

# EL SEGURO DE AVERIA EN EL COMERCIO DE LAS INDIAS

Pilar CASTILLO MANRUBIA  
Doctora en Historia

A raíz del descubrimiento de América, se inician nuestras relaciones comerciales con aquellas tierras, y en cuanto se estableció el comercio con las provincias americanas los piratas fueron atraídos hacia él; y cuando en el s. XVIII desaparecen los piratas, surgen los contrabandistas.

La causa principal de los ataques a la ruta de las Indias hay que buscarla en el empeño de los monarcas españoles por mantener su monopolio con el Nuevo Mundo. Este status fue aceptado al principio por las demás naciones europeas, pero bastó que Fernando Vázquez de Menchaca expusiera la teoría de la libertad de los mares (s. XVI), para que Inglaterra opusiera un triple fundamento contra el derecho español al monopolio y a favor de la actuación de sus corsarios frente a él: la teoría de la libertad de los mares; la posesión lícita de un territorio por el primero que lo ocupara y no simplemente lo descubriera; y el principio de que una agresión fuera de Europa no supone una agresión europea. Estas teorías fueron aceptadas por holandeses y franceses, justificando así sus actos de piratería.

Esta situación producía consecuencias funestas en una doble vertiente: por un lado, los piratas se estimulaban con el botín que, además, les permitía armarse mejor; y, por otra, en los comerciantes españoles había un estado de inseguridad que retardaba la salida de los buques y prolongaba la duración de los viajes, porque se desviaban de la ruta buscando abrigo en puertos para esquivar a los piratas. Esto determinaba la disminución de relaciones entre España y sus colonias, con lo que el mundo de los negocios con Indias experimenta crisis financieras al no recibir la remesa de caudales a que estaba acostumbrado. Y al Estado correspondía remediar esta situación, porque la organización mercantil implantada a través de la Casa de la Contratación no dejaba lugar a iniciativas individuales.

Para evitar las graves pérdidas que la piratería producía en el comercio, la corona dicta en 1501 una Ordenanza prescribiendo la construcción de carracas para la persecución de los piratas, ofreciendo un premio a aquéllas cuya capacidad excediera de 150 toneladas. En 1507 se enviaron dos carabelas para custodiar el regreso de varias naves que venían juntas, hecho que se repite en 1512 *además de una advertencia a Portugal para que no acoja en sus puertos a corsarios franceses que andaban de armada esperando a los navíos de Indias* (1). Por Real Cédula de 1513, se ordenó a los funcionarios de la Casa

---

(1) (Fernández Duro: *Armada Española*, tomo I).

de la Contratación que enviaran dos carabelas a vigilar las costas de Cuba para garantizar la navegación de las Indias contra los piratas franceses.

El peligro de la piratería creció a partir de 1520 con el comienzo de las guerras entre Carlos I y Francisco I, a la par que las noticias de las riquezas encontradas en Méjico por los conquistadores excitaban la codicia. Los mercaderes, convencidos de que no podían recibir protección estatal, decidieron cuidar ellos mismos de sus intereses, por lo que pidieron al rey autorización para fletar una Armada protectora, que ellos se comprometían a mantener. El rey se la concede, nombrando para organizar la armada a un oficial de la Casa de la Contratación, tomando el mando de las naves D. Pedro Manrique. Hay pruebas documentales inequívocas de que las armadas se organizan a instancias de los comerciantes sevillanos, y tres diputados por parte de éstos y un representante del Rey se hacen cargo del fletamiento. *La corona se limitó a acceder a la petición, dar amplios poderes a los comisionados por el comercio —lo que ya se llama avería—, controlarlos por medio de su representante, apoyarlos con su autoridad para facilitarles las gestiones a su cargo, reglamentar el tonelaje, tripulación y equipo de los barcos mercantes para hacer el viaje a las Indias en las mejores condiciones, y dar unas facilidades de tipo económico nada extraordinarias, pero que raras veces volvería a ofrecer el rey. Cedía el quinto correspondiente a la Corona en todas las presas hechas en el mar, cuyo botín pasaba íntegro a engrosar los fondos de la armada, y permitía a los administradores la obtención de préstamos o anticipos no superiores a cuatro mil ducados, que podían solicitar de los fondos de la Real Hacienda.* En 1522, la avería está totalmente organizada y señalados los sueldos de sus funcionarios: 40.000 maravedies anuales a los representantes del comercio y 50.000 al delegado del Rey. Sólo le faltaba un detalle, que se añadió al crearse el Consulado: la periodicidad anual.

Demostrado por la experiencia que este sistema de protección era insuficiente, se prohibió la navegación de navíos sueltos, debiendo hacerla juntos en convoy o flota, armados todos, a fin de que unos ayudasen a los otros y se defendieran. Las nuevas Ordenanzas fueron aumentando el porte y armamento de los navíos, señalando un mínimo de diez para cada flota, los plazos de salida, la derrota y orden que habían de llevar en los viajes de ida y vuelta. Asimismo se ordenó que salieran las flotas escoltadas por armadas de cuatro galeones de 250 a 300 toneladas y dos carabelas de 80 a 100, fuertemente artilladas y tripuladas; que en La Española se estacionara una armada guardacostas a expensas de S. M. y otra en el cabo de San Vicente en la época de recalada de las flotas.

En los fondos de la Casa de la Contratación se hace mención de un *libro de las averías que se cobraban de las mercancías que se cargaban y llevaban a las Indias de la costa de Andalucía desde el año 1518 hasta el año de 1529*. Así, pues, 1518 parece la fecha de nacimiento de este derecho. La avería se pagaba sobre las mercaderías de vuelta de las Indias, en principio; pero luego se cargaba en los dos viajes a fin de asegurar los gastos de las armadas defensivas para protegerlas contra los corsarios.

El sistema de avería era uno de los más complejos y originales de la Carrera de las Indias. Se entendía por avería la cantidad que se cobraba proporcionalmente sobre todos los artículos de tráfico embarcados para América o procedentes de ella, y que se destinaba a sufragar los gastos ocasionados por los buques de escolta y armados que se crearon para proteger dicha navegación contra las agresiones de los piratas. Su característica principal es que se trata de una recaudación variable, proporcional a la cuantía de los productos gravados, y que era para beneficio inmediato y exclusivo de quienes la pagaban. De acuerdo con esto, pudo darse fuera del comercio marítimo. Así, en la segunda mitad del s. XVI se creó *la avería del camino* con el fin de reparar y proteger militarmente la ruta terrestre que cruzaba el istmo de Panamá. Desde el punto de vista jurídico, la avería es un seguro marítimo mutuo, por el sistema de cuota única proporcional, calificado por un riesgo específico —la piratería—, ya que el móvil último en el seguro es evitar el daño. La avería tiene carácter de seguro preventivo en vez de reparatorio, como lo tienen los demás seguros, que indemnizan de las pérdidas.

Para convoyar las flotas mercantes que navegaban entre España y América, primero se despacharon escuadrones, que tenían como destino el puerto de Nombre de Dios para recaudar el oro y la plata del Perú, y, a la vuelta, embarcaban los caudales de Méjico y de otras provincias en La Habana o en Santo Domingo.

La ordenanza que estableció la salida periódica de las flotas fue promulgada en agosto de 1543, a causa de haberse reanudado la guerra con Francia, y prescribía que sólo naves de cien toneladas o más podían conducir cargamentos a las Indias, en flotas de diez bajeles por lo menos. Se fijaron dos salidas anuales —una en marzo y otra en septiembre— y cada flota sería protegida por un buque de guerra, equipado y mantenido con el producto de la avería. El buque armado debía acompañar a los mercantes hasta que se separaran para sus respectivos destinos en el Caribe, y luego situarse en La Habana como base para perseguir a los piratas de las islas circundantes. Los barcos mercantes que quisieran regresar tenían que reunirse en La Habana y después de tres meses, partir con el convoy para España. A los bajeles de Santo Domingo —por estar situado muy a barlovento de La Habana— se les permitía regresar en escuadrón aislado, escogiendo una de sus naos como capitana, la cual debía llevar menos carga y estar más armada que las restantes (2).

A partir de 1543, los exportadores sevillanos creyeron insuficiente protección la de un solo barco armado, de modo que el Consulado envió otros tres buques juntos con lo necesario para armar dos en las Indias, reforzando así la flota en el retorno. En 1552, la armada constaba de seis navíos, cuatro de los cuales fluctuaban entre 250 y 350 toneladas y dos entre 80 y 100. Por entonces se dijo que la Armada de 1552 sería la última en su género que se

(2) Martín Fernández Navarrete, vol. XXI, n.º 13.

movilizara, porque a principios de año —probablemente por consejo del capitán Diego López de Roelas—, se resolvió abolir los convoyes como la contribución respectiva, y hacer que cada buque mercante fuese armada como para resistir el ataque de los corsarios. En compensación, la Corona mantendría dos escuadrones navales, uno en Sevilla para custodiar la costa andaluza y las aguas entre el cabo de San Vicente y las Azores, y otro en Santo Domingo para proteger las islas y puertos en las Antillas. Se daba un plazo de nueve meses para cumplir este decreto, pasados los cuales todo barco bien equipado podría hacer el viaje a América por sí solo.

Pero no duró mucho la idea de suprimir las flotas y convoyes porque, a ruegos del Consulado, el emperador expidió una cédula en 1553 para restablecer durante el período de la guerra las flotas que deberían zarpar en enero y septiembre, acompañadas de cuatro navíos armados, mantenidos con la avería. El plan consistía en que el convoy se dispersara al llegar al Caribe: un buque se iría con los mercantes destinados a Santo Domingo; otro hacia Nombre de Dios; y los dos restantes, con la flotilla de Méjico hasta el cabo de San Antonio, de donde regresarían a La Habana, puerto que, como ya hemos dicho, constituía el centro de reunión para todos los barcos de viaje de vuelta a España, salvo los de Santo Domingo e islas de barlovento.

Aunque pareció acertada la medida, en 1554, el prior y cónsules objetaron la magnitud de las armadas, ya que cada nave armada costaría 20.000 ducados o 160.000 pesos en conjunto, sin contar los intereses del dinero tomado a préstamo, suma que alegaban no saber de dónde sacar, porque sólo la avería no era suficiente. En consecuencia, el Consulado propuso una modificación del plan de 1552, consistente en que el rey sostuviera dos escuadrones contra los piratas en las costas de España y las Antillas, y que sólo dos navíos de guerra y un pequeño correo armado o patache acompañara a las flotas de América: uno para convoyar los mercantes a Tierra Firme, y el otro, con el patache, los barcos para Veracruz; y los navíos para La Española u Honduras deberían seguir con el convoy mejicano hasta la proximidad de sus respectivos puertos, porque el comercio con estas regiones era demasiado insignificante para requerir convoy aparte. El costo de tal empresa sería sufragado con una contribución del 2,5% sobre los artículos exportados y lo que fuera necesario sobre los importados hasta alcanzar la cantidad necesaria.

Así pues, a finales del reinado de Carlos I, la corona y los comerciantes se alternaron en la presentación de planes que coincidían en sus bases y se diferenciaban sólo en los pormenores. Los convoyes variaban en magnitud. En 1557 sólo tenían dos barcos armados —la capitana y la almiranta—, y en 1558 eran seis, llegando en ocasiones a ocho. Pero firmada la paz con Francia, el número habitual era de dos y con frecuencia trasportaban mercancías, reservando parte del tonelaje para acomodo de los soldados y la artillería.

A partir de la paz de Cateau-Cambresis —1559—, los corsarios franceses dejaron de ser una pesadilla para las flotas españolas; pero surgió una

nueva amenaza: en 1563 apareció Hawkins en las Indias Occidentales con su primer cargamento de guineanos; tres años después zarpaba con su amigo Drake para practicar de nuevo la trata de esclavos y dispuestos a la piratería, si les favorecían las circunstancias. A éstos se unieron Clifford, Grenville y otros, por lo que la avería se consideró más necesaria.

Por Ordenanza de 16 de junio de 1561, la capitana y almiranta de un convoy debían embarcar cien toneladas menos de su capacidad total y llevar treinta soldados por lo menos. El flete por este espacio, el costo de armas y municiones y la paga y raciones de los soldados, era lo que se sufragaba con la avería. Esta misma ordenanza insistía en la obligatoriedad de zarpar en flotas convoyadas, so pena de incautación del buque y cargamento.

Entre 1564 y 1566 se dio a la navegación de las Indias la estructura que, con pocas variaciones, se mantuvo en toda la época de los Habsburgos. El 18 de octubre de 1564 aparecieron unas ordenanzas que disponían la salida de flotas separadas anuales para Nueva España y el istmo de Panamá: una partiría en abril o mayo para el golfo de Méjico llevando los barcos de Honduras y las Grandes Antillas; la otra partiría en agosto hacia Nombre de Dios convoyando los barcos de Cartagena, Santa Marta y otros puertos de la costa septentrional de Sudamérica. Ambas debían invernar allí. Los barcos de Panamá saldrían en enero y los de Veracruz en febrero, a fin de que todos estuvieran en marzo en La Habana, de donde partirían para España no antes del día 10, para hacer el viaje con buen tiempo. Estas fechas no siempre se cumplieron puntualmente.

Como la avaricia de los comerciantes llegaba al extremo de cargar de mercancías los buques de la armada, lo que los hacía poco útiles a la hora de tener que defender la flota, en enero de 1565 se decretó que, en lo sucesivo, la capitana debía ser un galeón al menos de 300 toneladas, armado con ocho grandes cañones de bronce, cuatro de hierro y 24 piezas menores, y con 200 hombres, entre tripulantes y soldados, y que por ninguna circunstancia transportaría artículos de comercio, a menos que se tratara del cargamento rescatado de barcos perdidos en la mar. Y en octubre del año siguiente, se aplicó la misma ordenanza al navío que enarbolaba la insignia del almirante.

Como ya queda expuesto, además de estos convoyes, existían también las armadas de la Guardia de la Carrera de las Indias, escuadrones navales que hacían patrulla entre el cabo de San Vicente, las Canarias y las Azores, y que, ocasionalmente, acompañaban a las flotas hasta las Indias. Estos escuadrones aparecieron hacia 1521, cuando se hizo sentir por primera vez el peligro de los piratas franceses, siendo para su sostenimiento para lo que se creó primitivamente la contribución de la avería. El rey ordenó que los gastos de la Armada se costeasen mediante un impuesto sobre todos los buques, mercaderías y metales, procedentes de América o de las Canarias, ya por cuenta de la corona o de los particulares. Este derecho recayó también sobre todas las ciudades costeras expuestas a riesgo de corsarios.

Las reglas correspondientes a la percepción y pago de la avería fueron

codificadas en una serie de 43 ordenanzas dirigidas a la Casa de la Contratación, el 3 de marzo de 1573, dictadas por Felipe II. Según estas ordenanzas, estaban obligadas al pago de la avería, sin excepción, todas las mercancías que salieran para las Indias o cualquier punto de su ruta. Solamente se libraban de ella los tripulantes de buques (pilotos, maestros, soldados y marineros) con objetos de valor no superior al importe de sus sueldos; algunas remesas de caudales o metales preciosos hechas con fines religiosos (limosnas para canonizaciones y redención de cautivos, joyas para imágenes, objetos de culto, etc.); las armas y pertrechos destinados a presidios, fuertes, fronteras y Armadas del Rey, y algún artículo de bajo precio y mucha necesidad que, al ser gravado, subiría en costo (hierro y yeso en piedra). También se les perdonaba el pago de avería a las mercancías llegadas en flotas castigadas por temporales o piratas, con objeto de evitar la ruina completa de los comerciantes afectados. Los intentos para eximirse del pago de avería se castigaban con el decomiso de las mercancías, correspondiendo al denunciante la tercera parte del valor de lo confiscado.

Estaba centralizado en Sevilla el cobro y administración de la avería, que siempre se había de satisfacer en dinero contante y sonante. El porcentaje se fijaba para cada flota que salía o entraba en Sevilla, y con frecuencia variaba dentro del mismo año e incluso para el viaje de ida y vuelta de una misma flota. Esta diferencia se justifica fácilmente: el porcentaje que se fijaba a priori era el mínimo; pero los gastos imprevistos (retraso o invernada en Indias) gravaban en el viaje de regreso.

La recaudación por la avería de los primeros años no se conoce hasta 1553, dato que, unido al tipo de cotización, nos permite estimar el volumen del comercio indiano; naturalmente, exceptuando los buques que viajaban fuera de la flota y el contrabando. Ya hemos dicho que en 1522 queda organizada la administración de la avería, que se halla por completo en manos de los comerciantes, quienes designan tres administradores —que son los que tienen las llaves del arca donde se guardan los fondos—, y el delegado del rey sólo ejerce la fiscalización, pero sin mando alguno sobre los otros.

En 1525 empiezan las limitaciones a los comerciantes, al prescribirse un visado que ha de dar la Casa de la Contratación a todos los gastos, a la par que el tesorero de la Casa interviene en la preparación de la armada de dicho año. A partir de 1537, la administración de la avería se va transfiriendo gradualmente a los funcionarios de la Casa de la Contratación.

Una razón muy de peso para mover a la Corona a su mayor intervención en la avería fue que la recaudación de 1525 se duplicó con relación a la de 1521; y en 1533 aumentó diez veces con relación a la de 1525. Por otra parte, las armadas aumentaron mucho su tonelaje con vistas a tener más potencia combativa y ampliar su radio de acción. En efecto, las carabelas o simples pataches que constituyen las primeras armadas, se van reemplazando progresivamente por galeones, y las naves mercantes de la flota van cada vez más artilladas. Lo que no pudo hacer el rey fue convertir la avería en un

impuesto y apoderarse de las armadas, porque la oposición del comercio sevillano habría sido unánime, ya que ingresar en las arcas del Tesoro el producto de la avería y transformar sus armadas en reales armadas hubiera supuesto a los comerciantes perder buques y dinero, que hubiera ido a parar a Flandes o Italia. Pero, sin embargo, sí procuró controlarla. Esto explica el que no tengamos noticia de ningún asiento de avería desde 1537 a 1591, lo que indica que la administración de la avería era llevada a cabo por la Casa de la Contratación. Llegado este momento, las tareas administrativas que hasta entonces habían sido realizadas por el tesorero, contador y pagador, se diluyen en mayor número de funcionarios, evitando todo peligro de complicidad en malversaciones.

Las tres llaves del arca de avería se entregan: una al receptor, otra al juez de avería, y la tercera al Prior del Consulado. Y en el primer tercio del siglo XVII éste es sustituido como llavero por el diputado-contador. Al principio, los llaveros se reunían diariamente en presencia del escribano, que refrendaba la anotación en el correspondiente libro; pero, más adelante, lo hacían semanal y hasta mensualmente. Como el receptor o tesorero no podía conservar en sus manos ni un ochavo, fue necesario crear otras cajas secundarias fuera de Sevilla, en los puertos que tenían autorizado cargamento de naves para las Indias. También tuvo cada flota un arca, cuyo control lo tenían el veedor, contador y pagador de la misma. La importancia del diputado-contador fue en aumento hasta que se convirtió en jefe absoluto de los asuntos de la avería. En 1580 se desdobra el cargo, elevándose en 1594 el número de contadores a seis, que constituyen el Tribunal de la Contaduría de Averías, cuyo fin era examinar las cuentas del receptor y pagador. Pronto este tribunal lo rigió el presidente de la Casa de la Contratación, como contador mayor superintendente. Y en 1597 el Tribunal se convierte en organismo inspector de todas las actividades económicas de la Casa, conservando su autonomía sólo la Caja real. Pero este Tribunal, con todo su aparato administrativo, era muy lento, por lo que entorpecía la marcha de los negocios, amparando así los abusos que debía evitar. En vista de ello, en 1580 el rey encargó de todo lo referente al despacho de flotas a Indias a una Junta compuesta por el general, almirante, contador, veedor, pagador, proveedor y tenedor de bastimentos, cuya existencia fue muy corta.

Los preparativos para cada armada los hacía el diputado-contador de la avería. Primero *pregonaba flota*, indicando destino y tonelaje, y luego evaluaba los artículos a embarcar, según el precio que tuvieran en el mercado sevillano. A la vez preparaba una armada suficiente para defender la flota en caso necesario a todo lo largo de la travesía. Este presupuesto era muy complicado, porque abarcaba: sueldos de tripulantes y funcionarios, provisiones y gastos de acarreo, contratos de fletamiento y conocimiento de la calidad de los barcos que debía alquilar. Una vez fijado el coste de la armada y el valor de las mercancías que se habían de transportar, el diputado-contador deducía el porcentaje de la avería, que tenía que ajustarse al tope establecido por el rey, para lo que contaba con la ayuda de los

oficiales y presidente de la Casa de la Contratación. Luego examinaba los registros hechos por el receptor, consignando en su libro de cuentas todos los gastos. Esta contabilidad era revisada por la Casa de la Contratación y enviada después al Consejo. Y, por último, ejercía de fiscal en los pleitos surgidos por la avería hasta 1650. Naturalmente, este empleo tenía una buena retribución: 170.000 maravedíes anuales. El cargo de diputado-contador se duplica en 1645 y seis años más tarde se nombra un tercero en Cádiz. En 1580 se le nombran dos contadores propietarios para auxiliares, y en 1596 se nombran cuatro más, temporalmente.

Una vez fijado el porcentaje de avería, el receptor la cobra al contado y en moneda acuñada, porque las Ordenanzas de 1573 le prohíben fiar. El importe de la recaudación se guardaba inmediatamente en el arca de tres llaves, asentando en el libro de caja los ingresos, y el escribano de registros refrendaba estos asientos. Por último, el receptor —que era nombrado por tres años a lo sumo— recibe las libranzas de todas las compras, justificándolas, ya que eran revisadas por el contador y enviadas ambas en un plazo de dos meses al Consejo de Indias. El receptor abonaba el importe de las compras de avería al pagador, que realizaba materialmente los pagos. Este tenía un pagador delegado en cada flota, cargo que solía recaer en uno de los maestros de la nao y que era gratuito. La misión de recibir los artículos comprados para la armada, acarrearlos, distribuirlos y guardar los sobrantes, era desempeñada por el tenedor de bastimentos, que luego se denomina proveedor, quien se encarga de llevar a la práctica todo lo que el contador y receptor planearon y pagaron. El escribano daba fe de todos los acuerdos y providencias, haciendo el registro de las tripulaciones y signando las actas de compras y cuentas. En la armada el principal funcionario administrativo era el veedor, quien ayudaba en las compras al proveedor, aunque su principal misión era dirigir el acondicionamiento de los buques, vigilar su abastecimiento y el uso y destino de los pertrechos e inspeccionar las cuentas y actividades de los maestros del barco. Estos eran nombrados por la Casa de la Contratación o por los administradores de los asientos de avería, representándola en el buque a todos los efectos, encargándose de administrar, custodiar e invertir todas las reservas alimenticias, navales y bélicas del barco, dando cuenta al regreso. Dependían del veedor, que era de quien recibían órdenes.

La jurisdicción de avería era absolutamente independiente; por eso las Ordenanzas de 1573 crearon un juez de averías de entre los letrados de la Casa de la Contratación y luego sus funciones fueron traspasadas al relator de la Contratación. En Indias los justicias ordinarios sí tenían jurisdicción en asuntos de avería, mientras las flotas estaban en sus puertos. Según Cédula de 11 de abril de 1571, la avería tuvo letrado y procurador en la corte para los pleitos que iban al Consejo de Indias.

Para evitar cualquier arbitrariedad en el desempeño de sus cometidos, por Cédula de 11 de agosto de 1522, se les prohíbe a los funcionarios de la avería tener barcos y traficar en la Carrera de las Indias, y a los que tenían



que manejar caudales se les exigía una fianza de 30.000 ducados, que tenían que entregar al receptor y 8.000 al pagador. A pesar de tantas precauciones, hubo numerosos fraudes.

No es exacto hacer al fraude el único responsable de la decadencia de la avería. Hubo otros factores: en primer lugar, la guerra contra Inglaterra y Holanda aumentó los gastos de defensa (el tonelaje de las armadas creció de 1601 a 1630 de 28.000 a 38.000 toneladas); por otro lado, sabemos que, a partir de 1580, los salarios en Europa subieron muchos más deprisa que los precios de las mercancías, aumentando el costo de la construcción naval, lo que repercutió gravemente en la organización de la defensa de la Carrera; y el tercer factor fue el incremento de los precios, que fue mayor y más rápido en España que en el resto de Europa, por lo que el costo de las agresiones extranjeras resultaba más módico que la defensa de la navegación española. A los ataques de los holandeses los españoles responden protegiendo sus convoyes, multiplicando las armadas de defensa. A partir de 1608, el tráfico disminuye, siendo mayor este descenso en el momento del ataque holandés (a partir de 1621); y a medida que el tráfico decrece, los impuestos aumentan. En consecuencia, los comerciantes españoles buscan sacar mayor provecho pagando menos impuestos, es decir, pasando sus mercancías furtivamente. Entonces estalla el fraude bajo todas sus formas: contrabando, medias declaraciones, declaraciones falsas, amañadas, etc. El desarrollo del fraude restringe la percepción de la avería y frena la posibilidad de reemplazar las armadas, y entonces los navíos desaparecen. Así pues, el fraude concluye lo que los otros factores habían comenzado: la desaparición de la avería.

Hemos visto cómo gradualmente la Casa de la Contratación, o sea, el Estado, fue absorbiendo la gestión administrativa de la avería; pero incapaz de mejorarla y mantenerla, y antes de llegar a la quiebra económica, tiene que devolverla a los comerciantes. La fiscalización estatal, cada vez más rigurosa, hace molesta y desagradable a los comerciantes desempeñar esta función, por lo que el Consejo de Indias insta reiteradamente a los particulares a que se encarguen de ella. Las causas por las que la Casa de la Contratación llega a este casi desastre económico, son varias: los bajos porcentajes, que son inferiores a los gastos; las circunstancias internacionales que, a partir de la Invencible, se agravan respecto a los ingleses; con los franceses a causa de la intervención de Felipe II en el país vecino; y con los holandeses, quienes desde principios del s. XVII eran nuestros enemigos en el mar. Todo ello obligaba a fletar armadas más grandes y, en consecuencia, aumentar los gastos. El excesivo número de funcionarios la hace muy gravosa, así como la abusiva intervención del soberano, quien a veces dispone exclusivamente de los recursos de la avería (para pagar a los funcionarios de la Casa de la Contratación, utilizando como préstamo cantidades que no devuelve, o empleando en sus empresas políticas europeas buques armados para la Carrera de las Indias). Lo que más consecuencias negativas tenía era la incautación de remesas de oro de particulares, que es el origen del aumento del contrabando en su doble faceta —escondiendo los metales preciosos y

ocultando mercancías del registro—, con lo que se aminoraban los ingresos de avería, obligando así a elevar los porcentajes.

Consecuencia de todo ello fue la desaparición de la gestión de la avería, sustituyéndola por otro sistema. Se decide cambiar la gestión de la Casa de la Contratación por la de los comerciantes, pero para que éstos aceptaran esta misión había que convertirla en negocio lucrativo. Así aparecen los asientos de avería, cuya gestión es realizada por cuatro administradores asesorados por ocho consejeros nombrados entre los participantes en el asiento, sin más limitación que la intervención del Consulado y el superior control de la Corona, que no es precisamente una injerencia estatal, sino garantía de los administradores. *Las visitas de las naves de averías cuando se hallan en disposición de zarpar hechas por los funcionarios del rey al objeto de examinar los buques, sus tripulaciones, pertrechos y armamento, tienen la finalidad de salvar la responsabilidad de los administradores ante cualquier posible desastre naval o militar en el viaje, mediante certificaciones dadas a los asentistas para que en todo tiempo conste que han cumplido.* Evacuado este requisito, por cada galeón perdido se les rebajaban 6.000 ducados de la cantidad que tenían que pagar anualmente a la Casa de la Contratación. El contrato concede a los asentistas la recaudación íntegra de la avería y el importe de las sanciones contra los que no pagaran el porcentaje. A los asentistas se les garantiza su independencia administrativa contra cualquier abuso del rey o de sus funcionarios. En esencia, los asentistas son una empresa comercial; pero el negocio fue una ruina, ya que sólo en el asiento de 1621 los participantes lograron repartirse una ganancia del 20%.

El primer asiento de avería se registró en 1591 y fue financiado por el comercio sevillano y administrado por el Consulado, que percibió la avería y asumió la carga de la defensa: reconstrucción de la armada, su mantenimiento, y el pago de los equipos y gentes de guerra. El 2 de julio de 1596 la flota de Nueva España fue totalmente destruida por los ingleses en Cádiz, lo que repercutió tan gravemente en los comerciantes que, al decir de Chaunu, al año siguiente cargaron sus galeones sin pagar derechos, para recuperarse de las pérdidas. El segundo asiento se hizo en 1598 y duró cuatro años.

El tercero tuvo la novedad de que el asentista fue un solo individuo: Juan Núñez Correa. En efecto, en la primera mitad de 1603, S. M. ordena se convoque concurso para un nuevo asiento de avería con el cobro del 7% de todo lo que viniera de las Indias e islas del Mar Océano, a su regreso a España, a contar desde enero de 1604. El pago de la renta se había de hacer de la forma siguiente: la mitad al llegar los galeones, y la otra mitad dos meses después. La evaluación de las mercaderías se haría por la Aduana y almorjafazgo de Sevilla. La persona que cobrara este asiento estaría obligada a armar a su costa cada uno de los diez años en que disfrutara este arrendamiento diez galeones para las Indias: uno de 600 toneladas, otro de 500 y ocho de 400, tripulados todos por 730 hombres de mar y 1.270 de guerra. A toda esta gente le pagaría el asentista, así como proveería la pólvora, pelotería y municiones necesarias para la infantería y artillería. También se estipula que los diez

galeones harían el viaje a riesgo de S. M., de manera que, en el caso de que alguno se perdiera, S. M. pagaría al asentista 12.000 ducados en dinero por cada uno; y que junto con estos diez galeones deberían ir dos barcos luengos o carabelas pagadas a su costa (capitana y almiranta de la flota). Para enviar avisos, el asentista estaría obligado a fletar cada año cuatro barcos luengos o carabelas, aprestados y proveídos de todo lo necesario a su cuenta y riesgo. Para sufragar todos los gastos que el asentista habría de hacer, S. M. le daría graciosamente 450.000 ducados. Por este arrendamiento el asentista estaría obligado a pagar 650.000 ducados (la mitad a la llegada de los galeones y la otra mitad dos meses más tarde). En esta convocatoria se exigía que los diez galeones habrían de estar a punto antes del 1 de marzo de 1604, así como entregados los despachos reales. Por último, se añadía que el dinero que se fuera cobrando por este asiento de avería, se iría metiendo en un arca de tres llaves, una de las cuales tendría el asentista, porque de allí sacaría el dinero para armar cada año las flotas, aclarando que el necesario para armar la primera —la de 1604— lo obtendría de la flota que volviera de las Indias en 1603, cobrándole también el 7%, con la advertencia de que este dinero lo devolvería en tres plazos. Si no regresaran los galeones de las Indias por alguna razón, S. M. le prestaría 200.000 ducados, pagados antes de fines de octubre de 1603, préstamo que se haría por una sola vez. Asimismo se especificaba que el asentista tendría todos los guardas y oficiales que quisiera y pudiera poner en los galeones, así como que podría examinar el peso y valía del oro y la plata que vinieran en ellos; dándole traslado de los registros de oro, plata, perlas y mercaderías, que se hicieran en la Casa de la Contratación.

Juan Núñez Correa abrió la Carrera de las Indias a sus compatriotas. Dos años más tarde, otro portugués —también apellidado Correa—, dueño de la capitana de dicha Carrera, firmó un contrato en Lisboa y no en Sevilla, como se había hecho antes. Estos dos hechos implicaban dos peligros: la apertura oficial del comercio de las Indias a los portugueses y la virtual pérdida por Sevilla de su monopolio, si en lo sucesivo el comercio con las Indias dejaba de ser de productos agrícolas andaluces. Correa fue destituido y Sevilla recuperó su monopolio.

Se propuso abrir los galeones al comercio, suprimiendo la armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, reemplazándola por cuatro navios de armada, que debían escoltar cada una de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Y, para disminuir los gastos, cada uno de estos cuatro navios debía transportar 200 toneladas de mercancías, percibiendo la administración de la avería 40.000 ducados de flete; pero este proyecto no fue aceptado. No obstante, en 1609 la armada partía henchida de productos de contrabando, transportando también una buena carga de mercaderías sevillanas, hasta el punto de que casi se transformó en flota, lo que suponía para el Consulado realizar el plan propuesto por él: mediante una suma entregada al rey, los comerciantes suprimían en parte la defensa y al mismo tiempo las cargas causadas por ella. Así, el Consulado era contrabandista y consu-

mero a la vez. La paz de 1611 hizo que los sevillanos se lanzaran a un nuevo asalto contra el sistema de defensa de la Carrera. Para realizar economías, los nueve galeones se redujeron a cinco, se suprimieron las galeras de Tierra Firme y muchos otros empleos.

Los hombres de negocios de Sevilla concluyeron el 1 de abril de 1618 un contrato, que había de durar hasta diciembre de 1620, comprometiéndose a entregar anualmente 70.000 ducados, armar seis galeones y 500 hombres de mar y guerra —sin contar la armada de Nueva España—, mediante la percepción de la avería, a razón del 6% a la vuelta y 1% a la ida. Pero por los continuos fraudes y estafas que se cometieron, se concedió la administración de la avería a los gaditanos el 2 de noviembre de 1620. Por diversas contrariedades se produjo el hundimiento financiero de la gestión gaditana, lo que obligó al restablecimiento de las transacciones entre el Consejo y el Consulado de Sevilla. El nuevo contrato de avería fue aprobado por el Consejo de Indias el 22 de diciembre de 1627, concediendo amplísimas facultades al Consulado y, por otra parte, con él, no se financiaba más que una parte, cada vez menor, de la defensa. Excepcionalmente, en 1629 Consejo y Consulado acordaron enviar a las Indias una armada reforzada: la armada de la Guardia se juntó con la del Mar Océano, formando una masa de 26 galeones; así, a la defensa pagada por la avería, se unía una defensa pagada por el Rey. El contrato de 1628 fue sobre la base del 6%, pero en 1630 se aumentó al 12%, así como el de 1634. En 1638 fue presentado al Consulado un proyecto de galiflota (expedición de comercio hecha en galeones), que fracasó. En 1640 fue firmado un contrato entre el rey y el Consulado por tres años, en el que participó la élite de los comerciantes sevillanos, pero excedía de sus posibilidades y no prosperó.

En consecuencia, a partir de 1641, el Estado tuvo que asumir la administración de la avería. La Casa de la Contratación era consciente de que la tasa abusiva de la avería había obligado a los comerciantes a transportar sus cargas sin registrar, convirtiendo en defraudadores a todos los hombres de la Carrera; la avería percibida por los productos registrados disminuía, en la medida en que cada vez se registraba menos. En estas condiciones, el Estado sólo aseguraba la defensa. En 1658 se dispuso la derogación de la avería y que, en su lugar, se repartiera entre los comercios de Indias y España y la Real Hacienda la cantidad necesaria para dotar las armadas y las flotas. Por Cédula de 31 de marzo de 1660, Felipe IV dispuso que la plata y el oro vinieran sin registro. Las armadas defensivas de las flotas de Indias pasan a ser obligación del Estado, que las atendería con un presupuesto de 790.000 ducados, que aportarían proporcionalmente la Hacienda y los comerciantes, acuerdo que fue aprobado por Cédula de 4 de julio de 1667; este sistema fue acertado, pues en 1704 todavía perduraba.

Desde su implantación, la avería había sido un seguro mutuo. Solamente el asiento de 15 de junio de 1667 es distinto de los demás, porque en realidad no lo es, ya que la distribución de los 790.000 ducados se hace entre el Estado y el comercio: es un impuesto de cupo fijo anual. Se trata de un

impuesto que, por Cédula de 1660, reemplazó a la avería que desapareció para siempre.

El principal capítulo en el que se invertían los fondos de la avería era el fletamiento de las armadas. Otra fuente de gastos fueron los atrasos de los viajes sobre el calendario previsto. Lo recaudado por la avería debía al Estado 52.000 ducados.

Cuando la flota zarpaba de Cádiz o Sanlúcar, la capitana iba en vanguardia guiándose las demás por su estandarte, de día, y por su linterna de popa, de noche. Las Ordenanzas de 1573 mandaban que los buques mercantes navegaran en orden de batalla, es decir, en varias filas en forma de media luna: la almiranta se quedaba en la retaguardia y el resto del convoy armado se situaba a barlovento para que le fuera fácil acudir en auxilio de cualquier barco en peligro de zozobra. Los capitanes y pilotos que permitían que sus naves se perdieran de vista o se apartaran del rumbo, incurrían en pena de muerte, castigo que luego se redujo a multa de 50.000 maravedies, pérdida del cargo y exclusión de la navegación a las Indias durante dos años.

Las flotas partían de la costa andaluza rumbo SO. hasta la costa de Africa, y de allí a las Canarias, donde se proveían de agua y bastimentos. De aquí viraban hacia el SO. como 16 grados, no cambiando rumbo hasta ver Deseada, Guadalupe u otra isla. A partir de aquí seguían rumbo SO. al cabo de la Vela y de allí a Cartagena. Entonces se separaba un patache que iba a la isla Margarita a recoger las rentas reales, y las naves mercantes que iban a comerciar en la costa salían junto con el patache rumbo a Caracas, Maracaibo o Santa Marta, a recoger oro, cochinilla, cueros y cacao. Desde Cartagena los galeones continuaban por el oeste hasta Nombre de Dios o Portobelo, en el istmo. Y los mercantes se reincorporaban en Cartagena o La Habana.

En 1579 se ordenó que ningún buque entrara o saliera de puerto americano bajo la oscuridad, a riesgo de ser cañoneado. El rumbo de la flota mejicana se fijaba desde Deseada en dirección noroeste pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, a la vista de los islotes de Mona y Saona, hasta la bahía de Neyba en La Española, donde los bajeles tomaban leña y agua. Rodeando Beata y Alta Vela, navegaba frente a cabo Tiburón, cabo de la Cruz, isla de Pinos y cabo Corrientes y San Antonio, al extremo oeste de Cuba; mientras, los barcos mercantes se habían separado para tocar en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y Trujillo y Ceballos en Honduras, donde cargaban cuero, cacao, etc., para reincorporarse a la flota en La Habana. Del cabo de San Antonio a Veracruz existía una ruta exterior o de invierno y una interior o de verano. La primera se extendía al noroeste, más lejos de los arrecifes de Alacrán, al oeste o suroeste de la costa mejicana sobre Veracruz. La ruta de verano estaba más cerca de la costa de Campeche. La flota se abría paso entre cayos y bajíos y llegaba a Veracruz por un canal situado al SE.

La ruta a España partía de Cuba a través del canal de Bahama hacia el noroeste, entre el cabo Virginia y las Bermudas hasta cerca del paralelo 38° para aprovechar los fuertes vientos septentrionales, y luego continuaba al este hacia las Azores. Allí se obtenían las primeras noticias de España y en qué punto de la costa de Europa o Africa debían tocar y se dirigían a Sanlúcar. Al llegar a la costa del Algarbe, estaba prohibido que ninguna embarcación se aproximara a tierra, ni a ninguna persona de la costa se le permitiera ir a bordo bajo la pena de 200 latigazos y diez años de galeras. Al llegar a puerto, el General debía avisarlo al Consejo de Indias por medio del presidente de la Casa de la Contratación. Se enviaba a Madrid a uno de los ayudantes del general con la buena nueva del regreso de la flota, y en el plazo de un mes se daba aviso a Tierra Firme o Nueva España del feliz arribo. En los siglos XVI y XVII se enviaban despachos a las Indias y se traían de allí entre flota y flota, mediante veloces carabelas de 60 a cien toneladas.

Aunque la avería fue siempre una institución privada y, por consiguiente, no podía aspirar a logros demasiado ambiciosos, dada la ausencia de una política naval del Estado intensa y bien dirigida, las armadas de avería rebasaban con mucho sus propios objetivos adquiriendo enorme relieve su papel histórico. Sus armadas, de misión táctica limitada a la exclusiva defensa de sus buques, escoltándolos únicamente, sirven de modelo a la corona, que adopta este sistema al reglamentar las flotas de Indias. La avería salvó al comercio indiano que, gracias a ella, pudo mantenerse. Su sistema de flotas fue eficaz, porque los piratas, que actuaron dos siglos en la ruta de América, arrasaron puertos, saquearon ciudades, ocuparon islas, se cebaron en naves que viajaban aisladas, pero, a pesar de sus maléficas agresiones contra los barcos que transportaban riquísimos cargamentos, la escolta les infundía respeto, pues se precisaban los recursos de un gobierno poderoso para lograr el pillaje de un convoy. Buena prueba de ello es que tan repetidos intentos sólo lograron triunfar en cuatro ocasiones: en 1596 la flota de Nueva España fue destruida en Cádiz con ocasión del saqueo de esta plaza por los ingleses; en 1628 fue destrozada por los holandeses a su regreso; y la intensa acción del bloqueo inglés dio por resultado la destrucción de dos flotas en 1656 y 1657. Pero esto no era nada teniendo en cuenta que, durante dos siglos, dos flotas anuales recorrieron la ruta de las Indias.

Podemos concluir afirmando que todas las irregularidades de la avería tuvieron por causas la excesiva cicatería de los mercaderes que la pagaban y los innumerables defectos en su administración. En efecto, los barcos dedicados a la navegación de la Carrera eran siempre lo más viejos: los comerciantes los compraban para utilizarlos en el viaje de ida, dejándolos abandonados en los puertos americanos, una vez que habían vendido sus mercancías. Además, su artillería era deficiente y de baja calidad las tripulaciones. Por si todo esto no fuera bastante, aquellos buques —también por tacañería— iban excesivamente cargados, lo que les privaba de velocidad y capacidad de maniobra. Pero la codicia de los mercaderes llegaba al

extremo de cargar la bodega de los navíos de escolta, a pesar de estar prohibido.

Derivados del defecto en la administración, podemos citar: 1.º El complicado procedimiento de recaudación. Desde el principio se estableció la obligación de declarar las mercancías que se transportaran para valorar los artículos sometidos al pago; pero como la apertura de fondos suponía una tarea interminable, este trámite se suprimió, salvo en el caso de una denuncia formal y concreta, lo que proporcionó una forma idónea para burlar el pago y disminuir los ingresos. 2.º Las cuotas se recaudaban poco a poco y con escasa antelación a la salida de las flotas, lo que impedía a los administradores hacer grandes compras aprovechando oportunidades, y obligaba a reclutar tripulaciones, sin tiempo para seleccionarlas. 3.º Había un excesivo número de funcionarios en la administración de la avería, lo que implicaba carestía y fricciones entre ellos.

Parece evidente que la Casa de la Contratación fue establecida con el fin de realizar el monopolio comercial absoluto de los frutos coloniales; pero en la práctica *subsistió respecto al comercio de Indias como órgano de su inspección y centralización en Sevilla, persiguiendo principalmente objetivos fiscales*(3). Estos *objetivos fiscales* eran: 1.º Los impuestos que, poco a poco, se fueron implantando en el comercio con América. 2.º Recibir los metales preciosos remitidos de Indias en un quinto de la Corona. 3.º Incautación de metales preciosos traídos de América a particulares, a cambio de juros pocas veces cumplidos, lo que favoreció el contrabando. Naturalmente, la avería no se escapó de esta rapiña real y buena prueba de ello es que, en 1603, el Consulado, respondiendo a severas admoniciones del rey motivadas por los crecientes gastos de la avería, le envía un Informe que le demuestra que muchas Armadas de avería fueron empleadas en cometidos distintos que los de convoyar las flotas de América, y resume: *De todo esto se saca que el estar el avería empeñada ha sido la causa Vuestra Majestad, por haber mandado despachar por cuenta del avería que tocaban a su real corona.*

Y, para terminar, podemos afirmar que, no sólo la política naval del Estado fue escasa y mal dirigida, sino que la Corona ahogó toda iniciativa particular. Hasta 1660, el rey se negó a expedir patentes de corso a navegantes españoles, sin pensar que la contrapiratería era el medio con que se podía soñar para terminar con los ataques al comercio español, sin costarle un céntimo al Erario público. Pero, salvo al grupo monopolizador sevillano, a nadie se le permitió explotar el comercio con América. El dinero que se obtenía se empleaba en empresas de política europea, que no interesaban a los españoles. Consecuencia de este error fue otro aún mayor: la localización del monopolio comercial americano en Sevilla, casi tres siglos. De haberse podido navegar libremente por el Atlántico, los navegantes y mercaderes españoles se habrían volcado sobre América, y los piratas habrían sido barridos por los corsarios españoles. Pero si el mar quedaba libre, las

(3) Ramón Carande Thovar: *Carlos V y sus banqueros*. "Revista de Occidente", 1943.

colonias se habrían desarrollado económicamente más deprisa, y Sevilla habría sido incapaz de satisfacer la demanda comercial de Ultramar. El monopolio podría haber subsistido como nacional, pero nunca como de una ciudad. Así se llegó al extremo de que los comerciantes sevillanos prohibieran que las naves de Indias rebasaran las 550 toneladas, para que pudieran atravesar sin peligro la barra de Sanlúcar. Esto le permite afirmar a Céspedes del Castillo que *en esta situación monstruosa, por la cual la clase mercantil de una ciudad domina sobre el tráfico entre dos mundos... la avería tiene apariencia de impuesto que parece destinado a sufragar un servicio público, cuando sólo sirve, en realidad, los intereses de un corto grupo de personas.*

### BIBLIOGRAFIA

- ARCHIVO DE SIMANCAS: Sección de Guerra y Marina. Varios. Legajo 3.916. Año 1603.
- CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *La avería en el comercio de las Indias*. Sevilla, C. S. I. C. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Universidad de Sevilla. 1945.
- CHAUNU, Pierre et Huguette: *Sevilla y el Atlántico (1504-1560). Estructuras y coyuntura del Atlántico español e hispanoamericano*. N.º 6 de la Colección *Ports, routes, trafics du Centre Recherches historiques*. Paris.
- FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo I. Madrid, Museo Naval. 1972.
- HARING, Clarence Henry: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Méjico. Fondo de Cultura Económica. 1979.
- MORALES PADRON, Francisco: *Historia General de América*. Madrid, Espasa-Calpe. 1962.
- VEITIA LINAJE, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla. Juan Francisco de Blas. 1672.