (García 1983, 221-222). En el virreinato peruano la oposición de la clase mercantil y de la Real Audiencia al nuevo almojarifazgo fue tal que hubo de retrasarse su cobranza hasta 1566 y, cuando finalmente se impuso, se rebajó a un 1% en vez del 5% reglamentado (Moreyra 1944, 17). También, como consecuencia de las protestas de los comerciantes, se redujo el arancel cobrado al comercio de vinos sevillanos a un 7,5% (Antúnez 1797, 212).

En realidad, las repercusiones económicas del incremento del almojarifazgo en el comercio indiano fueron bien diferentes de las alarmistas relaciones de los mercaderes sevillanos y americanos, a pesar de las múltiples formas que surgieron para evadir su pago. La evolución del nuevo impuesto repercutió según las necesidades de los mercados, es decir, de la oferta y de la demanda.

Exenciones y reducciones en el cobro del almojarifazgo

A pesar de que, con la reforma realizada en 1566 y 1568, una de las finalidades de este impuesto era que todos los productos que componían el comercio indiano lo pagasen, siempre hubo algunos que estuvieron exentos de su cobro e, incluso, se extendió esa exención a algunos puertos americanos con el fin de potenciar las labores de colonización, comercio y mantenimiento del poder castellano en América.

Por supuesto que no pagaban almojarifazgo ninguno de aquellos productos con destino al servicio de la Corona, tanto en América como en la península ibérica, así como las municiones, bastimentos y pertrechos que utilizasen las embarcaciones destinadas a la Carrera de Indias, a excepción de lo que se salvase de los navíos que naufragasen en América (Antúnez 1797, 215 y 218; Recopilación 1973, VIII XV XXVI). En un principio, la aplicación de estas cédulas se realizó sobre los navíos que iban de escolta de los convoyes para luego extenderse a todos los que participaron en el tráfico indiano.

Desde muy temprano las pertenencias personales tampoco se tuvieron en cuenta a la hora de cobrar el impuesto, tanto de eclesiásticos como de cualquier otro pasajero o de su clientela, siempre y cuando no fueran vendidos una vez alcanzado su destino, encargándose los oficiales reales de vigilar que no se contravinieren estas normas durante toda su estancia en América. En caso de realizar la venta de alguna pertenencia, ésta estaba penalizada con el cobro del duplo del porcentaje del almojarifazgo respectivo y cuando hicieren de intermediarios de terceras personas, las mercancías que llevaren debían darse por perdidas junto

con la mitad de los bienes del denunciado, que se repartían a tercias partes entre la Corona, el juez y el denunciador (Recopilación 1973, VIII XV XXVI y XXIX).

Otros artículos que estaban exentos del pago del almojarifazgo eran los libros (Recopilación 1973, VIII XV XXVII; Haring 1979, 106; Antúnez 1797, 218), continuando una antigua exención de tiempos de los Reyes Católicos (1480) que eximía de todos los impuestos a los libros introducidos en Castilla por mar y por tierra; aunque en el tráfico con América se le aplicó tan sólo la avería, al igual que con los azogues. Para ellos existía en Veracruz una segunda aduana (Miranda 1962, 75), la de la Inquisición, con el fin de filtrar aquellos no acordes con la ideología religiosa del momento.

No sólo hubo exenciones a productos, también determinados puertos vieron reducidos los almojarifazgos con el fin de potenciar su comercio. La política de la Corona de potenciar un comercio monopolista capitalizado por un puerto en la metrópoli y dos en América hizo que el resto de las colonias, a excepción de raras ocasiones, quedaran alejadas de las rutas mercantiles desde mediados del siglo XVI y hasta su Independencia. Como consecuencia estos mercados pasarían a ser abastecidos por el contrabando con extranjeros y por los contados contactos comerciales que mantenían entre sí. Con este fin, la Corona concedió reducciones en los porcentajes del almojarifazgo, sobre todo de salida, durante periodos reducidos con el fin de potenciar el comercio legal y poder mantener la autoridad real en las colonias.

Es el caso de Santo Domingo, que ve reducidas las tasas de este derecho en 1561 por doce años a un 7,5% del valor de las mercancías que entraren o salieren de su puerto –un privilegio que fue prorrogado por otros doce años en 1573 y que en 1577–, la Corona redujo de nuevo el porcentaje de cobro a un 5% para los productos exportados por la isla con destino a la metrópoli (Antúnez 1797, 213-214; Lorenzo 1979, 371-372; Haring 1979, 107 nota 56).

También encontramos estos ajustes en otras zonas del Caribe, como en Venezuela, que verá reducidas las tasas de almojarifazgo a la mitad para el comercio intercolonial a finales del siglo XVI. Cumaná obtendrá este privilegio en 1589, Margarita en 1592, Caracas en 1592 y 1597, Río Hacha (Nuevo Reino de Granada) en 1596 y Nueva Andalucía en 1597 (Lorenzo 1979, 371-372; Haring 1979, 107 nota 56; Arcila 1983, 39). Cartagena recibiría permisos para reducir el cobro del impuesto en 1535, 1539 y 1540, pero para aquellas mercancías que fomentasen la agricultura y la ganadería (Borrego 1983, 62). Puerto Rico recibió esta merced en 1567; concretamente, la medida iba destinada a incentivar el comercio de cueros y azúcar de la isla. Este derecho lo vemos también en el siglo

XVII reducido a la mitad en 1606, 1611, 1625, 1632 y 1636, al igual que en la isla de Cuba y el puerto de La Habana para los años 1569, 1577, 1589 y 1595 (Vila 1974, 224-225; Lorenzo 1979, 371-372).

Evaluación del valor de las mercancías y cobro del impuesto

Al ser un impuesto sobre el valor de las mercancías, los oficiales reales a la hora de establecer la base de cotización de las mismas tenían que calcularlo sobre los precios que en el puerto de origen o de destino existieran al embarcarlas o descargarlas, para más tarde calcularse sobre su valor a los treinta días de ser desembarcadas (Antúnez 1797, 235-236). La fuente para calcular lo que había que cobrar eran los registros de las embarcaciones, en los que debía incluirse con día, mes y año la declaración de las mercancías que se transportaban y su valor, además del cargador y el destinatario; incluyendo una declaración jurada del comerciante o del que hiciera el registro de que es el valor real el que se ha declarado por el fardo o caja (A.G.I. Contaduría, 878; Antúnez 1797, 233; Lorenzo 1979, 378-379). Esta declaración no se comprobaba con las mercancías cargadas, ni se exigían facturas para tal acto, a no ser que hubiera pruebas de fraude.

La ausencia en la comprobación de lo declarado en los fardos cargados en las embarcaciones constituyó un privilegio de los comerciantes y cargadores. Muy pocas veces fue puesto en entredicho este sistema por los oficiales reales; para evitarlo, los respectivos consulados usaban sus donativos y peticiones a la Corona, que conseguían acabar con el funcionario más celoso y obtener mayores privilegios para su comercio. El Consulado alegaba en su favor los retrasos que originarían tales averiguaciones sobre la carga y descarga de las flotas y embarcaciones, con el perjuicio que causaría esta demora en sus beneficios y en la recaudación de los impuestos del comercio. Para conceder las peticiones del Consulado, la Corona emitió en 1586 (Antúnez 1797, 237-238) una cédula por la que instaba a sus funcionarios a no abrir los fardos cargados y a acelerar el despacho de flotas y embarcaciones.

En 1596 la Casa de la Contratación se opuso a que los oficiales reales volvieran a investigar el contenido de los fardos y cajas cargados, al igual que en 1604, terminando momentáneamente la polémica en 1609 con una cédula que prohibía la inspección de lo declarado en los registros (Antúnez 1797, 241).

Esta desatención, como puede verse en este texto, venía a favorecer el fraude en el comercio legal indiano, en sus numerosas formas. Las cantidades que denuncian como evadidas los dos oficiales mexicanos pueden ser exageradas, pero

la realidad era que la omisión de mercancías o su infravaloración en los registros supuso entre el 75 y el 80% de lo negociado en las flotas (Lorenzo 1979, 378). Otra manera de despistar mercancías del control fiscal era su carga en las embarcaciones por fuera del puerto, y su descarga antes de llegar a destino. También se intercambiaban mercancías no registradas entre los mismos navíos en alta mar para esconderlas de la inspección de los oficiales reales en el puerto de destino, aduciendo que fueron cargadas en otros navíos en el caso de ser descubierta su existencia o que no pudieron ser declaradas por la premura en la salida de la flota o embarcación.

La existencia de este fraude no se comprendería sin la participación de los mismos oficiales reales e, incluso, de las autoridades, ya que muchos de ellos compraban sus cargos a la Corona –sobre todo en el siglo XVII– y necesitaban rentabilizarlos para poder resarcirse del desembolso realizado.

Para acabar con las evasiones fiscales, la Corona elaboró una serie de normas. Así, en 1574 todas las mercancías no declaradas fueron obligadas a pagar el almojarifazgo como si realmente hubiesen sido registradas, incluidas las rescatadas de navíos naufragados (Recopilación 1973, VIII XV, Leyes VIII y XIX; Antúnez 1797, 216).

En 1624 el Consulado y la Real Hacienda cambiaron el sistema empleado para cobrar el almojarifazgo, en un claro intento de evitar el fraude en los registros y su comprobación al poner un precio fijo por cada cajón o fardo cargado según su peso y las mercancías contenidas en ellos. Ello contribuyó aún más a potenciar el fraude, pues no cargaban los comerciantes las mercancías declaradas, sino otras de valor superior, para reducir el pago del almojarifazgo. Además, la necesidad de tener que pesar los fardos antes de ser cargados en los navíos alargaba el periodo de carga y, por lo tanto, el de su salida. Este sistema de evaluación de las mercancías perdurará hasta el año 1695, cuando el aforamiento fue sustituido por el palmeo, hasta 1778 (Antúnez 1797, 246-247).

En un primer momento, la forma de pago del almojarifazgo podía satisfacerse con los mismos productos comerciados. A partir de 1568 pasó a cobrarse en metálico, sin excepciones. El hecho de que en 1620 vuelva a ordenarse tal forma de pago hace pensar que ambas formas de cumplir con la Real Hacienda fueron utilizadas en paralelo durante muchos años.

La Corona no permitía que el pago de este impuesto fuese aplazado, aunque no se cumplía a cabalidad ya que los funcionarios reales permitían el fiado en Sevilla y en Indias. El pago se realizaba con antelación a la venta de las mercancías, reteniéndolas en el caso de no realizarlo. Pero los grandes problemas de liquidez

que el sistema comercial originaba hizo que la demora, el fraccionamiento y el crédito funcionaran cotidianamente.

Para el caso sevillano, se debía esperar el regreso de la flota que había partido con destino a América para poder pagar el almojarifazgo. En ocasiones los comerciantes adelantaban una parte de aquello con lo que habían sido gravadas las mercancías, el 5%, y el resto lo satisfacían al retorno de la flota o de la embarcación. También podía ocurrir que se aplazase el ingreso del valor del gravamen en las arcas reales hasta cuatro años, abonando el 70% del total el primer año y el resto en los tres años siguientes.

Estas formas ilegales de pago del impuesto no fueron consentidas por la Corona, de ahí que entre 1550 y 1627 se dicten cinco cédulas reales en las que por primera vez se sancionaban a aquellos funcionarios que transgredían las normas con el pago de lo que fiaren más el cuatro por ciento.

¿Cómo se realizaba el cobro del almojarifazgo en Veracruz? Una vez que las embarcaciones arribaban al puerto, los maestres de las mismas entregaban los registros a los oficiales reales. Con los registros en la mano, autorizaban la descarga de las mercancías, algunas de las cuales quedaban en las bodegas de la Caja Real como garantía del futuro pago del impuesto. Los oficiales reales tenían que estar de acuerdo y solos para evaluar las mercancías, según el valor que éstas tuvieren en el puerto a los treinta días de su llegada de acuerdo al precio medio de su venta al mayoreo. Para realizar este cálculo debían tener a mano las normativas sobre el cobro del impuesto y estar acompañados de tres testigos, que no fueran mercaderes, para comprobar los precios establecidos.

Durante todo el periodo investigado, los oficiales que compusieron la Real Caja de Veracruz fueron normalmente dos, tesorero y contador, y en muy raras ocasiones aparece un tercer factor como funcionario de la Caja. Su actuación era solidaria y colegiada, como cabe suponer, ante el Tribunal de Cuentas de México.

Cuando los precios de las mercancías estaban ya establecidos, se enviaban a México para que los examinase la Junta de Hacienda, compuesta por el Virrey, oidores y fiscal de la Real Audiencia y oficiales de la Caja de México, y procediese al cálculo de lo que debían pagar los mercaderes de almojarifazgo. Este sistema fue impuesto por el virrey Enríquez en 1573 tras consultar con todos los que participaban en el comercio novohispano, incluyendo a los oficiales reales, y aceptado por la Corona en 1593 (García 1983, 226-227; Antúnez 1797, 239-240; Lorenzo 1979, 380). Estipulado por la Junta el impuesto que debía pagarse, era de nuevo enviado a Veracruz para que los oficiales reales de aquel puerto lo hicieran efectivo.

El valor de las mercancías calculadas según los precios existentes en el puerto de Veracruz era ficticio, puesto que eran muy pocas las que se vendían allí, en la mayoría de los casos –por no decir la totalidad–, al ser la capital del Virreinato, era en México donde se realizaba su venta y redistribución al resto del territorio novohispano. Es por ello que en 1576 el virrey Enríquez ordena que sea calculado el precio de las mercancías introducidas según la media del valor más alto, medio y bajo que se hubiere producido en su venta, teniendo que buena parte de ésta se producía a crédito.

Como puede verse, el hecho de que el verdadero mercado de Veracruz estuvo en la capital del virreinato también influyó en la recaudación del almojarifazgo. Al existir mercaderes que residían en la capital y que allí negociaban las mercancías, esto hizo que realizasen también en ese lugar el pago de los derechos que gravaban su comercio, a pesar de que era Veracruz el puerto por donde canalizaban la actividad mercantil. Los oficiales reales de la Caja veracruzana debían consignar estos pagos satisfechos en la caja central en el libro de registros como si lo hubieren efectuado en la misma caja del puerto.

En los libros de registro consignaban todos los datos sobre los que vamos a establecer la evolución del comercio del puerto veracruzano. Los encargados de la Caja tenían que insertar en ellos todos los datos de las embarcaciones que participaron en el tráfico del puerto. Por cada periodo de cuentas establecían cuatro relaciones, la primera para el almojarifazgo de entrada de embarcaciones procedentes de la metrópoli, 10%, la segunda para el de entrada de las colonias americanas, 5%, la tercera para el de salida con destino a la península, 2,5%, y la cuarta para la salida con destino a las colonias, otro 2,5%. En ellas incluían, además del almojarifazgo satisfecho, el tipo y nombre de la embarcación, su maestre, el origen y destino de la misma y la fecha de entrada o salida del puerto. En ocasiones también consignaban la persona que satisfacía el impuesto en la Caja, pero esto se realizaba en muy pocas ocasiones.

La recaudación

Para el cálculo del impuesto recaudado en Veracruz hemos tomado como fuente la información que aporta la Caja Real del puerto en la Sección de Contaduría, que se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla.[4] Durante el periodo

4 A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 878, desde 1568 hasta fin de junio de 1573; 879, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591; 880, desde junio de 1590 hasta diciembre de 1594; 881, desde 17 de diciembre de 1594 hasta fin de 1599; 882, desde 1 de enero de 1600 hasta 14 de octubre de

comprendido entre 1587 y 1650, con los lapsus respectivos en la documentación,[5] se recaudaron en la Caja de Veracruz en concepto de almojarifazgo un total de 5.433.564,8 pesos de oro común, de los cuales 4.957.826,4 pesos corresponden a lo cobrado de derechos de importación sobre el comercio tanto intercontinental como intercolonial, que suponen el 91,2% del total recaudado, y los restantes 475.738,4 pesos pertenecen a lo ingresado de las exportaciones, 8,8%. A partir de estas dos cantidades y de su evolución durante este periodo vamos a establecer el valor global de las mercancías del comercio legal del puerto de Veracruz en 72.836.207 pesos, de los que 53.798.475 pertenecen a las importaciones y 19.037.732 pesos a las exportaciones.

En el siglo XVI (1587-1600) se recaudaron 1.217.619,4 pesos, 22,5% de lo ingresado, de los que 1.125.380,3 se hicieron de entrada, 92,42% del total del siglo y 22,7% del de las importaciones, y 92.239,1 de salida, 7,58% del siglo y 19,39% del total de las exportaciones. En el siglo XVII (1601-1650) lo ingresado en la Caja de Veracruz en concepto de almojarifazgo fue de 4.215.945,3 pesos, 77,5% del total del periodo, con 3.832.446 pesos pertenecientes a las introducciones, que alcanzaron el 90,9% de lo recaudado en este siglo y el 77,3% de las importaciones del periodo, y 383.499,3 pesos extraídos, 9,1% del total y 80,61% de las exportaciones.

La supremacía de las importaciones sobre las exportaciones es manifiesta según los datos aportados por el almojarifazgo. Tanto en forma global como por siglos, la diferencia entre ambas es sustanciosa, sin alcanzar las exportaciones el 10% de lo comerciado. Eso sí, durante el siglo XVII cambió la tendencia del siglo anterior y las exportaciones tuvieron un porcentaje de participación superior en el comercio veracruzano: 9,1% contra 7,58%, respectivamente, con la consiguiente reducción de las importaciones. Las razones de esta diferencia las encontramos en la existencia de un comercio importador procedente de Castilla de mayor valor y cantidad de mercancías respecto del exportador, caracterizado este último por la salida de plata para compensar y financiar el sistema mercantil

1609; 883, desde 14 de octubre de 1609 hasta 3 de septiembre de 1622; 884 B, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627; 884 A, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636; 885 A, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y 885 B, desde 5 de octubre de 1646 hasta 27 de noviembre de 1653.

5 Las lagunas documentales ya han sido expuestas en la introducción al presente trabajo. Vale la pena repetirlas para una mejor comprensión de éste y siguientes apartados. Estas son: desde 14 de junio hasta 17 de diciembre de 1594, desde 6 de mayo hasta 31 de agosto de 1601, desde 17 de mayo hasta 29 de noviembre de 1602, desde junio hasta 31 de octubre de 1607, desde julio hasta octubre de 1627, desde 9 de agosto de 1628 hasta 7 de noviembre de 1630, desde 4 de noviembre de 1632 hasta 6 de agosto de 1633 y desde 5 de septiembre de 1636 hasta 11 de agosto de 1637.

sevillano e indiano, un metal que no pagaba almojarifazgo en Veracruz. La economía colonial impuesta por los conquistadores y colonizadores castellanos en América, caracterizada por la falta de una industria que generase las manufacturas que su sociedad necesitaba, propició el mantenimiento de un monopolio en la comercialización y la aparición de otras formas de introducción de esas mercancías: el contrabando y la piratería.

A este hecho lo corrobora la parte recaudada del impuesto de las flotas, tanto de entrada como de salida, que ascendía a la cantidad de 4.881.045,2 pesos para todo el periodo, 89,8% de lo ingresado en la Real Caja de Veracruz de almojarifazgo, que fueron 4.476.737,6 pesos de entrada, 91,72% de lo recaudado procedentes del comercio intercontinental y el 82,39% del total de periodo, y 404.307,6% de salida, 8,28 y 7,44%, respectivamente.

Al margen del comercio de flotas, se contabilizaron 552.519,5 pesos, 10,2% del total recaudado, procedentes no sólo del comercio intercontinental sino también del intercolonial del puerto veracruzano. De esta cantidad, 404.307,6 pesos fueron cobrados del comercio de importación, es decir, el 87,07% del total recaudado fuera de las flotas y el 8,85% de todo el periodo, y 71.430,8 pesos procedentes de las exportaciones o el 12,93 y 1,32% de lo recaudado fuera de flotas y del total del periodo, respectivamente.

El almojarifazgo se cobraba de cuatro formas, según fuera de salida o de entrada y de flotas o sueltos, aplicándose el respectivo porcentaje para el cobro del derecho que era del 10% para las mercancías introducidas en el puerto de Veracruz en las flotas, 5% para las que llegaban al puerto desde otros mercados coloniales, y 2,5% sobre las exportaciones tanto para las flotas como para los navíos sueltos que partían con destino a otros puertos americanos, como para los que lo hicieran con destino a Europa al margen de las flotas. Si arribaba algún navío sin haber pagado los derechos en el puerto de origen o no había registrado las mercancías que tenía embarcadas, pagaba un 15% si su procedencia era la península ibérica, un 7,5% si lo eran las colonias americanas y un 17,5% para el vino sevillano en estas circunstancias. Que no viene a ser otra cosa más que mercancías que evitaban pagar el almojarifazgo, en definitiva, poco más o menos que fraude.

Según los datos obtenidos, la distribución de lo recaudado en la Caja de Veracruz por porcentajes quedaría de la siguiente forma: 10% de entrada de flotas, 4.476.737,6 pesos; 5% de entrada de embarcaciones procedentes del comercio intercolonial, 427.471,3 pesos; 2,5% de salida de flotas, 404.307,6 pesos; 2,5% de salida de navíos fuera de flotas y de embarcaciones con destino a otros puertos americanos, 70.723,2 pesos; 15% de entrada de Castilla, 5.604,8 pesos; 17,5%

de entrada de vinos, 84 pesos; 7,5% de salida, 707,6 pesos; y 7,5% de entrada, 9.913,3 pesos.

Evolución y etapas de la recaudación global

A comienzos del reinado de Felipe II, el almojarifazgo recaudado en el puerto de Sevilla supuso entre 54.000 y 62.000 pesos anuales, mientras que a mediados del siglo XVII alcanzó los 600.000 pesos (Haring 1979, 109). En Veracruz fueron recaudados un poco antes del comienzo de nuestro periodo (1568-1571) 322.899 pesos, sólo de almojarifazgo de las flotas, puesto que todavía no estaba grabado el comercio intercolonial (A.G.I. Contaduría 878; TePaske y Klein 1988, 1); mientras que a mediados del siglo XVII (1646-1650) la cifra que la Caja consigna es de 291.246 pesos (A.G.I. Contaduría 885B; TePaske y Klein 1988, 18-19). El hecho de que la cifra citada para el siglo XVI fuera superior a la del siglo XVII no quiere decir que existiera una superioridad comercial o recaudatoria entre una y otra época. Las características de la evolución de la cobranza del almojarifazgo en la Caja de Veracruz contradicen esta diferencia al desarrollarse de forma irregular y al compás del tráfico de las flotas, siendo en los quince primeros años del siglo XVII en los que se concentró casi el 40% de lo recaudado por este concepto, como veremos. Un hecho sintomático de esta irregularidad fiscal lo encontraremos en la media anual, que hemos establecido en 89.899,45 pesos.

Tabla 1. Almojarifazgo cobrado por la Real Caja de Veracruz (1573-1650). Por quinquenios.[6]

	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN			
AÑOS	**EUROPA**	**AMERICA**	**TOTAL**	**EUROPA**	**AMERICA**	**TOTAL**	**TOTAL**
1573-1593	558.836,5	46.539,3	605.375,8	23.112,6	14.150,5	37.263,1	642.638,9
1594-1598	120.030,5	15.740,3	135.770,8	30.075,2	5.179,3	35.254,4	171.025,2
1599-1615	2.241.184,2	108.384,4	2.349.568,6	135.022,9	24.437,2	159.460,1	2.509.028,7
1616-1635	1.048.877,9	95.120,8	1.143.998,7	185.191,9	19.394,1	204.586,0	1.348.584,6
1636-1650	507.808,5	215.304,0	723.112,6	30.905,0	8.269,8	39.174,8	762.287,4
TOTAL	**4.476.737,6**	**481.088,7**	**4.957.826,3**	**404.307,6**	**71.430,8**	**475.738,4**	**5.433.564,8**

6 Datos extraídos de A.G.I. Contaduría, Caja Real de Veracruz. Legs. 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884 Ay B, y 885 A y B.

Esta periodicidad en la recaudación del almojarifazgo está marcada por la de las flotas, más concretamente las de importación. El ritmo establecido por ellas no supone que se extienda al tráfico intercolonial e intercontinental establecido al margen suyo, sino que en todos los sentidos y direcciones la evolución de la recaudación del almojarifazgo es casi autónoma de la que se realizó con ellas.

Estas cinco etapas establecidas para el cobro del almojarifazgo están confirmadas por la distribución quinquenal del mismo, que a continuación exponemos. En los tres quinquenios entre 1587 y 1600 –es decir, en los años del siglo XVI en que constatamos que hubo almojarifazgo– el porcentaje recaudado en relación con el total del periodo representa el 22,5%, que comprendería las dos primeras etapas de auge y crisis; entre 1601 y 1615 éste se eleva al 38,7%, segunda etapa de auge –en estos quince años el impuesto supone el 49,93% del total cobrado en la primera mitad del siglo XVII–; entre 1616 y 1635 al 24,8%, segunda etapa de crisis; y entre 1636 y 1650 el 14,1% restante, que representa la gran crisis de la recaudación del impuesto.

La progresión quinquenal de la recaudación es notable hasta el periodo 1601-1605, en el que se alcanza la máxima con casi un millón de pesos introducidos por el comercio en la Caja de Veracruz, concretamente 909.107,5 pesos que representan el 16,7% del total establecido. Antes y después de este quinquenio se produce un fenómeno de ascenso y descenso en la recaudación, respectivamente, que viene a representar una situación de la economía novohispana y, más concretamente, de su comercio de prosperidad y crisis. Entre 1587 y 1600 se producirá una elevación gradual de lo cobrado, a excepción de la crisis de 1594-1598, siendo entre 1591 y 1596 cuando se alcanza una mayor acción contributiva por parte del comercio, al recaudarse 492.490,1 pesos o el 9,1% del total del periodo.

A partir de 1606 comienzan a reducirse progresivamente las entradas de almojarifazgo en la Caja de Veracruz, aunque no es hasta el quinquenio 1616-1620 cuando verdaderamente puede hablarse de crisis; pero crisis del comercio intercontinental de flotas y no del intercolonial que, a pesar de su influencia, mantiene una tendencia uniforme durante todo el periodo. Después del 16,7% de 1601-1605, pasamos al 11,7% de 1606-1610, 637.461,8 pesos; al 8,6% de 1616-1620, 465.182,6 pesos; para acabar en el último quinquenio, 1645-1650, con el 5,2%, 281,728,4 pesos, después del 3,3% del quinquenio inmediatamente anterior, que es el de más reducido almojarifazgo del periodo con 178.412,3 pesos recaudados.

A modo de conclusión

El análisis de la recaudación del almojarifazgo en el puerto de Veracruz durante el período 1573-1650 permite establecer importantes conclusiones sobre la naturaleza y evolución del comercio colonial novohispano, así como sobre la efectividad del sistema fiscal implementado por la Corona española.

En primer lugar, la marcada diferencia entre lo recaudado por importaciones (91,2%) y exportaciones (8,8%) refleja claramente el desequilibrio estructural del comercio colonial. Este desequilibrio fue resultado directo del sistema mercantilista implementado por la Corona, que buscaba mantener a las colonias como mercados cautivos para las manufacturas europeas y como proveedoras de materias primas y metales preciosos.

La evolución temporal de la recaudación muestra una clara tendencia hacia la disminución durante el siglo XVII, especialmente después de 1616. Esto no puede atribuirse únicamente a una reducción del comercio, sino que refleja transformaciones más profundas en la economía colonial. El desarrollo de industrias locales, el incremento del contrabando y la creciente autonomía económica de Nueva España contribuyeron a esa tendencia decreciente en la recaudación fiscal.

El análisis de las cinco etapas identificadas (dos de auge y tres de crisis) revela la vulnerabilidad del sistema comercial colonial ante factores externos e internos. Las guerras europeas, la presencia de piratas, las condiciones climáticas y la saturación de los mercados coloniales influyeron significativamente en los ciclos de auge y crisis en la recaudación.

El sistema de recaudación del almojarifazgo evidencia las contradicciones inherentes al sistema comercial colonial. Por un lado, la Corona buscaba maximizar sus ingresos fiscales, pero, por otro, las múltiples exenciones, el fraude generalizado y la incapacidad para controlar efectivamente el comercio socavaban esa meta. La práctica común de no verificar el contenido de los fardos declarados ilustra estas contradicciones.

La transformación del puerto de Veracruz, de simple punto de tránsito a centro de un complejo sistema comercial regional, queda reflejada en los patrones de recaudación. El puerto no solo servía al comercio trasatlántico, sino que también funcionaba como centro de redistribución para el comercio intercolonial, especialmente con el Caribe.

Finalmente, la evolución del almojarifazgo durante este periodo refleja el gradual desarrollo de una economía colonial más autónoma. La disminución en la recaudación durante la primera mitad del siglo XVII coincide con el desarrollo

de una economía novohispana más diversificada y menos dependiente de las importaciones europeas. Este proceso de autonomía económica relativa, aunque no buscado por la Corona, fue un resultado inevitable de la maduración de la economía colonial.

Estas conclusiones subrayan la importancia del almojarifazgo, no solo como fuente de ingresos para la Corona, sino como indicador de las transformaciones económicas y comerciales en el mundo colonial. Su estudio permite comprender mejor la compleja relación entre las políticas fiscales metropolitanas y el desarrollo económico colonial, así como los límites del control imperial sobre el comercio americano.

Bibliografía

Antúnez, Rafael. 1797. *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid: Imprenta Sancha.

Arcila, Eduardo. 1944. "Comercio de cacao en el siglo XVII". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, XXVII 105.

_____. 1983. *Hacienda y comercio de Venezuela en el siglo XVI*. Caracas. Edit. Arte.

Ayala, Manuel J. de. 1988. *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica.

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

Borrego, María del Carmen. 1983. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. C.S.I.C.

Chaunu, Pierre. 1960. "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII". *Historia Mexicana*, IX: 521-557.

Chaunu, Pierre y Huguette Chaunu. 1960. *Seville et l'Atlantique (1504-1650). S.E. V.P.E.N*. París, 1960. 8 vols.

Flynn, Denis U. 1982. "Fiscal Crisis and the decline of Spain". *Journal of Economic History*, XLII:139-147.

Fontana, Josep. 1988. "Auge y decadencia de la economía del imperio español en los siglos XVII y XVIII". *Revista Ecuatoriana de Historia Económica*, II 3.

Florescano, Enrique. 1965. "Agricultura e industria en Veracruz a fines del virreinato". *Historia y sociedad*. 2: 64-83.

Fuentes, Alejandro. 1991. "Los ingenios de azúcar en La Habana del siglo XVII (1650-1700): estructura y mano de obra". *Revista de Historia Económica*; IX (Invierno) 1.

García, Antonio F. 1983. *Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.

García, Lutgardo. 1985. *Estructura y coyuntura económicas*. En *Historia General de España*

y América. Tomo IX-1. Madrid.

_____. 1979. En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II. Anuario de Estudios Americanos, XXXVI.

Gil, Emiliano. 1996. "La realidad del tráfico veracruzano y su contraste con las políticas de los consulados de Sevilla y México". *Novahispania*, 2:161-210.

_____. 1997. "Interpretación del Comercio de un puerto colonial novohispano durante un periodo de crisis, Veracruz (1587-1650)". Parte I: Introducción. *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 14: 75-123.

_____. 2018. "La fiscalidad como fuente de información del comercio y el tráfico colonial (1573-1650). El almojarifazgo de la Caja Real de Veracruz". *América Latina en la Historia Económica (ALHE)*. Vol. 25, 3:133-159.

Gortari, Hira y Palacios, Guillermo. 1968. "El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)". *Historia Mexicana*, XXVII 3: 427-454.

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

Lorenzo, Eufemio. 1979. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Institución Cultural Simancas.

_____. 1980. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Institución Cultural Simancas.

Miranda, José. 1962. *España y Nueva España en la época de Felipe II*. México: Instituto de Historia. Universidad Nacional Autónoma de México.

Morales, Francisco. 1955. *El comercio canario-americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Moreyra, Manuel. 1944. *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*. Lima: Librería e imprenta Gil.

Muñoz Pérez, J. 1957. "El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII". *Revista de Indias*, XVII (68): 209-221. Madrid

Novo, Salvador. 1974. *Breve Historia del Comercio en México*. México: Cámara de Comercio de la Ciudad de México.

Peña, José F. de la. 1983. *Oligarquía y propiedad en Nueva España (1550-1624)*. México. Fondo de Cultura Económica.

Recopilación. 1973. Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir, y publicar por la magestad catolica del Rey Don Carlos II, nuestro señor. Va dividido en Quatro tomos, con el Índice General, y al principio de cada Tomo el Índice especial de los titulos que contiene. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica. 4 vols.

Rivera, Manuel. 1869-1871. *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del Estado de Veracruz*. México: Imp. de I. Cumplido. 5 vols.

Silva, Jesús. 1950. *Tres siglos de pensamiento económico (1518-1817)*. México: Fondo de Cultura Económica.

Vila, Enriqueta. 1974. *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. C.S.I.C. Sevilla.

TePaske, John J. y Klein, Herbert S. 1988. *Ingresos y egresos de la Real Hacienda de Nueva España*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Villalobos, Sergio. 1968. *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la Independencia*. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile.

Weymüller, François. 1985. *Historia de México*. Barcelona: Editorial Oykos Tau.

Fuentes documentales

Contaduría. Real Caja de Veracruz.

Leg. 878, desde 1568 hasta fin de junio de 1573;

Leg .879, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591;

Leg. 880, desde junio de 1590 hasta diciembre de 1594;

Leg. 881, desde 17 de diciembre de 1594 hasta fin de 1599;

Leg. 882, desde 1 de enero de 1600 hasta 14 de octubre de 1609;

Leg. 883, desde 14 de octubre de 1609 hasta 3 de septiembre de 1622;

Leg. 884 B, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627;

Leg. 884 A, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636;

Leg. 885 A, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y;

Leg. 885 B, desde 5 de octubre de 1646 hasta 27 de noviembre de 1653.