

El complejo operativo y material del resguardo fiscal de la zona Orizaba-Veracruz, 1757-1807

The operational and material complex of the fiscal police in the Orizaba-Veracruz area, 1757-1807

SERGIO A. VARGAS MATÍAS*

Recepción: 15 de septiembre de 2021

ISSN (impreso): 1665-8973

Aceptación: 28 de marzo de 2022

ISSN (digital): en trámite

DOI: <https://doi.org/10.25009/urhsc.v21i41.2758>

Resumen:

El presente trabajo aborda el proceso de conformación del resguardo fiscal instalado por el gobierno virreinal en la zona Orizaba-Córdoba en el último tercio del siglo XVIII, como parte del programa de reorganización gubernamental puesto en marcha por la Corona española en la Nueva España, conocido como reformas borbónicas. Desde esa óptica, el artículo expone los principales hitos relacionados con la creación y funcionamiento del resguardo de las rentas reales (estanco del tabaco, alcabalas y peajes), y con la edificación de la estructura material asociada a dicho cuerpo (aduanas y garitas).

Palabras clave: Nueva España, reformas borbónicas, resguardo fiscal, Orizaba, Córdoba.

Abstract:

This paper deals with the establishment of the fiscal police established by the viceregal government in the Orizaba-Córdoba area in the last third of the 18th

* División de Ciencias Sociales, Universidad de Sonora, Hermosillo, Sonora, México, e-mail: sergio.vargas@unison.mx.



century, as part of the Spanish Crown's governmental reorganization program put into operation in New Spain, known as the Bourbon reforms. From this point of view, the article presents the main milestones related to the creation and operation of the royal revenue collection system (tobacco tax, alcabalas and tolls), and the construction of the material structure associated with this institution (customs houses and sentry boxes).

Key words: New Spain, bourbon reforms, tax shelter, Orizaba, Cordoba.

INTRODUCCIÓN

DESDE HACE DÉCADAS, se han dado a conocer numerosos estudios referentes al sistema impositivo novohispano. Así, autores como Garavaglia y Grosso, Sánchez Santiró y Celaya Nández han abordado el tema de las alcabalas;¹ otros, como McWatters, Céspedes del Castillo, Náter, Marichal, Suárez Argüello y Estrada Bermúdez,² han fijado su atención en el estanco del tabaco y los peajes. No obstante, hasta el momento son escasos los trabajos dedicados a la conformación de la estructura material y operativa dedicada a la captación de dichos arbitrios, así como a impedir el contrabando de la solanácea.³

Por tal motivo, esta investigación se aboca a ofrecer una primera aproximación al proceso de organización del resguardo fiscal de las rentas unidas instalado en la zona Orizaba-Córdoba, ente creado como resultado de las políticas de reorganización administrativa puestas en marcha por la Corona española en el virreinato mexicano a partir de la segunda mitad

¹ Véanse GARAVAGLIA y GROSSO, 1987; SÁNCHEZ SANTIRÓ, 2004; CELAYA NÁNDEZ, 2010.

² Véanse MCWATTERS, 1979; CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1992; NÁTER, 2000; MARICHAL, 2006; SUÁREZ ARGÜELLO, 2001 y 2010; ESTRADA BERMÚDEZ, 2015.

³ Como veremos más adelante, Moreno Coello aborda la actuación del resguardo del tabaco en Papantla y, en particular, las dificultades que enfrentó este cuerpo para terminar con las siembras ilegales en dicha zona; por su parte, Estrada Bermúdez refiere la colocación de garitas y otros aspectos relacionados con los guardas del resguardo tabacalero, como sus salarios y ciertos aspectos biográficos, etc. (al respecto, véanse MORENO COELLO, 2012; ESTRADA BERMÚDEZ, 2015). En cuanto a la estructura material dedicada a la vigilancia fiscal, hay que mencionar la obra de Torre Villalpando, que trata el tema del resguardo en la Ciudad de México (TORRE VILLALPANDO, 1999). Por último, cabría mencionar el trabajo de Vargas Chávez, relativo al "equipamiento administrativo" (garitas) de Valladolid (hoy Morelia). VARGAS CHÁVEZ, 2007.

del siglo XVIII, como parte del programa de renovación imperial conocido en nuestros días como reformas borbónicas.

Al respecto, es preciso señalar que a diferencia de las obras de los estudiosos antes mencionados, este texto no pretende reiterar la conocida importancia económica del monopolio tabacalero o abundar en los volúmenes de lo recaudado por la Real Hacienda por concepto de alcabalas y peajes; tampoco se centra en los aspectos jurídico-contables relacionados con el manejo de tales renglones, sino en el proceso de conformación de la estructura material (garitas, aduanas) y operativa (cuerpos de resguardo) que sustentaban el funcionamiento de los mecanismos de control, vigilancia y captación de gravámenes.

LA RECUPERACIÓN DEL RAMO DE ALCABALAS

Desde su llegada al trono, la dinastía de los Borbones buscó la manera de retomar las riendas del gobierno de sus posesiones en el Nuevo Mundo. En un escenario geopolítico complejo, en el que el Imperio español enfrentaba la animadversión de Inglaterra y la actitud veleidosa de Francia, los asesores de la Corona vieron en los territorios americanos un manantial casi inagotable de riquezas, suficientes para hacer de España el fiel de la balanza en la encarnizada disputa entre las dos grandes potencias atlánticas.

Por tanto, durante los reinados de Fernando V, Fernando VI y Carlos III —con el breve paréntesis de Luis I—, se bosquejaron diversas medidas para acotar el poder y la influencia de aquellas instituciones y grupos de poder que, como los consulados de Cádiz y México, la Compañía de Jesús, etc., tradicionalmente habían detentado una innegable preeminencia en el virreinato novohispano; en consecuencia, se diseñaron una serie de acciones para reducir sus prerrogativas y capacidad de negociación en favor de la metrópoli. Así, en 1742, Felipe V solicitó al virrey conde de Fuenclara que recabara la información referente al valor de los derechos de alcabala⁴ que colectaba el Consulado de México, corporación que

⁴ La alcabala era un “derecho real [que] se cobra de todo lo que se vende o permuta: adéudase luego que se celebran ventas o trueques por el mismo hecho: le causan estos contratos de cualquier modo válidos, y es una especie de servidumbre impuesta sobre ellos, con absoluta prescindencia del carácter o cualidades de los contrayentes” (FONSECA y URRUTIA, 1978, vol. 2, p. 1). Cabe señalar que estos autores enfatizan el propó-

en aquel momento usufructuaba el cobro de dicho arbitrio, el cual había sido establecido en la Nueva España por Felipe II, mediante la Real Orden expedida en noviembre de 1571,⁵ con el objetivo de “que sus productos ayudasen a sustentar los ejércitos y armadas necesarias por mar y tierra para la defensa y conservación de los dominios de nuestros soberanos”, ya que “en el reino no se ha encontrado un renglón igual y tan general que sea suficiente a recibir el gravamen que baste a cubrir el haber que demanda la subsistencia de las milicias”.⁶

Aunque no se conocen los resultados de la indagatoria, en 1750, el nuevo monarca Fernando VI solicitó al virrey Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, primer conde de Revillagigedo, que le informara de lo recaudado por concepto de alcabala y del incremento tenido por el ramo desde el noveno cabezón,⁷ dado que “los asientos de las poblaciones del interior del reino habían aumentado 220%, mientras que el de la capital no se había modificado en los últimos 41 años”.⁸ Asimismo, el rey consultó con Revillagigedo la utilidad de que “se sacase a pregón el décimo cabezón, o se prorrogase al Consulado, y con qué aumento cada año, y si había de ser con la condición de cobrar el 6% que anteriormente corrió, o el 8% que actualmente se cobraba”.⁹

El informe del virrey favoreció al Consulado, ya que esgrimía que “los cuantiosos préstamos y donativos concedidos a la Corona habían dejado endeudado el ramo [...] deuda [que] se había saldado con el pago de los derechos impuestos a las mercancías que habían arribado en los nume-

sito eminentemente militar de este impuesto al afirmar que “Exhausto y consumido el real patrimonio por los grandes y continuos gastos impendidos en mantener gruesos ejércitos y armadas para la defensa de la cristiandad y conservación de sus reinos y señoríos, y que no bastaban ya los socorros y servicios que los de Europa le habían hecho [...] y a sustentar la contratación de los de las Indias, y con el objeto de sostener contra los corsarios extranjeros una gruesa armada en el océano, se mandaron establecer en ellos los derechos de alcabalas”.

⁵ SÁNCHEZ SANTIRÓ, 2004, p. 53.

⁶ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Alcabalas, vol. 42, exp. 4.

⁷ Dicho término, se refería a un “contrato de arriendo, [...] también llamado ‘asiento’, por las condiciones en que quedaba ‘asentado’, o también ‘encabezamiento’ o ‘cabezón’ porque el impuesto quedaba ‘encabezado’, esto es, bajo la titularidad de una persona física o moral”. ESCAMILLA GONZÁLEZ, 2011, p. 61.

⁸ Así, “tanto en la metrópoli como en la Nueva España la Real Hacienda recurrió a tres sistemas en el cobro de alcabalas: la administración directa por funcionarios reales, su arrendamiento a particulares y el encabezamiento por parte de determinadas instituciones como los ayuntamientos y los consulados de comercio”. GARAVAGLIA y GROSSO, 1987, p. 3.

⁹ VALLE PAVÓN, 1997, p. 134.

rosos navíos de registro”.¹⁰ Revillagigedo le recomendó a Fernando VI que dejara el ramo en manos del Consulado, con lo cual la renta se incrementaría en 20 000 o 30 000 pesos. De acuerdo con el virrey, no era posible comparar el incremento que había tenido el ramo en otras ciudades con el de la capital, pues en aquéllas su población crecía de forma más acelerada.

Pese a las objeciones de Revillagigedo, en junio de 1752 el rey ordenó que, al término del noveno cabezón, la Real Hacienda asumiera la recaudación de la alcabala. A inicios de 1753, el Consulado de México intentó negociar el décimo cabezón y ofreció 472 000 pesos, monto muy superior al del noveno, adjudicado por 373 333 pesos;¹¹ sin embargo, los asesores de la Corte consideraron que la propuesta no era proporcional al alza de la renta, apreciable no sólo en el virreinato, sino en otras partes de América.¹² Además, la Corona “tenía confirmadas sus justas sospechas, de que los cabezones se habían celebrado mediante colusión e interés en perjuicio de la Real Hacienda”, por lo que en 1754 el gobierno virreinal retomó el cobro de la contribución en la Ciudad de México y las receptorías subordinadas.¹³

Si bien en un primer momento el cambio en la administración del ramo causó alguna conmoción —alentada en cierta medida por el Consulado—, pronto fueron evidentes los beneficios para las arcas reales que, en el primer año, recibieron un ingreso total líquido de 716 408 pesos.¹⁴ A pesar del éxito obtenido, la “recuperación” del derecho de alcabala por parte de la Corona ocurrió de forma paulatina, por lo que en otras partes de la Nueva España el manejo del arbitrio continuó en manos de particulares.

¹⁰ VALLE PAVÓN, 1997, p. 135.

¹¹ VALLE PAVÓN, 1997, pp. 134-136.

¹² GARAVAGLIA y GROSSO, 1987, p. 6.

¹³ FONSECA y URRUTIA, 1978, vol. 2, p. 34.

¹⁴ El Consulado “[...] justificó el limitado rendimiento que había tenido el ramo de alcabalas durante su gestión, por su empeño en beneficiar a los causantes colectando únicamente lo necesario para satisfacer la renta anual, [atribuyendo a] la suavidad de su administración la subsistencia de los vendedores ambulantes y los cacahuateros que abastecían al grueso de la población, y que no hubiera aumentado el precio de los productos básicos”. VALLE PAVÓN, 1997, pp. 138-139.

EL SISTEMA DE RESGUARDO EN LA ZONA ORIZABA-CÓRDOBA

La creación del resguardo alcabalatorio de Orizaba

En Orizaba, la renta permanecía en manos de un grupo de comerciantes locales, quienes en 1757 presentaron, por medio de sus diputados, una solicitud ante el contador general del ramo, Juan Antonio de Arze y Arroyo, para que se les permitiera establecer una aduana en la villa y construir algunas garitas de resguardo, ya que, según ellos, les era muy complicado cubrir el pago del arrendamiento debido a la imposibilidad de controlar eficazmente el ingreso y salida de mercancías en la villa para cobrar la alcabala correspondiente.

Más allá de sus dichos, la petición de los orizabeños parecía estar justificada a causa del notable aumento en el costo del arriendo, que había pasado de 2 250 pesos —en el quinquenio precedente— a 8 300 pesos.¹⁵ La propuesta de los comerciantes se basaba en cinco puntos:

1. Regular la entrada de artículos y géneros a la villa, obligando tanto a los comerciantes locales como a los foráneos a registrar en la aduana las mercancías que introducían en la plaza.
2. Edificar varias garitas¹⁶ en las proximidades de Orizaba, “por ocasión de ser tierra muy abierta donde está fundado dicho pueblo”, para facilitar la revisión y registro de “cuanto entrase”.
3. Disponer de un espacio para almacenar las mercaderías destinadas para su venta en la población, facilitando así el registro de las

¹⁵ Archivo Municipal de Orizaba (en adelante AMO), Aduana Nacional, exp. 3, San Ángel, Licencia emitida por el marqués de las Amarillas en favor de los diputados del comercio de Orizaba, 30 de junio de 1758.

¹⁶ Cabe señalar que, en esta obra, la palabra “garita” tiene dos sentidos diferentes, según el contexto en el que se emplea. En el ámbito militar, el vocablo se refiere a una “torre pequeña de fábrica o de madera fuerte, con ventanillas largas y estrechas, que se coloca en los puntos salientes de las fortificaciones para abrigo y defensa de los centinelas” (Real Academia Española). No obstante, el término también fue usado durante el periodo colonial para designar a aquellas “construcciones diseñadas primordialmente como viviendas [y] oficinas para llevar a cabo la revisión y el registro de las mercancías [y] el depósito temporal de los objetos que se dejaban en prenda como garantía del pago del impuesto” (TORRE VILLALPANDO, 1999, pp. 52-53). Con el objeto de evitar confusiones, en las páginas siguientes se utilizará el término *garitón* cuando se hable de las pequeñas torres de vigilancia adosadas a fortificaciones o murallas.

transacciones comerciales. Aunque los traficantes podrían mover sus productos a otro lugar si así lo decidían, las mercancías deberían permanecer en la plaza al menos durante ochenta días, tras lo cual los oferentes deberían informar de las operaciones efectuadas y pagar los derechos correspondientes. Los diputados también solicitaron que se dotara de facultades al juez receptor para que pudiera inspeccionar aquellos inmuebles en los que se sospechara que se ocultaban productos.

4. Vigilar la actuación de ciertos eclesiásticos que, gracias al tabaco, obtenían ganancias por las que no pagaban la alcabala correspondiente.¹⁷ Asimismo, los orizabeños subrayaban la necesidad de supervisar la venta de frutos y ganado de los rancheros y hacendados locales.
5. Evitar que los vecinos introdujeran y/o almacenaran ciertos productos para ofertarlos una vez que terminara el arrendamiento alcabaltorio, con el propósito de eludir así el pago del arbitrio.

En junio de 1758, el virrey Agustín de Ahumada y Villalón, marqués de las Amarillas, aprobó el plan con la condición de que no se gravara a los vendedores con nuevas contribuciones, y que la fabricación de la aduana y las garitas corriera por cuenta de los peticionarios. El virrey también les advirtió que no se les concedería reducción alguna en el pago del arrendamiento con el pretexto de la hechura de los inmuebles.¹⁸

Años más tarde (febrero de 1764), al calor del ambicioso programa de renovación imperial diseñado por sus ministros, el rey Carlos III ordenó al virrey Cruillas que se tomaran las providencias necesarias para que, una vez que concluyeran los arriendos vigentes, la Real Hacienda asumiera de forma directa la administración del ramo.¹⁹

¹⁷ De acuerdo con el alegato de los diputados orizabeños, los religiosos pretendían estar exentos del pago de la alcabala, “con el pretexto de ser industria [...]”, aunque para la elaboración del producto contaban con el apoyo de operarios. La justificación de los eclesiásticos se basaba en una disposición de 1756, que establecía que se exceptuara del pago de la alcabala a los artesanos que “[...] más bien saquen su sustento de ganancias o lucros de la industria [...]”. GARAVAGLIA y GROSSO, 1987, p. 25.

¹⁸ AMO, Aduana Nacional, exp. 3, San Ángel, Licencia emitida por el marqués de las Amarillas en favor de los diputados del comercio de Orizaba, 30 de junio de 1758.

¹⁹ FONSECA y URRUTIA, 1978, vol. 2, p. 64.

Evasión y contrabando en el trayecto Orizaba-Córdoba

En los años siguientes, la zona Córdoba-Orizaba experimentó un fuerte desarrollo económico gracias al establecimiento del estanco del tabaco, monopolio real que limitó el cultivo de la solanácea en aquella zona y otras cercanas, como Huatusco y Zongolica. La derrama económica generada por el estanco impulsó el crecimiento de la población orizabeña, que se asentó en muchos de los terrenos baldíos de la localidad; asimismo, se edificaron numerosas obras como los conventos del Carmen, San Felipe Neri y San José de Gracia. También se construyeron diversas calzadas, zanjas y varios puentes sobre el río y los arroyuelos que regaban la villa.²⁰

Algo similar ocurrió en Córdoba, si bien en aquella ciudad la siembra del tabaco “convivió” con la del azúcar, ya que allí la temperatura era más alta, motivo por el cual muchos de los indios que cultivaban la planta frecuentemente se enfermaban e incluso morían; además, dado que los esclavos que trabajaban en los ingenios azucareros toleraban mejor los padecimientos, un gran número de terratenientes prefirió continuar en el negocio del endulzante.²¹ Aun así, entre 1778-1785 y 1802-1809 el porcentaje de lo recaudado por concepto de alcabalas en la administración de Veracruz prácticamente duplicó el del resto del virreinato (56.1% *versus* 29.5%); del total, Orizaba aportó 40.3% y Córdoba 28.7%.²²

La derrama generada por el estanco y el auge comercial derivado del libre comercio, estimularon el contrabando y la defraudación fiscal, por lo que era frecuente que muchos comerciantes y arrieros transitaran por vías secundarias y rutas alternas (véase Figura 1), con el apoyo de una red de individuos ubicados en distintos lugares que, en conjunto, integraban lo que Rodríguez Treviño ha denominado como “cadena de internación múltiple del contrabando”,²³ con el evidente propósito de evadir el pago de la

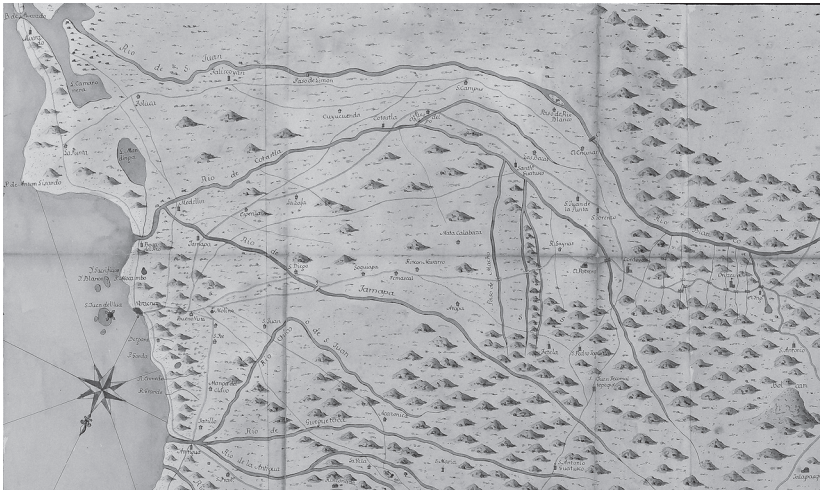
²⁰ RIBERA CARBÓ, 2002.

²¹ VALLE PAVÓN, 2003.

²² GARAVAGLIA y GROSSO, 1996, pp. 131-133, 137.

²³ RODRÍGUEZ TREVIÑO, 2010, p. 155. En palabras de Alcántara, los itinerarios de los contrabandistas habían sido construidos “durante décadas o incluso siglos”, con base en “toda una red de caminos y rutas que van de tierra adentro hacia la costa, para luego emprender el viaje en sentido contrario”. ALCÁNTARA, 2016, p. 88.

FIGURA 1 ZONA VERACRUZ-CÓRDOBA-ORIZABA



FUENTE: Biblioteca Nacional de España, MSS_19503 (fragmento), Diego Panes y Abellán, Veracruz, 1783.
En este mapa se aprecian las distintas vías y poblaciones existentes entre Veracruz, Córdoba y Orizaba.

alcabala²⁴ y el peaje,²⁵ tal como ocurría en la receptoría de Tlaxicoyan, por donde se suponía que tenían que pasar todos aquéllos que transportaban mercancías²⁶ con rumbo a o desde la Tierra Caliente.²⁷

²⁴ La administración de la alcabala en la zona fue retomada por la la Real Hacienda el 13 de agosto de 1777. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 6.

²⁵ Con la puesta en marcha de las innovaciones emprendidas en la segunda mitad del siglo XVIII por la dinastía borbónica en el virreinato, las autoridades novohispanas comenzaron a interesarse en remediar el mal estado de las vías de comunicación. Así, el 23 de enero de 1759, el virrey marqués de las Amarillas decretó el cobro del peaje a quienes transitaban de Veracruz a Orizaba y Xalapa, con una cuota de un real y medio por cada mula cargada, un real por cada mula sin carga, seis reales por cada carro volante o litera, y doce por cada forlón (AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1, f. 3, Ciudad de México, 25 de junio de 1779). Según Diego Panes, el derecho de peaje de Veracruz a Xalapa se estableció el 1 de febrero de 1759, y el de Veracruz a Orizaba, el 4 de octubre de 1760. PANES Y ABELLÁN, 1992, p. 54.

²⁶ De acuerdo con Juan José Sanz, existía un incesante flujo de productos que se hacía aún más vigoroso entre los meses de mayo y agosto, en el que estaban involucrados numerosos arrieros y vecinos de Orizaba y algunos pueblos cercanos e, incluso, varios traficantes procedentes de Quichula, Tepeaca, Acazingo y Tlaxcala. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 2r.

²⁷ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 1, Juan José Sanz a la Junta de la Real Hacienda, Córdoba, 12 de noviembre de 1778.

Para acabar con las introducciones ilícitas, el administrador de alcabalas de las villas de Orizaba y Córdoba, Juan José Sanz, propuso en 1778 la construcción de una garita en La Peñuela, paraje cercano a Córdoba.²⁸ El funcionario sugería que la obra se financiara con aportaciones de las aduanas de Orizaba, Córdoba, Veracruz y del ramo del peaje, cuyos caudales Sanz esperaba fueran cedidos por el virrey “si no en el todo, parte de él”. En opinión de Sanz, este arbitrio no debía cobrarse todo en Orizaba —en cuyo caso no lo abonarían quienes iban de Tierra Caliente a Córdoba—, ni en Córdoba, porque evadirían su pago quienes partieran de Orizaba rumbo al altiplano.²⁹

Por tanto, el administrador planteó que se le entregara a Córdoba el producto del peaje colectado en Veracruz, y se le otorgara a la villa la potestad de cobrar este derecho a los cargamentos provenientes de Tierra Caliente que remataran ahí, así como a las caravanas que salieran de la villa rumbo a Orizaba y la “Tierra Fría” y a las que se dirigieran a la Tierra Caliente.

Asimismo, Sanz propuso cobrar un real por cada mula cargada, tarifa similar a los aranceles vigentes en Orizaba, y que la administración de los fondos quedara bajo la supervisión del alcalde mayor, el regidor decano y el administrador de las alcabalas, “por la conexión que en sí tiene este ramo con los de la Real Hacienda; porque es de creer que conclusas las composiciones de caminos recaigan estos fondos en la propia Real Hacienda”.

En cuanto a Orizaba, sugirió que se le cediesen los peajes que se cobrarán a los trajinantes que llegaran a la villa desde Tierra Caliente, “ya sea de la que va con escala, como de la transeúnte”, y de los envíos de tabaco que salieran de ahí, así como de aquellas recuas que no lo hubieran pagado en Córdoba. Sanz esperaba que su idea fuera “gustosamente” aprobada por el Ayuntamiento de Orizaba, pues según él “redunda en un bien general y principalmente a toda la arriería”.³⁰

A pesar de los halagüeños pronósticos del administrador, resulta poco creíble que los orizabenses hubiesen querido beneficiar a los cordobeses, dada la perenne rivalidad entre ambas poblaciones. Lo cierto es que en marzo de 1779, a la vista del expediente formulado por Sanz, el fiscal de la

²⁸ Además de algodón, se traficaba pescado seco y pita. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 2.

²⁹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 2-3, Juan José Sanz a la Junta de la Real Hacienda, Córdoba, 12 de noviembre de 1778.

³⁰ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 3-5.

Real Hacienda convocó a una junta para analizar los pros y contras del establecimiento de la garita; empero, en aquel momento nada se hizo.³¹

Abundando en lo anterior, hay que decir que aunque “en teoría” el peaje era un derecho perteneciente a la Corona, en la práctica fueron los ayuntamientos quienes durante mucho tiempo gestionaron su cobro, supuestamente con el propósito de usar lo recaudado en el arreglo de los puentes y calzadas, lo cual no siempre se cumplía, por lo que los caminos permanecían casi intransitables.

El informe del fiscal Merino

En junio de 1779, Manuel Martín Merino, fiscal de lo civil, envió a Carlos III un informe en el que se detallaba el caótico estado del ramo del peaje en la provincia de Veracruz, especialmente en Orizaba y Xalapa. Según el fiscal, el arbitrio había sido manejado con una enorme negligencia desde su establecimiento, problemática que se agravaba por la multitud de entidades que habían participado en su organización, lo que hacía sumamente engorroso exigir cuentas a alguien de sus entradas y, por ende, de la aplicación de sus recursos.

A diferencia de lo acontecido en Veracruz y el paso de La Antigua, donde tras la visita de José de Gálvez se habían tomado algunas medidas para la regularización del ramo, en Xalapa y Orizaba subsistía un notable desorden en el manejo de las cuentas, lo que Merino atribuía al hecho de que, en ambas localidades, el arancel había sido aplicado sin la aprobación del rey, “a quien toca por su soberanía imponer peajes o portajes, como lo tiene vuestra majestad declarado en nuestras Leyes Castellanas”.

Lo anterior era especialmente notable en Orizaba, donde el comisario de guías Fernando Bustillo, había manejado “despóticamente el derecho del peaje hasta que murió, en que corrieron más de doce años sin saberse el modo de esta recaudación, de un derecho tan cuantioso”, situación que continuaba más o menos igual, aun cuando ya para entonces era el Ayuntamiento quien se encargaba de colectar el arbitrio,³² “sin que haya podido saberse

³¹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 10, Ciudad de México, 8 de enero de 1781.

³² AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1, ff. 3-5, Informe del fiscal Manuel Martín Merino relativo al ramo del peaje dirigido al rey Carlos III, Ciudad de México, 25 de junio de 1779.

quiénes son los recaudadores de este derecho, las formalidades y constancia de su cobro”.³³ Merino también hacía notar la poca responsabilidad de los auditores, pues las cuentas presentadas por Bustillo habían sido aprobadas sin mayores objeciones;³⁴ por tanto, además de la falta que suponía el haber dispuesto el gravamen al margen de la aprobación del rey, el Ayuntamiento orizabeño había sido negligente al no aplicar lo recaudado en la composición de los trayectos, como podía inferirse de las quejas del administrador de la alcabala y los arrieros. En consecuencia, Merino le propuso a Carlos III que emitiera una Real Cédula para que el virrey ordenara una auditoría de las cuentas del ramo³⁵ y el cumplimiento del reglamento vigente.³⁶

Las quejas de Merino no encontraron eco en la Corte, por lo que durante los años siguientes las vías de comunicación permanecieron en el ruinoso estado de siempre. Sin embargo, el aumento del tránsito derivado del incremento del comercio y la posibilidad de una guerra con Inglaterra, evidenciaron la urgencia de arreglar las rutas para facilitar el paso de las tropas, así como para allegarse los recursos para emprender tales obras, por lo que en agosto de 1782 se expidió una Real Orden para que el virrey se ocupara del asunto:

³³ Según lo asentado en el informe, lo único que había podido encontrarse al examinar los expedientes del ramo, era un par de “interpelaciones para que se compongan los caminos, por hallarse muy maltratados [...] una de ellas la del administrador de alcabalas de las villas de Córdoba y Orizaba [...] y la otra de los arrieros, en que se quejan de pagar su pensión con puntualidad, pasando muchos trabajos en la cuesta de Maltrata, la que se halla intransitable, por estar muy descompuesta”.

³⁴ Debido al fallecimiento de Bustillo, su viuda, Isabel María de la Rocha, había presentado la documentación probatoria de las cuentas del difunto, mismas que presentaban notables discrepancias e, incluso, dejaban sin comprobar 7 005 pesos, “por haberse traspapelado los comprobantes en su casa [*sic*] mortuoria”.

³⁵ AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1, ff. 10r y 12r, Informe del fiscal Manuel Martín Merino relativo al ramo del peaje dirigido al rey Carlos III, Ciudad de México, 25 de junio de 1779.

³⁶ Es probable que el reglamento al que hace alusión Merino fuera el que entró en vigor el 20 de marzo de 1773, en el cual se estipulaba el cobro por “cada pasajero, trajinero o arriero con su bestia, y lo mismo por la de carga o silla con jinete o maleta, [...] un real; medio real los indios con cargas de víveres que transiten para Veracruz, y nada volviendo de vacío; cada volante con su pasajero, cochero y mulas, 28 reales; un coche, con sus pasajeros, cocheros y mulas, cuatro pesos y medio, y volviendo de vacío, cuatro pesos; por cada atajo de 25 mulas cargadas, a real por cada una; cada arriero que pasase de vacío, un real por cada tres mulas aparejadas”. Aunque dichas tarifas corresponden específicamente al paso del río La Antigua —cuyo cobro se estableció el 12 de agosto de 1766—, es probable que este reglamento se utilizara, con las adecuaciones respectivas, para definir el costo del peaje en los demás tramos del Camino Real de Veracruz. PANES Y ABELLÁN, 1992, p. 54.

El difunto fiscal de lo civil de esa Audiencia Don Manuel Martín Merino, dirigió al rey con fecha de 25 de junio de 79, la adjunta representación [...] sobre muy considerables abusos y manejos en varios ramos de Real Hacienda. Y aunque aquel ministro no instruyó con documento alguno los graves puntos que comprende su representación, se ha servido el rey mandar que vuestra excelencia pida todos los papeles convenientes a instruir perfectamente todos los particulares que en ella se tratan, que oiga sobre todos ellos al fiscal de Real Hacienda don Ramón de Posada, y al Tribunal de Cuentas para que exponga su parecer sobre cada uno, mirando este asunto con la actividad, celo y atención que recomienda su importancia.³⁷

La creación del reglamento del resguardo

Para remediar el caos en el que se encontraban las cuentas del ramo, el fiscal Posada sugirió la creación de reglamentos para Xalapa, Orizaba, Veracruz y La Antigua, con base en los ordenamientos hechos por Gálvez y Cossío y las pautas perfiladas por él mismo en julio de ese año. Para el fiscal, uno de los puntos fundamentales del asunto era definir si la recaudación del peaje se haría de forma independiente o correría aparejada al cobro de alcabalas, en cuyo caso era necesario precisar cuáles serían los mecanismos.³⁸

No obstante, a pesar de las instrucciones del virrey Mayorga y Posada, meses después, con la excepción de Orizaba, ninguna de las administraciones había presentado los balances correspondientes,³⁹ hasta que en septiembre, luego de repetidas comunicaciones, el Real Tribunal y Audiencia de Cuentas informó que había recibido los informes de cada una de las receptorías.⁴⁰

Sin embargo, en todos los casos, la documentación estaba incompleta o carecía de los comprobantes de las operaciones, por lo que se expidieron nuevas órdenes para que los responsables del peaje subsanaran los errores detectados en sus cuentas, lo que dilató el proceso de revisión durante meses.

³⁷ AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1, f. 13, José de Gálvez al virrey Mayorga, San Ildefonso, 20 de agosto de 1782.

³⁸ AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1, ff. 16-17, Ciudad de México, 12 de febrero de 1783.

³⁹ AGN, Caminos y Calzadas, vol. 11, ff. 30-31r, Informe del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas, 1 de septiembre de 1783.

⁴⁰ Al respecto, es preciso mencionar que si bien se había instruido a las receptorías que presentaran las cuentas correspondientes a lo cobrado desde la puesta en marcha del arbitrio hasta diciembre de 1782, el Ayuntamiento de Orizaba presentó únicamente lo correspondiente hasta febrero de 1781, pues como ya se ha dicho, la gestión del ramo pasó a manos del administrador de alcabalas en marzo de ese año.

Casi dos años después, Sanz —quien para entonces había sido investido como visitador de las aduanas del virreinato—, volvió a insistir en la conveniencia de erigir una garita en La Peñuela.⁴¹ Como ya se dijo, esta ubicación era estratégica, ya que era el “paso preciso de los que vienen de Tierra Caliente, extraviando los caminos de Alvarado y Tlalixcoyan y tomándolos para otros pueblos, a cuyo fin hacen su tránsito por el puente de Río Blanco en Totolinga y también por el de Omealca”.⁴²

Cabe señalar que, en esta ocasión, el visitador se quejó abiertamente de la actuación del Ayuntamiento de Orizaba, que ante el inminente retorno de la administración de la alcabala a manos de la Real Hacienda, había dispuesto que el peaje se cobrara aparte, “gravándose al fondo en dos salarios de guardas que se pagan de más”.⁴³ Finalmente, en enero de 1781, el fiscal de la Real Hacienda mandó que se edificara la garita de La Peñuela, y ordenó que los trabajos los costearan, como lo había sugerido Sanz, las aduanas de Veracruz, Córdoba y el Ayuntamiento de ésta última localidad.⁴⁴

El reglamento de la garita de La Peñuela

Al mes siguiente, se dio a conocer el reglamento para el cobro de alcabalas y peajes de la aduanilla de La Peñuela. En cuanto a la ubicación del inmueble, se especificaba que si bien se pretendía que el edificio se hiciera en La Peñuela, su localización final quedaba a criterio del administrador de alcabalas, Juan Ramón de Navarrete, y del factor de tabacos de Córdoba, con el propósito de que la garita fuera útil para ambos organismos.⁴⁵

En relación con el peaje, el documento establecía el cobro de un real por cada bestia cargada “y no el real y medio que se acostumbra en Veracruz”,

⁴¹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 6-7, Informe de Juan José Sanz, Ciudad de México, 21 de septiembre de 1780.

⁴² AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 9r, Ciudad de México, 8 de enero de 1781.

⁴³ De acuerdo con Sanz, en el tiempo en que el cobro de la alcabala estaba arrendado a particulares, el Ayuntamiento cobraba el derecho de peaje en la misma aduana. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 6, Informe de Juan José Sanz, Ciudad de México, 21 de septiembre de 1780.

⁴⁴ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 10r.

⁴⁵ AMO, Aduana Nacional, Reglamento, exp. 14, *Reglamento que debe observar el receptor de la aduanilla nombrada La Peñuela, o contadoro, determinada con dictamen del señor fiscal de lo civil en decreto de dos del corriente para la recaudación de los derechos de alcabala y peaje*, Pedro Antonio de Cossío, Ciudad de México, 9 de febrero de 1781.

con el fin de uniformar su tarifa con la de Orizaba, en tanto que por las otras modalidades de carga y transporte debía cobrarse lo mismo que en Veracruz.

Por otra parte, las cargas deberían de revisarse para comprobar que coincidieran con lo que se hubiese declarado en la aduana de Veracruz o alguno de los contaderos subalternos —Alvarado y Tlalixcoyan o cualquier otro de Tierra Caliente—, para que en caso de no haber alguna anomalía se les otorgara el pase “sin [ocasionar] molestia a los conductores, trajinantes o pasajeros”.

De hallarse algún producto sin guía, debía procederse con “conmisericordia por ahora”, exigiéndose únicamente el pago de una alcabala doble de 8%; empero, si los cargamentos no declarados involucraban mercancías ultramarinas, no debería tenerse consideración alguna, decomisándose los bienes sin excepción. Si el infractor carecía de recursos para cubrir el pago, tendría que dejar alguna carga como fianza, tras lo cual se le entregaría la guía correspondiente para que continuara su viaje sin mayores retrasos.

Ante el previsible aumento de mercancías en depósito, se planteó la necesidad de ampliar las instalaciones de la aduana de Córdoba, obras cuya inversión, se suponía, correrían por cuenta de la propia receptoría y el Ayuntamiento, que aportaría los recursos captados por concepto de peaje.

Además, se determinó enviar a Córdoba cada dos días lo que se recaudara en la aduana de Veracruz por concepto de alcabalas y peajes; dichos fondos se usarían para cubrir los gastos de operación de la administración general de la Real Hacienda, así como el pago de las tropas que “se hallan acuarteladas en aquellas villas o gastos de reales hospitales provisionales”.

Por otra parte, se propuso que los guardias del resguardo⁴⁶ cordobés auxiliaran día y noche al receptor de la aduanilla de La Peñuela, guiando a los arrieros a la garita cuando fuera necesario. Para ello, en el diseño del

⁴⁶ En palabras de Moreno: “Para combatir la siembra ilegal y el contrabando, la Renta estableció una especie de policía especializada, dedicada exclusivamente a la persecución de la producción y comercio de tabaco ilegal, conocida como resguardo. En febrero de 1767 se creó el primer resguardo encargado de vigilar el casco de la ciudad de México y la jurisdicción de su arzobispado. El mismo sistema se extendió después a todas las administraciones, cuyos felatos tuvieron a cargo la inspección y el combate de la producción y comercio ilegal. Los visitadores, guardas, cabos y guardas patricios formaban el resguardo y eran responsables de perseguir a los contraventores, levantar un proceso sumario y, en su caso, aplicar el castigo correspondiente. El resguardo organizó visitas anuales, principalmente a los lugares susceptibles de realizar siembras clandestinas a fin de que esas fueran destruidas y los responsables castigados”. MORENO COELLO, 2012, pp. 209-210.

recinto debía contemplarse un área con espacio suficiente para alojar a un destacamento.

En este punto, hay que subrayar que aun cuando muchas de las recuas que iban para Veracruz o la Tierra Caliente podían evitar, si se lo proponían, pasar por Córdoba, debido a las características de los terrenos de la zona, todas se veían obligadas a transitar por La Peñuela, por lo que se decidió que el peaje se recaudara en esta aduana. Además, el reglamento retomaba lo dicho por Sanz respecto de los inconvenientes de coleccionar el peaje en Orizaba, pues todos aquellos que “subieran” de la Tierra Caliente sin pasar por la villa evadirían su pago.

Lo mismo ocurriría si se cobraba en Córdoba, pues dejarían de abonarlo quienes salieran de Orizaba y las haciendas circunvecinas; por tanto, la mejor opción era otorgarle a Córdoba lo recaudado en Veracruz, concediéndole la facultad para cobrarlo tanto a los que viajaran de Tierra Caliente a la villa, como los que salían de ahí cargados con azúcar y tabaco “para Orizaba y [la] Tierra Fría”, así como a los que iban a Veracruz y Tierra Caliente, con lo que se lograría el “beneficio de los caminos compuestos”.

En cuanto a Orizaba y Veracruz, se les autorizaba a cobrar el gravamen a aquéllos que pasaran o entraran en dichas poblaciones, aunque en el caso de Veracruz, se determinó que quienes ingresaran en la ciudad sólo pagarían la mitad de la tarifa establecida para quienes salían de la plaza. Para disipar cualquier confusión, el reglamento especificaba con claridad que el peaje se usaría para reparar los caminos y puentes, trabajos que se harían en cuanto se coleccionaran los fondos suficientes, según lo decidiera el Ayuntamiento con previo consentimiento del virrey.

Las bestias y vehículos que pagaran peaje en Veracruz no abonarían nada en Córdoba, siempre y cuando presentaran el pase correspondiente. En caso contrario, pagarían en la aduanilla de La Peñuela un real y medio por bestia cargada, un real por bestia de silla o sobornal, seis reales por cada volante o litera y 12 reales por cada coche.⁴⁷ Los indios tributarios quedaban exentos del cobro, para lo cual debían mostrar el certificado expedido por el alcalde de su demarcación.

⁴⁷ Aunque en aquel momento no transitaban por el camino de Orizaba coches ni literas por el estado ruinoso de esta vía, había algunos tramos cercanos a Córdoba por donde estos vehículos podían transitar.

A pesar de la dedicación puesta en la redacción del reglamento, todavía persistían algunas confusiones respecto de ciertas disposiciones que, en síntesis, se referían al importe de las tarifas según el tipo de carga, transporte y transeúnte; los requisitos para la recolección del arbitrio en una u otra villa, y el alcance de las facultades de Navarrete como administrador de las alcabalas de Orizaba y Córdoba.⁴⁸ Una vez resueltas las principales dudas, Navarrete ordenó que se procediera al cobro de las alcabalas y el peaje en la garita de Buenavista, en tanto se terminaba de construir la garita de La Peñuela.⁴⁹

Por otra parte, hay que decir que la edificación del inmueble no estuvo exenta de problemas, pues resultó que el sitio escogido por Navarrete y el factor de la renta de tabacos perjudicaba al dueño del terreno, por lo que se eligió una nueva ubicación, donde el inmueble obstruiría un viejo camino de los indios de Amatlán, quienes finalmente consintieron en que se levantara la garita, siempre y cuando se les hiciera un nuevo acceso.⁵⁰ Solucionado el problema, iniciaron las obras, cuyo costo se calculó en 2 911 pesos 3 reales.

Con todo, la puesta en marcha del proyecto planteó nuevas interrogantes acerca de la operación diaria del resguardo que no habían sido previstas,⁵¹ por lo que fueron necesarias nuevas consultas entre Navarrete, el fiscal de la Real Hacienda, el asesor general y el virrey Mayorga, las cuales postergaron la formulación de un ordenamiento definitivo por espacio de tres años, hasta que en abril de 1784,⁵² el nuevo virrey Matías de

⁴⁸ Navarrete hacía notar que mientras en el artículo 4 del reglamento se especificaba que debía de cobrarse un real por cada bestia cargada, en el apartado 36 del mismo documento se decía que el importe debía de ser de un real y medio; además, mientras en los artículos 24, 25 y 26 se estipulaba que le correspondía a Córdoba el cobro del peaje a todas las cargas que entraran y salieran de esta villa, en el punto 27 se decía que Orizaba tenía la potestad para cobrar a todas aquellas cargas que salieran de Córdoba y entraran o pasaran por Orizaba. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 21-22, Juan Ramón de Navarrete al virrey Mayorga, Córdoba, 21 de marzo de 1781.

⁴⁹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 26-27, Juan Ramón de Navarrete al virrey Mayorga, Córdoba, 1 de abril de 1781.

⁵⁰ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 42, Juan Ramón de Navarrete al virrey Gálvez, Córdoba, 29 de septiembre de 1784.

⁵¹ AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 26-27, Juan Ramón de Navarrete al virrey Mayorga, Córdoba, 1 de abril de 1781.

⁵² AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, f. 48, Real Tribunal y Audiencia de Cuentas al virrey Bernardo de Gálvez, 27 de julio de 1785.

Gálvez, en concordancia con el fiscal y los integrantes del Real Acuerdo, aprobó el reglamento definitivo.⁵³

El proyecto de la aduana de Córdoba

La entrada de España en la guerra de independencia norteamericana provocó un notable incremento en el tránsito de mercancías por la zona de Córdoba y Orizaba —particularmente de harina, producida en Tepeaca, Tehuacán y Orizaba, debido a la demanda de dicho producto en Veracruz y los puertos del Caribe—,⁵⁴ por lo que el virrey ordenó que se tomaran las medidas necesarias para precaver las prácticas fraudulentas en las que, se sospechaba, incurrían algunos comerciantes.

Dicha situación era especialmente delicada en Córdoba, ya que las instalaciones de la aduana eran insuficientes para almacenar la enorme cantidad de productos que arribaban diariamente a la villa, por lo que los administradores se veían obligados a confiar en lo dicho por los traficantes respecto de las cargas que transportaban, lo que favorecía las introducciones ilícitas y, por tanto, la evasión del pago de los derechos correspondientes.⁵⁵

En opinión de Navarrete, el inmueble era tan pequeño que no tenía espacio suficiente ni siquiera para alojar a un soldado que custodiara las mercancías y caudales depositados, y por si fuera poco, algunas piezas del recinto estaban en tan malas condiciones que se temía que ocurriera alguna desgracia.⁵⁶ Por tanto, el administrador propuso la construcción de una nueva aduana,⁵⁷ que para satisfacer los requerimientos del servicio debía tener, por lo menos, cuatro bodegas de 25 varas de largo, siete de

⁵³ No obstante, al mes siguiente Navarrete le hizo llegar al virrey Gálvez nuevas observaciones referentes a la operación y los cobros del peaje, mismas que, debido a la muerte del virrey, fueron turnadas a la Real Audiencia Gobernadora, que, a su vez, las puso a consideración de los miembros del Real Tribunal y Audiencia de Cuentas y del fiscal de la Real Hacienda, quienes se manifestaron a favor de que no se modificara lo establecido en el reglamento. AGN, Fomento-Caminos, vol. 2, ff. 47-48, 5-27 de julio de 1785.

⁵⁴ VALLE PAVÓN, 1999, pp. 91-92.

⁵⁵ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 30, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 6 de diciembre de 1780.

⁵⁶ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 38, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 2 de marzo de 1781.

⁵⁷ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 30, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 6 de diciembre de 1780.

ancho y seis de alto,⁵⁸ una oficina de despacho y habitaciones para el administrador, el contador y el merino.⁵⁹

La propuesta de Navarrete encontró eco en la Dirección General de la Renta de Alcabalas, por lo que se pidió al perito Manuel Ortiz que elaborara el presupuesto.⁶⁰ De acuerdo con sus cálculos, la hechura del edificio requería de por lo menos 10 000 pesos.⁶¹ Dado el alto costo del proyecto, Navarrete propuso que se hiciera por etapas, invirtiendo 4 000 pesos el primer año “para que desde luego se fabrique lo muy preciso”, prorrateando el resto los siguientes dos años.⁶²

Definido lo anterior, debía encontrarse un lugar adecuado para la erección del inmueble, lo que Navarrete resolvió sin mayores problemas, pues al poco tiempo comenzó a negociar con Francisco Carol, propietario de un solar ubicado justo enfrente de la aduana, “en el centro de esta villa y la Calle Real”. Carol aceptó ceder el terreno con la condición de que se le resarcieran los 2 070 pesos 2 reales que decía haber invertido en la propiedad⁶³ y que, además, se le exentara del pago de la alcabala correspondiente.⁶⁴

La buena disposición del oferente para hacer el trato se explica, más que por su interés en “hacer un servicio” al rey, por la obligación que tenía de construir en el solar, tal como lo estipulaba el contrato de remate por el que había adquirido la propiedad. Así, Carol le dijo a Navarrete que si quería cerrar el trato, le avisara lo más pronto posible, por “serme

⁵⁸ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 33, Francisco Antonio Rodríguez a Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 20 de enero de 1781.

⁵⁹ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 37, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 2 de marzo de 1781.

⁶⁰ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 31, Miguel Páez y Juan Navarro a Juan Ramón de Navarrete, Ciudad de México, 3 de enero de 1781.

⁶¹ AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 35, Manuel Ortiz Macías a Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 20 de febrero de 1781.

⁶² AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 38, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 2 de marzo de 1781.

⁶³ De acuerdo con su testimonio, Carol había adquirido el lote en un remate público por 750 pesos, importe al que sumaba otros 1 250 pesos 2 reales que había gastado en construir dos casitas en el terreno y 70 pesos de las diligencias judiciales. AGN, Alcabalas, vol. 424, exp. 5, f. 38, Francisco Carol a Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 23 de febrero de 1781.

⁶⁴ AGN, Alcabalas, vol. 424, ff. 35r-36r.

perjudicial la tardanza y ser la breve resolución una de las condiciones con que hago a vosotros la propuesta”.⁶⁵

Navarrete puso el asunto a consideración de los directores de la renta, destacando la buena localización del terreno y la feliz circunstancia de que, salvo por unas casitas, el solar estaba prácticamente baldío, por lo que no tendría que invertirse tiempo y recursos en demoler nada; así, la obra podría hacerse según lo proyectado por Ortiz.

A estas ventajas, se añadía la dificultad que entrañaba en aquellos momentos rentar un inmueble con las dimensiones adecuadas, pues la mayoría de las propiedades más amplias habían sido alquiladas por la Corona para utilizarse como cuarteles y hospitales militares, o como bodegas y factorías del estanco del tabaco.⁶⁶

Pese al entusiasmo de Navarrete, los directores de la renta manifestaron algunas reservas respecto de la operación, por lo que le pidieron que expusiera la situación al intendente Pedro Antonio de Cossío,⁶⁷ quien, para decepción de aquél, rechazó la operación argumentando que no podía “pensarse en gastos semejantes en las actuales urgencias de la Real Hacienda”. Ante la negativa, Navarrete solicitó que se le proveyera de recursos para rentar dos casas para utilizarlas como bodegas, por el “estado floreciente en que espero se ponga la industria y comercio a causa de las contratas de tabaco”.⁶⁸

Un año más tarde, Navarrete insistió en la necesidad de adquirir un inmueble más amplio para la aduana, por lo que propuso al virrey la compra de una casa (véase Figura 2) que se estaba rematando,⁶⁹ perteneciente

⁶⁵ AGN, Alcabalas, vol. 424, ff. 35r-36r.

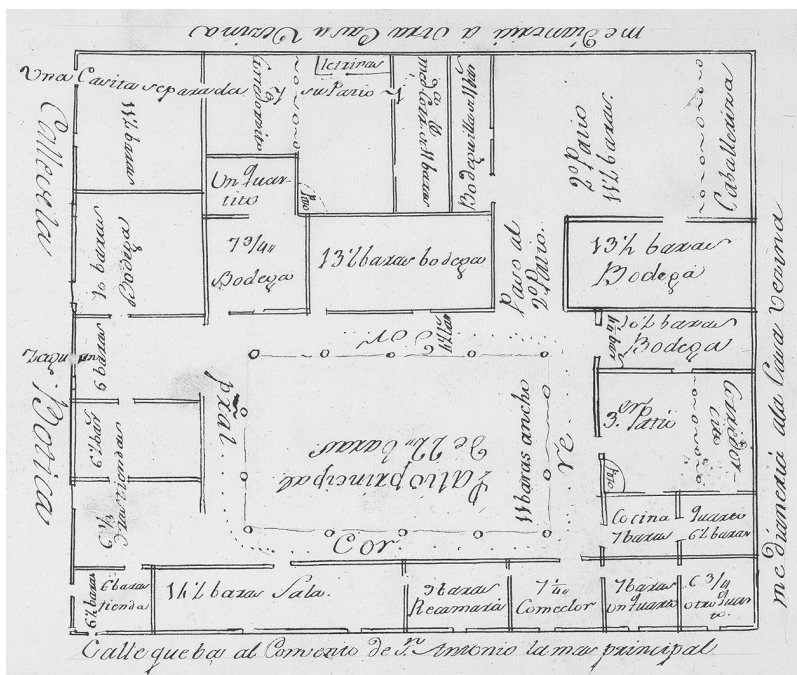
⁶⁶ AGN, Alcabalas, vol. 424, f. 39, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 2 de marzo de 1781.

⁶⁷ AGN, Alcabalas, vol. 424, f. 37, Miguel Páez y Juan Navarro a Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 30 de abril de 1781. Al respecto, cabe señalar que si bien el régimen de intendencias fue establecido en la Nueva España en 1786, José de Gálvez nombró, en agosto de 1779, a Pedro Antonio de Cossío como secretario de Cámara del virreinato e intendente del ejército, con las “secretas facultades de dirigir, además, todo lo referente a la Real Hacienda y a la superintendencia general de ella”, con el propósito de “separar la Real Hacienda del poder virreinal”, pues en opinión de Gálvez “la guerra de aquellos momentos y las ocupaciones del virrey hacían necesario ese traspaso”. RODRÍGUEZ GARCÍA, 1984, p. 99.

⁶⁸ AGN, Alcabalas, vol. 424, ff. 39r-40, Juan Ramón de Navarrete a los directores generales de la Renta de Alcabalas, Córdoba, 29 de mayo de 1781.

⁶⁹ AGN, Alcabalas, vol. 424, f. 45, Juan Ramón de Navarrete a Pedro de Cevallos, Córdoba, 23 de febrero de 1782.

FIGURA 2
PROYECTO DE LA ADUANA DE CÓRDOBA



FUENTE: AGN, 4720F, Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 1782.

al difunto Leonardo Mateos. El inmueble en cuestión tenía 54 varas de fondo y 49 de frente, y de acuerdo con el funcionario, podía comprarse por una cantidad muy inferior a su costo real.⁷⁰

No obstante, el fiscal de la Real Hacienda se opuso a la solicitud, pues en su opinión, la operación requería “el desembolso [de una cantidad que] aunque sea corta, hará una falta considerable a las muchas que se necesitan para objetos más interesantes”, por lo que recomendaba que, en todo caso, se arrendara la propiedad a quien la adquiriera en el remate.⁷¹

⁷⁰ AGN, Alcabalas, vol. 424, ff. 50r-51, Juan Ramón de Navarrete al virrey Mayorga, Córdoba, 25 de septiembre de 1782.

⁷¹ AGN, Alcabalas, vol. 424, f. 52, Fiscal Posada a la Dirección General de la Renta de Alcabalas, Ciudad de México, 28 de octubre de 1782.

LA UNIÓN DE LOS RESGUARDOS

En marzo de 1782, José de Gálvez envió al virrey una Real Orden en la que le informaba que, para reducir los gastos del Real Erario, debían unirse los resguardos y administraciones de las rentas del tabaco y alcabalas de los partidos o provincias menores y subalternas. Para apresurar el trámite, Gálvez envió poco después otra Real Orden al fiscal Posada en la que reiteraba dicha instrucción.⁷²

Así, en mayo se presentó un proyecto para la unión de los resguardos de las rentas reales de Orizaba y Córdoba. El plan recomendaba destinar seis rondas volantes integradas por cuatro hombres para cubrir la zona de Zongolica, Tehuacán de las Granadas, Perote, Xalapa y San Antonio Huatusco hasta llegar a Cosamaloapan. Estas partidas tendrían facultades no sólo para impedir el contrabando, sino para perseguir, “indagar e inspeccionar con arte y maña las gentes de malicia y sospecha”. Con esto, se creía, los contrabandistas lo pensarían dos veces para llevar a cabo sus ilícitos.

Además, se proponía rotar a los miembros de las partidas volantes con los que se hallaban de guardia en las garitas y las villas, para que ni unos ni otros se sintieran “muy agraviados” o, peor aún, demasiado cómodos en el desempeño de sus labores, lo que por lo general, redundaba en el relajamiento de la disciplina y, a veces, en el formación de relaciones de amistad e incluso parentesco entre los vigilantes y los lugareños facilitando la colusión de delitos.

De igual manera, se planteaba la creación de un cuerpo de guardia en Orizaba, compuesto por cinco hombres y un cabo, que en punto de las cinco de la tarde saldrían rumbo a la garita de La Angostura, desde donde inspeccionarían los pasos de Cocolapa, La Hamaca y los senderos que llevaban a Xalapilla, especialmente por la noche, cuando se realizaba la mayor parte de los contrabandos.

Los vigilantes de las garitas de Escamela e Ixtaczoquitlán patrullarían el camino que pasaba por Barrio Nuevo e Ixtaczoquitlán, el cual partía de “extramuros” de la villa rumbo al pueblo de Santa Ana Atzacan, ya que por dicho trayecto se introducían numerosos “efectos de todas clases”. Además, se

⁷² RODRÍGUEZ GARCÍA, 1986, p. 140.

propuso colocar un guardia en la garita de Xalapilla, cuya presencia, se esperaba, desalentaría o por lo menos disminuiría el contrabando en la zona.

Para reforzar la vigilancia, se planteó aumentar a tres hombres la guarnición de la garita del camino a Santa Ana Atzacan, quienes circularían por los numerosos caminos y veredas de la zona y vigilarían las alturas que rodeaban aquella población, itinerario muy utilizado por los traficantes “por ser el más propio, oculto y penoso”.

En cuanto a las garitas colocadas en el tramo Córdoba-Orizaba —la de Villegas, situada en la barranca del mismo nombre, y la de San Carlos, ubicada a la entrada de Córdoba—, sólo funcionaría la primera, custodiada por dos guardias, ya que era el único paso para entrar a la villa cordobesa. Como complemento, se propuso edificar dos garitones: uno a la salida a El Palotal, “hacia la parte de Veracruz por donde hay cosechas de tabaco, y transito de viandantes”, y otro “al costado opuesto de la villa por la salida de San Sebastián”, con un guardia cada uno. Además, se recomendó mantener la garita localizada en la salida a San Juan Coscomatepec, por su utilidad para controlar dicho recorrido.

También continuaría funcionando la garita de Buenavista, al cuidado de dos guardias, y se colocaría otra garita en La Peñuela,⁷³ que alojaría dos guardias para inspeccionar los caminos que iban rumbo a las haciendas de los alrededores, Veracruz, la costa de la Tierra Caliente y el pueblo de Amatlán. Con esto, podrían eliminarse las garitas de El Potrero y Palmillas, pertenecientes a la renta del tabaco. Asimismo, se acordó dejar la garita de Omealca, para impedir “las muchas extracciones que facilita este destino”; sus guardias vigilarían el Río Blanco, El Peñón y la ranchería de Cuichapa, por donde se iba para Orizaba.

Según el proyecto, habría cinco guardias y un cabo en el casco de la villa cordobesa; de éstos, dos se encargarían de custodiar el trayecto por Toxpan, que llevaba a Veracruz y pasaba por Atopa, y Temazcal, el cual era “el de mayor sospecha y el que más usan los contraventores”.⁷⁴ Ante la posibilidad de que el plan fuera rechazado, se delineó una opción alternativa, en la que se

⁷³ Lo anterior parecer indicar que, para esas fechas, todavía no habían iniciado los trabajos en La Peñuela, cuya hechura fue aprobada un año y medio antes.

⁷⁴ AMO, Garitas, Reglamento, exp. 1, Orizaba, 8 de mayo de 1782.

sustituían las seis rondas volantes con un cabo y cuatro guardias a caballo que rondarían las jurisdicciones de Tequila, Zongolica y algunos puntos adyacentes, donde ciertos rancheros cultivaban tabaco que luego vendían en Tehuacán de las Granadas, las provincias de la Mixteca y el Obispado de Oaxaca.

En relación con el resguardo de Córdoba, se propuso incrementar su plantilla con un cabo y seis guardias montados asignados a la garita de Tomatlán para vigilar las rancherías y poblaciones cercanas a dicho pueblo, donde se sembraba tabaco que después era comerciado de forma ilícita en Veracruz, Xalapa, Perote, San Juan de los Lagos, San Andrés Chalchicomula y toda la Tierra Fría. Además, se enviarían dos guardias a caballo a San Antonio Huatusco para impedir las extracciones fraudulentas con destino a Veracruz y Xalapa, así como para prevenir las siembras ilegales realizadas por los propios vecinos.

Para decepción de los funcionarios de la Corona, y pese a las repetidas órdenes despachadas, durante los meses siguientes la unión de los resguardos seguía sin concretarse, por lo que Posada se dirigió nuevamente al virrey para que apurara las cosas. Aparentemente, la insistencia del fiscal tuvo efecto, pues en diciembre de 1782, Posada le informó a Gálvez que los directores de la renta del tabaco y las alcabalas estaban ultimando los últimos detalles para llevar a cabo la fusión.

A resultas de lo anterior, se elaboraron unas instrucciones que, posteriormente, serían la base para concretar la reunión de los resguardos y administraciones menores de tabaco y alcabalas. En palabras de sus redactores, tales instrucciones contribuirían a llevar a cabo el proyecto con “idea y plan desde el instante”, lo que no se cumplió, pues todavía quedaban numerosas cuestiones por resolver debido a la falta de acuerdos entre los directores por el nombramiento de sus subordinados y el despido de algunos operarios cuyos puestos ya no serían necesarios, lo que dejaría a “tantas pobres familias sin destino”,⁷⁵ por lo que la concreción del proyecto todavía aguardaría varios años más.

Al respecto, resulta evidente que, a las consideraciones de tipo “humanitario”, habría que añadir la evidente animadversión de los mercaderes,

⁷⁵ RODRÍGUEZ GARCÍA, 1986, pp. 140-141.

quienes, en opinión de Garavaglia y Grosso, no perdían oportunidad de manifestar su desagrado “ante el conjunto de medidas que pretendían establecer un rígido control de la circulación mercantil, aduciendo que ello perjudicaba no sólo sus propios intereses como traficantes sino también los de la población en general”.⁷⁶

El resguardo unido de las rentas reales de México

Como hemos visto, desde 1782 se hicieron numerosos intentos para unir los resguardos y administraciones de las rentas del tabaco y alcabalas de los partidos o provincias menores y subalternas; sin embargo, fue hasta 1790 —gracias a la conocida diligencia del virrey Revillagigedo—, cuando por fin se sentaron las bases para la materialización del proyecto, cuya estructura definitiva estuvo, en buena medida, inspirada en la que el virrey delineó para erradicar el contrabando en Veracruz y las costas circunvecinas.

El reglamento elaborado por Revillagigedo⁷⁷ —que entró en vigor tres años después con algunas modificaciones—, constaba de 76 artículos, en los que se establecían las reglas de operación, obligaciones y facultades del resguardo, cuerpo que hoy consideraríamos un ente de tipo policial o *cuasi* militar, encargado de impedir el contrabando de tabaco, pólvora y naipes y la evasión en el pago de alcabalas.

El resguardo del puerto de Veracruz estaba integrado por un comandante, un teniente y un cabo que coordinaban una fuerza de 25 guardas, dos de los cuales eran cabos honorarios; otro cabo dirigía un cuerpo de siete guardas de la ronda volante y un escribano, “para cuanto ocurra en estas y las demás diligencias”, así como a un “patrón de falúa con trece marineros, dos de estos con título de segundos patrones”.

Según el reglamento, tanto el gobernador como el comandante de la plaza tenían la obligación de auxiliar a las tropas del resguardo, especialmente en casos de aprensiones “y todas las demás urgencias que se ofrezcan en el

⁷⁶ GARAVAGLIA y GROSSO, 1987, p. 33.

⁷⁷ Archivo Histórico Cipriano Rodríguez Santa María (en adelante AHCRSM), Reales Cédulas, caja (en adelante cj.) 8, carpeta (en adelante cpta.) 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo de todos los ramos de Real Hacienda del puerto de Veracruz y sus costas laterales, para mejor orden, claridad y administración de ellos*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793.

servicio de este ramo”.⁷⁸ Los guardas debían ser “sujetos de buena conducta, robustez y aplicación; que sepan leer y escribir”, y que de preferencia hubieran servido en el “ejército con honor y sin defectos notables”. Aunque al principio se trató de evitar la contratación de “mulatos o de castas pardas”, dicha restricción fue derogada por el rey, por lo que luego sólo se pedía que quienes aspiraran a pertenecer al cuerpo fueran “por regla general [...] de conducta acreditada”.⁷⁹

Para vigilar la entrada y salida de las embarcaciones en la bahía, el resguardo disponía de una goleta, estacionada a un lado de la fortaleza de San Juan de Ulúa. Además, el organismo contaba con una falúa tripulada por “un patrón y ocho marineros”. En caso de necesidad, sus integrantes podían utilizar algunas de las embarcaciones menores pertenecientes a la guarnición del castillo (véase Figura 3).⁸⁰

En tierra, el cuerpo se dividía en dos agrupaciones: la ronda volante, integrada por elementos a caballo dedicados a vigilar “la costa, calas, rías y caminos”, y los guardas “de a pie”, encargados de custodiar el recinto portuario, las “puertas” de entrada a la plaza y las garitas. Hay que decir que la actuación de este cuerpo no se limitaba a evitar las introducciones ilícitas al recinto, sino que tenía la encomienda de “procurar aprehenderlos [los contrabandos] con el mayor cuidado y esmero dentro de la ciudad”.⁸¹

Aprehensiones y decomisos

El comandante y el teniente del resguardo estaban facultados para inspeccionar cualquier finca o vivienda, independientemente de la posición de sus dueños, “pues ninguno debe pretender ser atendido ni respetado con perjuicio de los justos intereses del rey”. No obstante, si las mercancías se hallaban en una iglesia, convento o la casa de algún religioso, el coman-

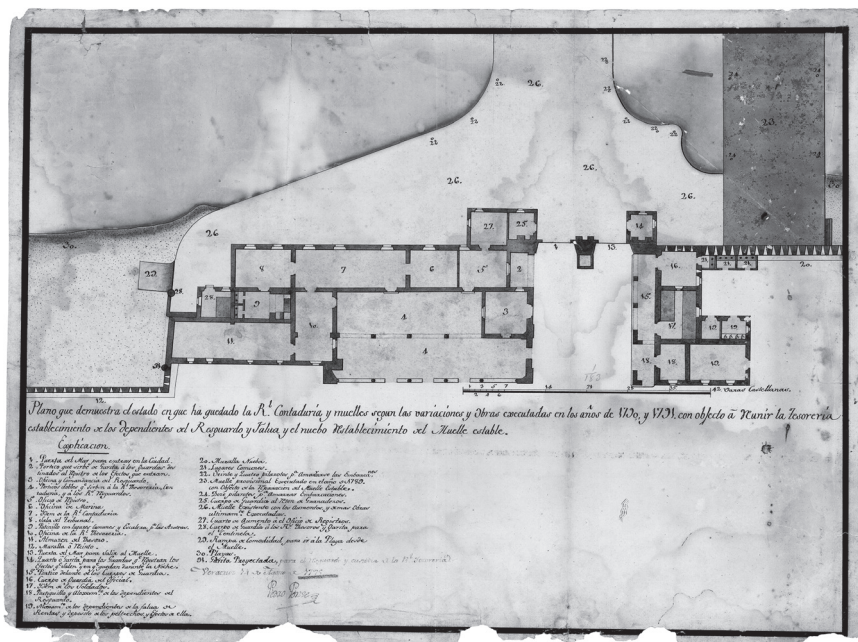
⁷⁸ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, p. 22.

⁷⁹ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, pp. 17, 19 y 27.

⁸⁰ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, p. 22.

⁸¹ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, p. 17.

FIGURA 3
RECINTO FISCAL DEL PUERTO DE VERACRUZ



FUENTE: Archivo General Militar de Madrid (en adelante AGMM), “Plano que demuestra el estado en que ha quedado la Real Contaduría y muelles según las variaciones y obras ejecutadas en los años 1790 y 1791 con el objetivo de reunir la tesorería, el establecimiento de los dependientes del resguardo y falúa y el nuevo establecimiento del muelle estable”, Pedro Ponce, Veracruz, 14 de agosto de 1795.

dante debía notificar al intendente antes de proceder al reconocimiento, o en su defecto, al “prelado, párroco o superior”. Si el clérigo se negaba a permitir la revisión, el comandante debía avisar al intendente, quien podía autorizar la operación, dando cuenta al “superior gobierno, para que determine lo que juzgue oportuno”.⁸²

En caso de que el contrabando estuviese oculto en alguna instalación castrense o en la finca de algún militar, el comandante debía informar al intendente, quien con el “mayor sigilo” pediría el auxilio del gobernador

⁸² AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar invariablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, p. 21.

para la realización de las diligencias. De comprobarse el ilícito, “se arres- tarán los culpados, procediendo con ellos a lo que haya lugar en derecho, respecto a que quedan desahorados por delitos de esta naturaleza”, tras lo cual, el intendente y el gobernador notificarían a la “capitanía general, a fin de que conste en ella la causa de este procedimiento”.⁸³

Gracias a la experiencia obtenida en tierras veracruzanas, al año siguiente fue posible crear el Resguardo Unido de las Rentas Reales de México,⁸⁴ cuya organización y reglas de operación se basaron en las del organismo porteño. En este sentido, es posible inferir que la conformación de un eficiente sistema de resguardo fue uno de los factores que coadyuvó al incremento de los ingresos de la Real Hacienda: mientras que en el periodo 1762-1776 se recaudaron 10 248 444 pesos por concepto de alcabalas, entre 1780 y 1795 se captaron 26 164 964 pesos, lo que representó un aumento de 155%.⁸⁵

Contraventores y castigos

Por las mismas fechas, la Corona se propuso terminar con el contrabando de tabaco, por lo cual se expidió, en 1786, una Real Orden que otorgaba a los jueces y custodios que participaban en los decomisos una cuarta parte de lo confiscado. De acuerdo con Díaz Hernández, la mayoría de los implicados eran criollos e indios, aunque también hubo mulatos y mestizos que participaron en los ilícitos; por lo general, el trasiego involucraba pequeñas cantidades de producto, por lo que es posible suponer que, más que por afanes mercantiles, la comisión del delito estaba motivada por la necesidad de subsistir.

Un caso particular entre los infractores fue el de ciertas mujeres que, en algún momento, se habían desempeñado como cigarreras, actividad que quedó proscrita tras el establecimiento de las fábricas de puros y cigarros en

⁸³ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 2, *Instrucción que deberá observar inviolablemente el comandante del resguardo...*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 22 de abril de 1793, p. 22.

⁸⁴ AHCRSM, Reales Cédulas, cj. 8, cpta. 3, *Instrucción que debe observarse para el arreglo, régimen y servicio del Resguardo Unido de Rentas Reales de México, formada por el excelentísimo señor virrey conde de Revillagigedo, y aprobada en Junta Superior de Real Hacienda*, virrey Revillagigedo, Ciudad de México, 5 de enero de 1794.

⁸⁵ GARAVAGLIA y GROSSO, 1987, p. 10.

Orizaba, lo que no impidió que varias de estas operarias continuaran elaborando cigarrillos por su cuenta.⁸⁶

Por lo general, los contraventores “trabajaban” de noche, ocultando los cargamentos de tabaco en ciertos lugares cercanos al Pico de Orizaba, “como la Gloria Escondida y Arroyo Caliente”; en Córdoba, los infractores escondían el producto en algunos parajes cercanos a “Omealca, Cruz de Tetzela, Palotal y el llano de Chocamán, así como la confluencia del río Blanco”.

Aunque en los años que siguieron a la puesta en vigor de la Ordenanza de Intendentes (1787) se aplicaron fuertes castigos a los contraventores, a partir de 1791 dichas sanciones se hicieron menos estrictas, lo que, en opinión de Díaz Hernández, puede entenderse como “un reconocimiento de que la dureza de las penas sobrepasaba las capacidades económicas de los contraventores, generalmente individuos de escasos recursos y que por lo mismo practicaban el contrabando”.

Ya en 1803, se determinó que las incautaciones inferiores a 200 pesos no causaran proceso judicial; empero, a partir de esa fecha aumentó el número de aprehensiones, “siendo habitual que el producto [...] fuera requisado directamente de las siembras”, lo que según Díaz Hernández, podría estar relacionado con el bajo precio con el que, por aquel momento, estaba tasado el fruto por la renta.⁸⁷

El arreglo de las garitas de la zona Orizaba-Córdoba

La falta de mantenimiento de los edificios del resguardo y el terremoto ocurrido en abril de 1790 provocaron numerosos daños en varios de ellos: así, en mayo de 1792 la garita de Buenavista sufrió el derrumbe de su pared posterior y parte del techo;⁸⁸ la de Tomatlán, hecha de madera, estaba casi en ruinas, entonces, ante el riesgo de que colapsara, los guardias tenían que pernoctar en el pueblo, por lo que era urgente derribarla para levantar una nueva.⁸⁹ Si bien las reparaciones de la garita de

⁸⁶ DÍAZ HERNÁNDEZ, 2008, pp. 203-205.

⁸⁷ DÍAZ HERNÁNDEZ, 2008, pp. 210-213.

⁸⁸ AGN, Alcabalas, vol. 42, exp. 3, f. 86, Benito Amuedo a Juan Ramón de Navarrete, Córdoba, 5 de mayo de 1792.

⁸⁹ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, f. 311, Rafael García a Juan de Arias, factor y administrador general de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 22 de diciembre de 1792.

Buenavista⁹⁰ pudieron hacerse sin grandes desembolsos,⁹¹ el monto de la reedificación de la de Tomatlán se calculó en 3 658 pesos 2.5 reales, de los que quizás podrían ahorrarse unos 227 pesos usando algunos materiales sobrantes de la vieja garita.⁹²

Dada la enorme discrepancia entre lo que se había invertido en la anterior⁹³ y lo que costaría la nueva, se pidieron explicaciones al factor de la Renta del Tabaco, quien adujo que la diferencia entre el costo de una y otra se explicaba porque la nueva garita se haría de cal y canto.⁹⁴ Hay que decir que la garita de Tomatlán era clave para impedir el contrabando en la zona, pues estaba situada en la confluencia de varios trayectos que atravesaban la jurisdicción de Córdoba,⁹⁵ lo que permitía vigilar poblaciones como Coscomatepec, Ixhuatlán y Tomatlán, donde residían ciertos individuos que se dedicaban al comercio ilegal de tabaco,⁹⁶ por lo que, finalmente, se autorizó el presupuesto para la fabricación del inmueble.⁹⁷

Con todo, lo elevado del presupuesto, así como algunos cambios administrativos y ciertas dudas respecto de la mejor colocación del recinto, motivaron la realización de varios reconocimientos para determinar el lugar más adecuado para su emplazamiento,⁹⁸ por lo que el comienzo de las obras se retrasó hasta enero de 1796, cuando se decidió que el edificio se erigiera en el mismo sitio del anterior.⁹⁹

⁹⁰ AGN, Alcabalas, vol. 42, exp. 3, f. 88, Juan Navarro y Madrid a Ramón de Navarrete, 4 de junio de 1792.

⁹¹ En total 1 13 pesos 2 reales.

⁹² AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, f. 316, Juan de Arias a la Dirección General de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 7 de agosto de 1793.

⁹³ La garita original había sido construida en 1766 a un costo de 434 pesos 7 reales 6 granos.

⁹⁴ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, ff. 318-320, Felipe del Hierro al virrey Revillagigedo, Córdoba, 21 de septiembre de 1793.

⁹⁵ La garita estaba ubicada en un sitio conocido como la Puerta de Chocamán, donde confluían los tres caminos que partían de Córdoba conocidos como Palotas (probablemente sería el de El Palotal), Real Viejo y Monte Blanco, así como el que iba de Orizaba a Xalapa. AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, Joaquín de Robles al director general de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 1 de enero de 1795.

⁹⁶ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, ff. 324-325, Antonio de Sobrevilla al director general de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 8 de noviembre de 1794.

⁹⁷ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, f. 321, Dictamen del fiscal de la Real Hacienda, Ciudad de México, 30 de septiembre de 1793.

⁹⁸ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, ff. 332-334, Silvestre Díaz de la Vega al virrey Branciforte, Ciudad de México, 1 de marzo de 1795.

⁹⁹ AGN, Obras Públicas, vol. 36, exp. 14, f. 342, Joaquín de Robles a la Dirección General de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 20 de enero de 1796.

A mediados del año siguiente, el establecimiento permanecía inconcluso, por lo que se comisionó a Joaquín Robles para que revisara el estado de los trabajos. Según su informe, en aquel momento estaban terminadas las paredes y techos del cuerpo del zaguán, y se había techado la mayor parte del corredor que daba al Camino Real, aunque faltaba techar las dos piezas laterales y terminar las paredes de la cocina, así como los pilares y el techo de la caballeriza. El patio estaba cercado con un muro de dos varas de alto, del cual se habían construido ya 19 varas; de acuerdo con Robles, las obras finalizarían en dos meses.¹⁰⁰

En los albores del nuevo siglo, las condiciones climáticas de la zona, húmeda, con lluvias torrenciales y los temblores que se registraron en aquellas fechas, provocaron estragos en los inmuebles del resguardo, como ocurrió con la garita de La Angostura, cercana a Orizaba, cuyo arreglo se calculó en 100 pesos 1 real.¹⁰¹ Unos años después, en 1805, fue necesario reparar las garitas de Escamela (véase Figura 4), Ixtaczoquitlán y de la Puerta de Santa Ana.¹⁰²

De acuerdo con los cálculos elaborados por Nicolás Benito de la Rosa, el arreglo de las tres garitas tendría un costo de 1 177 pesos e incluía la compostura de varias paredes y techos, así como la reposición de algunas puertas y otras piezas de madera que estaban podridas.¹⁰³ Sin embargo, como el alarife había presentado un poco antes otro presupuesto algo menor, el fiscal de la Real Hacienda dispuso que el proyecto se sacara a pregón (concurso), por si hubiera una propuesta más económica; así, durante nueve días se ofertó la realización de las obras y se pegaron “rotulones” (anuncios) en los parajes más transitados, sin que apareciera postor alguno.¹⁰⁴

Aun así, el fiscal de la Real Hacienda mantuvo su postura de no contratar a Rosa, por lo que mandó a examinar las garitas para determinar

¹⁰⁰ AGN, Intendencias, vol. 80, exp. 9, Joaquín de Robles al director general de la Real Renta del Tabaco, Córdoba, 12 de julio de 1797.

¹⁰¹ AGN, Alcabalas, vol. 151, exp. 11, f. 196, Juan Navarro al virrey Marquina, Ciudad de México, 4 de julio de 1800.

¹⁰² AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, f. 79, Miguel del Pino al gobernador intendente García Dávila, Orizaba, 24 de diciembre de 1804.

¹⁰³ AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, f. 83, Presupuesto de Nicolás Benito de la Rosa, Orizaba, 5 de marzo de 1805.

¹⁰⁴ AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, ff. 85-87.

FIGURA 4 GARITA DE ESCAMELA



Fuente: *Historia antigua y moderna de Xalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, Imprenta de I. Cumplido, Ciudad de México, 1870, t. III, p. 526bis, Dibujo original de L. Garcés. Colección del Museo de Arte del Estado de Veracruz, Instituto Veracruzano de la Cultura (IVC) 213, 33.

las reparaciones más urgentes, con miras a conseguir un presupuesto más bajo.¹⁰⁵ No obstante, el mal estado de los inmuebles dificultaba conseguir una oferta más económica, por lo que diversas voces urgieron al intendente interino Pedro Telmo Landero que se arreglaran las garitas para evitar mayores daños y que el costo de su reparación fuera más oneroso.¹⁰⁶ Dado el tiempo transcurrido y la urgente necesidad de las composturas, en junio de 1806 por fin se autorizó el desembolso de los 1 177 pesos para el arreglo de los edificios.¹⁰⁷

¹⁰⁵ AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, f. 93, Ciudad de México, 8 de julio de 1805.

¹⁰⁶ AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, ff. 94r-95, Miguel del Pino al intendente, Orizaba, 12 de agosto de 1805.

¹⁰⁷ AGN, Alcabalas, vol. 214, exp. 4, f. 101, Ciudad de México, 23 de junio de 1806.

Gracias al auge experimentado por el estanco del tabaco y la comercialización de otros productos como la caña y el algodón, la zona Orizaba-Córdoba se convirtió en un punto de atracción comercial y poblacional, lo que se reflejó en el aumento de las transacciones mercantiles y, por consiguiente, en el monto de lo recaudado por concepto de alcabalas, “que creció 56.11% entre 1778-1809, porcentaje superior al de toda la Nueva España, sólo superado por la administración de San Luis Potosí”.¹⁰⁸

Asimismo, después de 1780 la producción tabacalera en la zona se incrementó de manera sostenida, alcanzando picos de entre 29 y 53 millones de matas, “lo que equivalía a una cosecha de 2 200 000 y 3 975 000 libras”, tendencia que continuó hasta 1809, lo que convirtió a las villas —con la adición de Tlaxcala— en el eje de la renta.¹⁰⁹ En cuanto a los peajes, Valle Pavón afirma que la recaudación pasó de los 20 000 pesos anuales que se obtenían en Veracruz, Córdoba y Orizaba (1806) a 30 660 en 1807, tan sólo en Orizaba, cantidad que continuó aumentando durante los siguientes tres años, hasta alcanzar un promedio de 44 500 pesos.¹¹⁰

COMENTARIOS FINALES

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, la Corona española puso en operación un ambicioso programa de reformas económicas y administrativas en el virreinato mexicano, con el propósito de estimular la generación de riquezas de la que era considerada la más importante de sus posesiones en América. En consecuencia, la administración colonial retomó el cobro de las alcabalas y los peajes, dispuso el establecimiento del estanco del tabaco y autorizó el libre comercio, todo lo cual tuvo un efecto significativo en la sociedad novohispana, no sólo en el ámbito económico, sino también en el político y el social.

Lo anterior fue especialmente notable en la provincia de Veracruz, y particularmente en la zona Orizaba-Córdoba, cuya relevancia estratégica y productiva motivó la conformación de una estructura material y operativa

¹⁰⁸ MIÑO GRIJALVA, 2001, pp. 98-99.

¹⁰⁹ MIÑO GRIJALVA, 2001, p. 158.

¹¹⁰ VALLE PAVÓN, 1997, pp. 341-342.

de vigilancia y control con el objetivo de impedir o por lo menos disminuir la evasión fiscal y el contrabando, prácticas que estaban muy arraigadas entre numerosos sectores de la población, los cuales, a su vez, buscaron la manera de evadir las tentativas de regulación del gobierno virreinal; en este “choque” es posible atisbar algunas de las dinámicas y conflictos subyacentes en la compleja relación entre los distintos estamentos del virreinato, tales como la burocracia colonial, los ayuntamientos, los mercaderes y el pueblo raso.

En este sentido, los repetidos intentos de la metrópoli para controlar el comercio, los flujos de mercancías y la obtención de ciertos productos en el virreinato pueden entenderse como una suerte de programa de “recolonización”,¹¹¹ que si bien nunca fue completamente exitoso, sí fue lo suficientemente efectivo para la consecución de sus objetivos inmediatos, aunque a la larga se reveló incapaz de resistir los cambios ocasionados por las fluctuaciones ideológicas y políticas de la época, mismas que tuvieron un impacto de tal magnitud que dieron al traste con el proyecto de renovación imperial emprendido por los Borbones.

En cuanto al destino de las instalaciones del sistema de resguardo, cabe señalar que, con el estallido de la revuelta insurgente —y la consecuente disminución de la actividad mercantil derivada de la interrupción de los caminos—, la mayoría de las aduanas y garitas de la zona Orizaba-Córdoba quedaron en el abandono, fueron destruidas o bien fortificadas para ser usadas como cuarteles o puntos de apoyo para las tropas de ambos contendientes. Las demás, serían reutilizadas por los sucesivos gobiernos nacionales como parte de su sistema de recaudación fiscal.

Más allá de lo anterior, lo cierto es que una vez alcanzada la independencia, los estancos, las barreras a la libre circulación de personas y mercancías, y en general todos los componentes del dispositivo normativo ideado por el gobierno colonial para la captación de recursos, fueron vistos como algo anacrónico, remanentes del entramado ideológico-instrumental del antiguo régimen que poco a poco iba quedando desmantelado a medida que el na-

¹¹¹ En opinión de Castro Gutiérrez, “No se trataba tan solo de una simple voluntad renovadora, sino de tendencias económicas generales [...] para tratar de cerrar la brecha con las monarquías que habían ya iniciado su conversión en potencias industriales, con gobiernos centralizados, autoritarios y eficientes”. CASTRO GUTIÉRREZ, 1996, pp. 95-96.

ciente Estado mexicano abrazaba los postulados del liberalismo, doctrina bajo la cual aquel conglomerado de reglas e instituciones no se entendería más que como un estorbo para el desarrollo económico del país.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCÁNTARA, Álvaro
2016 “Un Imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795”, *Illes i Imperis*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, núm. 18, pp. 77-104.
- CASTRO GUTIÉRREZ, Felipe
1996 *Nueva ley y nuevo rey: reformas borbónicas y rebelión popular en Nueva España*, El Colegio de Michoacán/Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- CELAYA NÁNDEZ, Yovana
2010 *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, El Colegio de México, Ciudad de México.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo
1992 *El tabaco en Nueva España*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, Magdalena
2008 “Contrabandistas tabaqueros en la región de Veracruz (1765-1807). El sistema alternativo al estanco del tabaco”, *Chronica Nova*, Universidad de Granada, Granada, núm. 34, pp. 199-217.
- ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván
2011 *Los intereses malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- ESTRADA BERMÚDEZ, Ángeles
2015 “Los empleados de la factoría de tabacos de la villa de Córdoba bajo el régimen del estanco, 1780-1809”, tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- FONSECA, Fabián de y Carlos de URRUTIA
1978 *Historia general de Real Hacienda*, vol. 2, Ciudad de México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público,
- GARAVAGLIA, Juan Carlos y Juan Carlos GROSSO
1987 *Las alcabalas novohispanas (1776-1821)*, Archivo General de la Nación/Banca Cremi, Ciudad de México.
- 1996 *La región de Puebla y la economía novohispana. Las alcabalas en la Nueva España, 1776-1821*, Benemérita Universidad Autónoma

de Puebla/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ciudad de México.

- MARICHAL, Carlos
 2006 “Una empresa trasatlántica del siglo XVIII: el monopolio del tabaco en Nueva España, Cuba y España”, en Luis Alonso Álvarez, Lina Gálvez Muñoz y Santiago Luxán (eds.), *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*, Fundación Altadis, Madrid, pp. 413-432.
- MCWATTERS, Lorne
 1979 “The Royal Tobacco Monopoly in Bourbon Mexico, 1764-1810”, tesis de Doctorado en Historia, Universidad de Florida, Florida.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel
 2001 *El mundo novohispano. Población, ciudades y economía, siglos XVII y XVIII*, El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.
- MORENO COELLO, Georgina
 2012 “Alcaldes mayores y subdelegados frente a la siembra clandestina de tabaco: Papantla, 1765-1806”, *América Latina en la Historia Económica*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ciudad de México, septiembre-diciembre, año 19, núm. 3, pp. 206-234.
- NÁTER, Laura
 2000 “Integración imperial: el sistema de monopolios de tabaco en el Imperio español. Cuba y la América española del siglo XVIII”, tesis de Doctorado en Historia, El Colegio de México, Ciudad de México.
- PANES Y ABELLÁN, Diego y Javier PORTÚS (trans.)
 1992 *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos*, edición original de 1783, Banco Santander de Negocios, Madrid.
- RIBERA CARBÓ, Eulalia
 2002 “Elites cosecheras y ciudad. El tabaco y Orizaba en el siglo XIX”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Barcelona, agosto, vol. VI, núm. 119 (51).
- RODRÍGUEZ GARCÍA, Vicente
 1984 “Petición del Consulado de Cádiz sobre el pago de alcabalas en Jalapa a fines del siglo XVIII”, en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (coords.), *Actas IV Jornadas de Andalucía y América*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, La Rábida, pp. 97-117.
 1986 *El fiscal de la Real Hacienda en Nueva España (Don Ramón de Posada y Soto, 1781-1793)*, Universidad de Oviedo, Oviedo.

RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio

- 2010 “El contrabando en el comercio exterior de Nueva España en la época borbónica, 1700-1810”, tesis de Doctorado en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ciudad de México.

SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest

- 2004 “Fiscalidad, administración y territorio. La renta de alcabalas en el tránsito de la Colonia a la Independencia (1754-1838)”, *Historias*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, mayo-agosto, núm. 58, pp. 53-68.

SUÁREZ ARGÜELLO, Clara

- 2001 “De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835”, *Relaciones*, El Colegio de Michoacán, Zamora, invierno, vol. 22, núm. 85, pp. 223-245.
- 2010 “De mercado libre a monopolio estatal: la producción tabacalera en Nueva España, 1760-1800”, en Janet Long y Amalia Attolini (coords.), *Caminos y mercados de México*, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, pp. 411-431.

TORRE VILLALPANDO, Guadalupe de la

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

VALLE PAVÓN, Guillermina del

- 1997 “El consulado de comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827”, tesis de Doctorado en Historia, El Colegio de México, Ciudad de México.
- 1999 “El camino de Orizaba y el mercado del oriente, sur y sureste de Nueva España a fines del periodo colonial”, en Carlos Serrano Sánchez y Agustín García Márquez (eds.), *El valle de Orizaba. Textos de historia y antropología*, Universidad Nacional Autónoma de México/Museo de Antropología de la Universidad Veracruzana/H. Ayuntamiento de Orizaba, Ciudad de México, pp. 81-105.
- 2003 “Apertura comercial del imperio y reconstitución de facciones en el Consulado de México: el conflicto electoral de 1787”, en Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, pp. 259-290.

VARGAS CHÁVEZ, Jaime Alberto

2007

“El equipamiento administrativo de la ciudad. Las garitas de Valladolid-Morelia”, en Manuel Criado del Val (ed.), *Memorias I. Cátedras de Caminería Hispanoamericana*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, pp. 145-174.