

CAPITULO III

Derechos de almojarifazgo y avería — La alcabala y la armada de Barlovento — Bodegas y pasos reales.

Derechos sobre las herencias transversales.

En los primeros tiempos del descubrimiento y de la conquista, á los castellanos se les reservaron no solamente los empleos y beneficios, sino también el tráfico de las Indias, por haber sido bajo los auspicios de la Corona de Castilla y con los esfuerzos de sus vasallos como se realizó tan portentosa empresa. “Por cuanto las Islas é Tierra Firme del mar Océano é islas de Canaria, dijo la Reina Isabel en su testamento, fueron descubiertas é conquistadas á costa destos mis reinos é con los naturales dellos, y por esto es razón que el trato é provecho de ellas se haya é trate é negocie destos mis reinos de Castilla y de León, y en ellos y á ellos venga todo lo que dellas se trajere; por ende ordeno é mando que así se cumpla, así en las que hasta aquí son descubiertas como en las que se descubrieren de aquí adelante en otra parte alguna.” Este privilegio del tráfico concedido á los castellanos determinó la habilitación en territorio de Castilla de un puerto para la carrera de las Indias, y, como más adecuado al intento, se escogió el de Sevilla, donde se fundó la *Casa de la Contratación de las Indias*, que fue durante más de dos siglos factor muy importante en la vida fiscal y económica de España.

Nació esta institución como lonja ó factoría, dotada de especiales privilegios y con el carácter de depósito exclusivo para el comercio de las Indias, las Islas Canarias y Berbería. Era la agencia de las expediciones y flotas que se enviaban á las Indias, y administraba todos los caudales y bienes que le venían al Rey de esa procedencia. Poco tiempo después de su fundación, entró á ejercer funciones de Tribunal con muy extensa jurisdicción; tomó á su cargo la administración de algunos ramos de Real Hacienda; y fue adquiriendo otras atribuciones de orden político y administrativo en todo lo concerniente á los nuevos dominios de la Corona, que rigió por sí sola hasta el año de 1524 en que fue creado el Supremo Consejo de las Indias.

El pensamiento que determinó principalmente la fundación de la Casa de Contratación, según se colige de los nombres de Factor, Tesorero y Escribano-Contratador con que fueron designados los ministros encargados de dirigirla, fue el de establecer una institución comercial y fiscal á un mismo tiempo; y así lo persuaden todavía más las palabras de los Reyes Católicos en las Ordenanzas que dictaron el 20 de Enero de 1503, en las que se dice que la Casa había de servir “para que en ella se recojan y estén el tiempo que fuere necesario todas las mercaderías é mantenimientos é todos los otros aparejos que fueren menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias é para las otras islas é partes que nos mandáremos é para enviar allá todo lo que convenga de enviar, é para que se reciban todas las mercaderías é las otras cosas que de allá se enviaren á nuestros Reinos, é para que allí se venda dello todo lo que se oviere de vender é contratar á otras partes donde fuere necesario.” Además de los tres Jueces Oficiales de su primitiva organización, tenía la Casa un Presidente, tres Oidores, un Fiscal, un Alcaide, un Alguacil mayor y otros funcionarios y dependientes. Se dividía en dos Salas, —una llamada de Gobierno y de Justicia la otra; y, de acuerdo con la naturaleza de los negocios, en una ó en otra de ellas se seguían y fallaban los pleitos y causas criminales que se promovían en cosas relacionadas con la navegación y el comercio de Indias; se resolvía sobre las materias concernientes al trato y á la navegación con esos mismos dominios; y se atendía á la recaudación y manejo de los caudales de la Real Hacienda que de ellos procedían. En resumen, la Casa de Contratación ejercía jurisdicción privativa sobre todos los mercaderes, factores, maestros de navíos y gentes de mar, y cuidaba del cumplimiento de las leyes, reglamentos y ordenanzas relativas á la navegación y al comercio de Indias.

Por estos privilegios y mercedes, Sevilla llegó á ser con el correr del tiempo un gran centro de riqueza y movimiento. “Allí acudían, dice Colmeiro, los géneros

y frutos de Burgos, Medina del Campo, Segovia, Toledo, Córdoba, Ecija y otras partes del Reino: allí se descargaban las mercaderías de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Portugal, y allí, en fin, después de abastecer la España, se tornaba á cargar el resto para las Indias. A favor del monopolio crecieron las riquezas tanto y tan de improviso, que á mediados del siglo xvi había en Sevilla mercaderes muy caudalosos que atravesaban todo el oro y plata de una flota, y en dos ó tres meses, si bien les sucedía, ganaban millares de escudos.” De Sevilla únicamente partían las naves que traían á las Indias todos los géneros y mercaderías que aquí se llamaban de Castilla; y á esa ciudad volvían, cargadas de los géneros y productos á que en Europa se daba el nombre de frutos coloniales, y del oro y la plata que constituían la principal exportación de algunas de las nuevas provincias de la monarquía.

Este comercio de Castilla con las Indias, en una y otra dirección, fue franco de derechos hasta el año de 1543, en que Carlos v ordenó que todas las personas que á ellas trajesen cualesquiera mercaderías, mantenimientos y otras cosas, debían pagar por entrada, carga y descarga y venta de ellas los derechos de almojarifazgo y alcabala y los demás que fueran debidos, conforme á las leyes y condiciones del cuaderno del almojarifazgo de Sevilla y Obispado de Cádiz.

La Ley 25, Título 9.º, Partida 2.ª, define el *almojarifazgo* diciendo que “son los derechos debidos al Rey por razon de portazgo, de diezmo é de censo de tierra”; pero ordinariamente en esta denominación no se comprendían sino los derechos que se cobraban sobre las mercaderías en los puertos. La palabra *almojarifazgo*, de origen árabe, viene directamente de *almojarife*, lo que, según la citada Ley de Partida, “tanto quiere decir como oficial que ha de cobrar los derechos de la tierra por el Rey, que se dan por razón del portazgo, é del diezmo, é del censo de la tierra”. Según Solórzano, “*almojarife* se dice de la palabra ó verbo *jerefe*, que significa ver ó descubrir con cuidado una cosa. Y porque esta especulación se hacía con mayor rigor y exacción en los puertos de mar, se han venido á usurpar estos nombres con más frecuencia por los derechos que se pagan en ellos, y por sus cobradores, como lo observa Francisco Tamarid diciendo *almojarife, cobrador de la renta de la mar*”³⁶

36 Obra citada, pág. 977.

En virtud de lo dispuesto en la Real cédula de 28 de Febrero de 1543 y en otra de 28 de Septiembre del mismo año, quedó establecido que las mercaderías que se enviasen de España á Indias pagarían almojarifazgo de salida, á razón de 2½ por 100 de su valor, en el puerto de Sevilla, y que, en el puerto del destino, se cobraría sobre ellas otro derecho de introducción, que se fijó en 5 por 100. Las urgencias y necesidades de la Corona hicieron aumentar después las cuotas del impuesto; y, en consecuencia, en Real cédula de 29 de Mayo de 1566, se ordenó que el derecho que se cobraba en Sevilla sería del 5 por 100 en lugar del 2½ que había regido hasta entonces, y que el almojarifazgo de entrada en Indias sería del 10 por 100 en adelante. El vino quedó sometido á un derecho más alto que el señalado á los otros géneros de Castilla. Al comunicar á las autoridades de Indias la Real cédula de 1566 en que se decretaba este aumento en el almojarifazgo, se les previno que este derecho se debía cobrar en estos dominios por las evaluaciones que aquí se hicieran de las mercaderías á tiempo de la recaudación del impuesto, no por las que se hubieran hecho en los reinos de España; y los aforos habían de ejecutarse “particular y distintamente, por los géneros y especies de mercaderías, según la calidad y bondad de ellas, sin que en esto se hiciese ningún arbitrio.” Respecto de las evaluaciones, se mandó en 1579 que no se hiciesen á los precios á como se vendían las mercaderías entre regateros, ó sea por menor, sino á los que tuviesen dentro de los treinta días siguiente á la llegada de las flotas á puerto, “tomando para ello de los precios mayor, mediano y menor, el precio mediano”; y en la Real cédula de 24 de Enero de 1580, se prescribió además que las evaluaciones se practicasen por los registros de las mercaderías bajo los cuales se embarcaban en Sevilla, sin desempacarlas ni abrirlas, con sólo el juramento que diesen los dueños de ser las mercaderías las mencionadas en los registros. Se quiso librar al comercio de trabas y vejámenes cuando se decretó que, para recaudar los derechos, tanto á la salida de España como á la entrada en Indias, no se desempacaran ni reconocieran las mercaderías; mas la frecuencia con que se repetían las prevenciones de las autoridades de Castilla sobre este asunto, deja comprender que las superiores disposiciones no fueron siempre obedecidas. Hasta dónde llegara el deseo de la Corte de proteger al comercio contra las demasías de las autoridades, así en España como en Indias, lo acredita la Real cédula de 10 de Abril de 1609, que ordenó que “a los cargadores de Indias no se les pidan declaraciones ni se les hagan vejaciones por los administradores de alcabalas; y que los fardos hechos y marcados para cargar no se abran, ni el Alcalde de sacas se pueda entrometer á si llevan ó no mercaderías prohibidas.”

Pudiera creerse, en vista de las leyes expedidas en los siglos XVI y XVII, que el sistema de recaudación del almojarifazgo sobre el valor de las mercaderías no sufrió cambio ó modificación alguna en todo el siglo XVII. Pero, según Antúnez y Acevedo, desde 1629 empezó á observarse en la recaudación del almojarifazgo y en la de los demás derechos en que este método podía aplicarse, la forma de aforar cada arroba de fardo para Tierra Firme á 5,100 maravedís de principal y á 3,600 para Nueva España; y este mismo método continuó en pie, sin interrupción desde el aquel año, siendo muy verosímil que á este respecto no se hiciera cambio ó alteración en el siglo XVII hasta el año de 1695. No se conoce, en efecto, ley alguna en que este método hubiera sido prohibido en ese tiempo; por el contrario, la de 1680 dispuso que las valuaciones de las mercaderías, géneros y otras cosas que de los reinos de España se llevaran á las Indias se hiciesen por los registros y libros de sobordos que llevaran los maestros, sin desempacar ni abrir los fardos, haciendo juramento en forma los dueños ó administradores de ellas de que eran las contenidas en los registros. Pero, si se atiende á la exposición hecha por la Casa de Contratación en 1675, se viene en conocimiento de que las disputas que se suscitaban á los comerciantes sobre la forma del juramento que debían prestar, “obligaron á tomar un temperamento universal entre el Consulado y las aduanas, que fue el de poner precio fijo al fardo ó cajón aforrados, según su peso y con diferencia de contener más ó menos preciosos géneros, y á los cajones toscos según su tamaño.” De todo lo cual se infiere que solamente se trataba de facilitar el cumplimiento de las disposiciones legales relativas á la recaudación del impuesto según el valor de los géneros y mercaderías; pero como es probable que el método adoptado de hacer el aforo por el peso elevara la tasa legal de la contribución, bien puede presumirse que á esta elevación en los derechos se refería Alvarez Osorio cuando, en memorial dirigido al Rey en 1688, aseguraba que los frutos y géneros enviados á las Indias pagaban 20 por 100 de su valor á la salida de España.³⁷

37 ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias Históricas sobre la Legislación y Gobierno de los Españoles en las Colonias de las Indias Occidentales*, pág. 263 y siguientes. —MIGUEL ALVAREZ OSORIO, *Extensión Política y la mejor Piedra de toque y Crisol de verdades para descubrir los Tesoros que necesita esta Católica Monarquía*, en el Apéndice 1.º á la *Educación Popular* de Campomanes.

Según ha podido averiguarse en los archivos de la Casa de Contratación, desde 1695 empezó á observarse el método de avaluar por palmos cúbicos las mercaderías sujetas á medida, y así vino practicándose hasta 1698. A partir de este último año, se siguió la evaluación por el número de piezas, sin expresar medida ni valor, hasta el año de 1707, en que se planteó el sistema de medición por palmos cúbicos, á que se dio el nombre de *palmeo*. A semejanza de lo que se había hecho cuando en 1629 se introdujo el método de recaudación por el peso, este del palmeo se estableció, no por obra de disposición legal, sino en virtud de acuerdo celebrado entre el comercio y las autoridades.

Trece años hacía que se observaba este sistema, cuando, en 5 de Abril de 1720, se expidió la Real cédula que declaró abolida la recaudación del impuesto por evaluaciones, y ordenó que de allí adelante los derechos de salida se limitaran en España á 5½ reales de plata antigua por cada palmo cúbico en los fardos, frangotes, cajones, tercios, paquetes ó barriles de mercaderías sujetas á medida superficial. Para los géneros á que no podía aplicarse esta medida, se formó una tarifa en que se regulaban los derechos en reales de plata respecto del número ó peso, ó de la medida en los líquidos, de acuerdo con lo prevenido en la misma cédula; y en la tarifa ó *proyecto* se declaró igualmente que en los derechos fijados para los despachos de España con destino á Indias, quedaban comprendidos todos los que hasta entonces se habían decretado, así como los que pudieran adeudarse de almojarifazgo, agregados, cargado y regalía por las mercaderías y frutos que se embarcaban para las Indias, y que, en consecuencia, no se les podría pedir ningún otro derecho.³⁸ Quiso el Rey ampliar todavía más los beneficios que acordaba al comercio, y, en cédula expedida el 20 del mismo mes de Abril de 1720, declaró que, así como á la salida de los puertos de Cartagena y Portobelo para España debía ser libre de derechos todo lo que se embarcara en ellos y fuera registrado en galeones y navíos sueltos, según se había prevenido en el *Real proyecto* del día 5 de ese mes, igualmente serían libres de contribución, á la llegada y entrada en cualquiera de aquellos dos puertos, todos los géneros que vinieran de España bajo partida de registro, si constaba que habían satisfecho

38 *Cargado y regalía* era el derecho de consumo que se cobraba sobre el vino, el vinagre y el aceite á su exportación por el puerto de Sevilla con destino al extranjero.

allá los derechos de salida. No se incluyó en esta franquicia el derecho de alcabala de las primeras ventas ni de las sucesivas que se hicieran en Cartagena ó Portobelo, el cual se reguló á razón de 12 pesos escudos por cada fardo de cien palmos cúbicos, y de 2 pesos de su valor en los géneros sueltos; y, para prevenir fraudes, se agregó que, aun no verificándose venta efectiva en los puertos expresados, no habrían de salir de ellos los géneros para ninguna otra parte de Indias sin satisfacer primero el referido derecho de alcabala en la misma forma que si hubieran sido vendidos.

El reglamento de 20 de Abril de 1720 fijó también los derechos que habían de pagar el oro, la plata y los frutos y géneros que de Indias se llevasen á España, con las mismas formalidades de peso, número y medida prescritas respecto de las mercaderías que de allá se embarcaban para América. El oro y la plata, en moneda, labrados ó en barras, quedaron gravados con un impuesto *ad valorem* de 2 por 100 el oro y de 5 por 100 la plata; y, respecto de todo cuanto se enviase de estos dominios, se declaró que no pagaría contribución ó impuesto de salida, porque el de almojarifazgo quedaba comprendido en los derechos que habían de cobrarse á la entrada en España.

Cuarenta y cinco años rigió, sin modificación, el Real proyecto de 5 de Abril de 1720 que estableció el método de palmeo para la imposición y cobro de los derechos de almojarifazgo sobre las mercaderías embarcadas en España con destino á las Indias. La transformación, ó cambio más bien, de este sistema por el que se llamó de *libre comercio*, se inició con el decreto é instrucción expedidos en Octubre de 1765 en relación con las Islas de Barlovento. En ese año se dispuso que, en lugar de los derechos de palmeo que hasta entonces se habían cobrado sobre los géneros á que este impuesto se extendía, no se exigiese al tiempo de ser embarcados para las Indias, sino 6 por 100 sobre los que fuesen producidos ó manufacturados en España, y 7 por 100 sobre los de procedencia extranjera; y en cuanto á los géneros y frutos, así nacionales como extranjeros, no sujetos al palmeo, se mandó que se cobrasen los derechos señalados en el arancel de 1720. En 1768 se extendieron los beneficios de este decreto á la Luisiana; en 1770 á Yucatán y Campeche; en 1778 al Perú, á Chile, á Buenos Aires, al Virreinato de Santafé y á Guatemala; y, por último, en 1788 al Virreinato de Nueva España. Quedó desde entonces establecido, en resumen, que los frutos y mercaderías destinados á los llamados *puertos mayores* de Indias, entre los cuales se contaba el de Cartagena en el Virreinato de Santafé, siendo españoles, pagarían, al tiempo de ser embarcados en los puertos de España, 3 por 100 de derechos, á menos

que gozaran de franquicia; y siendo extranjeros, pagarían 7 por 100. Unos y otros estarían sujetos, á su entrada en los puertos de Indias, al pago de derechos de almojarifazgo iguales á los que pagaban á su salida de España. Respecto de los *puertos menores*, en que se comprendían los de Santa Marta, Riohacha, Portobelo y Chagres, todos estos derechos fueron reducidos á 1½ por 100 sobre los productos españoles y á 4 por 100 sobre los extranjeros, tanto á la salida de los puertos de España como á la entrada en los puertos americanos.³⁹

Con separación de los derechos de almojarifazgo, se administraba el de *avería*, que se estableció sobre los cargamentos que iban de Indias á España y sobre los que de España se traían á Indias, con el objeto de atender á los gastos que causaban las flotas y armadas encargadas de dar protección á las naves ó galeones que hacían ese tráfico. Según el cronista Herrera, con ocasión de haberse presentado en 1521 algunos navíos franceses en las costas de Andalucía y del Algarbe á esperar las naves que debían regresar de las Indias, ordenó el Emperador Carlos v que se apercibiese una armada de cuatro ó cinco navíos, y que los gastos de este armamento se sacasen de “todas las naos, plata, oro y mercaderías que llegasen á los puertos de Andalucía y Reinos de Granada y Murcia, de las Indias é Islas de Canarias, así del Rey como de particulares, y que á los consejos y puertos que podían recibir algún daño de los corsarios se les repartiera lo que les tocase.” Subsistiendo igual peligro, se dio orden el año siguiente de apercibir tres carabelas de armada que fuesen convoyando hasta Canarias once navíos de flota que se enviaban á Indias, y al propio tiempo se trató del establecimiento de una armada que hiciera ordinariamente el crucero hasta las Islas Azores, costeándola “del oro, plata, perlas y otras mercaderías que viniesen del poniente de las dichas islas y del de las Canarias y Madera,” como también “de Berbería á las ciudades de Sevilla, Cádiz, Jerez, y villas del puerto de Santa María, San Lúcar de Barrameda, Rota, Chipiona y puertos del Condado de Montelepe y la Redondela.” A los gastos de esta armada debían contribuir aquellas especies y frutos, aunque fuesen del Rey ó de otra

39 ANTÚNEZ Y ACEVEDO. Obra citada, artículos II y III, Parte IV.

persona privilegiada, pues se hacían para la guarda de todos; y al mismo objeto habían de contribuir igualmente los géneros y mercaderías que para las regiones ya dichas saliesen de los mencionados puertos españoles. Confirióse á un Juez de la Casa de Contratación de Sevilla el encargo de establecer el impuesto en asocio de los diputados del comercio; y al Tesorero de la Casa, como diputado general del ramo de avería, se le encomendó en 1525 que procurase que el repartimiento no excediera de 1 por 100, aunque en 1528 fue necesario elevarlo al 5, disponiendo que de veinte se pagase uno.

De todo lo expuesto se viene en conocimiento de que el derecho de avería se estableció como veinte años antes de que se hubiese decretado el de almojarifazgo sobre el comercio entre España é Indias. De 1533 en adelante, la Corte expidió varias cédulas relativas á aquel impuesto, y en 1573 se formalizaron ordenanzas “para la cobranza y distribución de lo que se aplica por avería para los gastos de armada.” La inmediata ejecución de estas disposiciones quedó al cuidado de los Jueces Oficiales de la Casa de Contratación. De acuerdo con lo resuelto en ellas, todo lo que viniera á Indias ó fuera de aquí á España, sin exceptuar cosas ni persona alguna, debía pagar avería por el aforo que hubieran hecho los almojarifes para la recaudación del almojarifazgo. Este impuesto de avería debían pagarlo no sólo las cosas sino las personas; y aunque, como dice Antúnez y Acevedo, no se sabe en qué disposición tuvo origen la práctica de exigirlo á los pasajeros, especialmente á los que hacían la travesía en naves de guerra, ya “en 1671 era estilo inmemorial que cada pasajero embarcado en nao de armada pagase 20 escudos de avería, no sólo por su persona, sino por cada uno de sus criados ó dependientes, aunque fuesen esclavos.”

Administrada directamente unas veces por los Oficiales de la Casa de Contratación, y dada en asiento otras veces á compañías especiales, esta contribución se mantuvo, más ó menos modificada en su cuantía, hasta el año de 1660. Por Real cédula de 31 de Marzo de este año se dispuso que la plata y el oro de particulares de Tierra Firme y Nueva España fueran sin sujeción á registro, á menos que voluntariamente lo hiciesen los interesados, llevando estos metales en confianza los compradores ó los maestros; que tampoco se les obligara á introducir esos metales á la Casa de Contratación ni á declarar á quién pertenecían; pero que las barras debían ser labradas en las Casas de Moneda de España. La misma Real cédula resolvió que el oro y la plata, así como todos los frutos y mercaderías que fueran de Indias, estuviesen “libres de avería, de almojarifazgo y de todos los demás derechos impuestos sobre la entrada en España” de los géneros llevados

de estos dominios, con tal que los comercios contribuyeran para los gastos de las armadas y flotas con las porciones siguientes:

El comercio del Perú, “por ser el más grueso y el de mayores negociaciones,” 350,000 ducados; el de Nueva España 200,000; el del Nuevo Reino de Granada 50,000; el de la Provincia de Cartagena 40,000; y la Real Hacienda 150,000, “con lo cual quedó fija la dotación de 790,000 ducados de plata, que se computaron bastantes para cada apresto de una armada de Tierra Firme, y para capitana y almiranta de flota de Nueva España.”

En virtud de reclamaciones presentadas respecto de esta distribución, en las que el comercio de Sevilla principalmente se quejó de los agravios que por ella se le hacían, porque él habría de pagar á su costa los 200,000 ducados asignados al comercio de Nueva España, y que, además, ni la Provincia de Cartagena ni el Nuevo Reino habían satisfecho las porciones que eran de su cargo; de resultas de una Real disposición, se acordó por los diputados del comercio de Sevilla y los Oficiales de la Casa de Contratación, con el asentimiento del Supremo Consejo de Indias, que la forma y entero de los 790,000 ducados fuese en estos términos: la Real Hacienda y Bolsas Fiscales 150,000, y las provincias del Perú 350,000. Que los 200,000 ducados de Nueva España se minorarían á 125,000 pesos, y los 150,000 pesos restantes los pagaría el comercio de Andalucía, repartiéndolos en las mercaderías y frutos de las flotas por medio de la diputación designada por el Consulado que iría en ellas; que los 90,000 ducados repartidos al comercio del Nuevo Reino y de Cartagena quedarían en 40,000 pesos, y que los 83,750 pesos restantes los daría el comercio de Sevilla, repartiéndolos en Cartagena y Portobelo, sobre las mercaderías y frutos de la flota destinada á esos puertos, los diputados que el mismo comercio nombrara. Con estas condiciones principales se otorgó escritura pública de concordia y ajustamiento en 15 de Junio de 1667, que fue aprobada en Real cédula de 4 de Julio siguiente.

La contribución para los gastos de las flotas y armadas existía y se recaudaba en esta forma cuando se promulgó en 1680 la Recopilación de las Leyes de Indias, y por la Ley XLVI, Título IX, Libro IX, se mandó que se guardasen las leyes de ese Título en lo que no fueran contrarias al *asiento* que entonces corría, ó á los que adelante se ajustaran. Por Reales cédulas expedidas en 1701 y 1704, se mandó que se observara el *asiento de avería*, que entonces no era otro que el de 1667; pero, según toda probabilidad, estas resoluciones no se ejecutaron durante la guerra de Sucesión y hasta la paz de Utrecht, concluída en 1713, porque la interrupción del comercio de Indias en ese tiempo obligó á tomar medidas extraordinarias respecto

del que en pequeña escala pudo hacerse. Desde que comenzó la guerra en 1701, ó á lo menos desde 1706 hasta 1732, se costearon del Real Erario los convoyes de las flotas y galeones; y por la Real cédula de 1706, en que se mandó pagar de él al Embajador de Francia el costo total de los buques de guerra franceses que debían ir convoyando las dos flotas de Nueva España y Tierra Firme, se comprende que los comercios no contribuyeron en modo alguno para tal servicio.

Al tratar del derecho de almojarifazgo, se ha hablado del proyecto general de 5 de Abril de 1720, en que se dictaron disposiciones sobre despacho de flotas, galeones y naves sueltos y se modificó la forma de aquel derecho. Pero en el proyecto nada se decretó sobre el derecho de avería, de donde se presume con razón que, sobre este ramo de Real Hacienda, nada preciso se determinó en la primera parte del siglo XVIII sino hasta que fue dada la Real cédula de 18 de Junio de 1732. Dícese allí en el preámbulo que el Rey había atendido, con solícito interés, “al restablecimiento de los comercios, dando en distintos tiempos, varias y costosas providencias, especialmente la de destinar navíos de la Real Armada que guardasen las costas de Indias é impidiesen las ilícitas introducciones, pero que la Real Hacienda no podía sufrir los gastos de la manutención de aquellos bajeles y sus armamentos por las demás cargas de justicia y del Estado”; que por estos motivos el Rey había ordenado que “el Consulado y comercio en junta general discurrieran algún medio de subvenir á la referida consistencia, como la practican las naciones en las compañías generales que tienen formadas para su tráfico, contribuyendo de su ingreso y utilidades con el correspondiente fondo á mantener y costear los navíos destinados al resguardo de las flotas y convoyes con que hacen su comercio, independiente de lo que corresponde á los soberanos por su reales derechos”; y que, en consonancia de esta resolución, el Consulado y el comercio habían acordado diferentes proposiciones que recibieron la aprobación Real. Quedó así establecido que el comercio pagaría un derecho del 4 por 100 sobre los caudales que se llevasen de América en especies de oro y plata y sobre la grana fina, quedando libres de esta contribución los demás frutos y géneros embarcados en Indias para España; y que el Consulado quedaría relevado de contribuir con ninguna otra cantidad para la manutención y existencia de los navíos guardacostas, conservándose la referida contribución del 4 por 100, mientras subsistiese el 5 por 100 del Real proyecto de 5 de Abril de 1720.

Por razón del acuerdo entre el comercio y la Real Hacienda que aprobó la Real cédula de 18 de Junio de 1732, quedó extinguido el derecho de avería en su forma primitiva, y la Corona tomó á su cargo el costo de las escoltas y convoyes

para las flotas, y en general la protección y resguardo del comercio de Indias. El derecho del 4 por 100 no fue objeto de un asiento especial, como el que en 1667 se había hecho respecto del ramo de avería, aunque sí tuvo para el comercio la apreciable ventaja de la fijeza en la cuota del impuesto. Pero, demás del 4 por 100 con que se reemplazó el derecho de avería se estableció casi al mismo tiempo una nueva contribución que, por su motivo y su objeto, puede asimilarse á él; y esta contribución fue la del 1 por 100 destinado á sostener los avisos ó buques correos, de que se hizo cargo el comercio por escrituras que se insertaron en la Real cédula de 31 de Mayo de 1732. La de 18 de Junio siguiente expresamente declaró que este impuesto del 1 por 100 debía continuar para los gastos de los avisos. Cuarenta y seis años después, el reglamento del libre comercio, de 12 de Octubre de 1778, redujo su cuota á $\frac{1}{2}$ por 100 sobre el oro y la plata mientras el Consulado de Cádiz acababa de pagar á los acreedores que habían dado en préstamo sus caudales, á fines del reinado de Carlos II y á principios del de Felipe V, para urgencias de la Corona; y esta moderación era necesaria y justa, por haberse establecido los correos marítimos y haber cesado el despacho de avisos por el comercio desde el año de 1765.⁴⁰ Al decretar en 1795 la erección del Consulado de Cartagena en el Virreinato de Santafé se les señaló como fondo, además de las multas y penas pecuniarias que impusiera el Tribunal, el derecho de avería, por el cual se declaró que podría cobrar $\frac{1}{2}$ por 100 sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos comerciables que fueran extraídos ó introducidos por mar en su distrito.

El privilegio del tráfico y la contratación con los dominios de Indias, concedido por la Corona á la ciudad de Sevilla, causó inmensos daños á las provincias interiores de España y á las que demoraban sobre las riberas del mar Cantábrico y del Mediterráneo. Con el recargo de los impuestos al pasar por las aduanas terrestres, y de los tributos municipales de distinto orden, á todo lo cual se agregaban los fletes y portes que aumentaban excesivamente los precios, poniendo así en

40 ANTÚNEZ Y ACEVEDO. Obra citada, págs. 177 y siguientes.

evidente condición de inferioridad las mercaderías y géneros españoles con los productos extranjeros, aquellas provincias quedaron privadas de los beneficios y ventajas que hubieran podido derivar del comercio del Nuevo Mundo. En los primeros años del siglo XVI, cuando no se habían descubierto todavía las vastas y ricas comarcas de la tierra firme, era bastante habilitar un solo puerto para la negociación y el tráfico con las Indias; y, en este concepto, no podría decirse que se obrara desacertadamente al señalar en 1503 á Sevilla como puerto único de aquella carrera y asiento de la Casa de Contratación. Lo menguado del tráfico en este tiempo hacía innecesario el servicio de grandes navíos, y los de pequeño porte que se empleaban podían remontar y descender el Guadalquivir sin riesgos ni tropiezos. El error estuvo, como dice justamente Colmeiro, en perseverar en el empeño de concentrar á viva fuerza, primero en Sevilla y después en Cádiz, el comercio de América, cuando ya se habían realizado los grandes descubrimientos y conquistas del reino de Carlos V, “en gobernar lo mucho según las reglas de lo poco, y en convertir en privilegio perpetuo una ordenanza pasajera.”

Cádiz había disputado á Sevilla desde el principio los privilegios que le otorgó la Corona de Castilla, y estas pretensiones se hicieron sentir más francamente en 1550. Las dificultades y peligros para la navegación que presentaba la barra de Sanlúcar y la necesidad de un fondeadero más cómodo que el de Sevilla, determinaron al comercio á manifestarse en favor de la traslación de la Casa de Contratación y el Consulado á Cádiz; y el Gobierno hubo de ordenarla al fin en 1717, con grave quebranto de Sevilla, que vio desvanecerse con esta providencia la prosperidad que, en más de dos siglos y sin interrupción, le había dado tan importante monopolio.

En los primeros años, para el comercio de Indias se empleaban naves sueltas; los despachos se hacían sin sujeción á época ó tiempo determinado, y la autoridad no intervenía sino en la certificación de los registros y la recaudación de los derechos de la Real Hacienda. Pero el Emperador Carlos V, en 1526, y Felipe II posteriormente, prohibieron que navío alguno pasara suelto á las Indias ni fuera de ellas á España sino en conserva de flota y bajo custodia de una armada Real que hiciese guarda á las naves de aquella carrera; y ordenaron además que el navío que fuera ó viniera sin las flotas ó armadas, no estando provisto de licencia del Rey que lo autorizara para navegar suelto, fuese decomisado con todo lo que en él se llevara ó trajera, con pena de galeras al remo por diez años, privación perpetua de sus oficios y pérdida de todos sus bienes á los maestros y pilotos. Felipe II, por convenir así, según decía, al aumento, conservación y seguridad

del comercio y navegación de estos dominios, decretó en 1561 que cada año se hicieran y formaran en el río de la ciudad de Sevilla y en los puertos de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, dos flotas y una armada Real que viniesen á las Indias: la una flota á Nueva España y la otra á Tierra Firme, y la armada para que viniera y regresara haciéndoles guarda y escolta, destinada especialmente á esta carrera y navegación y encargada de llevar los tesoros del Rey y de particulares que habían de conducirse á los reinos de España.

Tanto la flota de Nueva España como la de Tierra Firme se aparejaban en Sevilla. La primera, comúnmente llamada *flota del azogue*, y también *de la plata*, tocaba en Puerto Rico y luégo seguía el derrotero de Veracruz. De venida, conducía de preferencia el azogue que, en gruesas cantidades y por cuenta de la Real Hacienda que lo tenía estancado se traía para el beneficio de las minas de plata, y además las mercaderías y géneros de la contratación ordinaria. De regreso á España, llevaba los frutos de aquel Virreinato, y, en plata, en barras ó labrada en moneda, los grandes caudales pertenecientes al comercio y al Rey por los derechos del quinto.

Los *galeones* —tal era el nombre con que se designaba la flota de Tierra Firme— venían en derechura, de Sevilla hasta 1720 y de Cádiz de este año en adelante, al puerto de Cartagena. Esta flota abastecía de géneros y frutos de Castilla al Nuevo Reino y demás provincias de la Audiencia de Santafé, á las de Tierra Firme, á la Presidencia de Quito, al Perú y á Chile. En Cartagena desembarcaban y allí permanecían hasta que los galeones regresaban de Portobelo, los comerciantes españoles que tenían negociación establecida con el comercio de las provincias de la Audiencia de Santafé y de la Presidencia de Quito, cuyos principales mercaderes se instalaban en aquel puerto con la necesaria anticipación en espera de la flota. De Cartagena seguían los galeones á Portobelo, término de la carrera. En ese puerto, insalubre y desierto en tiempo ordinario, con su arribo se abría una gran feria, á que concurrían los mercaderes que habían ido de Chile y el Perú y los de Panamá, que á lomo de mula atravesaban el Istmo. Los comerciantes, así de España como de Indias, reunidos en ese lugar, nombraban diputados que fijasen el precio de los géneros y frutos sobre que versaban las transacciones; y esa fijación, en la que intervenían el General de la armada, en nombre de los españoles, y el Gobernador de Panamá, en interés de los de esa ciudad, Chile y el Perú, se hacía á bordo de la nave almiranta, atendiendo respecto de las mercaderías de Castilla, más que á los gastos de producción, al mayor ó menor abasto de las provincias y á la probabilidad de arribo de nuevos cargamentos.

Aunque el tráfico entre España y sus posesiones de Indias no se estancó en provecho de una compañía especial, como las que en Inglaterra y Holanda obtuvieron el monopolio de las colonias asiáticas de estas naciones, el privilegio otorgado á un solo puerto de Castilla, unido al sistema de las flotas y galeones y á la prohibición del empleo de naves sueltas en ese rico comercio, puso en manos de los mercaderes de ese puerto privilegiado, constituidos en corporación desde el tiempo de Felipe II, el monopolio efectivo é incontestable de la contratación y el tráfico, y subordinó á los intereses y al lucro de esa corporación la prosperidad industrial y aun la misma vida económica de estos vastos dominios de la Corona. En las ciudades más importantes, los comerciantes de Indias también componían grupos poderosos que, favorecidos por las condiciones del sistema, ejercían su lucrativa industria sin competencia alguna. El interés de esas corporaciones de mercaderes, tanto españoles como americanos, estaba en elevar los precios hasta el punto en que el perjuicio que pudiera resultar de la reducción en el volumen de las ventas dejaba de resarcirse con las utilidades derivadas del artificial encarecimiento de los frutos y mercaderías. Por esta razón, nunca los mercados de Indias estaban abundantemente abastecidos de géneros de Castilla, ni de esto se preocupaban mucho los comerciantes, porque en ventas relativamente limitadas obtenían considerables ganancias. Los precios de esos géneros eran en estos Reinos muy altos, —cuatro, seis, ocho y diez tantos más que en España, y las utilidades de los comerciantes alcanzaban de 200 á 800 por 100. Pero esta excesiva elevación en los precios, especialmente de ciertos artículos, como el hierro y el acero, impedía que se usase de ellos en la industria; y así, al mismo tiempo que se restringía el consumo, se oponían obstáculos insuperables al desarrollo de la riqueza.⁴¹ Por razón del monopolio de que gozaban, los comerciantes de Sevilla y Cádiz no solamente tenían interés en comprar los frutos coloniales al más bajo precio posible, para venderlos en Europa con grandísima utilidad, sino que procuraban envilecerlos en manos de los traficantes de Indias para aniquilar todo esfuerzo dirigido á aumentar la producción de ellos; y como resultado defi-

41 Según se ha dicho antes (página 279), á mediados del siglo XVII el acero se pagaba en Vizcaya á cuatro pesos el quintal de 6 arrobas, ó sea á razón de cinco reales once maravedís la arroba, y en Cartagena el quintal de 4 arrobas valía cien pesos, ó sea veinticinco pesos la arroba.

nitivo de esta organización comercial, que solamente funcionaba en provecho de los mercaderes de un puerto de Castilla, artificialmente se restringía en los dominios españoles el consumo de las mercaderías europeas, y en España, y por obra suya en los otros Estados de Europa, se limitaba también el mercado de los frutos y géneros coloniales de las Provincias españolas de Indias.

La flota de Nueva España y los galeones no venían cargados de géneros y frutos de sólo producción española. Desde el reinado de Felipe II, la industria había empezado á languidecer allí y con la pérdida de la Armada invencible se había iniciado la época de la decadencia política de España. Las manufacturas del Reino, recargadas con crecidos tributos de distinta especie, no podían sufrir la competencia extranjera, y los géneros de Holanda, Francia é Inglaterra, introducidos á Castilla, se reembarcaban con destino á los puertos de Indias. En 1688 se decía que la flota y los galeones tenían capacidad de 27,500 toneladas, y se calculaba que los frutos y mercaderías de ese tráfico que España suministraba no alcanzaban sino á 20 por 100. “Es tan corto el comercio que tienen nuestros españoles, escribía Alvarez Osorio dirigiéndose á Carlos II, que todos los frutos y ropas de estos Reinos que embarcan todos los años por su cuenta en las naos de flota y galeones, no ocupan el buque de dos naos de quinientas y cincuenta toneladas; porque todas las naos y las ropas son de extranjeros, que compran á menos precio nuestros frutos y las comercian por su cuenta. Y en la misma conformidad compran en los Reinos de las Indias una parte de los frutos de ellas, y éstos los venden en estos Reinos, y nos llevan con nuestros frutos más de diez millones de pesos todos los años y la mayor parte de estos frutos los transportan y comercian á sus Reinos, y ganan con ellos más de veinte millones de pesos todos los años.” Colmeiro observa con razón que los extranjeros no necesitaban acudir al contrabando para enviar sus mercaderías á Indias, porque los mismos españoles las compraban é introducían á Sevilla ó á Cádiz, de donde las embarcaban para aquellos Reinos con ánimos de venderlas de segunda mano. “Otras veces, dice, los mercaderes de Andalucía se allanaban á ser los testas de ferro de los hombres de negocios, judíos en su mayor parte, domiciliados en reinos extraños.”

Como la salida de las flotas y galeones se anunciaba con mucha anticipación, á fin de que se alistasen en tiempo los hombres de negocios, quienes primeramente aprovechaban del aviso eran los contrabandistas, que se apresuraban á proveer los mercados de Indias; de modo que cuando las naves de flotas despachadas de España llegaban, encontraban las provincias ampliamente abastecidas. Además,

Inglaterra y Holanda habían convertido sus posesiones insulares de las Antillas en depósitos de mercaderías apropiadas al consumo de estos Reinos, y Jamaica y Curazao mantenían constante tráfico con los puertos de Riohacha, Santa Marta y Cartagena por medio de sus confidentes, con el decidido apoyo y favor de los pueblos. El comercio directo de España con sus provincias americanas decreció tan considerablemente por las causas explicadas, que, según Ulloa, en los primeros años del siglo XVIII, cuando ya había concluido la guerra de Sucesión, no alcanzaban á cuarenta los navíos que salían de España para los puertos de Indias, en tanto que los de las naciones que se ejercitaban en el tráfico ilícito excedían de trescientos. El *Tratado del asiento*, ajustado á tiempo de la paz de Utrecht en 1713, que concedía á Inglaterra la introducción anual de cierto número de negros esclavos á los dominios españoles durante treinta años, y la gracia que se dio al comercio de la misma Nación de cargar para la feria de Portobelo una nave de quinientas toneladas todos los años, contribuyeron muy eficazmente á dar golpe definitivo al comercio español con los Reinos de Indias, porque el contrabando adquirió mayor fuerza al amparo de tales concesiones, y acabó por perder todo respeto á las restricciones y formalidades prescritas por los Reyes de España. De este comercio, ningún provecho derivaba ya España, y así pudo escribir Campomanes muy acertadamente: “Sin trabajar, navegar ni comerciar nosotros en la carrera de las Indias, era locura creer que la utilidad de aquel comercio podía quedar en España. La manufactura de ley atrae el dinero á la fábrica con tanta seguridad como el azogue atrae la plata, ó el imán al hierro.”

Otra causa de inferioridad del comercio español respecto de las naciones que le disputaban los mercados de Indias, consistía en la navegación por las flotas y galeones, cuyo andar lento no les permitía competir con las ligeras naves sueltas, construídas de acuerdo con los adelantos de la arquitectura naval, que empleaban los ingleses, holandeses y franceses. Como era casi imposible que los buques de la carrera de las Indias atravesasen sin peligro la barra de Sanlúcar para llegar á Sevilla, se prestó al fin oído á las constantes quejas de los navieros, y se accedió á las repetidas solicitudes de Cádiz, decretando en 1717 la traslación de la Casa de Contratación á esta ciudad, que vino á ser puerto único habilitado para esa carrera. Pero esta medida, que beneficiaba á un puerto con daño de otro, en nada contribuía á restaurar la riqueza del Reino ni á extinguir el tráfico ilícito con las provincias de Indias. Desde 1669, Fray Juan de Castro había indicado que uno de los medios seguros de aumentar la contratación con esos dominios de la Corona sería el de que el comercio se hiciera por naves sueltas, porque así los españoles

comprarían las mercaderías á los extranjeros y las traerían á Indias por su cuenta. En tiempo de Felipe v, censurando el economista Campillo el monopolio del único puerto habilitado, que estimulaba el comercio de contrabando é impedía la contratación lícita, decía: “Este comercio debe ser el instrumento y medio de fomentar los otros ramos que constituyen la riqueza de una nación y fundan su prosperidad, y sus efectos jamás se han visto ni se verán sino estando libre y abierto á todos los vasallos del Rey.” á causa de la guerra, se suspendió de 1740 á 1755 el sistema de las flotas. Se restableció después; y en 1765 se extendió á los puertos de Málaga, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, Coruña, Gijón, Palma y Santa Cruz de Tenerife el beneficio de la habilitación para el tráfico con las Indias. Pero el régimen de las flotas no acabó definitivamente sino por el decreto de 12 de Octubre de 1778, á que se dio el nombre de reglamento de *libre comercio*, por el cual quedaron habilitados trece puertos españoles y veinte en Indias para el comercio recíproco. Desde 1748 se había permitido el despacho de naves sueltas para Chile y el Perú por el Cabo de Hornos; y con esta medida desapareció la relativa importancia que, con las ferias, había adquirido Portobelo, porque ellas concluyeron desde entonces, y Panamá se vio también desierta y sin movimiento comercial.

El reglamento de libertad de comercio fue provechoso para el Virreinato de Santafé. Tratando de los efectos que había producido, el Virrey Caballero y Góngora decía en su Relación de mando que con él el comercio del Reino iba en aumento, ya se midiese por los derechos que había producido la aduana de Cartagena, ya por las exportaciones que se habían hecho. “Lo que más sensiblemente prueba los efectos del comercio libre es la extracción de frutos, decía; pues de la relación de la misma aduana consta que de 30,791 pesos que salieron el año de 84, casi gradualmente ha ido subiendo hasta 247,039 pesos, á que alcanzaron en el año pasado de 88. Sin embargo, este renglón debe suponerse aún en la cuna, en vista de la maravillosa fecundidad del Reino en todo género de producciones, el añil, la cochinilla, la ipecacuana, la zarzaparrilla, el excelente cacao del Magdalena, á que sólo hace preferencia el Soconusco, é infinitos otros frutos que no se cuentan entre los extraídos, ó han sido en muy cortas porciones, por lo cual debería el comercio, por su propia utilidad, solicitar estos objetos de las provincias donde se producen con más abundancia, y no estar atenido á los oros que se acuñan en las Casas de Moneda, de donde salen los doblones por lo común en derecho á registrarse en la aduana, sin pasar una vez siquiera por mano de los labradores, que tarde ó temprano vendrían á entregarles en las manos frutos

y dinero. En el fomento, pues, de la agricultura y del comercio interior consiste la prosperidad del exterior.”

El sostenido contrabando que se hacía con todas las provincias españolas de Indias, que concluyó por asumir los caracteres de una institución regular y poderosa, fue el factor más importante en las reformas que la Corte ordenó de 1748 en adelante, hasta llegar al reglamento de comercio libre de 1778 y al decreto de 1788, que extendió por fin al Virreinato de Nueva España las franquicias que ese reglamento concedía. Respecto del Perú, en Real cédula de 12 de Mayo de 1730 se ve hasta dónde había adquirido fuerza el comercio ilícito, pues en ella decía Felipe V que en este delito estaban comprendidos allí los eclesiásticos, así seculares como regulares, quienes, contratando en el mismo modo que los seglares, con la autoridad de su estado, fiados en que no se les registraban sus cargas y petacas, en las que llevaban cuanto querían, suyo y ajeno, amparaban con su sombra á los introductores, y así adquirirían considerable caudal; “no siendo menos escandaloso, decía el Rey, que hasta del sagrado de los conventos se valen para lograr con más libertad estos fraudes en las ilícitas introducciones, pues dentro de ellos mismos ocultan y guardan todos los géneros del ilícito comercio que tienen y los que los introductores les llevan para tenerlos allí con más seguridad, sin que los monasterios de religiosas se reserven de este desorden, en tanto grado, que así en ellos como en los de religiosos se venden los géneros, cuyos irregulares é inauditos procedimientos necesitan eficacísimas y efectivas providencias para atajar estos desordenados excesos ejecutados por los eclesiásticos, tan ajenos y extraños de su estado, olvidándose de él y de que, siendo vasallos míos, están obligados á guardar, cumplir y ejecutar mis órdenes, y especialmente en lo que mira á materia de esta calidad, y de tanta importancia y gravedad como la presente, en que tanto se interesa mi servicio y el bien de mis vasallos y de los comercios.”

En virtud de las reformas ya mencionadas, decreció considerablemente el contrabando, mas no se logró extinguirlo por completo, porque no era tarea fácil y sencilla extirpar hábitos á que más de dos siglos de restricciones y de monopolio habían dado vida, ni lograr por la mera acción de las leyes que los pueblos se abstuvieran de consumir los géneros y mercaderías de que en todo ese tiempo los había provisto la negociación clandestina. Las leyes cerraban el mercado á esos géneros y efectos. Era obra de la astucia y de la sagacidad, “de la fuerza y la violencia del curso natural del comercio,” según la expresión de Sir Josiah Child, burlar las prohibiciones legales y penetrar en ese campo vedado; obra fácil ciertamente, cuando para realizarla se contaba con la oportuna é interesada coo-

peración de los comerciantes y de los consumidores. Refiriéndose al Virreinato de Santafé, el Conde Ezpeleta decía en su Relación de mando que siempre que hubiera honesto motivo para mantener relaciones con las colonias extranjeras vecinas, se haría contrabando, sin que pudiera evitarse. “Así ha sucedido, agregaba, con motivo del libre comercio de negros permitido á los nacionales y á los extranjeros. Unos y otros, pero principalmente los primeros, han inundado las provincias de la costa de géneros y efectos prohibidos, cuya abundancia ha refluído hasta el interior de este Reino.”

La palabra *alcabala* es de origen árabe, y sirve para designar el derecho que en España se exigía sobre el valor de todas las cosas muebles é inmuebles y los semovientes que se permutaban ó vendían. Desde tiempo muy remoto se introdujo allí este impuesto, aunque no tuvo al principio el carácter de recurso permanente, sino transitorio. Dice el Padre Mariana que “el año de 1341, con el fin de tomar á Algeciras, en falta de dinero, porque todos, menos los mercaderes, estaban pobres, concedieron al Rey Don Alfonso XI en Burgos la veintena del precio de todo lo que se vendiese mientras durase el cerco de Algeciras. Lo mismo ejecutaron León y otras ciudades á imitación de aquélla. Pareció bien al principio, y después se tuvo por gravoso. Llamóse este tributo *alcabala*, nombre tomado de los moros.”

La concesión de este arbitrio rentístico, según se ve, fue al principio temporal; pero en varias Cortes del Reino celebradas en el siglo XIV, se acordaron á los Reyes prórrogas sucesivas de las alcabalas, y así la perpetuidad de esta contribución fue obra del tiempo y resultado de las repetidas concesiones que se hicieron de ella, más bien que de un acto formal de las Cortes que le diese aquel carácter.

Al tiempo del descubrimiento y conquista de América, la alcabala se había establecido ya en España como tributo ordinario, á pesar de las quejas que sobre la ilegalidad de su imposición se dirigían á la Corona de Castilla, y de haber ordenado la Reina Isabel á sus hijos, en su testamento, “que hicieran examinar su origen, si fue temporal ó perpetuo; y si hubo libre consentimiento de los pueblos para poderse llevar y perpetuar como tributo justo.” Dedúcese también que se le consideraba perpetuo ó permanente de la exención de él que, por regla general, se otorgaba en los asientos ó capitulaciones á los conquistadores y descubridores de tierras en Indias, como aparece de las que se acordaron con Hernán Cortés en 1523, y de las que, después, en 1529, se hicieron con Francisco Pizarro, en las cua-

les hay un artículo que dice así: “Item, prometemos que por término de diez años y más adelante, hasta que otra cosa mandemos en contrario, no imponemos á los vecinos de las dichas tierras alcabala, ni otro tributo alguno.” Semejante exención se continuó en Nueva España y el Perú después de haberse realizado la conquista de estos reinos; pero, posteriormente, las necesidades del Erario determinaron la suspensión de ella. En consecuencia, en 1574 se despachó cédula al Virrey de Nueva España en que se le previno que fuera introduciendo la alcabala en todo el distrito de su Virreinato; y, respecto del Perú, aunque desde 1558 se trató de establecerla, esto solamente tuvo efecto en 1591, en virtud de órdenes repetidas enviadas de la Corte al Virrey D. García Hurtado de Mendoza. “En la provincia de Quito, que entonces hacía parte de aquel Virreinato, según dice Solórzano, mostraron algunos moradores, inquietos y sediciosos, grave sentimiento de que se les impusiese, y comenzaron á formar uno como motín por esta razón; pero avisado de esto el Virrey, envió con gran presteza la gente militar que convino y por General de ella á Pedro de Arana, con que se atajó el incendio que se podía temer y fueron castigados los principales movedores de él.”⁴²

Conforme á la Real cédula expedida por Felipe II el 7 de Junio de 1576 y al Arancel de Alcabalas, dado también por él en 1591, debía pagar este impuesto “todo género de personas, con las excepciones hechas por las leyes, de la primera y todas las demás ventas, trueques y cambios así de las mercaderías procedentes de España como de las que hubiera, se labraran y fabricaran en Indias, á razón de dos por ciento en dinero de contado.” La Ley XVII, Título XIII, Libro VIII de la Recopilación de Indias dice: “Los exceptuados por leyes de pagar alcabala son iglesias, monasterios, prelados y clérigos de las ventas que hicieren de sus bienes y de trueques por lo que á ellos toca y pueda tocar; pero si compraren ó vendieren cualesquiera cosas por trato de mercadería ó por vía de negociación, de las tales han de pagar alcabala como si fueren legos.” Y la excepción acordada á los indios la declaraba la ley XXIV, de los mismos Título y Libro en estos términos: “los indios no han de pagar alcabala por ahora de lo que vendieren, negociaren ó contrataren, no siendo de españoles ó personas que la deban, porque de lo que vendieren que no sea de indios sino de otros que si ellos lo vendiesen debieran

42 Obra citada, pág. 975

alcabala, la han de pagar, y para que por su intervención no se encubra, se les amoneste y aperciba cada vez que pareciere que las cosas que vendieren sean suyas ó de otros indios; y no tengan en sus tiendas mercaderías, labores y obras de sus oficios que sean de españoles ni otros que deban alcabala para vender, y todo lo que tuvieren de venta sea suyo ó de otros indios, y no vendan cubiertamente ninguna cosa que no sea suya ó de otros indios, y si alguna vendieren de persona que deba alcabala le descubran y manifiesten; y si hecha la amonestación pareciere lo contrario, se cobrará la alcabala del encubridor en la cantidad que valiere con el doble, y estará en la cárcel treinta días.”

La Ley xxv hacía relación de todas las cosas sobre que debía cobrarse alcabala, y otras leyes declaraban qué objetos y negociaciones estaban exentos de ella.

Una de las instrucciones que la Corte comunicó al Presidente Dr. Antonio González fue la de asentar en el distrito de la Real Audiencia de Santafé esta contribución. Como todo nuevo impuesto, fue mal recibida generalmente, distinguiéndose por su actitud de resistencia la ciudad de Tunja. Para reducir al Cabildo á la obediencia y persuadirle de la necesidad y conveniencia de recibir la contribución, en Abril de 1592 fue á esa ciudad, por orden del Presidente, el Oidor Gaspar de Peralta. El día 20 de dicho mes, en reunión del Cabildo, hizo presente que debía imponerse la alcabala en servicio del Rey y para atender á sus muchas necesidades; y el Capitán Bartolomé de Villagómez Campuzano, Corregidor y Justicia Mayor, leyó una petición en que rogaba, pedía y exhortaba al Cabildo y á los vecinos de la ciudad y las demás inclusas en su Corregimiento, recibiesen la alcabala al 2 por 100, con el amor y voluntad á que eran obligados como leales vasallos y servidores de Su Majestad. Mas, en seguida, el Procurador General de la ciudad, D. Antonio Patiño de Haro, manifestó que, en nombre de ella, la contradecía, y el Cabildo todo se opuso también, alegando contra la contribución el ser reciente la ciudad; la rebeldía de los indios que había dentro de sus términos, inclinados á la infidelidad; que con el nuevo impuesto se vendería menos que hasta entonces, lo que redundaría en daño de la Real Hacienda; y que, según cálculos fundados, las contribuciones existentes ascendían al 40 por 100, y no era justo ni conveniente aumentarlas. Pidieron además los del Cabildo que se les concediera el término ultramarino, de cinco años, mientras el Rey resolvía sobre la solicitud que pensaban elevarle.

En decreto del 21 de Abril, el Oidor ordenó que, á pesar de lo alegado y pedido, se cumpliera lo dispuesto por el Rey, y que, en consecuencia, se pregonara en la ciudad la alcabala al 2 por 100 junto con la Real cédula en que se previno el esta-

blecimiento de esta contribución. Tanto el Procurador General como los Alcaldes, el Depositario General y los Regidores de la ciudad habían sido reducidos á prisión el día anterior por mandato del Oidor, y, desde la cárcel, hubo de dirigirse á él el Procurador General, reclamando contra los procedimientos de dicho funcionario y apelando de su determinación. “Habiendo yo dado, decía el Procurador, causas legítimas para que la dicha imposición no se cargue ni deba cargar en esta ciudad por no convenir al servicio del Rey nuestro Señor, y por la exención legítima que por leyes Reales pertenece á esta ciudad, Vuestra merced, sin embargo de todo esto y de hecho y contra derecho y no guardándonos los términos que de derecho corresponde para la defensa de esta ciudad, y para más oprimirla y privarla de su libertad y total defensa, me tiene oprimido y en prisión á mí y en general á todo el Cabildo de esta dicha ciudad, de lo cual resulta la opresión y violencia que en este caso se recibe, pues, sin tener atención á cosa ninguna de las referidas, Vuestra merced pregona y manda pregonar las dichas alcabalas sin estar recibidas en esta ciudad y sin estar para ello convenida esta república; lo cual por ser contra todo orden de derecho y fué del consentimiento que se debe prestar, el dicho pregón es sin ningún valor, y como tál lo contradigo con las solemnidades de derecho para que ahora ni en tiempo alguno pare perjuicio á esta ciudad ni por el tal pregón sea lícito adquirirse alguna posesión.”

El Procurador concluía pidiendo al Oidor que declarase sin valor el pregón de la alcabala; que ordenase se les soltase á él y á los Justicias y Regidores de la prisión á que los había reducido, por ser así de justicia; y protestaba que contra el Oidor pediría la reparación de todo el daño y menoscabo que, por no guardar á la ciudad su jurisdicción, se le siguiera y pudiese recibir, además de que apelaba del pregón, por ser nulo, para ante la persona Real y el Supremo Consejo de Indias. El Cabildo constituyó apoderados que en España sostuviesen las pretensiones y reclamos de la ciudad en grado de suplicación.

Por cédula de 11 de Agosto de 1593 dirigida al Cabildo, el Rey manifestó que era imposible relevar á la ciudad del impuesto y que no se podía admitir excusa para esa exención. De esta Real resolución se suplicó también; pero, en cédula de 21 de Enero de 1594, el Rey dijo al Presidente de la Real Audiencia que la alcabala debía ser recibida por la ciudad de Tunja y recaudada, á pesar del recurso interpuesto. “No hay razón, manifestaba el Soberano, para que habiéndose recibido ya en todo lo restante de las Indias, pretendan singularizarse, comoquiera que ya al recibo de ésta habrán conocido que no piden con razón y que así se habrá todo asentado conforme al orden que á ellos envió.” En esta ocasión, consideró

más conveniente el Presidente Dr. González trasladarse á Tunja, como lo hizo, y con el objeto de evitar protestas y resistencia de las autoridades de la ciudad, expidió allí un decreto, el 19 de Agosto de 1594, en que se lee: “que mandaba y mandó se notifique á las Justicias y Regidores de esta ciudad que en ella están que en ninguna manera hagan Cabildo ni se junten á él en las casas de Cabildo ni en otra ninguna parte en el intervalo que Su Señoría esté en la ciudad, ni se junten en corrillos ni traten de alcabalas sin licencia de Su Señoría ni sin estar presente, so pena de perdimiento de sus oficios y que sean castigados como personas que no cumplen los mandamientos de sus gobernadores.”

En “junta religiosa,” por orden del Presidente, se reunieron con este mismo funcionario los Alcaldes, Regidores y demás Oficiales de la ciudad, el Provincial y el Prior del convento de San Agustín, el Prior y los Padres Reginaldo Galíndez y Pedro Bedón del convento de Santo Domingo, y el Guardián y el Padre Pedro de Azuaga de la Orden de San Francisco, y los dos únicos letrados que había en la ciudad. El Presidente dio á conocer de la junta las cédulas en que el Rey ordenaba que se recibiera por la ciudad y fuese recaudado en ella el derecho de la alcabala, y en que negaba el recurso de suplicación interpuesto por el Cabildo y Regimiento; y por último pidió que se recibiera el impuesto con suavidad y llaneza, como lo habían recibido Santafé y las otras ciudades del Reino. Para mayor justificación de su proposición, como se lee en el acta, ordenó que los religiosos que allí estaban dieran su parecer sobre lo que debían pagar el Cabildo, Justicia y Regimiento de la ciudad. Sostuvieron todos ellos como justas las Reales órdenes y disposiciones, y, según consta también en el acta, “dijeron unánime y conformemente que mediante ser voluntad del Rey nuestro Señor y mandarlo conforme al arancel Real y cédulas y recados referidos de suso, que se han visto en este dicho Cabildo en presencia de todos, son de parecer que las alcabalas se deben y se reciban, y qué el que no lo hiciera y lo resistiere peca mortalmente, atento á la necesidad en que Su Majestad se halla y la obligación que hay de acudirle y obedecerle.” Los dos letrados llamados al Cabildo insistieron también sobre el deber de obediencia que tenía la ciudad de admitir la contribución y recaudarla; y el Presidente de la Real Audiencia, en sus exhortaciones y en la exposición escrita que hizo leer, llamó la atención de las autoridades de la ciudad á la clemencia y liberalidad con que el Rey había obrado al decretar la alcabala, porque, pudiendo fijarla al 10 por 100, como estaba asentada en los Reinos de España, la había puesto al 2 solamente, por amor á sus vasallos de Indias.

En compañía del Presidente habían ido á Tunja los Oficiales Reales de Santafé, y uno de los Alcaldes ordinarios y tres Regidores de la ciudad, provistos de poderes para hablar por ella, en nombre y representación suya. Por disposición del Presidente, todos estos ministros asistieron á la reunión de la Justicia y Regimiento celebrada el día 27 del mismo mes de Agosto; y en ella, los Oficiales Reales, en defensa de los derechos de la Real Hacienda, y el Alcalde y los tres Regidores, á nombre de la ciudad de Santafé, cabecera del Reino, cuyo ejemplo de sumisión y obediencia á los mandatos del Rey dijeron debía ser imitado, en memoriales escritos, que presentaron con toda solemnidad, pidieron que la ciudad de Tunja, procediendo como la de Santafé, recibiera la alcabala y ordenase su recaudación. En esta vez, así como en las anteriores reuniones, el Presidente declaró que, siendo ya claramente conocida la Real voluntad, no podía admitirse recurso ni aplazamiento, y que el voto individual del Teniente Corregidor, los Alcaldes ordinarios, los Regidores y demás autoridades de la ciudad debía conformarse á los Reales mandatos, con apercibimiento de que perderían sus encomiendas y oficios quienes procedieran de distinto modo. El Teniente Corregidor Antonio Ruiz Mancipe y los Alcaldes ordinarios Juan Chacón de Porras y Diego de Vargas y algunos Regidores, por haber insistido en que debía aguardarse la definitiva resolución del Rey sobre los recursos que la ciudad había interpuesto, emitiendo en este sentido su voto y no como exigía el Presidente, por mandato suyo fueron llevados á la cárcel y después conducidos presos á Santafé. Por orden suya también y en su presencia, el Cabildo eligió nuevos Alcaldes ordinarios, en reemplazo de los dos mencionados, mientras se decidía la causa que debía seguirseles; y en la misma reunión del 27 de Agosto, el Presidente hizo la declaración de que daba por recibida la alcabala por parte de la ciudad, y ordenó que fuese recaudada conforme á las disposiciones del Rey dadas cuando se decretó este arbitrio. Por ese tiempo, ya todas las ciudades comprendidas en el distrito de la Real Audiencia de Santafé, aun las que habían suplicado el establecimiento de esta nueva contribución, habían dado su explícito asentimiento á ella; y desde entonces se asentó y fue recaudada al 2 por 100, en unas partes por administración directa de la Real Hacienda, y en otras por el sistema de arrendamiento, particularmente en los lugares de corta población.

Las depredaciones á manos de los corsarios y piratas que rondaban el mar de las Antillas y el golfo de México, á que continuamente estaban expuestos tanto

el comercio como los puertos y costas de Tierra Firme, movieron á la Corte á decretar la formación de una armada especial, encargada particularmente de proteger los dominios de la Corona en esas regiones y de dar seguridad al tráfico y á la navegación. A esta flota se le dio el nombre de *Armada de Barlovento*. Debía atender, según decía la Real cédula de 4 de Mayo de 1635 dirigida al Presidente de la Real Audiencia de Santafé, á la defensa de las costas del Mar del Norte, del seno mexicano é islas de Barlovento; á la conservación de las flotas, la contratación y el tráfico entre las Indias y España, recorriendo ordinariamente esos mares y defendiéndolos de los rebeldes y corsarios. A su formación y sostenimiento debían concurrir todas las provincias situadas sobre ese mar, teniendo presente que sería excesivo el costo en que se habría de incurrir; y por esto se dijo al Presidente de la Audiencia de Santafé que, encaminando á ese objeto sus disposiciones, impusiera los derechos que fueran necesarios sobre los géneros que mejor le pareciese. En otra Real cédula enviada en Septiembre de 1637 al Presidente D. Martín de Saavedra y Guzmán, se le hizo saber que la del año de 1635 debía ejecutarse con toda presteza y puntualidad, y que, para darle mayor cumplimiento, podría elegir los medios que estimara convenientes. El producto de la nueva imposición ordenada había de llevarse á las Reales Cajas por cuenta aparte, y de ellas remitirse á la ciudad de Cartagena, donde quedaría á disposición del Virrey de Nueva España, á quien se encomendó la ejecución de la Armada.

En cumplimiento de lo mandado en las dos Reales cédulas mencionadas y en virtud de disposición del Presidente de la Real Audiencia, por los años de 1638 y 1640 se impusieron en las ciudades de Santafé, Tocaima, Ibagué y Mariquita; en las de Los Remedios, Cáceres, Antioquia, Zaragoza, San Francisco de la antigua Guamocó y demás que entonces comprendía la Gobernación de Antioquia; en las de Anserma, Cartago, Toro y Arma; en las de San Juan de los Llanos y Espíritu Santo del Caguán; en la de Tunja y Villa de Leiva; en las de La Palma, Muzo y Vélez, y en las de Pamplona, Salazar de las Palmas y el territorio que después se agregó al Gobierno de Girón y Alcaldía Mayor de Minas de las Vetas de Pamplona y Bucaramanga, varios derechos destinados al sostenimiento de la Armada de Barlovento, gravándose en cada jurisdicción los frutos y géneros de extenso consumo que se tuvieron por más adecuados. En Santafé, para atender á la provisión de armas necesaria para la defensa del Reino, por acuerdo de 11 de Diciembre de 1638, concedió la ciudad la cantidad de 3,000 pesos tomados de los fondos de la comunidad de indios mitayos y la imposición de la sisa sobre algunos frutos y géneros, en cantidad fija; y, por instancia del

Presidente de la Real Audiencia, en acuerdo de 4 de Junio de 1640 se decretó la imposición especial de un derecho sobre la venta del vino, de las conservas, la miel, el pescado, el jabón, los quesos, las mulas, los naipes, el cordobán, las vaquetas y otros géneros de Castilla y extranjeros que fueron distintamente señalados. La condición de pobreza en que la tierra se encontraba, la paralización de la industria y el comercio, y el encarecimiento de las subsistencias, sin que hubiese perspectiva de cambio ó de mejora, todo esto hizo vacilar el ánimo del Cabildo en la concesión del arbitrio que el Rey exigía; pero cedió á la solicitud del Presidente de la Real Audiencia y decretó la contribución, bien que dejando en su presencia constancia del voto que, á su pesar, había dado. “En tiempo que este Reino estaba tan florido y sobrado, dijo el Cabildo, y los vecinos de él tan ricos respecto de la abundancia de los naturales, de lo copiosos que estaban los minerales de oro y plata, y de haber corrido la moneda, que era corriente, que era el bien universal de esta tierra, y que por esta razón los pobres y los ricos comían los mantenimientos tan baratos que una fanega de trigo valía de cinco á siete reales, y á lo mismo el maíz, sustento de los naturales y pobres, y á este respecto la carne, aves, huevos y todo lo demás; y que á Su Señoría le consta que han venido tan mudados estos tiempos, que una fanega de trigo vale veinticuatro y treinta reales, y el maíz á doce y á veinte reales; las aves y lo demás á precio doblado, y aun más de lo que solía valer; que las minas de plata y oro, que eran la substancia de este Reino, están tan acabadas, que aun no dan útil para su costo, y la mayor razón de esta perdición ha sido el salir los indios naturales á labrar las minas de *Las Lajas*, con que encomiendas que tenían á quinientos y á seiscientos, no tienen hoy á cincuenta; y porque este daño se va continuando, y esta saca de naturales, y cada día se puede esperar, y en muy breve, el acabamiento de todo, porque si de cada conducción no vuelve la mitad de los indios, y éstas son cada año continuas, no dando útil en las minas por la flaqueza de ellas, faltando la agricultura del campo, sementeras y cría de ganados, que era lo florido de este Reino; que hoy, como esta ciudad representa y á Su Señoría le consta, como quien ha andado la mayor parte de él, y visto las ciudades despobladas, los vecinos desnudos, sin tener qué comer ni en qué dormir, metidos en los montes por imposibilidad, causas todas que han de obligar al piadoso y cristiano celo de Su Majestad, informado de ellas, á condolerse de esta parte de vasallos españoles, que han habitado y habitan este Reino, desamparando sus casas y patrias, y al de Su Señoría que se le representa y aplique el remedio más conveniente; y para que asimismo Su Majestad y Su Señoría vean que hace

esta ciudad y han hecho las otras más de lo posible en haber concedido en la ocasión pasada la sisa que Su Señoría impuso en calidad de armas al Reino....; y que ahora que Su Señoría ha presentado las Reales cédulas de Su Majestad y descubierto su Real voluntad, añadiendo y ligando los géneros que Su Señoría ha representado, con que no queda cosa sin gravarla; ha venido esta ciudad con todas las dichas contribuciones y con el amor que á Su Majestad (Dios le guarde) tiene, y estimación que hace de Su Señoría, en otorgar y revalidar lo pasado, en admitir lo presente y añadido con calidad de que Su Señoría se ha de servir prometer á esta ciudad el nombre de Su Majestad que por ningún caso será molestada ni gravada en nuevas imposiciones de esta calidad ni acrecentamiento de alcabalas, ni otra ninguna cosa, ni en este Reino, que como cabeza de él le toca el evitar sus daños y ruinas, y que hasta que Su Señoría haya entendido que Su Majestad lo hace, no se innovará en cosa alguna, pues de lo contrario, hablando con el respeto debido á Su Señoría, desde luego lo dan por nulo y de ningún valor ni efecto, y sea en sí ninguna esta concesión y la pasada, porque aun de lo concedido temen ha de nacer la ruina de este Reino, á quien le falta no sólo, como está dicho, el sustento, sino los tratos y contratos que son los que enriquecen las provincias, con que no se ha de entender lo que en Cartagena y en otras partes, que por la comodidad de la mar tiene útiles y riquezas.” Prometió el Presidente hacer en favor de la ciudad la debida representación al Rey, y también que mientras éste no pronunciara su resolución, él no impondría ningún otro tributo, como las sisas ó las alcabalas.

Para lograr que la ciudad de Tunja diese su aprobación y obediencia á las dos Reales cédulas que hablaban de la nueva imposición, el Presidente de la Real Audiencia resolvió trasladarse á ella en el mes de Junio de 1641. La ciudad y su distrito se encontraban entonces en condición de extrema pobreza, muy distinta de aquella en que se impuso la alcabala en 1594, cuando, para persuadirla á la obediencia á las leyes que decretaron este tributo, los Oficiales Reales de Santafé alegaban ante el Cabildo que esa ciudad era la más rica y aprovechada del Reino, y que, por la importancia de su negociación en ropas de España y de la labor de la tierra y crianza de ganados, algunos vecinos solamente habrían podido pagar por razón de alcabala más de 1,500 pesos por año. Admitió la ciudad la imposición, tal como el Presidente la señaló en auto que escribió en el Libro del Cabildo, gravando con ligera diferencia los mismos géneros y frutos que se habían elegido en Santafé; pero, en tono humilde y respetuoso, el Cabildo hizo presente que interponía ante el Rey el recurso de suplicación, y pidió al

Presidente que informara de la pobreza de la ciudad y de la Villa de Leiva, así como de la mucha nobleza y méritos de sus vecinos, para que Su Majestad los socorriera y premiara. Como el Cabildo de Santafé, el de Tunja también atribuía la decadencia de la ciudad al servicio forzado de los indios en las minas de la jurisdicción de Mariquita; y así, á tiempo que se declaraba dispuesto á recibir la nueva contribución, en busca de remedio á los males de que con razón se quejaba, pidió al Presidente que hiciese llegar á conocimiento del Rey la súplica que hacía de que se pusiera término á ese servicio. “Suplicamos á Vuestra Alteza, decían los Alcaldes y Regidores, se sirva de hacer merced de informar á Vuestra Real persona que el eficaz remedio que hoy hay para que de todo punto no se acabe esta república, es que cese la conducción de los naturales que de su distrito se sacan para las minas de Las Lajas, pues de haberlo hecho resulta la dicha ruina, y esta verdad la califica tener la experimentada Vuestra Alteza, pues han faltado los bastimentos y frutos de la tierra, que es lo que la conservaba; y así espera esta ciudad recibir la merced que á Vuestra Alteza suplica.”

Por Real cédula de 10 de Junio de 1642, se ordenó que los derechos y contribuciones establecidos para sustento de la Armada de Barlovento correrían en cada provincia á cargo de los Oficiales de la Real Hacienda. Practicóse así, y los Oficiales Reales recaudaban íntegramente esos derechos, á los que en unas partes se aplicaba el nombre de *alcabala nueva*, en otras el de *sisá*, y en otras el de *Armada de Barlovento*; pero comúnmente se daban en arrendamiento á las mismas personas en quienes se remataba la alcabala antigua, aunque se tenía cuidado de hacer la debida separación en los contratos. Sin embargo, de 1720 en adelante, fue cayendo en olvido este método, y empezó á introducirse la costumbre de dar en arrendamiento unidos los derechos de alcabala y los de Armada de Barlovento. Habiéndose continuado en esta costumbre por descuido de los asentistas, paulatinamente fue olvidándose el origen del impuesto de Armada de Barlovento, hasta llegar á confundir la contribución misma con el derecho de alcabala, y recaudarse con este nombre en algunos lugares, mientras que en los restantes no se conservaba ya recuerdo alguno de él ni del nombre con que se le hubiera designado.

Por decreto de 11 de Marzo de 1776, que fue comunicado al Virrey Flores en Real cédula de 6 de Abril siguiente, se creó en la Real Audiencia de Santafé el cargo de Regente, y para desempeñarlo se nombró á D. Juan Francisco Gutiérrez

de Piñeres, quien fue investido además de las funciones de Visitador de la Real Hacienda, de sus Cajas y sus diversos ramos en el Nuevo Reino y en las provincias de Tierra Firme, con excepción de la de Quito. Siguiendo la Instrucción reservada, firmada de mano del Rey y las que le fueron comunicadas por el Ministro D. José de Gálvez, el Regente Visitador se dedicó de preferencia al arreglo de las rentas estancadas y de los derechos de alcabala y Armada de Barlovento.

Examinando los documentos conducentes en el Tribunal de Cuentas de Santafé, pudo averiguar que la contribución especial decretada para sustento de la Armada se había planteado, de 1638 á 1640, en las provincias de esta Real Audiencia; y que, por los Cabildos de las ciudades, se habían determinado algunos géneros y frutos de España y de la tierra sobre los cuales se señaló una cuota fija de contribución que, por la forma en que se asentó, era un verdadero impuesto indirecto sobre el consumo. Encontró los aranceles que, por acuerdo de los Cabildos, se habían formado para la recaudación de estos derechos; pero también pudo observar cómo, andando el tiempo, por negligencia de las autoridades y de los asentistas, según queda dicho, esta contribución vino á confundirse definitivamente con la alcabala, establecida cerca de cincuenta años antes, cuyo carácter era distinto, porque, recayendo sobre las ventas y permutas de los bienes muebles, raíces y semovientes, gravaba particularmente la circulación. Y como por la Instrucción que había recibido del Rey, si algún ramo de Real Hacienda no se hacía efectivo conforme á su imposición original, debía restablecerse su recaudación y cobranza sin hacer concesiones graciosas ni permitir abusos, para que no continuase perjudicándose el Real Erario á consecuencia del descuido en que había caído el derecho de Armada de Barlovento, respecto del cual no había además razón alguna para renunciar á su recaudación, por decreto dictado el 6 de Diciembre de 1780 ordenó que este derecho y el de alcabala quedasen bajo una misma administración, aunque de uno y otro debería llevarse cuenta y razón separada y distinta, tanto por los administradores como por los asentistas, á fin de que no volvieran á confundirse. La renta de alcabalas, en concepto del Regente Visitador, tampoco se manejaba con la exactitud que las leyes y Reales cédulas prescribían, pues se habían introducido en ella muy perniciosos abusos; y, en consecuencia, para remediar los daños, errores y descuidos descubiertos, y establecer reglas claras y precisas en estos ramos de la Hacienda, expidió el 12 de Octubre del mismo año la “Instrucción general para el más exacto y arreglado manejo de las Reales Rentas de Alcabala y Armada de Barlovento.”

En esta Instrucción se dispuso que el derecho de Armada de Barlovento debería exigirse “de aquellos géneros y frutos que en cada distrito se gravaron

al tiempo de su imposición y en la cantidad que entonces acordaron los respectivos Cabildos y determinaron los ministros Reales comisionados para el asunto, cobrándolo precisamente por entero, aunque por descuido, tolerancia ú olvido del verdadero y legítimo origen de esta contribución” no estuviera entonces en práctica en algunos parajes. Como las asignaciones de los efectos gravados y la cuota que debían contribuir habían sido diferentes en los diversos territorios, con la misma diferencia debía procederse en cada uno de ellos; y con este fin se ordenó que á los respectivos administradores y asentistas se les comunicaran copias de los aranceles á que debían arreglarse en la recaudación, que eran los primitivamente acordados por los Cabildos. Respecto de las provincias del Chocó, el Raposo, Iscuandé, Barbacoas é Isla de Tumaco, no pudo averiguarse si se había establecido el derecho de Armada de Barlovento en ellas; pero, habiéndose mandado en la Real cédula de 20 de Enero de 1774, que concedió el libre y recíproco comercio entre los puertos del Mar del Sur, que los géneros y frutos que entraran en ellos, además del almojarifazgo, pagasen los derechos de alcabala y Armada que causaran al tiempo de la venta, se dispuso que, por cada uno de estos últimos, se exigiese el 2 por 100. Los Oficiales Reales debían ceñirse en la recaudación de la renta de Armada de Barlovento á las mismas reglas que en la mencionada Instrucción se prescribían respecto de los derechos de alcabala.

Para su más exacto manejo y para que fuesen más clara su cuenta y razón, la alcabala fue dividida en estos ramos:

1.º El de efectos de Castilla, que comprendía todos los géneros de mercadería, mercería, quincallería, frutos y demás objetos que venían de España, cuya alcabala debía cobrarse ó asegurarse al tiempo de la entrada.

2.º El de efectos de la tierra, que comprendía las ropas y géneros de cualquiera clase que se fabricasen en estos dominios; del azúcar, las conservas, la panela y toda especie de dulces; del cacao, la miel y demás frutos, y del jabón, los cueros y cordobanes.

3.º El de pulperías, que comprendía no sólo las tiendas en que se vendían géneros para el abasto, como vino, aguardiente ó licores y artículos de droguería, mercería y buhonería, y otros géneros y frutos para el surtimiento común, sino también los puestos públicos en que todos estos objetos se daban á la venta.

4.º El de tiendas de mercaderes, que se acomodaba á quienes revendían los géneros y efectos de las clases 1.ª y 2.ª, y no los introducían de su cuenta, sino que los compraban á los comerciantes por mayor.

5.º El de carnicerías, que se componía del derecho que se causaba en la venta de la carne fresca, del sebo, los cueros y demás aprovechamientos que tenían los obligados ó proveedores de esta especie de abasto.

6.º El de ganaderos y hacendados, que procedía de las ventas y cambios que se hicieran por esta clase de contribuyentes en sus haciendas, estancias ó trapiches.

7.º El de fincas y heredades, que incluía la alcabala de los bienes raíces que se vendían ó cambiaban por contratos voluntarios y extrajudiciales.

8.º El de censos, que se causaba por la imposición de ellos y debía recaudarse según las reglas especiales dictadas para este ramo.

9.º El de almonedas y contratos públicos, que era el producto del derecho causado por toda venta judicial.

10. El ramo eventual, llamado también del viento, que era el derecho á que estaban sujetas las ventas hechas por los traficantes transeúntes ó forasteros que no tenían establecimiento ó habitación en los pueblos; el que recaía sobre las ventas ó cambios de bienes muebles ó semovientes hechos por personas particulares, y el derecho causado en todas las ventas ó cambios no comprendidos en los ramos ya señalados.

11. El de artistas y menestrales, que era el impuesto que debían pagar los que se ocuparan en algún arte u oficio por las ventas y tratos procedentes de ellos.

Hacían parte de la renta los dineros derivados de los comisos y condenaciones en las causas de fraude, la parte correspondiente á la Real Hacienda de las penas pecuniarias impuestas á los contraventores de los reglamentos y los derechos exigidos á los fiadores por falta de tornaguías.

La alcabala, de acuerdo con la Instrucción, podía recaudarse por *concierto*, ó sea por medio de un contrato entre el oficial encargado de la cobranza, autorizado al efecto, y la persona que adeudara el impuesto y estaba obligada á pagarlo, reduciendo á cantidad fija y determinada lo que el deudor debía contribuir en el año por todas las ventas y cambios que ejecutara dentro de él, ó limitado á cierta clase de negocios. Por razón de este contrato, la Real Hacienda ó quien la representase no tenía acción para pedir más de lo estipulado, aunque las ventas ó cambios causaran mayor suma, ni el contribuyente concertado podía negarse á pagar con pretexto de haber vendido menos. Pero no debía sujetarse á concierto la alcabala que se causaba en las ventas de bienes raíces, imposición de censos, ventas de muebles ó semovientes hechas en almoneda pública; ni la que se adeudara en las carnicerías, en la introducción de géneros y frutos de Castilla y de la tierra por lo correspondiente á la primera venta, ni generalmente los contratos y granjerías

reputados de fácil averiguación y que tenían reglas fijas para justificar la alcabala que ocasionaban. Claramente estaba dispuesto que el concierto se limitase á los dueños de haciendas, potreros, estancias, trapiches y demás labradores, criadores y traficantes de ganados; á las tiendas de los mercaderes revendedores de por menor; á las demás tiendas de corto expendio, llamadas de barrio; á las pulperías y puestos públicos en que se vendían los abastos por menudeo; á los boticarios, sastres, zapateros, plateros y toda clase de oficiales menestrales; y á los venteros, dueños de tambos y mesones, y á los roperos y traperos.

El contrato de venta era el primero y principal que causaba alcabala; pero se debía también de las ventas sucesivas, de suerte que se adeudaban tantas alcabalas cuantas fuesen las ventas que se celebraran de una misma cosa, bien fuera raíz, mueble ó semoviente, hiciérase la venta por dinero ó por efectos, de contado ó al fiado. Si el precio debía pagarse en frutos u otra especie cualquiera, se causaban dos alcabalas, —una de la cosa vendida y otra de los efectos que se daban en pago. Por igual razón, los cosecheros, dueños ó arrendatarios de haciendas, trapiches ó estancias que dieran parte de sus frutos á los jornaleros que trabajaban en ellas en pago de sus salarios, debían satisfacer el derecho de alcabala como de verdadera venta; y lo mismo debía ejecutarse en todo pago que, habiendo debido ser en dinero según la primitiva estipulación, se hiciese en especie sujeta á dicho impuesto por causa del nuevo contrato entre los interesados.

La alcabala se debía pagar de todas las cosas que no hubieran sido expresamente exceptuadas. En consecuencia, se exigía no sólo de las cosas que por vía de ejemplo mencionaba la Ley xxv, Título XIII, Libro VIII de la Recopilación de Indias, sino también de todo cuanto se cogiera, criara ó contratara, de cualquiera clase y naturaleza que fuese. No pagaban este derecho, en virtud de exención expresamente declarada, el pan cocido, los caballos que se vendieran ensillados y enfrenados, la moneda labrada que se cambiara una por otra, los libros de latín y romance, encuadernados y sin encuadernar, escritos de mano ó impresos, los halcones ó azores y otras aves de cetrería ó para cazar; ni tampoco el maíz y las semillas que se vendieran en los mercados y alhóndigas para provisión de los pueblos, ni los mantenimientos que se expendieran por menudo en las plazas para provisión de la gente pobre y de los caminantes; ni el oro, la plata, las rasuras y demás cosas que se compraran y vendieran para labrar moneda. Por último, gozaban de exención los bienes raíces, muebles ó derechos que se dieran en casamiento; las cosas que el testador mandaba vender para que con su precio se estableciera una obra pía; las armas ofensivas y

defensivas; las pinturas, las medicinas compuestas que vendieran los boticarios para salud de los enfermos, y las ventas y reventas del trapo que se recogiera para remitir á España.

Los géneros y frutos sujetos á la alcabala no podían conducirse de un lugar á otro sino con la guía expedida por la persona ó personas encargadas de la recaudación de ese derecho. La guía, según la definía la Instrucción, era un documento auténtico que justificaba la legitimidad con que se conducían los géneros que en ella se declaraban. Con la guía se acreditaba haberse pagado los derechos correspondientes en el lugar de donde salían los efectos, y se aseguraba la satisfacción de los que se causarían en el paraje á donde se remitían. En el tráfico interior y terrestre era la guía equivalente al registro con que debían navegar las mercaderías que por mar se transportaban de unos puertos á otros. En el lugar del destino de los géneros conducidos bajo guía, tocaba á la persona encargada de la recaudación de la alcabala y sus agregados expedir la tornaguía, que era la certificación auténtica en que se testificaba sobre la presentación de los géneros que determinaba la guía y haberse pagado ó asegurado aquellos derechos.

Las reglas á que debían sujetarse los contribuyentes de la alcabala eran muy estrictas. Todos los vecinos que tuvieran haciendas, trapiches, estancias y otras labranzas y granjerías estaban obligados á llevar cuenta y razón de todo cuanto vendieran, así personalmente como por medio de sus mujeres, hijos ó criados, y también de los cambios que hicieran de unas cosas por otras, semejantes ó no semejantes, interviniendo ó no dinero. Los comerciantes por mayor en géneros de Castilla y de la tierra y los mercaderes con tienda abierta que revendían esos géneros por menor, debían llevar igual libro de cuenta y razón; y todos aquellos á quienes obligaba cumplir esta formalidad, habían de dar, además, noticia al recaudador, de cuatro en cuatro meses, de las ventas ó cambios que en ese tiempo hubieran hecho. Los tratantes y mercaderes llamados viandantes, sin casa ni asiento fijo en los lugares, debían dar noticia al recaudador de la alcabala, bajo juramento, respecto de la cantidad y el precio de las ventas ó cambios que hicieran, el mismo día en que tuvieran lugar ó el siguiente; é idéntica obligación se imponía á los compradores. El mismo método debía observarse con las ventas ó cambios de todo género de ganados que hicieran personas sin haciendas ó estancias, con asiento fijo y conocido, ó de bienes muebles; y el aviso debía darse dentro de igual término.

Expresamente se declaró en la Instrucción que en adelante quedaban inhibidos los gobernadores, corregidores y demás justicias de tomar conocimiento

directo ó indirecto en el gobierno y economía de las rentas de alcabala y Armada de Barlovento, ni en su manejo y administración; y que debían limitarse todos á dar con puntualidad los auxilios que se les pidieran para promover su aumento y evitar el fraude. Al Administrador principal de estas rentas se le confirió privativamente el conocimiento de todo cuanto tuviera relación con el gobierno económico y manejo de ellas, con sólo la sujeción inmediata á la Superintendencia General del Reino, cuyas órdenes debía obedecer y cumplir.

Las penas con qué se castigaban las infracciones de los reglamentos y los fraudes á la Real Hacienda se caracterizaban por esa dureza y severidad que en todo tiempo se ha censurado á la legislación española. A los contribuyentes se les imponían obligaciones y prácticas en extremo onerosas, y se les sujetaba á vejámenes y molestias que les hacían mirar justamente como enemigos á los agentes del Erario. Según Restrepo, la Instrucción general formulada por Gutiérrez de Piñeres era “una extensa red que se extendía á los pueblos, y que no les dejaba medio para evadir las contribuciones, especialmente la alcabala. Ya vendieran en sus casas, en sus tiendas, en sus campos ó en los mercados, por doquiera los perseguían los administradores, asentistas ó recaudadores. No era esto lo peor, sino que se les cobraba alcabala de multitud de artículos que producía la pequeña industria de los pobres y de los que no habían pagado antes; que se comprendían muchas cosas que hasta entonces se habían juzgado exentas; en fin, que se prescribían solemnidades de guías y tornaguías, no exigidas anteriormente.”⁴³ Dominado por el estrecho criterio de la más exagerada codicia fiscal, el Regente Visitador solamente trató de favorecer los intereses de la Real Hacienda, sin calcular los daños que sus disposiciones habrían de causar á la república, ni las perturbaciones que, bajo su influencia, habría de sufrir el débil organismo económico de provincias tan pobres, desprovistas de toda industria, sin comercio ni actividad alguna en las sanas labores de la producción. A todo esto vinieron á agregarse los desmanes, la violencia y la rapacidad de los recaudadores y asentistas, que al fin movieron á la rebelión y á la protesta armada contra ese sistema de opresión tributaria á uno de los pueblos más obedientes y sumisos á los preceptos de las leyes y á las órdenes de la autoridad. Muchos

43 *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo 1, pág. 13.

fueron los agravios de que los *Comuneros* se quejaron al Supremo Gobierno, y numerosas las gracias y concesiones que pidieron en las Capitulaciones que el 5 de Junio de 1781 sometieron á la Real Audiencia de Santafé; pero, en primer término, declararon que había de fenecer en absoluto “el ramo de Real Hacienda titulado Barlovento, tan perpetuamente, que jamás se volviera á oír semejante nombre”; y, en segundo, que las guías, que tánto habían molestado desde el principio de su establecimiento, cesaran para siempre.

En atención á las solicitudes de los cabildos del Socorro y San Gil, el Virrey D. Manuel A. Flores, por decreto de 22 de Octubre de ese año suprimió el derecho de Armada de Barlovento y mandó que sólo se cobrase la alcabala. Con esta providencia y la modificación decretada por el Sr. Caballero y Góngora respecto de las guías y tornaguías, volvió la calma y se restableció el orden en la administración de la Real Hacienda, que había perturbado en varias provincias la sublevación popular. Este era el único resultado positivo que habían dado las disposiciones del Sr. Gutiérrez de Piñeres; y así, al resignar el mando supremo, pudo con razón decir el Arzobispo Virrey que “el arreglo general de rentas practicado por el Regente Visitador produjo antes la subversión del Reino que el aumento de la Real Hacienda, por haberse querido verificar en breve tiempo la obra de muchos años, habiéndose tenido que sacrificar gran parte de los aumentos que se buscaban para conseguir la tranquilidad pública.”

Estudiando el Virrey Ezpeleta la situación económica del Nuevo Reino y los medios que podrían dar impulso á su industria y negociación, decía que el desarrollo del tráfico interior contribuiría á la prosperidad del comercio exterior y marítimo si se lograba que las producciones de las provincias altas llegaran á la costa á precios moderados y cómodos. Según él, con la extinción del derecho de puertos y la libertad de toda contribución que se les acordará hasta su llegada á Cartagena y Santa Marta, auxiliadas de la composición y apertura de caminos, se alcanzaría tan benéfico resultado.

El *derechos de puertos*, así como el de *bodegas y pasos reales*, recaía sobre el comercio interior, y fue uno de los impuestos primeramente establecidos en el distrito de la Real Audiencia de Santafé. Creía el Virrey Ezpeleta que de todos los dominios de Indias era solamente aquí donde había sido gravado el tráfico de unas provincias con otras por una contribución como ésta, tan perniciosa en sus consecuencias,

porque entorpecía los cambios y aniquilaba en su origen las labores de la producción industrial. Consta del acta de la Junta de Real Hacienda tenida con los Oficiales Reales el 17 de Septiembre de 1566, que el Presidente Venero de Leiva, á quien debió el Nuevo Reino muy útiles y acertadas disposiciones, estableció este arbitrio rentístico, declarando, como declaró, que los puertos, pasos, entradas y salidas del Reino quedarían puestos en la Real Corona, como patrimonio del Rey, y que los Oficiales Reales lo habrían de administrar, recaudando la renta correspondiente, para lo cual colocarían en esos puertos y pasos los ministros necesarios, ó bien dándolos en arrendamiento, en la forma que más conviniese al servicio del Rey. En el decreto se dijo además que debían considerarse incorporados en la Real Hacienda el puerto de Vélez, llamado Carare, y el puerto del río del Oro, por donde se subía á Pamplona; el puerto de Rionegro, el puerto viejo de Mariquita descubierto por Alonso de Olalla, y el paso de Montero en Tocaima; el paso de Gallo en el río de Cauca, término y jurisdicción de la ciudad de Cartago, y todos los demás puertos y pasos que de ahí adelante se descubrieran en el Reino y su distrito.

Este nuevo ramo de Real Hacienda no se puso bajo la directa administración de los Oficiales Reales cuando se empezó su recaudación, pues se prefirió el método del arrendamiento, según aparece del asiento que en Enero de 1567 se hizo en la Cámara de las tres llaves de las Reales Cajas de Santafé con Juan Rodríguez, asistiendo al acto el Oidor más antiguo y el Fiscal. Allí se estipuló que el contrato comprendía los puertos y embarcaderos de los ríos del distrito de la Real Audiencia; pero en la Real provisión librada á los Oficiales Jueces de la Real Hacienda en Santafé y á los de la Provincia de Santa Marta, se dijo que los puertos arrendados eran el de Rionegro, con las entradas de Victoria y Los Remedios, á razón de 416 pesos, 5 tomines y 4 granos, de buen oro, por año, que en tres años montaban 1,250 pesos; y el puerto de Carare, con la entrada de Pamplona, á razón de 250 pesos, de buen oro, en cada año, ó 750 en los tres años; de modo que el arrendatario debía pagar la cantidad de 2,000 pesos en oro de buena ley por los tres años del asiento. Según el arancel que por disposición del Real Acuerdo se formó en 1566, en los puertos del río Magdalena y en todos los otros del Reino, quienes navegaran esos ríos con mercaderías y frutos debían pagar por cada arroba, de bajada ó subida, un tomín de oro de veinte quilates y un peso de oro de la misma ley por cada costal de harina. En 1569 se decidió, por sentencia pronunciada por la Real Audiencia, que ni de los esclavos ni de “cosa viva” podría exigirse derecho de puerto, sino únicamente de las mercaderías y

bienes muebles; y, respecto de los esclavos, se declaró posteriormente que todos los que se trajesen de España y de las islas de Cabo Verde, embarcados bajo registro, quedaban libres de todo impuesto por merced que el Rey hacía á los individuos que registrasen sus esclavos en la Casa de Contratación de Sevilla, pagando 30 ducados por cada licencia. Desde el año de 1567, en que se capituló con Juan Rodríguez la recaudación del derecho de puertos, se estableció que al rematador se le investía de las atribuciones de alcaide de puertos, —que también se daban á sus tenientes— para lo cual se le expedía comisión en forma de derecho, y que llevaría vara de justicia, quedando provisto de autoridad y jurisdicción para la cobranza. Le correspondía igualmente al asentista vigilar que se cumpliesen las leyes sobre recaudación de los derechos del quinto; y, en esta virtud, en la comisión que le fue expedida á Juan Rodríguez se le dijo: “a todas las personas que falláredes oro en polvo por quintar, plata y piedras esmeraldas y otras cosas de que pertenezcan dineros á Su Majestad sin llevar registro y fe de los quintos, les secuestraréis todo lo susodicho y sus bienes, y los traed ó enviad ante nós para que sobre ello se provea justicia y los tales sean castigados; y no consentiréis pasar persona alguna sin hacer dar fianza para excusar los tales robos é insultos so pena de ser gravemente castigados vos y los vuestros tenientes.”

Estos derechos de puertos continuaron por el método del arrendamiento desde el tiempo en que fueron adjudicados á Juan Rodríguez. En Octubre de 1583, los puertos del río Magdalena y los de Cáceres y Zaragoza se remataron en Pascual García por tres años, con obligación de pagar á razón de 2,000 pesos de oro de veintidós quilates y medio en cada año; y en 1586, vencido este término, el mismo García hizo nuevo arrendamiento pagando en tres años un canon de 10,000 pesos de oro de la misma ley. En 1589, el remate se adjudicó á Martín de Zabala y Juan de Vidarte, á razón de 3,000 pesos de buen oro por año, por un término de tres años también. Pudieron comprobar los asentistas que el contrato no les había dado ganancias sino pérdida, por no haber venido en todo ese tiempo flota ninguna á Cartagena, quedando suspendido por esta causa el tráfico de frutos y géneros de Castilla. En consecuencia, con el objeto de que pudieran indemnizarse de los perjuicios sufridos, en 1592 les fue adjudicado el arrendamiento por cuatro años, con obligación de pagar 9,000 pesos de oro solamente, y quedando estipulado á su favor que todas las canoas que subieran ó bajaran el río Magdalena habían de tocar en el puerto de Carare ó en otro que en su lugar se señalara, no debiendo pasar nadie sin tocar en ese puerto para tomar razón de los derechos y verificar su recaudación, bajo pena de 50 pesos de buen oro

impuesta á quien contraviniese á esta disposición. Durante ese arrendamiento se construyeron bohíos y ramadas de depósito, por cuenta de la Real Hacienda, en los puertos de Los Remedios, Cáceres y Zaragoza y también en el de Carare para el servicio especial de la ciudad de Vélez; pero como este puerto ofrecía grandes peligros por la proximidad de los indios salvajes, cuyas depredaciones eran frecuentes, á petición de los asentistas se ordenó que el puerto se mudara al sitio de San Bartolomé, donde se construyeron bohíos y ramadas, también á costa del Erario.

En ese tiempo había empezado ya á adquirir importancia el puerto de Honda, como punto de escala para las mercaderías y trajín de los frutos del Nuevo Reino en su negociación con las provincias anexas á él. Cuando Honda se fundó por los años de 1565 con el título de *ranchería*, solamente tenía tres encomiendas de indios, que se empleaban todos en la boga de las canoas. Después se le asimiló á pueblo de indios. Pero, en vista del creciente desarrollo que el tráfico iba adquiriendo de día en día, el Presidente González declaró fundado el puerto en 1590, expidió ordenanzas para el arreglo de las canoas y *bogas* empleados en la navegación, y estableció allí un Oficial Real, encargado de la guarda y recaudación de los derechos del Erario, y un Juez de Puertos ó de canoas, á cuyo cuidado se puso todo lo relativo al tráfico y á la navegación. Una de las funciones señaladas á este oficial fue la de visitar todas las canoas que entraran al puerto ó salieran de él, fuesen de indios ó de negros, y en retribución de este servicio se le autorizó para llevar por cada canoa que visitará 2 pesos de oro de veinte quilates, excepto de las que fueran á Ambalema á cargar harina de la que bajaba del Reino, las que solamente debían pagar medio peso. Dirigiéndose al Presidente de la Real Audiencia en 1639, los vecinos de Honda decían que el lugar había venido á crecer de manera que entonces contaba más de setenta y cinco casas de españoles y mestizos con sus mujeres y familias, y que entre las casas había nueve de teja, que habían costado mucho dinero; alegaban los inconvenientes y perjuicios que experimentaban porque lugar tan importante sólo tenía Alcalde de puertos, que no conocía sino de asuntos cuya cuantía no pasara de 20 pesos, que carecía de Escribano y de Alcalde ordinario, por lo que tenían que ocurrir á las justicias y autoridades de Mariquita, que estaban á una distancia de cuatro leguas. El año siguiente, reproduciendo estas razones, solicitaban que Honda fuese elevado á la calidad de Villa, y llamaban la atención hacia la importancia de la aduana allí establecida, en la que “se descargan, decían, todas las mercaderías que suben desde la ciudad de Cartagena á este Nuevo Reino y provincias de Popayán y

Quito, y los bastimentos que desde el Nuevo Reino bajan á la dicha Cartagena, Mompós, Santa Marta, Zaragoza, Cáceres, Simití y Guamocó; que cuando menos le vale á Su Majestad cada año la dicha aduana más de 18,000 patacones, pues el arrendador de puertos da cada año 8,000, el de almojarifazgos 5,000 y el nuevo derecho otro tanto, sin el oficio de Juez de canoas, que Vuestra Señoría lo está vendiendo, y por el cual da D. Gaspar de Mena Loyola 14,000 pesos; y que lo referido es lo grueso de las rentas de este Reino y todas salen de este puerto tan importante.” Como la gracia que pedían solamente podía otorgarla el Rey, suplicaban al Presidente que informase favorablemente á Su Majestad, con la promesa de que le servirían con 5,000 patacones que enterarían en las Reales Cajas de Santafé. Habiendo sido bien acogida aquella petición en la Corte, por Real cédula de 4 de Marzo de 1643 se le otorgó á Honda el título de villa, independiente de la ciudad de Mariquita, con propia jurisdicción civil y criminal, alta y baja, “mero mixto imperio en primera instancia.”

Otro puerto de bastante importancia era el de Nare, sobre el río del mismo nombre, afluente del Magdalena por la banda izquierda. En él desembarcaban las mercaderías de Castilla y de la tierra que así de Cartagena como del Reino se llevaban para el consumo de la Provincia de Antioquia, la que, por ser tierra de oro, era una de las principales del distrito de esta Real Audiencia. Por ese puerto se extraían también los Reales quintos y losoros que los comerciantes enviaban en pago de los géneros y frutos que recibían de Cartagena. Habiéndose levantado en 1675 información en que se acreditó que no había allí edificios de ninguna especie para resguardo de las mercaderías, las cuales se deterioraban y destruían por acción de las lluvias, ni tampoco para abrigo de los pasajeros, que padecían muy duras privaciones y se exponían siempre á graves peligros, siendo uno de ellos el de ser devorados por los tigres en que abundaban las selvas inmediatas, tanto el Corregidor y Justicia Mayor de la ciudad de Mariquita, como las autoridades de Honda y los comerciantes de la villa de Medellín manifestaron que era de necesidad edificar en ese sitio bodegas para depósitos de las mercaderías y rancherías en que pudieran alojarse los pasajeros. Con todos estos testimonios y pareceres, D. Pedro Carlos Pretel, vecino acaudalado de Honda, presentó al Corregidor de Mariquita un pliego de capitulaciones sobre construcción de esas obras en el puerto de Nare y también de un puente de madera sobre el río Nus, paso obligado en el camino de Nare hacia el interior de la Provincia, asiento de la ciudad de Antioquia y de la villa de Medellín, que distaba como tres jornadas del puerto. El camino, hasta dar con las sabanas llamadas de Cauacán, atravesaba una

región desierta; era áspero y fragoso, intransitable por largos meses á causa de las constantes y copiosas lluvias; lo que hacía que cargamentos de frutos y efectos de la tierra y géneros de Castilla se destruyesen completamente en el camino. El Sr. Pretel ofrecía ejecutar á su costa las mencionadas obras, á tener para el servicio de las bodegas los obreros necesarios, y á guardar y entregar la carga que se le encomendase, —para lo cual calculaba que habría de invertir como 10,000 patacones,— exigiendo que, en retribución, se le autorizara para cobrar por derecho de bodegaje un tomín de oro por cada carga, otro á todo individuo por el paso del puente, así como también un tomín de los dueños de arrias ó de mulas por cada una que lo pasara, debiendo entenderse que los derechos sobre las mercaderías y frutos se exigirían solamente de lo que se introdujera á aquella Provincia, y no de lo que de ella saliera, como tampoco por el paso de las arrias y mulas que regresaban del interior de ella. Debía también hacerse merced de los derechos de sisa y almojarifazgo de lo que con destino á esa Provincia llegara al puerto, tanto de lo que bajaba del Reino en géneros de la tierra, cuyos derechos se cobraban en Honda, como de las mercaderías de Castilla, que subían de Cartagena, quedando á favor de los Jueces de los puertos donde estos derechos se recaudaban los Reales derechos de puerto, y á favor suyo el de cobrar un peso de oro de cada canoa que no fuera de su propiedad, que entrara al puerto de Nare. Exigía, por último, que se le diera á juro de heredad para él y sus descendientes, con facultad de nombrar tenientes, el oficio de Alcaide de Nare; y que allí mismo se le hiciese merced, á juro de heredad, de diez leguas de tierra, con la declaración de que ni de estas tierras ni de sus haciendas situadas en Nare ó de sus frutos habría de pagar derecho ó impuesto alguno, con excepción de la alcabala.

Considerado con prontitud el asunto en la Corte, por Real cédula de 28 de Enero de 1677 se autorizó al Presidente de la Real Audiencia para dar por admitida la propuesta del Sr. Pretel y ajustar con él el contrato, reduciendo á una moderada ganancia la que pudiera derivar de las condiciones que había formulado, y haciéndole la merced del título de Alcaide en los términos en que lo había solicitado. Por haber fallecido, no pudo celebrarse con él el convenio; y no fue sino algún tiempo después cuando, por capitulaciones acordadas con Francisco de Velasco, se construyeron bodegas en el puerto de Nare. Pero, habiéndose dispuesto en 1730 cambiar el puerto de aquel lugar á las Juntas del río Nare y el Nus, se capituló con Antonio José de la Fuente la construcción, á su costa, de bodegas cubiertas de teja y de un puente en este último sitio, y se le concedió en compensación la gracia de cobrar para sí los derechos que, por costumbre, se

recaudaban en ese puerto, como también que en Honda se le pagara un peso de oro ó dos de plata por cada carga que de allí se llevará á Nare, para Antioquia, y 12 pesos y medio de oro ó 25 de plata por cada chasqui que hubiera de transportar de Honda á Nare. Se le otorgó además el monopolio de llevar carga de bajada de uno á otro de estos dos puertos durante el término de su contrato; pero se obligó á tener permanentemente para el servicio entre ellos dos embarcaciones, cada una con capacidad para 30 cargas, un mercader con su paje, sus petacas y sus hatillos; á conservar constantemente en Nare una barqueta ó embarcación mediana, manejada por dos ó tres *bogas*, para las emergencias que se presentaran, y á hacer á su costa el camino desde *La Dormida*, en el sitio de Garrapata, hasta la bodega sobre las Juntas, y de allí hasta la boca de Nare, para que, si así lo querían los comerciantes, pudieran llevar hasta ese punto embarcadas sus mulas y sacar en ellas sus cargas de las bodegas.

Quejábase en 1776 D. Francisco Silvestre, en el informe que rindió al Virrey después de haber servido la Gobernación de Antioquia, de la negligencia y descuido con que D. José Palacio, asentista de las bodegas, atendía al cumplimiento de las obligaciones de su contrato, pues las bodegas que tenía no eran de capacidad bastante para la carga y se hallaban en tal condición de ruina y deterioro, que las mercaderías quedaban dentro de ellas expuestas á las lluvias; no había alojamiento donde los pasajeros pudieran acomodarse, ni tampoco tenía embarcaciones en número suficiente, del porte necesario, y adecuadas al buen servicio del tráfico y de los viajeros; á todo lo cual se agregaban los distintos derechos que gravaban los géneros y frutos, elevando así los precios excesivamente. Según él, cada carga pagaba en Honda, por razón de pontazgo, bodegaje y otros derechos locales, 8 reales, y en Nare se le gravaba con 2 reales por descarga y 2 más por derecho de bodega, todo lo cual montaba 12 reales, sin contar los derechos de sisa y almojarifazgo, ni el costo del transporte.

Por ese tiempo también, en Honda se había alterado el sistema de recaudación del derecho de puerto que se cobraba por visita de las embarcaciones, y, dándole el nombre de *derecho de anclaje*, en lugar de exigir 2 pesos de plata de cada una, según había sido decretado desde 1590 por el Presidente González, por el cambio que con el tiempo se había cumplido en el método de esa navegación, usando no solamente las canoas y champanes que antiguamente se empleaban, sino también botes que admitían más carga manejándose con menos gente, se hacía la regulación respecto de los *bogas* que se ocuparían en conducir las cargas que transportaba un bote si se llevaran en canoas ó champanes, y, de acuerdo

con este cómputo, se cobraban de cada bote 10, 12, 14 ó 16 pesos, con grande perjuicio de quienes navegaban el río y del comercio del Reino en general.

Al Visitador Mon y Velarde, cuya intensa labor en el tiempo que ejerció esas delicadas funciones en Antioquia contribuyó por modo tan eficaz al progreso de aquella Provincia, se debió la reforma que allí se planteó en el ramo de puertos durante el gobierno del Virrey Caballero y Góngora. Con relación al de Nare, que era el más importante, en el informe que rindió dando cuenta de la visita que practicó en la Provincia, decía lo siguiente: “Las bodegas de Nare, usurpadas muchos años por la intriga y negociación en perjuicio del Rey y del público, han sido por desgracia uno de los mayores padrastrós que ha tenido la infeliz Provincia de Antioquia. Bajo el feliz mando de Vuestra Excelencia se quitó esta opresión y se sacudió del tirano yugo que de tiempo inmemorial la afligía. Se proyectó el nuevo camino de Islitás, se demarcó su trocha, se reconocieron sus ventajas, y últimamente, tocado el benigno corazón de Vuestra Excelencia de las calamidades que sufrían los antioqueños y patentice en mis representaciones, se dignó acordar la traslación de las bodegas al nuevo sitio y la apertura de este camino, permitiendo un moderado repartimiento entre el comercio y los dueños de recuas, principalmente interesados en el goce de este beneficio, aunque indirectamente lo es todo el público.” Por indicación del Visitador también, el Virrey ordenó entonces que el producto de estas bodegas y de las otras de la Provincia se aplicase á la reparación de los caminos, siendo uno de ellos el que conducía del puerto de San Bartolomé á la antigua ciudad de Los Remedios, la que, como decía el Sr. Mon y Velarde, estaba tocando el fatal término de su desolación.

En esa misma Provincia, arriba de Cáceres, subiendo el río de Cauca, era en el puerto del Espíritu Santo donde descargaban las embarcaciones que llevaban los géneros y efectos de Castilla y de la tierra para la ciudad de Antioquia. En memorial elevado al Gobernador en 1756, los comerciantes de la ciudad le hacían presente los excesivos riesgos y penalidades á que se sujetaban y los daños que sufrían sus intereses en ese puerto situado en un paraje tan escueto y enteramente destituido de toda providencia, por la falta de bodegas y de persona alguna que atendiese á la guarda de las mercaderías; y pedían, en consecuencia, que se estableciera allí una bodega en las condiciones que permitieran las circunstancias del terreno, con persona responsable que la administrase y recaudara los derechos debidos á la Real Hacienda. Los Oficiales Reales informaron al Gobernador que no habían encontrado documento alguno ni había recuerdo sobre la administración que hubiera tenido la bodega, casi arruinada, que en aquel puerto existía,

ni sobre los individuos que la hubieran tenido á su cargo; y tanto ellos como el Cabildo, cuyo parecer fue solicitado, manifestaron que creían conveniente el establecimiento de la bodega por los beneficios que resultarían al comercio y á la Real Hacienda. Restablecido este servicio, se evitaría la introducción clandestina de efectos á la Provincia y la extracción ilícita del oro en polvo, decían los Oficiales Reales; y, en opinión del Cabildo, cesarían los perjuicios que experimentaban los vecinos de la ciudad y de la Provincia en las huídas de sus esclavos, porque, habiendo en ese sitio quien celase este inconveniente, se evitarían los quebrantos y gastos que ocasionaba la solicitud de los esclavos fugitivos.

En Junta de Hacienda, decidieron el Gobernador y los Oficiales Reales que se estableciera la bodega con un arancel para el cobro de los derechos, formado por capitulación con los comerciantes; y así se acordó en 8 de Agosto de 1756, quedando convenido que por cada carga de á diez arrobas que llegara al puerto se cobraría un derecho de bodegaje de un tomín y medio de oro en polvo, con excepción del cobre, el fierro y el estaño labrado, en que la carga se computaría de ocho arrobas. Respecto del lienzo de la tierra, se dispuso que seis piezas formarían una carga; y en cuanto á los esclavos de venta, bozales y ladinos, chicos y grandes, que cada uno se computaría como una carga. El individuo que tomaba en arrendamiento la bodega había de dar fianza de seguridad, tanto á favor de la Real Hacienda como para responder á los comerciantes de sus efectos, por ser notorio que los bogas y los arrieros estaban viciados en saquear los géneros y mercaderías que por ese puerto se traficaban. El remate por el término de dos años que entonces se hizo, por el cual el arrendatario debía pagar 25 pesos anuales, fue aprobado por el Virrey Solís en 13 de Abril de 1758. Edificó á su costa el asentista la bodega y la puso en seguida al servicio del comercio; pero treinta años más tarde, cuando ocurrió la visita de la Provincia encomendada al Oidor Mon y Velarde, ya había desaparecido. “Ni había casas ni bodegas, decía él en 1788; y en caso de no hallarse las arrias prontas para sacar los fardos, era preciso dejarlos cubiertos de ramas, ínterin se daba providencia, no habiéndola allí tampoco para esperar las mulas por falta de pastos y estar toda la inmediación cubierta de montes muy espesos.” En ese tiempo, por contrato hecho con D. Juan Piñero, se construyeron nuevas bodegas á costa del asentista, á quien se facultó para recaudar los derechos de puerto y de bodegaje por cuatro años, quedando obligado á entregarlas á la Real Hacienda al vencimiento de este término.

Por costumbre establecida de tiempo inmemorial, en Zaragoza se cobraba por derecho de anclaje de cada embarcación que llegaba al puerto un peso y un

tomín de oro. El Virrey Eslava permitió en 1741 que continuase la recaudación de este impuesto. Pero el Teniente de Contador Real, que lo recaudaba, por razón de costumbre inveterada también lo tomaba para sí, hasta que por los años de 1775, el Justicia Mayor y Juez de comisos de la ciudad resolvió que se dividiese por iguales partes entre el Gobernador y el dicho Teniente de Contador Real. El Visitador Mon y Velarde puso término á este abuso, haciendo que los derechos de puerto que allí se recaudaban ingresasen á las Reales Cajas íntegramente.

No había reglas uniformes sobre este Ramo de Hacienda, ni era tampoco uniforme la costumbre en los puertos fluviales que caían bajo la jurisdicción de la Gobernación de Cartagena. En Mompós, según informe dado en 1782 por los Oficiales Reales, se cobraban 2 reales por cada guía de efectos y frutos del Reino de quienes voluntariamente querían pagarlos, y 8 reales por cada despacho ó boleta de mercaderías sueltas, pero no porque hubiese arancel que fijara tales derechos, sino por haberlo establecido así la costumbre. Los mismos Oficiales decían que estos emolumentos los aplicaban ellos al pago de un amanuense. En Ayapel se cobraban 2 reales por cada guía y 4 en Magangué, y los pagaba quien solicitaba la guía para llevar á otra jurisdicción efectos del país, dejando cubierto el Real derecho de proyecto al 3 por 100. En San Martín de Loba, en Simití y en Guamocó no se cobraba derecho alguno.

De la misma exención de derechos de puerto gozaba el comercio en Nóvita y Quibdó en las Provincias de Nóvita y Citará. En la del Raposo, de la Gobernación de Popayán, desde el año de 1763 empezó á hacerse en canoas el tráfico por el río Dagua, y el asentista de la renta de aguardientes tomó en arrendamiento entonces este nuevo ramo de Real Hacienda en el trayecto comprendido desde las Juntas hasta el Salto de Bendiciones. Bajando el río, cuando se llevaba aguardiente y tabaco con destino á las provincias del Chocó, Izcuané y Tumaco, se cobraban 2 pesos por el transporte en canoa de cada tercio en ese paso. Para el servicio constante del comercio se necesitaban de dieciocho á veinte canoas, cada una de ellas manejada por dos bogas, y con capacidad para llevar seis tercios de bajada y tres de subida. En Junta de Real Hacienda, en Popayán se declaró el 25 de Enero de 1773 que de ahí adelante quedaba establecido el paso real por canoas de las Juntas á Sombrerillo, sin que persona distinta del asentista pudiera tener allí canoas, y debiendo estipularse en el arrendamiento que iba á hacerse que todos los traficantes debían usar solamente aquel camino y no otro, á fin de evitar perjuicio á los arrendatarios. Por cada tercio de bastimentos se declaró que debían pagarse 4 reales y 6 reales por los de ropas, hierro, acero, sal y botijas de

vino del Perú. Respecto de los negros, se dejó al arbitrio de los dueños decidir si habrían de usar ó no las canoas, debiendo entenderse que, si se servían de ellas, debían pagar 6 reales por el pasaje de cada uno. Para que no se perjudicaran los dueños de cargas, teniendo en cuenta que á fin de poder continuar viaje, acabado el paso del río, era necesario que estuviesen listos los cargueros en el lugar del desembarco, se estableció que el asentista quedaba obligado á llevar en las canoas los que cada traficante contratara sin pagar pasaje por ellos. El asentista debía pagar á los interesados las averías provenientes de falta de buenas canoas para el servicio ó de descuido de los bogas.

En el remate que tuvo lugar en 1774 se señalaron, en el trayecto comprendido entre las Juntas y Bendiciones, tres pasos distintos, que eran uno de las Juntas á Sombrerillo, otro de Sombrerillo al Salto de Aguasucia, y el otro de este lugar al Salto de Bendiciones. Entonces se estipuló que el primero de estos pasos sería forzoso y voluntarios los otros, de suerte que á los traficantes no podía obligárseles á seguir por estos dos últimos usando las canoas del asentista, y se les dejaba en libertad para tomar el camino de tierra; pero los que prefirieran hacer el viaje por el río, debían servirse de esas canoas y no de otras. Los traficantes que viajaran en una u otra dirección por aquella vía, con tercios de víveres, géneros y efectos comestibles y mercantiles, debían pagar 12 reales por cada tercio por todos los tres pasos desde las Juntas hasta Bendiciones. En el remate que se hizo en 1782, ya quedó estipulado que todos los pasos serían voluntarios, pero que cuando los viajeros prefirieran seguir por el río, no podrían usar sino las canoas del rematador. Este se obligó además á transportar libres de portazgo los bienes é intereses de la Real Hacienda, como anteriormente se había capitulado, y á cubrir las averías procedentes de culpa ó negligencia suya ó de sus agentes. El canon del arrendamiento estipulado fue de 600 patacones en cada año.

A las dificultades que la naturaleza oponía á la recíproca comunicación de las provincias, se agregaban en el distrito de la Real Audiencia de Santafé los obstáculos con que entorpecían la libre acción del comercio y las diversas operaciones de la contratación y del cambio, la innecesaria y onerosa intervención de las autoridades y las distintas contribuciones con que la Real Hacienda gravaba, en forma de derechos de bodegas, pasos reales, sisas y alcabalas, todos los géneros y frutos. La actividad industrial de estas provincias fue siempre muy limitada; su producción

escasa; y, por consiguiente, lenta y poco apreciable en ellas la acumulación de riqueza y formación de capitales. En algunas épocas, fue su condición de extrema miseria. Después de hacer una reseña de las riquezas así vegetales como minerales de que esta tierra estaba tan profusamente dotada, manifestaba el Presidente Manso Maldonado que era difícil comprender cómo podían encontrarse en estado de mendiguez casi todos sus habitantes y vecinos. Desde Messía de la Zerda hasta Mendinueta, todos los Virreyes llamaron la atención de la Corte á la condición precaria del comercio del Virreinato, tanto interno como de exportación, é hicieron muy oportunas indicaciones respecto de las providencias que podían darle vida y movimiento. “La falta de comercio en el Reino es tan excesiva, decía el Virrey Messía de la Zerda, que ninguno tiene activo á excepción de algunas cortas manufacturas ordinarias que sirven para el interior de los lugares donde se consumen.” El Virrey Guirior aconsejaba la construcción de caminos que facilitasen el tráfico entre las provincias, diesen pronta salida á los frutos del Reino hacia la costa, y sirviesen para la provisión á los reales de minas de los elementos necesarios á su explotación y beneficio; y pedía, además, la eliminación de los derechos fiscales, que desalentaban las iniciativas particulares.

Tratando de averiguar las causas de distinto orden que impedían el movimiento comercial, decía haber llegado á comprender que nadie podía aplicarse á navegar frutos exportándolos de unos puertos á otros, dentro ó fuera de las provincias, por los excesivos derechos con que indebidamente los pensionaban los Oficiales Reales, Escribanos de registro y otros subalternos, de modo que, para satisfacerlos solamente, necesitaba el comerciante aprontar una gruesa cantidad. En beneficio del comercio de las provincias del Nuevo Reino con las de la costa, indicaba el Virrey Ezpeleta que se recogiesen materialmente los reglamentos y el *projecto* ó arancel de derechos de consumo formado por D. Bartolomé Tienda de Cuervo en Cartagena, en 1730, que tanto daño habían causado al tráfico interior, por el pesado gravamen impuesto sobre los géneros y frutos que bajaban del Reino y la arbitrariedad en la interpretación dada á sus disposiciones. En concepto del Sr. Mendinueta, el Nuevo Reino debía ser, por razón de las circunstancias en que se encontraba entonces, minero y agricultor solamente. “Uno y otro ramo, decía, son capaces de grandes adelantamientos, y teniendo expresado arriba cuanto he creído convenir para mejora de la minería, á que sólo añadiré la necesidad de conservar á los mineros la rebaja que disfrutaban en los derechos de quinto y cobos y el aumento en el precio del oro que manifiestan en las Casas de Moneda, cuyas gracias han debido á la piedad del Rey, digo, en cuanto á la

agricultura, que siempre que haya ventajas conocidas para su aumento, lo tendrá infaliblemente; que estas ventajas no pueden procurarse por otro medio que el de la exención de derechos al comercio de frutos; y que, en su mayor exportación, encontrarán conocidas utilidades el negociante europeo y el americano. Pero si, por el contrario, se gravan los frutos con derechos considerables en las aduanas del tránsito, nunca bajarán á la costa, porque no los habrá sobrantes después de cubierto el consumo interior, las naves mercantes no hallarán retornos, y el giro será siempre lánguido y limitado.”

La transmisión del dominio de los bienes por causa de muerte, así en las sucesiones testadas como intestadas, estuvo libre de contribución ó gravamen en beneficio del Erario hasta fines del siglo XVIII. En una Junta de medios celebrada en Madrid en 1794, entre otros arbitrios de distinto orden, se aconsejó al Rey el establecimiento de una contribución de 4 por 100 sobre las herencias y legados de sangre y de 6 por 100 sobre las personas extrañas; pero no fue sino cuatro años después, por decreto de 19 de Septiembre de 1798, cuando se adoptó aquel arbitrio y se estableció el impuesto sobre los legados y las herencias en las sucesiones transverales, tanto en España como en los Reinos de Indias. Al proponer al Rey esta contribución, aseguraba el Secretario de Hacienda que era imposible encontrar un impuesto menos oneroso para el pueblo, porque, además de no recaer sobre las fábricas ni el comercio, se cobraba de lo que verdaderamente nadie poseía, y quien parecía pagarlo, aumentaba al mismo tiempo su fortuna. En apoyo de esta nueva contribución, presentaba el ejemplo de Holanda y Francia, donde existía y se recaudaba sin tropiezos ni inconvenientes, y concluía diciendo que, según el cálculo más moderado, su importe no bajaría en cada año en España de cuatro millones y medio de reales, y de una cantidad igual en los dominios de Indias.

El impuesto se estableció sobre las herencias y legados en las proporciones que á continuación se expresan:

Entre marido y mujer, de dinero, alhajas y bienes muebles ó créditos, $\frac{3}{4}$ de 1 por 100.

Entre hermanos, tíos y sobrinos, $1\frac{1}{2}$ por 100.

Entre parientes, hasta el cuarto grado inclusive, 2 por 100.

Entre parientes, desde el cuarto grado, 3 por 100.

Entre extraños, 6 por 100.

Al fideicomisario se le exigía el derecho correspondiente á persona extraña, si no era pariente del testador, ó se declaraba que la herencia debía pasar á un pariente de éste, caso en el cual se le cobraba el derecho correspondiente.

De los bienes raíces, censos, derechos reales y jurisdiccionales que produjesen renta, se debía cobrar la mitad del derecho sobre el valor del capital.

El producto de esta contribución fue de poca importancia así en España como en las provincias americanas. En el distrito de la Real Audiencia de Santafé fue verdaderamente exiguo, pues en los años de 1808 y 1809 no ascendió sino á 3,822 pesos, sin deducir los gastos de recaudación, que importaron 611 pesos.

