

## **FISCALIDAD Y FRAUDE EN LA REACTIVACIÓN DE LA CARRERA DE INDIAS, 1660-1700<sup>1</sup>**

Xabier Lamikiz

Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

### **1. Introducción: el alcance del fraude**

El fraude fue consustancial a la Carrera de Indias, pero su intensidad distó mucho de ser constante. En este capítulo calibramos el alcance del fraude en un periodo tan controvertido como relativamente poco estudiado. Nuestras conclusiones difieren considerablemente del consenso historiográfico.

En la segunda mitad del siglo XVII, buena parte de la organización práctica y administrativa del comercio transatlántico quedó en manos del principal órgano de representación de los cargadores, el Consulado de Sevilla. La Casa de la Contratación perdió protagonismo y se limitó a jugar un papel de intermediación entre la corona y los comerciantes. Una de las claves que a la postre posibilitaría el mayor control del Consulado fue la enorme crisis institucional que afectó a los intercambios transatlánticos durante la mayor parte del reinado de Felipe IV (r. 1621-1665). Los comerciantes fueron víctimas de repetidas requisas de plata (enmascaradas bajo la forma de empréstitos “voluntarios” y canjes de plata por vellón) ordenadas por el rey, particularmente durante la priveranza del conde-duque de Olivares (p. 1622-1643). Ello contrajo el comercio oficial e incrementó el fraude de manera alarmante. Con ánimo de revertir tan precaria situación, la corona aprobó importantes medidas en la década de 1660 que redujeron la presión fiscal, dotaron al comercio de mayor libertad, e incrementaron el poder institucional del Consulado. Estos cambios iban a tener un efecto decisivo en la incidencia del fraude.

Entre las medidas adoptadas estuvo la transformación del gravamen empleado para costear las armadas que protegían el comercio transatlántico, el derecho de avería. La nueva avería quedó fijada en una cantidad anual de 790.000 ducados de plata que debían abonar, con cuotas dispares, la Real Hacienda y las principales comunidades de comerciantes de ambos lados del Atlántico. Esas mismas comunidades serían las responsables de gestionar el cobro de las cuotas. A partir de 1667, el Consulado de Sevilla pasó a recaudar su parte mediante un prorrateo individual efectuado sobre las mercancías transportadas en las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Del prorrateo se encargaban tres diputados elegidos de entre los propios cargadores. Su cometido fiscalizador lo realizaban de forma prácticamente paralela, aunque muy distinta, a la desarrollada en las

---

<sup>1</sup> Quisiera expresar mi agradecimiento a José Ignacio Andrés Ucendo, José Manuel Díaz Blanco, Emiliano Fernández de Pinedo y Sergio Rodríguez Lorenzo por sus valiosos comentarios, críticas y sugerencias.

aduanas americanas. Los repartimientos prorrateados de la nueva avería también sirvieron para recaudar un buen número (que a día de hoy continúa siendo indeterminado) de indultos, donaciones y servicios pagados a la corona en la segunda mitad del siglo XVII, periodo en que este tipo de aportaciones extraordinarias fueron frecuentes y cuantiosas. Cuando las urgencias de la corona no coincidían con el arribo de una flota, los indultos y demás contribuciones se pagaban recurriendo al mercado de crédito. Con posterioridad, tan pronto se disponía de la plata americana, la deuda contraída se redimía mediante repartimiento general.<sup>2</sup> La importancia de los repartimientos está fuera de toda duda. Lo que resulta sorprendente es que la historiografía apenas haya reparado en ellos.<sup>3</sup> Se trata de una importante laguna que se explica, en parte, por la escasa documentación conservada. El Consulado de Sevilla mantenía en secreto y finalmente destruía los libros y cuadernos empleados para determinar la cantidad adeudada por cada cargador. No era nada extraño. El buen discurrir del comercio exigía un alto grado de confidencialidad. Ni la corona debía inmiscuirse en los repartimientos, ni los diputados de las flotas debían dar explicaciones a la corona. Pero los repartimientos no siempre fueron pacíficos. En ocasiones se convirtieron en foco de serias fricciones y encendidas quejas, y parece que solamente en los casos más extremos de discordia optó el Consulado por conservar la documentación contable a que dieron lugar.<sup>4</sup>

Probablemente el caso más sonado de desacuerdo entre diputados y comerciantes fue el de la flota de Nueva España de 1695. En aquella ocasión el problema no lo originó el cobro de la avería, sino el de una cantidad mucho mayor que se sumó al repartimiento efectuado en tierras novohispanas. Fueron 1.409.800 pesos que no se recaudaron en su totalidad. Al poco de regresar la flota a Cádiz en marzo de 1697, los diputados efectuaron un nuevo repartimiento, este de un millón de pesos, sobre el mismo prorrateo de Veracruz. Muchos cargadores pusieron el grito en el cielo, denunciando serias irregularidades. Tal fue el revuelo creado que, en una junta general de comercio celebrada en la sede del Consulado de Sevilla a finales de mayo, fueron designados cuatro diputados (dos de Sevilla y dos de Cádiz) para investigar lo ocurrido.<sup>5</sup> La junta también ordenó al prior

---

<sup>2</sup> Díaz Blanco, José Manuel y Hernández Rodríguez, Alfonso J., «Los indultos “de ropa de Francia” en el siglo XVII: una aproximación estructural», en Guillemont-Estela, M. et al. (dirs.), *Le règne de Charles II: Grandeurs et Misères*, París, Éditions Hispaniques, 2021, pp. 133-162.

<sup>3</sup> Dos salvedades, ambas sobre repartimientos de indultos anteriores a 1667, son Collado Villalta, Pedro, «Un repartimiento por contrabando en la Carrera de Indias en 1651: los hombres del comercio de Sevilla», *Archivo Hispalense*, 203, (1983), pp. 3-23; y Oliva Melgar, José María, «Delito fiscal y perdón negociado en la Carrera de Indias: el indulto pactado en 1662», en Martínez Shaw, C.; Tedde de Lorca, P. y Tinoco Rubiales, S. (coord.), *Andalucía, España, las Indias. Pasión por la Historia. Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 583-608.

<sup>4</sup> En el Archivo General de Indias (en adelante AGI) se conserva documentación perteneciente a los repartimientos de la avería de las flotas de Nueva España de 1695 y 1696 y de la de Tierra Firme de 1706. Véanse AGI, Consulados, L. 488, 489, 490 y 559.

<sup>5</sup> «Junta general de comercio en que se nombran quatro diputados», Sevilla, 25/5/1697, AGI, Consulados, L.13, ff. 84r-87r.

Ramón de Torrezar y al cónsul Luis José de Garayo, que a la sazón se hallaban en Cádiz, que asistieran a los diputados en sus pesquisas, pero ambos dirigentes se negaron en redondo. A mediados de junio, una nueva junta general de comercio, que más tarde los diputados tacharían de “subrepticia”, votó la suspensión de la diputación investigadora.<sup>6</sup> El escándalo no había hecho más que empezar. El rey detuvo la suspensión y concedió varios días a los cuatro diputados para que concluyeran su labor. Éstos redactaron y enviaron a la imprenta un memorial de 35 folios que vio la luz en septiembre.<sup>7</sup> En él denunciaban a uno de los diputados de la flota y a los dirigentes del Consulado por haber promovido un doble repartimiento injusto y arbitrario. La reacción de Torrezar y Garayo no se hizo esperar. Ambos viajaron a Madrid para defenderse y “prorrumpir las voces que hasta aquí ha tenido ahogadas el silencio”. Se hallaban afligidos por haber visto “dado a la prensa y esparcido y publicado en esta corte y en las ciudades de Sevilla y Cádiz y demás puertos de Andalucía, entre todas suertes de personas, un papel firmado” por los cuatro diputados. Torrezar y Garayo recogieron su versión de los hechos en un impreso de 72 folios que comenzó a circular en noviembre.<sup>8</sup>

Ambos impresos desentrañan muchos de los avatares y problemas asociados a los repartimientos. En 1697, uno de los puntos de desencuentro entre denunciante y denunciados giró en torno a la parte del cargamento de la flota que había viajado a Veracruz fuera de registro. Para aliviar la carga del repartimiento y hacerla lo más equitativa posible, era de vital importancia que los diputados de la flota detectaran y contabilizaran las mercancías que no habían pasado por las aduanas de Sevilla y Cádiz y que, por lo tanto, no aparecían en el registro de la flota. Es importante subrayar que la misión de los diputados de la flota no era combatir el fraude y el contrabando, ni siquiera denunciarlos. La animosidad de las acusaciones vertidas por unos y la defensa no menos hostil de los otros, nos llevan a pensar que sus referencias a los frangotes (fardos que contenían las mercancías más valiosas, es decir, productos textiles) no registrados sirven para establecer la horquilla de valores máximo y mínimo donde se movió el fraude. Su incidencia a finales del siglo XVII, lo adelantamos ya, era mínima. Según el primer impreso, el de los denunciante, había eludido el registro en las aduanas de Sevilla y Cádiz el 4,7 por ciento de los frangotes; para Torrezar y Garayo, en cambio, había sido solamente el 1,3 por ciento.

---

<sup>6</sup> “Junta general de comercio en que se suspende la diputación”, Sevilla, 15/6/1697, AGI, Consulados, L.13, ff. 94v-100r.

<sup>7</sup> “A report concerning the imposts and assessments on the fleet freighted by don I. de Barrios Leal from America, signed by the count de la Marquina and others”, Sevilla, 20/9/1697, British Library, General Reference Collection.

<sup>8</sup> “A memorial addressed to the king by R. Torrezar y Legorburu and L. J. de Garayo, prior and consul of the Universidad de Cargadores”, Madrid, 21/11/1697, British Library, General Reference Collection.

Se trata de porcentajes sorprendentes y de seguro controvertidos, pues van en contra de prácticamente todo lo que se ha escrito sobre el comercio colonial español del siglo XVII. En las páginas que siguen tratamos de sustanciar los motivos que nos llevan a considerar como aproximados a la realidad los datos proporcionados por los impresos de 1697. Para ello hemos estructurado el capítulo en cuatro secciones. En primer lugar, con objeto de situar nuestra discusión en un contexto más general, hacemos un breve resumen de lo que se ha venido en llamar la reactivación de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII. A continuación, repasamos la historiografía sobre el fraude. Ello nos permite, entre otras cosas, clarificar el significado de los términos fraude y contrabando, lo cual consideramos fundamental. En tercer lugar, examinamos la evolución histórica del derecho de avería con objeto de comprender mejor su transformación en la década de 1660 y, más importante aún, las consecuencias de esa transformación. Cuarto, retomamos la polémica generada por el repartimiento de la flota de 1695 y discutimos, brevemente, las cifras atribuidas al fraude por los impresos de 1697. No son los impresos el elemento central de estudio sino el recorrido histórico que desemboca en las cifras que presentan. Finalmente extraemos algunas conclusiones.

## **2. La reactivación de los intercambios transatlánticos**

En las últimas décadas la historiografía de la Carrera ha dado un importante giro interpretativo en lo referente a la segunda mitad del siglo XVII. Ya no se habla de crisis profunda, ni siquiera de crisis a secas, sino de recuperación o reactivación del comercio. Sin embargo, las lagunas cuantitativas siguen siendo importantes.

Los Chaunu fueron los primeros en dibujar con detalle los grandes ciclos del comercio transatlántico hasta 1650.<sup>9</sup> De todas las series que extrajeron del Archivo General de Indias, destacan tres: el volumen del tráfico, el número de embarcaciones y la cuantía de las remesas de metales preciosos. De acuerdo a esos parámetros, la Carrera alcanzó su madurez en los últimos veinte años del siglo XVI, se estancó en el arranque del XVII y empezó a declinar en la década de 1620. Durante mucho tiempo se pensó que el declive no hizo más que agudizarse en la segunda mitad de la centuria, pero faltaba un estudio que lo confirmara.<sup>10</sup> Fue García Fuentes quien se propuso ligar las series más relevantes de los Chaunu con las que García-Baquero había publicado para el siglo

---

<sup>9</sup> Chaunu, Huguette y Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 8 vols., París, Armand Colin/SEVPEN, 1955-1959.

<sup>10</sup> Chaunu y Chaunu, *Séville et l'Atlantique*; Domínguez Ortiz, Antonio, «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, (1969), pp. 161-185; Hamilton, Earl J. *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1934.

XVIII.<sup>11</sup> Lo consiguió con el tonelaje y las embarcaciones. Ambas series mostraban un declive espectacular: en la segunda mitad del siglo XVII el tráfico de embarcaciones quedó reducido al 22 por ciento del total de la centuria. En cambio, García Fuentes no tuvo forma de cuantificar el tesoro americano que llegaba a la metrópoli. Se topó con un obstáculo en apariencia infranqueable: el 31 de marzo de 1660 dejó de ser obligatorio registrar los metales preciosos (y demás mercancías) que en Indias se embarcaban “en Galeones y Flotas y naos de su conserva” para España, medida que estuvo en vigor hasta comienzos del siglo XVIII. Urgía buscar fuentes alternativas para comprobar si al descenso del volumen del tráfico le acompañó una contracción similar de las remesas de plata.

Hubo una serie de historiadores que aportaron datos que negaban la contracción de las remesas,<sup>12</sup> pero fue Morineau quien, empleando gacetas holandesas e informes de cónsules franceses, construyó una serie de los metales preciosos enviados a España durante todo el siglo XVII (en realidad, durante todo el periodo colonial).<sup>13</sup> Sus cifras se alejaban muy sustancialmente de lo que Hamilton y los Chaunu habían considerado probable para el periodo en que registrar no fue obligatorio. Morineau aseguraba que la supuesta crisis de la Carrera no era más que “una especie de alucinación colectiva”.<sup>14</sup> Su libro negaba la imagen de decadencia y la sustituía por otra de auge espectacular. Si en el primer tercio del siglo los totales quinquenales de las remesas habían oscilado entre 45 y 50 millones de pesos, de 1660 a 1700 se movieron entre 56 y 87 millones. ¿Fue esto realmente así? Es muy posible, como afirma MacLeod, que el historiador francés atribuya “excesiva exactitud a las gacetas holandesas” y que sus estimaciones de fraude y contrabando en el siglo XVII estén condicionadas “por lo que espera demostrar”.<sup>15</sup> Las cifras más recientes de producción argentífera parecen constatar que las gacetas

---

<sup>11</sup> García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial, 1980; García-Baquero, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.

<sup>12</sup> Everaert, John G., *De internationale en koloniale Handel der Vlaamse firma's te Cadiz, 1670-1700*, Brujas, De Tempel, 1973; Fernández de Pinedo, Emiliano, «Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía Hispana en la segunda mitad del siglo XVII», en Pérez Picazo, M. T., Lemeunier, G. y Segura, P. (eds.), *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (s. XII-XIX). 14-16 de mayo de 1984, Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, (1986), pp. 121-135; García Fuentes, Lutgardo, «En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II», *Anuario de Estudios Americanos*, 36, (1979), pp. 251-286; Girard, Albert, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo: contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los siglos XVI al XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2006. Edición original francesa, 1932; Kamen, Henry, *Spain in the Later Seventeenth Century, 1665-1700*, London, Longman, 1980.

<sup>13</sup> Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises, XVIIe-XVIIIe siècles*, London, Cambridge University Press, 1985.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 256. Hemos traducido al castellano las citas tomadas de publicaciones en inglés y en francés.

<sup>15</sup> MacLeod, Murdo J., «Review of *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: Les retours de trésors américains d'après les gazettes hollandaises, XIe-XVIIIe siècles*, by Michel Morineau», *Hispanic American Historical Review*, 69, 1, (1989), pp. 166-167.

holandesas exageran.<sup>16</sup> Pero pocos ponen en duda que, salvo en los años centrales de la centuria, donde sí hubo un bajón, las remesas quinquenales de la segunda mitad del siglo fueron al menos tan considerables como las del primer tercio.

Que a la contracción del volumen del tráfico no le siguiera una contracción similar de las remesas de plata puede parecer extraño. La única forma de encontrarle sentido a esa aparente contradicción es si se admite que los intercambios transatlánticos sufrieron una importante transformación cualitativa en su estructura. Existen claros indicios de que así fue. Desde comienzos del siglo XVII, las mercancías voluminosas fueron siendo gradualmente sustituidas por otras de menor volumen pero mayor valor. Las primeras referencias a la creciente presencia de “una amplia variedad de productos menos voluminosos” corresponden a 1606.<sup>17</sup> Las flotas de la década de 1620 evidencian algo similar.<sup>18</sup> Es muy posible que la transformación se acelerara en el arranque de la segunda mitad del siglo.

El primer causante del descenso del tonelaje total fue la menor frecuencia de flotas, que a su vez estuvo motivada por tres factores: el mayor poderío marítimo de las potencias enemigas (incluida la piratería), la creciente incidencia del contrabando directo de extranjeros (sobre todo a medida que éstos fueron ocupando posiciones en el Caribe) y la aparición de formas de negociación que requerían de plazos algo mayores para consumir la reconstitución del capital.<sup>19</sup> El segundo causante del menor volumen fue la creciente autosuficiencia de las economías coloniales, que fueron ganando complejidad gracias a la especialización regional y a la recuperación demográfica.<sup>20</sup> Las Indias ya no demandaban muchos de los productos de primera necesidad y semielaborados que recibían de la metrópoli, que eran precisamente los de mayor volumen en relación a su precio. En cambio, continuaban necesitando productos manufacturados, sobre todo aquellos que caían en la categoría general de “ropas” y que no eran otra cosa que todo tipo de manufacturas textiles de alto valor añadido. La Carrera tendió a especializarse en ellas, lo cual explicaría el descenso del tonelaje y el mantenimiento del valor de lo transportado.<sup>21</sup> Todo ello ocurrió a la par que Cádiz fue gradualmente sustituyendo a Sevilla como principal puerto de salida y llegada de las flotas.

---

<sup>16</sup> TePaske, John J. y Brown, Kendall W., *A New World of Gold and Silver*, Leiden, Brill, 2010, p. 315.

<sup>17</sup> Chaunu y Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, vol. IV, p. 233.

<sup>18</sup> Vila Vilar, Enriqueta, «La feria de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 39, (1982), p. 304.

<sup>19</sup> Morineau, *Incroyables gazettes*, pp. 275-277.

<sup>20</sup> Assadourian, Carlos S., *El sistema de la economía colonial: El mercado interior, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982; Klein, Herbert S. y Serrano Hernández, Sergio T., «Was there a 17<sup>th</sup>-Century Crisis in Spanish America?», *Revista de Historia Económica*, 37, 1, (2019), pp. 43-80.

<sup>21</sup> Naturalmente, las flotas continuaron exportando mercancías no textiles a Indias. De hecho, éstas siempre ocuparon una parte considerable del tonelaje total. Las flotas llevaban vino, aceite, aguardiente, vinagre, papel, cera, hierro, clavazón, herraje, acero y especias, entre otros muchos productos. Sin embargo, en este capítulo nos centramos en las ropas por tratarse, de largo, de las mercancías más importantes.

Sin embargo, la interpretación que incide en el cambio cualitativo del comercio no está exenta de dudas. Nadie pone en duda que se produjera. El problema es de otra índole: el silencio documental impide conocer tanto los detalles de la transformación como la medida de su alcance, ya que los registros solo recogen el nombre genérico de los embalajes embarcados para América (frangotes, fardos, cajones, tercios etc.) cuyo contenido eran manufacturas textiles y mercerías, sin indicación alguna acerca de su naturaleza precisa o su precio de compra.<sup>22</sup> Además, tal como analizamos en el siguiente epígrafe, los administradores y oficiales de las aduanas no tenían permitido revisar el contenido de los fardos, por lo que resulta imposible calibrar el valor real de lo embarcado. En todo caso, la tendencia lineal del tonelaje fue ligeramente descendente en la segunda mitad del siglo. Hay quien ha recurrido a la evolución del número de embalajes exportados a Indias para argumentar que hubo una profunda recuperación tras 1650, pero el resultado de sus esfuerzos está lejos de ser satisfactorio.<sup>23</sup> Que el número de bultos enviados en el quinquenio 1670-1674 sextuplicara la cifra de 1650-1654 puede significar varias cosas. Puede significar reactivación de las exportaciones, cierto, pero también puede ser consecuencia de una reducción del tamaño medio de los embalajes, o del incremento en el número de los tipológicamente más pequeños, o de una reducción del número de bultos que conseguían esquivar el registro y “pasar por alto”.<sup>24</sup> Además, lo que realmente permitiría hablar de recuperación o reactivación sería una perspectiva secular. Trazar la tendencia exclusivamente a partir de la cima de la década de 1650 no ayuda en ese sentido.

Lo que parece ofrecer pocas dudas es que la real cédula de 31 de marzo de 1660 marcó un punto de inflexión en la evolución de los intercambios. Su contenido era contundente:

Para remedio de los daños referidos [en referencia al fraude galopante de las dos décadas precedentes] y alivio de los comerciantes de estos reynos y de los de Yndias, de aquí en adelante todos los vasallos de ellos, comerciantes, encomenderos y pasajeros de cualesquiera calidad que sean, puedan traer sus caudales, así en oro como en plata y

---

<sup>22</sup> García-Baquero, Antonio, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, 1992, pp. 198-199.

<sup>23</sup> García Fuentes, «En torno a la reactivación», pp. 11-13; Oliva Melgar, José María, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza: la oportunidad que nunca existió*, Huelva, Universidad de Huelva, 2004, p. 44.

<sup>24</sup> También habría que considerar la tipología de los bultos: mientras los fardos y frangotes contenían las mercancías más preciosas, las “cajas o caxones toscos contenían los objetos corrientes y eran valorados más baratos”; Girard, Albert, *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2006. Edición original francesa, 1932, p. 123. Las conclusiones que se puedan extraer de un mero recuento de “unidades” son, por lo tanto, altamente cuestionables.

mercaderías y otros géneros, libremente, sin la sugestión de rexistro, ni obligación de entrar en esa Casa [de la Contratación].<sup>25</sup>

¿Qué balance se puede hacer de la supresión del registro obligatorio de vuelta? La respuesta a esa pregunta es en gran parte especulativa, ya que la propia naturaleza de la medida nos ha negado la posibilidad de cuantificar su efecto. García Fuentes no duda en calificarla de revolucionaria, concluyendo que “sirvió como motor de la reactivación del comercio entre España y el Nuevo Mundo”.<sup>26</sup> Oliva Melgar también destaca que “a partir de 1660 las cifras del comercio de ida, incluso las oficiales, experimentaron una notable recuperación”.<sup>27</sup> Menos entusiasta se muestra Díaz Blanco, para quien la medida de 1660 jugó un papel menos relevante en la recuperación de la Carrera que otros factores como la adaptación de los comerciantes para superar la crisis de mediados de siglo (adaptación que sigue siendo, hay que decirlo, poco conocida) y la expansión de los mercados coloniales.<sup>28</sup> La historiografía americana, en cambio, no parece haber prestado atención a los efectos de la medida de 1660, con la salvedad del caso peruano estudiado por Suárez y Jiménez Jiménez.<sup>29</sup>

La ausencia de elementos cuantitativos sólidos empaña cualquier valoración de lo ocurrido tras 1660. Sin embargo, si se observa desde un punto de vista institucional y jurídico, se ha de concluir que el efecto de la supresión del registro obligatorio de vuelta tuvo que ser necesariamente positivo. La corona pretendía no solo poner en marcha un sistema viable para la financiación de la defensa de las flotas mediante una nueva avería, sino también recuperar la confianza de los comerciantes. En realidad, lo primero vino derivado de lo segundo.

Una menor presión fiscal era una de las claves para animar la participación en la Carrera. Pero aún más importante era garantizar la seguridad jurídica que demandaban los comerciantes para que su plata no volviera a ser requisada. Desde la primera mitad

---

<sup>25</sup> No obstante, los que quisieran registrar lo embarcado para España podían seguir haciéndolo “en la forma que hasta aquí se ha hecho, si tuvieren esto por de su mayor seguridad, para cumplir con las ordenes que tuvieren de sus correspondientes”. Una copia de la real cédula en AGI, Consulados, L. 6, ff. 197v-205r.

<sup>26</sup> García Fuentes, «En torno a la reactivación», p. 257. Curiosamente, en su tesis doctoral, defendida en 1978 y publicada dos años más tarde, García Fuentes pasa por alto la trascendencia de la real cédula de 31 de marzo de 1660. Confunde la medida con un indulto más de los tantos que pagaron los cargadores andaluces a la corona. García Fuentes, *El comercio español*, pp. 125-126 y 131. Posteriormente, subsanó parte del error en un artículo en García Fuentes, «En torno a la reactivación». La parte que no quedó corregida es la referente a las cifras de importaciones de distintos productos americanos. Es importante recordar que en ellas solo se recoge lo registrado, siendo lo no registrado, y por tanto omitido en las series de García Fuentes, mucho más cuantioso.

<sup>27</sup> Oliva Melgar, *El monopolio*, p. 68.

<sup>28</sup> Díaz Blanco, José Manuel, *Así trocaste tu gloria: Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons, 2012, p. 239.

<sup>29</sup> Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, PUCP, 2001, pp. 308-313; Jiménez Jiménez, Ismael, «Economía y urgencia fiscal: los asientos hacendísticos del Consulado de Lima en la segunda mitad del siglo XVII», *Histórica*, 40, 1, (2016), pp. 35-63.

del siglo XVI, uno de los mecanismos que había facilitado el control de la corona sobre los caudales de los particulares había sido la obligatoriedad, a la llegada de cada flota, de conducir los metales preciosos a la sala del tesoro de la Casa de la Contratación, sita en el Alcázar de Sevilla. Los dueños y consignatarios solo obtenían permiso para retirar sus caudales dos o tres meses más tarde.<sup>30</sup> Este requisito aseguraba que la plata registrada pagara la avería de vuelta. También facilitaba, siempre que el monarca de turno así lo deseara, la aplicación de embargos dirigidos a extraer empréstitos y donativos e imponer canjes de plata por vellón. Ya hemos indicado más arriba que Felipe IV recurrió con asiduidad a tales medidas extremas. Por eso, en las juntas celebradas en la sala del Consulado de Sevilla en la década de 1660 se palpa una profunda desconfianza hacia las promesas del rey. La real cédula de 31 de marzo de 1660 garantizaba que los metales preciosos pudieran venir libremente, sin que tuvieran que entrar en la Casa de la Contratación. La medida era un obstáculo autoimpuesto por la corona para despejar dudas sobre la posibilidad de futuros embargos. Ello debía animar a los comerciantes. Pero también significaba la defunción del sistema tradicional de cobro de la avería y, como consecuencia de ello, la necesidad de buscar otra vía para financiar las armadas. Los comerciantes dudaron de todo ello. ¿Cuánto tardaría Felipe IV en incumplir o revocar la real cédula? Solo la experiencia podía mostrar si el compromiso adquirido por la monarquía era verdadero. Los años pasaron y la real cédula continuó siendo respetada. El Consejo de Indias tuvo muy presente la trascendencia de ese hecho. Su secretario, Juan del Solar, en una carta enviada al presidente de la Casa de la Contratación en julio de 1668, hablaba de “la confianza con que ya está el Comercio y la buena fe con que se corre en él, viendo que se les guarda en todo la resolución que S[u] M[agestad] se sirvió de tomar [en marzo de 1660] para el remedio de los mayores daños que antes se experimentaban en los fraudes y falta de registro”.<sup>31</sup> Naturalmente, el fraude y la falta de registro no habían sido los causantes últimos de “los mayores daños que antes se experimentaban”, sino su consecuencia. La principal culpa hay que atribuírsela a las requisas de plata. Aunque su carta obviaba ese importante detalle, no deja de ser significativo que el secretario del Consejo incidiera en la gradual recuperación de la confianza de los comerciantes en el sistema. Es razonable pensar que ello contribuyó a la reactivación de los intercambios.

En resumen, en este capítulo damos por buena la idea, sobre la que actualmente existe un amplio consenso, de la reactivación del comercio tras 1660. También creemos que hubo una transformación cualitativa en la composición de los cargamentos. Sin

---

<sup>30</sup> Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, vol. 1, Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid, 1980, pp. 131-132.

<sup>31</sup> Juan del Solar al presidente de la Casa de la Contratación, Madrid, 31/7/1668, AGI, Consulados, L. 7, f. 214r.

embargo, es necesario tener muy presente que la recuperación de los intercambios es en gran medida un proceso inferido de las enormes cantidades de plata que cruzaron el Atlántico a partir de 1660.<sup>32</sup> Porque si uno se fija en el volumen del tráfico, no es fácil llegar a la misma conclusión. Por eso es importante prestar cuidadosa atención a la fiscalidad y al fraude, porque el estudio de ambos debe servir necesariamente para iluminar lo ocurrido en la segunda mitad del siglo XVII.

### 3. Fraude y contrabando

Para llegar a entender las cifras recogidas en los impresos de 1697, primero hemos de diseccionar el comercio ilícito. Que el fraude y el contrabando planteen enormes problemas de cuantificación no ha sido óbice para que la historiografía los haya considerado rasgos definitorios de la Carrera en el siglo XVII. Es cierto que los testimonios coetáneos que describen o denuncian ambas prácticas son tantos y tan prolijos en detalles que cualquier interpretación en contra de su veracidad solo puede ser tildado de disparate. Y, sin embargo, se ha de admitir que habitualmente las cifras globales y porcentuales aportadas en el siglo XVII carecen de exactitud y están altamente condicionadas por los intereses de quienes las proporcionan. En realidad, el problema no es tanto determinar quién exagera sino cuánto exageran. Tal como advierte Morineau, “no se puede presentar ningún porcentaje de fraude sin conocer a su patrocinador”.<sup>33</sup> No dudamos ni por un segundo de la importancia del fraude y del contrabando. Existen ejemplos incontestables de su enorme alcance. Lo que queremos destacar es que ambos fenómenos fueron disparejos tanto en su incidencia como en su evolución secular.

El primer paso para identificar variaciones en fraude y contrabando pasa por definir con claridad ambos términos. Habitualmente las propias fuentes no hacen distinción entre uno y otro, y, por lo general, los historiadores tampoco se han esmerado demasiado en ello.<sup>34</sup> Sin embargo, para los fines interpretativos que perseguimos es importante considerar fraude y contrabando como categorías analíticas diferentes. Las definiciones que propone Oliva Melgar son un buen punto de partida para trazar la frontera entre ambas.<sup>35</sup> En su opinión, el contrabando lo componían “todos aquellos comercios declarados ilícitos por protagonizarlo agentes o mercancías cuya presencia en los

---

<sup>32</sup> A una conclusión similar llegan García Fuentes y Díaz Blanco, pero por otra vía, la de los cuantiosos indultos que pagaron los comerciantes a la corona entre 1680 y 1700. Tales pagos habrían sido imposibles en un contexto de crisis. García Fuentes, *El comercio español*, p. 233; Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, pp. 279-280.

<sup>33</sup> Morineau, *Incroyables gazettes*, p. 239.

<sup>34</sup> Como ejemplos de estudios donde fraude y contrabando se emplean prácticamente como sinónimos véanse García-Baquero, *La Carrera de Indias*, pp. 140-150; y Vila Vilar, «La feria de Portobelo», pp. 320-325.

<sup>35</sup> Oliva Melgar, *El monopolio*, pp. 54-55.

mercados indianos estaba expresamente prohibida”. Tales comercios ocurrían tanto en el exterior del sistema oficial (mayormente el comercio directo de extranjeros y el comercio intercolonial) como en su interior. En cambio, el fraude era un fenómeno mucho más específico, pues consistía en “eludir en lo posible la fiscalidad vigente en la Carrera”.<sup>36</sup> Ello significa, según Oliva Melgar, que el fraude era “el delito cometido por quienes disfrutaban el privilegio de participar legalmente en el Monopolio”, es decir, tanto los cargadores naturales como los naturalizados. Una vez definidos los conceptos, Oliva Melgar afirma que el contrabando y el fraude estuvieron tan presentes en la Carrera durante el siglo XVII que apenas hay manera de distinguirlos del comercio legal.<sup>37</sup>

Consideramos muy útiles las definiciones de Oliva Melgar, pero disentimos de dos de sus afirmaciones. En primer lugar, pensamos que el fraude no fue delito exclusivo de quienes podían participar legalmente en la Carrera; también podían cometerlo los extranjeros no naturalizados establecidos en Sevilla y Cádiz (a través de sus testaferros españoles) y las mercancías ilegales embarcadas en las flotas. Es más, incluso podían no cometerlo, siempre que pagaran derechos. En efecto, el contrabando perpetrado en el seno de la Carrera, por extraño que parezca, no era necesariamente constitutivo de fraude. Uno de los indultos que componían el gran repartimiento efectuado en Veracruz a la flota de 1695 ascendía a 308.000 pesos y estuvo motivado por la ropa de Francia que, a pesar de estar prohibida, muchos comerciantes habían enviado a Nueva España. Se trataba de un claro ejemplo de contrabando. ¿Significaba esto que las ropas francesas no habían pasado por las aduanas de Cádiz y Sevilla y abonado los derechos que les correspondían? “Estaban despachadas por las Aduanas y pagados sus derechos y con testimonios legítimos”, aseguraron el prior Torrezar y el cónsul Garayo en noviembre de 1697, aunque ello no significaba que las mercancías de Francia “se tengan por lícitas y comerciables, [...] sino que se registraron por contrahechas en Olanda y en otras partes de reynos amigos”.<sup>38</sup> Si a las contrahechas (es decir, imitaciones) les hubiera correspondido pagar menos derechos que a las francesas cuando éstas habían sido legales, entonces podríamos hablar de fraude. Pero no fue el caso. Como veremos más abajo, desde mediados de la década de 1630 siempre que los frangotes pagaran los derechos pertinentes, fuera cual fuera su contenido y fuera quien fuera su verdadero propietario, ya no podía tratarse de fraude.

El segundo punto en que discrepamos de Oliva Melgar, estrechamente relacionado con el anterior, es el referente a la extensión del fraude. El historiador andaluz afirma que “el fraude se convirtió en el siglo XVII en uno de los hechos estructuradores” de la Carrera

---

<sup>36</sup> Díaz Blanco también entiende que el fraude, en cuanto delito fiscal, consistía en el “no registro de mercancías en las aduanas reales”; Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, pp. 173.

<sup>37</sup> Oliva Melgar, *El monopolio*, pp. 60-61.

<sup>38</sup> “A memorial addressed to the king...”, f. 5r.

de Indias.<sup>39</sup> Nosotros defendemos que su incidencia en el viaje de ida se redujo considerablemente en la segunda mitad del siglo. Esta es una interpretación que sin duda resultará controvertida. Ello nos obliga a sustanciarla con sumo cuidado.

El estudio del fraude debe mantenerse alejado de generalizaciones que distorsionan y desdibujan su evolución cronológica. Un primer paso que facilita dicha tarea consiste en distinguir entre fraude de ida y fraude de vuelta. Este último giraba mayormente en torno a la plata y uno de quienes más lo ha estudiado es, como ya hemos visto, Morineau. De acuerdo a sus cálculos, el fraude en las remesas se movió en torno al 15 por ciento en la segunda década del siglo XVII. Pero a partir de entonces el porcentaje superó el 50 por ciento con asiduidad. En 1641, 1642 y 1646 estuvo por encima del 80 por ciento. En 1659, el último año de su serie, el fraude fue del 66 por ciento.<sup>40</sup> Al año siguiente, como ya se ha explicado, el registro dejó de ser obligatorio y mucho de lo que hasta entonces había sido fraude pasó a ser legal. Decimos mucho y no todo porque la real cédula de 31 de marzo de 1660 no incluía la libertad de embarcar plata que no estuviera quintada en las reales cajas. A partir de 1660, este tipo de fraude debió ser considerable, porque de otra forma no se explican las cuantiosas remesas que transportaron las flotas, incluso si revisamos las cifras de Morineau a la baja. Desafortunadamente, desconocemos su incidencia porcentual.

En cambio, el fraude de ida plantea una problemática diferente. Como delito fiscal estaba asociado a dos fenómenos: el infrarregistro y el no registro. El primero comprendía las mercancías que pagaban en las aduanas de España y América menos derechos de los debidos, y el segundo las que no pagaban nada porque iban fuera de registro. Esta distinción es fundamental para entender la evolución del fraude de ida en el siglo XVII.

Un artículo de Vila Vilar sobre la feria de Portobelo es el estudio por excelencia sobre el enorme alcance del delito fiscal en las exportaciones españolas a América.<sup>41</sup> El periodo analizado va de 1598 a 1651 y los datos aportados parecen incontestables. Las principales fuentes empleadas son las cifras del almojarifazgo de entrada en Indias (10 por ciento del valor de las mercancías) y las de las alcabalas de las ferias (2 por ciento). Ambos gravámenes invitan a deducir el valor de lo registrado en cada flota. Las enormes diferencias en los resultados de ese doble cálculo son, en opinión de Vila Vilar, un indicador fehaciente del fraude cometido. Por ejemplo, de acuerdo al almojarifazgo, el valor total del cargamento de la flota de 1645 fue de 42.950 pesos; pero si en lugar del almojarifazgo empleamos la alcabala para hacer el mismo cálculo, entonces el valor de la

---

<sup>39</sup> Oliva Melgar, *El monopolio*, p. 60.

<sup>40</sup> Morineau, *Incroyables gazettes*, p. 242. Serrano Mangas proporciona los caudales registrados y estimaciones de los caudales realmente transportados en el periodo 1620-1648. Los porcentajes de fraude que maneja (67 por ciento para todo su periodo) son similares a los de Morineau; Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Madrid, Banco de España, 1989, pp. 315-316.

<sup>41</sup> Vila Vilar, «La feria de Portobelo».

flota fue de 1.006.300 pesos. Vila Vilar advierte, no obstante, que ni siquiera esa segunda cifra se acerca a la realidad. ¿Cuál era el principal tipo de fraude empleado? “La forma más usual de realizar el fraude”, afirma Vila Vilar, “era declarar en los registros menos cantidad o valor de lo que en realidad se llevaba”.<sup>42</sup> Es decir, lo más habitual era el infrarregistro. Ello era posible gracias a una antigua real cédula que prohibía que los oficiales de las aduanas abrieran los embalajes e inspeccionaran las mercancías. Así, los comerciantes podían declarar que llevaban, digamos, anascotes y estameñas (tejidos de lana sencillos y ordinarios) en un determinado frangote, cuando en realidad contenía manufacturas textiles mucho más valiosas como, por ejemplo, felpas, rasos y encajes finos. El ahorro, por vía de fraude, era considerable. Vila Vilar ejemplifica el alcance del fraude mediante el análisis detallado de lo ocurrido en la feria de Portobelo de 1624. En aquella ocasión el valor de lo declarado en la aduana supuso cerca del 14 por ciento del verdadero valor del cargamento registrado.<sup>43</sup> Conocemos los detalles de lo ocurrido en 1624 gracias a la denuncia interpuesta por uno de los oficiales reales presentes en Portobelo, Cristóbal de Balbas, que aportó abundante documentación para apoyar sus acusaciones. La noticia del escándalo llegó hasta la corte y el rey se mostró abierto a la idea de olvidarse de todo el asunto si los cargadores abonaban un indulto de 206.000 ducados. Para pagarlo, en 1626 se añadió un nuevo gravamen menor al comercio transatlántico, el derecho de Balbas.<sup>44</sup>

El artículo de Vila Vilar es citado en gran parte de la literatura sobre la Carrera de Indias para constatar el enorme alcance del fraude. Es como si el ejemplo de 1624 y lo ocurrido a lo largo de la primera mitad del siglo XVII condensaran todos los males del comercio colonial español en sus más de tres siglos de historia. En realidad, se trata de un claro ejemplo de los peligros que entraña la generalización. Pocos se han percatado de que precisamente en la década de 1620 se gestó una profunda transformación en el método empleado en las aduanas de Sevilla y Cádiz para calcular la base imponible sobre la que aplicar el principal gravamen del comercio, el almojarifazgo de Indias. El método era conocido como “avalúo” o “afuero”.<sup>45</sup> Veitia Linaje afirma, refiriéndose a la historia de la Carrera hasta el momento en que escribe, que “punto ha sido muy controvertido el de la forma de los afueros de los géneros preciosos”.<sup>46</sup> El motivo es fácil de adivinar.

---

<sup>42</sup> *Ibíd.*, p. 302.

<sup>43</sup> Ese es el sentido que damos a estas palabras de Vila Vilar: “En el caso concreto que vamos a tratar –la flota de 1624– sólo se declaró poco más de un 14 % de lo que en realidad se registró.” *Ibíd.*, p. 312.

<sup>44</sup> Para reunir el dinero del indulto, el Consulado pidió un préstamo. El derecho de Balbas se creó para redimirlo. Inicialmente supuso un 1 por ciento sobre el derecho de avería, y más tarde un 1,5. Continuó cobrándose hasta la extinción de la avería tradicional en 1660; Vila Vilar, «La feria de Portobelo», pp. 330-331.

<sup>45</sup> Actualmente estamos llevando a cabo un estudio sobre el almojarifazgo y los métodos de avalúo empleados en el siglo XVII tanto en España como en América.

<sup>46</sup> Veitia Linaje, José de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, lib. 1, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1672, ed. facsímil 1981, p. 118.

Como ya hemos indicado más arriba, los comerciantes no estaban obligados a mostrar el contenido de sus fardos en la aduana. Les amparaba una real cédula dada en Burgos en julio de 1524 a tal efecto. Más tarde, en agosto de 1586, otra real cédula les eximió de presentar relaciones juradas de lo que embarcaban.<sup>47</sup> Los grandes perjudicados de tanto privilegio eran los arrendadores del almojarifazgo. La tensión entre arrendador y comerciantes afloró sobre todo entre 1596 y 1604. El administrador del almojarifazgo (empleado del cabildo de Sevilla, que era, a la sazón, arrendador del derecho) efectuó varios intentos por conocer los precios reales de lo cargado para Indias, pero los comerciantes se negaron una y otra vez a abrir sus fardos y a presentar declaraciones juradas. Consideraban suficiente una simple declaración en la aduana.<sup>48</sup> Posteriormente, tres cédulas de 1617, 1623 y 1629 (años de administración real del almojarifazgo) volvieron a recordar a los oficiales de la aduana que no debían pedir relaciones juradas.<sup>49</sup> Es decir, en la parte final del siglo XVI y primer cuarto del XVII a los comerciantes se les dio la oportunidad de declarar una cosa y cargar otra con relativa facilidad. Defraudar se hizo más sencillo. Lo único que podía aguarles la fiesta era una denuncia como la de Balbas. Pero incluso esa posibilidad estaba a punto de evaporarse. En enero de 1629 (retomando algo que ya se había hecho puntualmente en 1624 y precedido del pago, en 1628, de un donativo de 200.000 ducados), el rey aprobó un nuevo método de tasación fiscal: los fardos, frangotes y demás embalajes de las ropas pasaron a ser tasados no por el valor declarado de su contenido sino por su peso.<sup>50</sup> Cada arroba de fardo pasó a ser valorada en 5.100 maravedís de plata si su destino era Tierra Firme y 3.600 si iba para Nueva España.<sup>51</sup> El monto del avalúo servía de principal sobre el que aplicar los derechos.

---

<sup>47</sup> Antúnez Acevedo, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797, apéndice X.

<sup>48</sup> En julio de 1603, el arrendador del almojarifazgo se negó a permitir la carga de la flota de Nueva España mientras los comerciantes no entregaran relaciones juradas de lo que embarcaban. Finalmente, cedió a las presiones de la Casa de la Contratación y del Consulado. En última instancia, el motivo esgrimido para evitar las declaraciones fue el habitual: provocaban controversias que retrasaban la partida de la flota. “Junta sobre las relaciones juradas”, Sevilla, 11/7/1603, AGI, Consulados, L.1, ff. 113r-114v.

<sup>49</sup> Bernal, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias: Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, p. 216.

<sup>50</sup> El donativo de 200.000 ducados estaba dirigido a financiar el viaje a Barcelona de la infanta María Ana, que debía partir para su nueva corte en Hungría. El pago supuso un nuevo revés para un comercio duramente golpeado ese mismo año, 1628, después que la escuadra holandesa comandada por Piet Heyn capturara la flota de Nueva España en su tornaviaje; Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, pp. 126-127.

<sup>51</sup> Veitia Linaje, *Norte de la contratación*, lib. 1, p. 119. Oliva Melgar no lo pasa por alto, pero evita analizar las repercusiones del método de avalúo de 1629; Oliva Melgar, *El monopolio*, pp 60-61. A pesar de ello, concluye que, a lo largo del siglo XVII, “antes y después de la implantación del avalúo”, el fraude continuó aumentando. Girard y García Fuentes también hablan del nuevo método, aunque someramente; Girard, *El comercio francés*, pp. 62-63; García Fuentes, *El comercio español*, p. 79. Los Chaunu, al discutir los registros de mercancías y su utilidad, no se hacen eco de la tasación por pesaje; Chaunu y Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, vol. I, pp. 92-97 y 122-123. En cambio, Yun-Casalilla se percata de la trascendencia de la medida para concluir que se trata de “una razón persuasiva para pensar que las cifras producidas por Hamilton y [los] Chaunu siempre deben ser asumidas como más bajas que las reales”; Yun-Casalilla, Bartolomé, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe, 1415-1668*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2018, p. 360.

Sin embargo, los registros de mercancías muestran que, hasta 1634, las declaraciones no juradas continuaron siendo un requisito demandado en las aduanas de Sevilla y Cádiz. Parece que el avalúo por pesaje solo se adoptó a partir del año siguiente.<sup>52</sup> En las aduanas, al cargador dejó de preguntársele sobre el contenido y el precio del frangote de ropas. Desde ese preciso instante, es importante subrayarlo, el infrarregistro dejó de ser fraude. Naturalmente, la medida se tradujo en una rebaja de la presión fiscal. Pero, además, incentivó el embarque de artículos de lujo. Y ello, a su vez, impulsó la transformación cualitativa del comercio que describimos en el anterior epígrafe.

Aunque el pesaje de los embalajes sirvió para agilizar los trámites en la aduana, este sistema de avalúo no fue bien recibido por los arrendadores del almojarifazgo de Indias (el almojarifazgo recaudado en España). Veitia Linaje subraya que el nuevo método era “inalterable y conviene que sean sabidores della el Consulado y comerciantes, por las novedades que suelen intentar los recaudadores de las rentas, como sucedió el año de 1666, que quiso la Aduana alterar los afueros”.<sup>53</sup> Explicar lo ocurrido en 1666 es crucial para apuntalar nuestra interpretación, pero antes conviene incidir en la descomunal caída que había sufrido para entonces la recaudación del almojarifazgo de Indias. Si en el quinquenio 1621-1625 el monto del recaudo ascendió a 372.194.653 maravedís (1.368.362 pesos), algo menos de medio siglo más tarde, en el quinquenio 1666-1670, la cantidad ingresada fue de 27.298.836 maravedís (100.363 pesos). Es decir, en cuarenta y cinco años la recaudación del almojarifazgo de Indias se había contraído un 92,6 por ciento (Pulido Bueno, 1993: 144). Una disminución más acusada incluso que la del tonelaje. ¿Señal de decadencia del comercio o prueba de fraude descontrolado? La historiografía se decanta por lo segundo.<sup>54</sup> Nuestra visión es muy diferente. La caída es, en realidad, atribuible a cuatro fenómenos: el descenso del tonelaje, el no registro, la desaparición del almojarifazgo de vuelta en 1660 (más sobre esto último en el siguiente

---

<sup>52</sup> El retraso en su aplicación debió de estar ligado a la oposición de los arrendadores del almojarifazgo. En agosto de 1634, el Consulado de Sevilla se quejaba de que “los arrendadores de las aduanas habían aforado las mercaderías de la flota de Nueva España que se despachó este presente año a precios muy excesivos”, AGI, Consulados, L. 2, f. 300v. Los registros de mercancías confirman las prácticas arbitrarias de los arrendadores, a la sazón el portugués Marcos Fernández Monsanto y sus socios; Serrano Mangas, Fernando, *La encrucijada portuguesa: esplendor y quiebra de la Unión Ibérica en las Indias de Castilla, 1600-1668*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 2001, p. 55. Por ejemplo, el 11 de abril de 1634 Martín de Isasi registró nueve fardos y un cajón de mercancías en uno de los navíos de la flota de Tierra Firme. El valor total declarado por el propio Isasi fue de 355.626 maravedís, pero en la aduana reevaluaron esa cantidad y la situaron en 1,7 millones de maravedís; AGI, Contratación, 1180, N.2, R.7, ff. 27r-28v. Las protestas del Consulado no cayeron en saco roto. Los registros del año siguiente ya no muestran desgloses de mercancías ni declaraciones, lo cual parece indicar que el avalúo había pasado a efectuarse, ahora sí, por pesaje.

<sup>53</sup> Veitia Linaje, *Norte de la contratación*, lib. 1, p. 119.

<sup>54</sup> A decir verdad, las cifras del almojarifazgo apenas han entrado en el debate sobre la evolución de los intercambios transatlánticos. Oliva Melgar se fija en ellas para concluir que “el incremento del fraude iba dejando cada vez más vacíos los registros de Contratación”; Oliva Melgar, José María, «Pacto fiscal y eclipse de la Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio de Indias», en Acosta, A.; González, A. y Vila, E. (coor.), *Las Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, CSIC/Universidad de Sevilla, 2004, p. 457.

epígrafe) y el método de avalúo del que venimos hablando. Desde nuestro punto de vista, el factor más importante detrás de la caída del almojarifazgo fue el nuevo método de avalúo. Lo ocurrido en 1666 apunta precisamente en esa dirección.

El intento de alterar los avalúos en 1666 lo protagonizó el arrendador de los almojarifazgos Mayor y de Indias, Francisco Báez Eminente. García Fuentes recoge una cita tomada de un memorial del propio Eminente sobre “los fraudes que habitualmente cometían naturales y extranjeros” en la bahía de Cádiz:

Enseñó la experiencia de muchos años esta verdad en los despachos de los galeones y flotas que salieron de Cádiz, pues siendo lo regular de su carga de doce a catorce millones [de pesos] de mercaderías y frutos, apenas se hallará registro que importe de veinte partes, la una.<sup>55</sup>

García Fuentes considera que “Eminente debía conocer muy bien –diríamos que en profundidad– el verdadero cauce por el que discurrían los hechos”.<sup>56</sup> Oliva Melgar también se fija en las palabras del arrendador para constatar el alcance del fraude, aunque advierte que la opinión de Eminente era interesada.<sup>57</sup> Ambos están en lo cierto: las palabras de Eminente eran interesadas y su conocimiento de lo que ocurría en las aduanas era profundo. ¿Son sus palabras testimonio aproximado o exagerado del fraude en 1666? Basta con fijarse en las intenciones del arrendador para comprender que no era realmente fraude de lo que estaba hablando. Tal como él aseguraba, es muy probable que solamente se tasara el 5 por ciento del verdadero valor de las mercancías enviadas a América, pero no porque el 95 por ciento restante viajara en bultos no registrados (aunque sin duda algunos de ellos sí lo hacían). Hemos encontrado un ejemplo concreto que lo muestra. Se trata de dos frangotes (de 157 y 243 palmos cúbicos) de la flota de Nueva España de 1699. Pertencían a Domingo Pérez de Yrizar, alcalde de la pequeña localidad guipuzcoana de Gaviria, y los embarcó un comerciante vasco establecido en Cádiz. Fueron tasados en la aduana en 93.572 maravedís de plata (344 pesos escudos). Sin embargo, el precio de factura de ambos frangotes ascendía a 11.952 pesos escudos. Es decir, lo avaluado representaba el 2,88 por ciento del precio de compra.<sup>58</sup> En 1666 el bajo registro también era mayormente consecuencia del método de avalúo y por eso quería cambiarlo Eminente.

---

<sup>55</sup> García Fuentes, «En torno a la reactivación», p. 227.

<sup>56</sup> *Ibíd.*

<sup>57</sup> Oliva Melgar, José María, «Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII», en Butel, P. y Lavallé, B. (eds.), *L'espace Caraïbe: théâtre et enjeu des luttes impériales, XVIe-XIXe siècle*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1996, p. 163; *idem*, *El monopolio*, p. 232.

<sup>58</sup> Cartas del capitán Juan de Iriarte a Domingo Pérez de Yrizar y cuentas de las mercancías llevadas a Veracruz (1699-1704); Fundación Sancho el Sabio (Vitoria-Gasteiz), Archivo de la Casa Yrizar, N. 878. Los frangotes de Yrizar los analizamos más profundamente en el estudio que estamos llevando a cabo sobre el almojarifazgo y los sistemas de avalúo.

Pero lo que él llamaba fraude había dejado de serlo con la implantación del avalúo por pesaje en la década de 1630. El arrendador pretendía cambiar el método de tasación fiscal para que la base imponible se acercara al verdadero valor de las mercancías, porque ello, naturalmente, le reportaría mayores ingresos. Pero, muy a su pesar, el avalúo por pesaje era el método legal vigente para establecer la base imponible en el comercio transatlántico.

¿Tiene alguna importancia que el infrarregistro que denunció Eminenté en 1666 no fuera legalmente constitutivo de fraude? Al fin y al cabo, la recaudación fiscal se resentía igualmente. Consideramos que es importante no porque altere lo que ya sabíamos del descenso de la presión fiscal ordinaria, sino porque sirve para constatar que éste no ocurrió completamente a espaldas de la ley. En un primer momento la medida llegó para dar alivio puntual al comercio, en pobre compensación por los atropellos y desgracias que se iban sucediendo. Pero pronto, la reducción de la presión fiscal iba a facilitar la generalización de los indultos ocurrida, según Girard, a partir de 1635.<sup>59</sup> No fue, ni mucho menos, resultado del mutuo acuerdo entre la corona y los comerciantes. En realidad, fue precisamente entonces, con el estallido de la guerra contra Francia en 1635, cuando “las relaciones entre Madrid y Sevilla se degradaron más que en ningún otro momento”.<sup>60</sup> Tampoco se sabía qué futuro les esperaba a las fórmulas parafiscales, si iba a seguir siendo factible aplicarlas sin arruinar totalmente a los comerciantes. Lo que queremos subrayar es que detrás del desarme de la fiscalidad ordinaria hubo razones financieras de peso. Mientras lo recaudado por indultos y donaciones iba directo a las arcas de la Real Hacienda, un incremento de la presión fiscal solo habría beneficiado a la legión de tenedores de juros consignados en el almojarifazgo de Indias, cuyo *no cabimiento* (impago de cierto número de juros motivado por ingresos insuficientes de la renta consignada) se había convertido en habitual ya a comienzos del siglo XVII, época en que la recaudación había sido mucho mayor que la de la segunda mitad de la centuria.<sup>61</sup> Para constatarlo basta con observar unos sencillos números. Durante el reinado de Carlos II hubo 1.307 juros consignados en el almojarifazgo de Indias que, en teoría, le suponían a la monarquía un desembolso anual de 137.462.626 maravedís (505.377 pesos).<sup>62</sup> Sin embargo, el no cabimiento era descomunal. El ingreso anual medio del almojarifazgo de Indias en el quinquenio 1666-1670 (y las cifras debieron ser similares en las décadas posteriores) fue de 5.459.767 maravedís (20.073 pesos).<sup>63</sup> Es decir, lo recaudado

---

<sup>59</sup> Girard, *El comercio francés*, p. 56.

<sup>60</sup> Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, p. 139.

<sup>61</sup> Se trata de un argumento que desarrollamos más detenidamente en el estudio que mencionamos en las notas n.º 21 y n.º 27 de este capítulo.

<sup>62</sup> Toboso Sánchez, Pilar, *La deuda pública castellana durante el Antiguo Régimen (Juros) y su liquidación en el siglo XIX*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1987, p. 173.

<sup>63</sup> Pulido Bueno, Ildefonso, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, Universidad de Huelva, 1993, p. 144.

solamente cubría el 4 por ciento de lo adeudado anualmente. Cualquier incremento en la recaudación del almojarifazgo de Indias habría acabado en los bolsillos de los juristas.<sup>64</sup> Es importante recordar, además, que las remesas americanas a disposición de la Real Hacienda se contrajeron considerablemente tras 1650.<sup>65</sup> Todo ello hizo, o quizás sea más apropiado decir posibilitó, que los indultos, donaciones y servicios se convirtieran en una fuente de ingresos fundamental.

La presión fiscal ordinaria siguió desvaneciéndose tras 1660. Eminente es conocido, entre otras cosas, por haber favorecido a Cádiz con rebajas arancelarias y penalizado a Sevilla por no haberlas aplicado allí. Pero el método de avalúos o aforos quedaba al margen de sus triquiñuelas. Ya hemos dicho que a partir de 1660 se había dejado de cobrar el almojarifazgo a la llegada de las flotas a Cádiz. En 1661 los avalúos de las mercancías exportadas a América recibieron una nueva gracia y fueron rebajados en un tercio.<sup>66</sup> Así, la arroba de fardo o frangote pasó a ser valorada en 2.400 maravedís si iba para Nueva España y 3.400 si su destino era Tierra Firme.<sup>67</sup> Pero las rebajas no quedaron ahí. El método de avaluar los frangotes por su peso continuó en vigor hasta 1680, cuando fue sustituido por otro basado en el volumen de los frangotes. Se trató de una nueva reducción de la presión fiscal, precisamente en el arranque de una época, las dos últimas décadas del siglo XVII, en que la corona iba a demandar cuantiosos indultos.<sup>68</sup>

Sobre el método de avalúo adoptado en 1680 también se ha escrito relativamente poco, pero en su caso abundan los errores. En parte, el problema proviene del libro de Antúnez Acevedo, que es la principal fuente empleada por la mayoría de historiadores para referirse al avalúo por volumen. Antúnez Acevedo afirma que fue en 1695 cuando “se empezó a observar el método de avaluar las mercaderías sujetas a medida por palmos cúbicos, y duró esta práctica hasta 1698, desde cuya fecha se siguió la valuación por número de piezas, sin expresar medida ni valor, hasta el año de 1707”.<sup>69</sup> En realidad, el método surgió como medida para igualar a la baja las diferencias arancelarias que existían

---

<sup>64</sup> El arrendador, por su parte, negociaba las condiciones y el monto del arriendo de acuerdo a lo ingresado en los años inmediatamente anteriores.

<sup>65</sup> Díaz Blanco, José Manuel, «La sombra de Proteo: transformación del tesoro americano durante el siglo XVII», *Tiempos Modernos*, 27, (2013), pp. 1-41.

<sup>66</sup> Alloza Aparicio, Ángel, *El sistema aduanero en la Corona de Castilla, 1550-1700*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2019, p. 189.

<sup>67</sup> García Fuentes, *El comercio español*, p. 79.

<sup>68</sup> Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, p. 276.

<sup>69</sup> Antúnez Acevedo, *Memorias históricas*, p. 247. Haring, por ejemplo, da por buenas las palabras de Antúnez Acevedo; Haring, Clarence H., *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1918, p. 92. Otros, como García-Baquero y Girard, sitúan correctamente el comienzo del método en 1680-1681 pero siguen a Antúnez Acevedo en lo que respecta a su final; García-Baquero, *La Carrera de Indias*, pp. 124 y 130-131; Girard, Albert, *La rivalidad comercial*, pp. 124-127. Oliva Melgar no se hace eco del avalúo por volumen; Oliva Melgar, *El monopolio*.

entre Sevilla y Cádiz y lo sancionó una carta orden de 28 de octubre de 1680.<sup>70</sup> Se puso inmediatamente en práctica durante la carga de los galeones y flota de Tierra Firme del cargo del marqués de Brenes, que partió para América a finales de enero de 1681. El apoderado de Eminente accedió a ello a regañadientes e insistiendo en que solo habría de hacerse por aquella vez. Sin embargo, a mediados de 1682 el Consulado consiguió que el avalúo por volumen fuera también aplicado a la flota de Nueva España que partiría en marzo de 1683. La medida se convertía así en permanente.<sup>71</sup> También yerra Antúnez Acevedo al afirmar que el nuevo método de avalúo solamente se empleó hasta 1698. Continuó en vigor hasta las flotas de Nueva España y Tierra Firme que partieron juntas de Cádiz en marzo de 1706. Basta con echarle un vistazo a los registros de los navíos para comprobarlo. Además, el método no fue sustituido por otro basado en el número de piezas, como asegura Antúnez Acevedo. La siguiente flota en partir, la de Nueva España de 1708, sería la primera en sustituir el almojarifazgo por el derecho de palmeo, gravamen que estaría en vigor hasta 1778.<sup>72</sup>

Más importantes son los errores interpretativos. García-Baquero afirma que, en 1680, cuando las ropas comenzaron a pagar derechos en función de su volumen, “el almojarifazgo desapareció como tal derecho *ad valorem*”.<sup>73</sup> Esta visión es incorrecta. García-Baquero confunde el nuevo sistema de tasación con la naturaleza, diferente, del derecho de palmeo (5,5 reales de plata por palmo cúbico de ropa). Es cierto que cuando se introdujo el nuevo avalúo éste se formuló en términos que lo asemejan al derecho de palmeo: los cargadores tenían que pagar en Cádiz o Sevilla una cantidad fija por cada palmo cúbico, lo cual puede hacer pensar que lo pagado no derivaba de una tasación. Pero sí lo hacía. La equivalencia entre peso (arrobas) y volumen (palmos cúbicos) se hizo de una manera un tanto confusa, aunque se aseguraba que “es poca o ninguna la diferencia que hay” entre ambos avalúos.<sup>74</sup> En la flota de Tierra Firme de 1681 la cantidad abonada por cada palmo cúbico de mercancías empacadas fue un real de plata.<sup>75</sup> Al año siguiente, las ropas enviadas a Nueva España pagaron 36 por ciento menos por palmo cúbico (a pesar de que hasta entonces habían siempre estado valuadas 29,5 por ciento por debajo de las de Tierra Firme). Estas cantidades correspondían a la tasa de los derechos reales (9,14 por ciento a finales del siglo XVII, de los que 5 por ciento correspondían al

---

<sup>70</sup> “Junta para tratar no se hiciese repartimiento...”, Sevilla, 13/11/1680, AGI, Consulados, L.10, ff. 227v-228r.

<sup>71</sup> “Junta del comercio sobre gracia...”, Sevilla, 8/6/1682, AGI, Consulados, L.11, ff. 44r-47r.

<sup>72</sup> Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E., *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982, pp. 327-330.

<sup>73</sup> García-Baquero, *La Carrera de Indias*, p. 125.

<sup>74</sup> “Junta para tratar no se hiciese repartimiento...”, Sevilla, 13/11/1680, AGI, Consulados, L.10, f. 230r.

<sup>75</sup> Ante la salida de la flota de Tierra Firme de 1681, en junta de comercio se decía que “los fardos de vara y tercia de ancho, y vara y tercia de alto, y vara y media de largo, que por la cuenta cúbica tiene ciento y sesenta y ocho palmos, rateados los veinte y un pesos que debe pagar en consideración de ser fardo doble, corresponde cada uno de dichos palmos a real de plata”, *Ibid.*, f. 229v.

almojarifazgo), aplicado al precio del avalúo. Resulta que la tasación fiscal de una arroba de mercancías empacadas había sido muy similar al que recibieron 10 palmos cúbicos con el nuevo método. Desde la rebaja de 1661, un frangote de 10 arrobas con destino a Veracruz se venía avaluando en 24.000 maravedís. A partir de 1682, un frangote de 100 palmos cúbicos con el mismo destino fue tasado en 23.392 maravedís. Tierra Firme saldría un poco peor parada en la conversión. Si desde 1661 un frangote de 10 arrobas enviado a Portobelo había sido tasado en 34.000 maravedís, a partir de 1680 el precio de 100 palmos cúbicos se fijó en 36.708 maravedís. Estos precios de tasación no son fáciles de extraer de los registros de las flotas. Es a partir de 1695 cuando los registros proporcionan información precisa. Fue entonces cuando en la aduana de Cádiz (no en la de Sevilla, aunque empleaban los mismos criterios de avalúo) comenzaron a anotar, en los propios registros, los palmos cúbicos correspondientes a cada frangote, frangotillo, tercio y fardo. Es probable que fueran estas anotaciones las que indujeron a Antúnez Acevedo a pensar que el avalúo por volumen había comenzado en 1695.

¿Qué efecto tuvo el avalúo por volumen sobre la presión fiscal? Aunque el Consulado opinaba que el nuevo método no introducía cambio alguno al respecto, la insistencia del propio gremio en hacerlo permanente y las reticencias del apoderado de Eminente son indicios suficientes para pensar que supuso un nuevo alivio fiscal. ¿Acaso esperaban los cargadores poder comprimir más aún las ropas dentro de los frangotes? En realidad, el aliciente para hacerlo había existido desde siempre porque un empaque apretado permitía abaratar fletes.

La moderación de la fiscalidad ordinaria, sobre todo a partir de la década de 1660, contribuyó a restarle incentivos al fraude de ida. ¿Es acaso consecuencia de ello que los impresos de 1697 recojan un bajo número de frangotes no registrados? Aunque importante, la baja presión fiscal no explica por sí sola la escasa incidencia del fraude en la flota de 1695. El otro elemento clave que lo explica fue el papel que jugaron el Consulado y los comerciantes en la administración de la nueva avería.

#### **4. La nueva avería**

Hasta comienzos del siglo XVIII, las dos principales cargas estrictamente fiscales del comercio transatlántico fueron la avería (desde 1521) y el almojarifazgo (desde la década de 1520 en los puertos americanos y desde 1543 en Sevilla). En la parte final del siglo XVI y a lo largo del XVII se crearon otros derechos relativamente menores que afectaron tanto a las mercancías como a los navíos, pero esencialmente la fiscalidad de los intercambios giró en torno a la avería y el almojarifazgo. La primera ha recibido más atención historiográfica que el segundo, al menos hasta 1660. Después de esa fecha ambos

derechos han sido igualmente poco estudiados, tanto en España como en América.<sup>76</sup> El almojarifazgo se cobraba en España y América tanto a la salida como a la entrada, pero la supresión del registro de vuelta en 1660 significó, entre otras cosas, la abolición del almojarifazgo de entrada para los “Galeones y Flotas y naos de su conserva” a su regreso a España.<sup>77</sup> Así, su exacción quedó limitada al 5 por ciento de salida en Andalucía y al 10 por ciento de entrada en Indias. Hasta 1660, la avería también fue un derecho *ad valorem* aunque, como veremos, se determinaba mediante un criterio diferente al del almojarifazgo. A partir de esa fecha sufrió un profundo cambio en su naturaleza y pasó a recaudarse por repartimiento prorrateado. Es decir, la nueva avería continuó estando estrechamente ligada a las mercancías transportadas por las flotas.

Desde su creación y hasta 1660, la avería se pagaba a la ida y a la vuelta. Su monto se destinaba a sufragar el gasto ocasionado por las armadas y escoltas encargadas de la defensa de las embarcaciones mercantes que cruzaban el océano, gastos tales como provisiones, salarios, artillería, carenas y arrendamiento o compra de buques. Las primeras flotas convoyadas partieron en 1543, en el contexto de una nueva guerra contra Francia. Durante prácticamente veinte años, el sistema de flotas y armadas fue transformándose hasta adoptar su forma definitiva. La cuantía y la importancia de la avería fueron aumentando en consonancia.<sup>78</sup> Fue precisamente en torno a esa época cuando Sevilla empezó a recibir ingentes cantidades de plata. La avería recibió sus ordenanzas en marzo de 1573. En tiempos de paz, la flota de Nueva España viajaba a Veracruz resguardada por dos naves de guerra, la capitana y la almiranta, mercantes con una mayor dotación de artillería. A la flota de Tierra Firme, más rica, además de su respectiva capitana y almiranta, solían acompañarla los ocho galeones que conformaban

---

<sup>76</sup> Dos artículos de Díaz Blanco que tratan aspectos de la avería en la segunda mitad del siglo XVII constituyen una importante salvedad; Díaz Blanco, «La sombra de Proteo»; idem, «Sobre las armadas de Indias: La práctica del ‘beneficio’ y la crisis de la avería, 1660-1700», *Gladius*, 35, (2015), pp. 117-138. Los almojarifazgos de Andalucía, un conjunto de derechos diversos que constituían la barrera aduanera que cerraba Castilla por el sur, han recibido atención en su conjunto. Buenos ejemplos de ello son Alloza Aparicio, *El sistema aduanero*, pp. 165-206; y Pulido Bueno, *Almojarifazgos*. Pero los avatares del almojarifazgo de Indias y su relación con la evolución del comercio transatlántico continúan siendo cuestiones poco estudiadas. Otro tanto se puede decir de los almojarifazgos tributados por las flotas a su llegada a los puertos americanos. Lo poco que hay se circunscribe, como tantas otras cuestiones concernientes a la Carrera en la época de los Austrias, al periodo anterior a 1650. Dos ejemplos son Gil, Emiliano, «La fiscalidad como fuente de información del comercio y el tráfico colonial, 1573-1650: el almojarifazgo de la Caja Real de Veracruz», *América Latina en la Historia Económica*, 25, 3, (2018), pp. 133-159, para Veracruz; y Vila Vilar, «La feria de Portobelo», para Portobelo.

<sup>77</sup> El almojarifazgo de entrada no desapareció completamente en 1660. Las aduanas de Sevilla y Cádiz continuaron recaudándola de los navíos de registro que llegaban de Indias. Al igual que el de salida, fue rebajado en un tercio en 1661. Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, p. 226. Véanse las cuentas del almojarifazgo de Indias de entrada correspondientes al periodo 1666-1678 en AGI, Indiferente General, 2369.

<sup>78</sup> Haring, *Trade and Navigation*, pp. 201-210.

la Armada de la Guarda, también conocida como los Galeones de la Plata, Armada de la Avería o Armada de la Carrera.<sup>79</sup>

La guerra podía obligar a cancelar flotas, pero también podía incrementar el gasto de defensa si finalmente se emprendía el viaje. Lo mismo ocurría si las flotas dilataban su estancia en las Indias más de lo planeado. La avería se creó para cubrir todos esos gastos y a ella contribuían no solos los comerciantes, sino todo aquel que embarcara algo de valor, incluido el rey. No se trataba, por lo tanto, de una renta de la que pudiera disponer el rey para otros fines, o que pudiera hipotecarse en el pago de juros. Inicialmente se trató de un derecho *ad valorem* de tasa fija, pero pronto la tasa pasó a oscilar en función del valor de la carga registrada en cada flota y del coste de la defensa.<sup>80</sup> Después de todo, su recaudación debía cubrir un gasto altamente variable. Una flota grande que fuera puntual en el tornaviaje y recibiera protección ordinaria hacía que la tasa fuera relativamente baja. Por el contrario, si la flota era pequeña o el cargamento registrado era reducido o surgía el menor atisbo de conflicto bélico, la tasa aumentaba. Durante buena parte del siglo XVI la avería estuvo administrada por la Casa de la Contratación de manera poco eficiente. En 1591 el rey tomó la decisión de dejar la administración en manos privadas. Sería el primero de una serie de asientos que se sucedieron, con breves incisos, hasta 1642, momento en que quebró el asiento firmado dos años antes.<sup>81</sup> El deterioro de los últimos años había sido tal que tras 1642 no hubo forma de acordar un nuevo asiento y la corona, por medio de la Casa de la Contratación, no tuvo más remedio que administrar directamente la financiación de las armadas.<sup>82</sup>

En efecto, la segunda mitad de la década de 1620 marcó un punto de no retorno. Hasta entonces, la mayoría de años la tasa de la avería había sido relativamente baja. En el periodo 1566-1638, salvo en dos años, osciló entre 1 y 2 por ciento.<sup>83</sup> Por su parte, la de vuelta fue siempre mayor. A finales del siglo XVI se movió entre 6 y 8 por ciento; desde 1600 hasta 1627 se mantuvo en 6 por ciento. Pero a partir de 1628 se disparó, sobre todo a casua del fraude de vuelta.<sup>84</sup> En 1630 ascendió a 31,5 por ciento; en 1632 a 35,5. En los años posteriores continuaría oscilando en doubles dígitos. En junio de 1644, en un intento a la postre baldío por aliviar la situación, Felipe IV decretó que los particulares no pagaran más allá del 12 por ciento; el sobrecoste, cuando lo hubiera, correría por cuenta de la Real Hacienda.<sup>85</sup> Pero la medida no redujo el fraude y la corona tuvo que

---

<sup>79</sup> Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española*, pp. 442-443.

<sup>80</sup> Céspedes del Castillo, Guillermo, «La avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 2, (1945), pp. 554-555.

<sup>81</sup> *Ibid.*, pp. 595-599.

<sup>82</sup> Serrano Mangas, *Armadas y flotas*, p. 297.

<sup>83</sup> Chaunu y Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, vol. 6(1), pp. 414-420.

<sup>84</sup> Serrano Mangas, *Armadas y flotas*, pp. 301-302.

<sup>85</sup> Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria*, pp. 191-192.

cargar con la mayor parte del gasto.<sup>86</sup> A comienzos de la década de 1650 llegaba menos plata que en tiempos pasados y la mayor parte de ella lo hacía fuera de registro. En 1653 la tasa de la avería alcanzó su cifra record, 99 por ciento; en 1656 fue 49 por ciento.<sup>87</sup> La situación era insostenible.

El contexto bélico fue uno de los causantes de la denominada crisis de la avería. Pero, como ya hemos visto, más importantes aún fueron las repetidas requisas de plata ordenadas por la corona, porque retrajeron el comercio registrado y dañaron la confianza de los comerciantes. Durante buena parte del reinado de Felipe IV, hasta 1652, las requisas llegaron a cotas no alcanzadas ni antes ni después. La incertidumbre generada provocó un importante incremento del fraude. Los registros, sobre todo los de vuelta, dejaron de ser un termómetro siquiera aproximado del tráfico, y lo recaudado en concepto de avería difícilmente podía sufragar el apresto de las armadas. Fue precisamente esta difícil situación la que empujó a la corona, tras largas negociaciones con el Consulado de cargadores, a promulgar la real cédula de 31 de marzo de 1660.<sup>88</sup> A partir de entonces la avería se convirtió en una cantidad fija, 790.000 ducados de plata, el gasto estimado de la defensa de las flotas. A ella contribuirían tanto la Real Hacienda como los comerciantes andaluces y americanos. Aunque la frecuencia de las flotas y de la avería debía ser anual, la realidad fue muy distinta. En los cuarenta años que van de 1660 a 1699 salieron 19 flotas para Nueva España y 11 para Tierra Firme. Hubo quince años en que no salió ni una ni otra, y solamente en cinco ocasiones salieron ambas.<sup>89</sup> El pago de la avería se limitó a la frecuencia real de los intercambios. El nuevo arreglo sería conocido como asiento o indulto de la avería.

Se ha repetido con frecuencia que los cargadores andaluces se libraron de contribuir en 1660 porque la corona no les asignó una cantidad concreta. Pero la idea no era eximirles. Una lectura más detenida de la real cédula muestra que la corona deseaba que los andaluces sentaran ejemplo con una cantidad propuesta por ellos mismos que, “esforzando quanto fuere posible”, sería empleada en “las contingencias que se pueden ofrecer de mayores gastos”.<sup>90</sup> La cantidad acordada en junta de comercio se la debían comunicar a la corona para que ésta pudiera “dar noticia de ello a los virreyes de ambos reynos [de Nueva España y Perú] y con su exemplar se alienten los comercios de ellos a

---

<sup>86</sup> Álvarez Nogal, Carlos, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en Armillas Vicente, J. A. (coord.), *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, vol. 3, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1998, p. 1372.

<sup>87</sup> Veitia Linaje, *Norte de la contratación*, lib. 1, p. 157.

<sup>88</sup> Oliva Melgar, José María, «La negociación del ‘Nuevo Asiento’ de la Avería, circa 1643-1667», en Fisher, J. R. (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol. 2, Liverpool, University of Liverpool, 1998, pp. 44-69.

<sup>89</sup> García Fuentes, *El comercio español*, pp. 165-166.

<sup>90</sup> Real cédula de 31 de marzo de 1660, AGI, Consulados, L.6, f. 201r-v.

contribuir con lo que se les ha repartido”.<sup>91</sup> Pero los cargadores no se avinieron a ofrecer una cantidad fija. A comienzos de 1667, haciendo balance de lo ocurrido desde 1660, el Consulado andaluz se quejaba de que tanto los peruanos como los novohispanos venían cargando sobre los caudales de los sevillanos la cuota que les había tocado en 1660. Por eso, los andaluces propusieron un nuevo reparto para que la recaudación de los 790.000 ducados fuera “la más recíproca que se pueda disponer”.<sup>92</sup> Esta vez se obligaban a abonar “150.000 pesos en la Nueva España en cada Flota y 83.750 pesos en cada despacho de Galeones y Flotas de Tierra Firme”, con la condición de que los americanos pagaran sus contribuciones sin gravar las mercancías de los españoles.<sup>93</sup> El cobro de lo adeudado lo gestionarían tres diputados con jurisdicción privativa, elegidos en junta de comercio de entre los cargadores que viajaran en la flota. Lo recaudado en Indias lo pondrían en manos de los maestros de plata de la capitana y la almiranta quince días antes de la partida para España. En sus líneas más importantes, la propuesta de los cargadores andaluces fue aceptada por la regente Mariana de Austria un mes más tarde.<sup>94</sup> En junio de 1667 se otorgó la escritura y ajustamiento del nuevo asiento de la avería. Sería sancionado poco después por la real cédula de 4 de julio de 1667.<sup>95</sup> El coste de las armadas difícilmente podía permanecer estable y era improbable que los 790.000 ducados fueran a ser suficientes para financiar las armadas en el futuro. Sin embargo, las cuotas asignadas a las comunidades no se alteraron y fue la Real Hacienda quien tuvo que correr con la diferencia cuando la hubo.<sup>96</sup> No conocemos ni el alcance del exceso ni su frecuencia. Las últimas flotas vinculadas al nuevo asiento de la avería fueron las de Nueva España y Tierra Firme de 1706.<sup>97</sup>

Por su parte, los americanos aceptaron el asiento a regañadientes. El caso de los comerciantes del Perú es un buen ejemplo de ello. En la década de 1660, el Consulado de Lima suscribió asientos para hacerse cargo de la administración no solo de su cuota de la nueva avería (la suya era la contribución más cuantiosa, 350.000 ducados), sino también de la avería del Mar del Sur (102.500 pesos) así como del almojarifazgo, las alcabalas y Unión de Armas (las tres sumaban 127.000 pesos anuales). Todo ello signo inequívoco de músculo financiero. Suárez afirma que, pese al altísimo coste asumido, los limeños

---

<sup>91</sup> *Ibíd.*, f. 201v.

<sup>92</sup> “Junta de comercio para ver los capítulos tocantes a averías”, 12/1/1667, AGI, Consulados, L.7, f. 119r.

<sup>93</sup> *Ibíd.*, f. 128v. Los 233.750 pesos asumidos por los cargadores de las flotas equivalían a 169.547 ducados. Los comerciantes del Perú pagarían 350.000 ducados, los de Nueva España 90.000, los de Nueva Granada y Cartagena de Indias 29.000, y la Real Hacienda 150.000.

<sup>94</sup> Real cédula de 12 de febrero de 1667, AGI, Consulados, L.7, ff. 141v-145v.

<sup>95</sup> Real cédula de 4 de julio de 1667, AGI, Consulados, L.8, ff. 49v-56r.

<sup>96</sup> Para los recursos empleados por la hacienda regia en la defensa de las flotas tras 1660 véanse Díaz Blanco, «Sobre las armadas de Indias», pp. 117-138; y Andújar Castillo, Francisco, «Los ingresos no fiscales de la Hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII: la vía de Indias», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV Historia Moderna*, 33, (2020), pp. 89-115.

<sup>97</sup> Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española*, p. 274.

aceptaron con la esperanza de que las ventajas que suponían tanto la supresión del registro de la plata como el mayor control adquirido sobre la navegación al istmo de Panamá les resarcieran.<sup>98</sup> Posteriormente tratarían de desembarazarse de los compromisos adquiridos, pero con escaso éxito.<sup>99</sup> En 1712 el comercio peruano adeudaba, por atrasos del asiento de la avería, más de 1.200.000 pesos, si lo que se contaban eran únicamente los años en que habían salido los galeones y flotas de Tierra Firme. Pero si se contabilizaban todos los años, como pretendían algunos miembros del Consejo de Indias, la deuda superaba la friolera de ocho millones y medio de ducados.<sup>100</sup>

La respuesta de los mexicanos es menos conocida. A ellos, sin embargo, el asiento de la avería les afectaba en menor grado, ya que la defensa ordinaria de la flota de Nueva España estaba a cargo de dos naves de armada y no de diez (capitana, almiranta y los galeones de la Armada de la Guarda) como en el caso de la de Tierra Firme. De los 790.000 ducados del asiento, a los participantes en la ruta comercial entre España y Nueva España les correspondía abonar 200.000 ducados (o 275.000 pesos). Inicialmente, en marzo de 1660, a los mexicanos les había tocado pagar íntegramente esa cantidad, pero en el asiento de 1667 la contribución fue dividida en dos partes: 125.000 pesos a cargo de los mexicanos y los 150.000 pesos restantes por cuenta de los andaluces. En noviembre de 1667 los mexicanos aceptaron lo dispuesto en el asiento, pero optaron por ceder a los sevillanos la gestión del cobro de los 200.000 ducados en tierras novohispanas.<sup>101</sup> Poco después, los consulados de México y Sevilla cerraron un acuerdo para que los repartimientos de ambas comunidades las condujeran los tres diputados andaluces.<sup>102</sup> El acuerdo siguió en vigor hasta comienzos del siglo XVIII.

Desconocemos la manera exacta en que los comerciantes del Perú, Nueva Granada y Cartagena de Indias efectuaron el recaudo de la nueva avería. En el caso de la flota de Nueva España, el cobro se realizaba en Veracruz mediante un prorrateo individual y antes de emprender el regreso a España (lo mismo ocurría con la flota de Tierra Firme en Portobelo). Debían pagar tanto los comerciantes que habían traído mercancías y ahora se disponían a regresar con sus ganancias, como los residentes novohispanos que enviaban su plata a España. Esto suponía un cambio radical con respecto a la avería tradicional. Uno de los motivos por los que antes de 1660 la tasa de vuelta había sido siempre superior a la de ida había sido la mayor facilidad de cobro que ofrecía la entrada obligatoria de la plata registrada en la sala del tesoro de la Casa de la Contratación. Pero a partir de 1660 ya no hubo ni doble tasa ni sala del tesoro. El asiento de 1667 significaba que los tres

---

<sup>98</sup> Suárez, *Desafíos transatlánticos*, pp. 308-313.

<sup>99</sup> Jiménez Jiménez, «Economía y urgencia fiscal», pp. 48-50.

<sup>100</sup> Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española*, p. 305.

<sup>101</sup> “Junta del comercio sobre la contribución del derecho de la avería en la Nueva España”, Sevilla, 23/5/1668, AGI, Consulados, L.7, ff. 199v-200r.

<sup>102</sup> “Convenio con el Consulado de México...”, Sevilla, 29/5/1670, AGI, Consulados, L.8, ff. 34v-36v.

diputados del comercio debían arreglárselas por sus propios medios para recaudar los 200.000 ducados asignados a andaluces y novohispanos. La autoridad que les confería la jurisdicción privativa de sus cargos fue una herramienta fundamental para que pudieran realizar su tarea. La otra herramienta eran las instrucciones escritas que recibían del Consulado de Sevilla antes de la partida para América. La real cédula de julio 1667, que parafraseaba al pie de la letra casi todo lo que el Consulado de Sevilla había propuesto en enero de ese mismo año, ya recogía algunas directrices. Su capítulo quinto ordenaba que los tres diputados hicieran el repartimiento de la avería “como lo tengan por más conveniente, justificado y fácil para la cobranza, tanteando en las personas de las Flotas según el grueso de su comercio, o repartiendo por piezas, señalando un tanto a cada botija, pipa, fardo, cajón o barril”.<sup>103</sup> El capítulo décimo se anticipaba al problema que había minado la fiscalidad de la Carrera desde siempre:

porque en el manifiesto de los libros de sobordo, donde consta toda la carga de los navíos marchantes, y están a cargo de los escribanos, maestros y contra-maestres de dichos navíos, estriva la justificación de estos repartimientos, y se puede maliciar y ocultar muchas cantidades de la carga, con grave daño de terceros, los Diputados han de poder hacer, en orden a que no se oculte cosa alguna, quantas diligencias tuvieren por convenientes y siempre que averigüen haverse ocultado algunas cargas para escusarse de los repartimientos.<sup>104</sup>

No se trataba únicamente de lo que podían ocultar los libros de sobordo; lo mismo ocurría con el registro elaborado en las aduanas de Cádiz y Sevilla. Con el tiempo, las instrucciones entregadas a los diputados fueron ganando en detalle. Las adaptaciones más importantes estuvieron dirigidas a facilitar los esfuerzos de los diputados por incluir toda la carga, estuviera o no registrada, en el repartimiento de la avería. Las instrucciones dadas a los diputados de la flota de Nueva España de 1696 (que partió en julio sin que la de 1695 hubiera aún regresado a Cádiz) son un buen ejemplo. Contenían 56 capítulos. Los primeros 22 se ocupaban de “la manera en que se habían de hacer las diligencias para la averiguación de las contribuciones, forma de repartimiento y descarga de la flota”.<sup>105</sup> El capítulo 12 ordenaba que, nada más llegar a Veracruz,

todas las personas, pasajeros y otras cualesquiera que fueren en dicha Armada y Flota, [así] como [los] vezinos y havitantes en él que tuvieren que rezevir mercaderías o frutos por sí o por poder de terzeros, dentro del término que a ustedes les pareziere necesario,

---

<sup>103</sup> Real cédula de 4 de julio de 1667, AGI, Consulados, L.8, f. 52r.

<sup>104</sup> *Ibid.*, ff. 53v-54r.

<sup>105</sup> “Ynstrucción a los diputados de la flota de don Juan Gutiérrez de Calzadilla, 1696”, AGI, Consulados, 779.

den relación jurada con toda distinción de las piezas que tienen que rezevir y de qué navíos.<sup>106</sup>

Las declaraciones juradas que durante tanto tiempo había repudiado el Consulado, las adoptaba ahora en su seno sin miramiento alguno. Con ellas, los diputados podían cotejar el registro de la flota y los libros de sobordo y comprobar qué mercancías traía la flota. A ese procedimiento de control se unían las visitas a los navíos durante el tiempo que consideraran necesario, porque la descarga solo se iniciaba cuando la ordenaban los diputados. El objeto de todo ello era realizar un repartimiento lo más equitativo posible y no, como ya hemos indicado en la introducción de este capítulo, combatir el fraude y el contrabando. De hecho, el resultado de las indagaciones de los diputados debía permanecer fuera del alcance de las autoridades aduaneras. Lo importante era que ningún frangote, fardo, tercio o caja transportado en la flota se librara del repartimiento de la avería, porque cuantos más bultos contribuyeran menos pagaba cada uno. Pero, ¿qué relación guardaba la tarea de los diputados con el fraude? ¿Cómo podían afectar al registro de mercancías los repartimientos de la avería? Después de todo, se trataba de dos cuestiones independientes. Sin embargo, el vínculo existía y buscaba penalizar y, en última instancia, desincentivar el fraude. Porque para que el reparto fuera realmente equitativo era crucial que lo que venía fuera de registro pagara más, pues de no hacerlo competía con ventaja. El capítulo 13 de las instrucciones era claro al respecto:

A los dueños de la ropa, mercaderías, frutos y demás géneros que fueren sin rexistro, han de repartir ustedes y cobrar los derechos doblados para que desta suerte sea el repartimiento con mayor y igualdad y contribuyan respectivamente todos los comerciantes, pues el que lleva ropa por alto podrá vender con más combeniencia.<sup>107</sup>

Sin embargo, el asiento de la avería y las instrucciones del Consulado no eran garantía de nada. De hecho, fueron pocos los reglamentos, ordenanzas y reales cédulas ligados a la Carrera que se caracterizaron por el rigor en su aplicación, y menos aún los que destacaron por su efectividad. ¿Cumplían los diputados de la flota su cometido satisfactoriamente? Que el Consulado recurriera a los diputados y a los repartimientos de la avería para repartir entre los cargadores cuantiosos indultos y donaciones sugiere cierto grado de eficiencia del sistema. La ausencia de discordias en la mayoría de flotas es también señal de funcionamiento cuando menos aceptable. Porque cuando hubo discordias, el ruido no pasó desapercibido. Después de todo, el gran número de participantes y la intensa competencia eran ingredientes potencialmente conflictivos. Los sucesos en torno a la flota de Nueva España de 1695 son un claro ejemplo de ello.

---

<sup>106</sup> *Ibid.*, ff. 5v-6r.

<sup>107</sup> *Ibid.*, f. 6r.

## 5. La flota de Nueva España de 1695 y el fraude

La flota fondeó en Veracruz, junto a la fortaleza de San Juan de Ulúa, a finales de septiembre de 1695. Se trataba de dos galeones y diecinueve mercantes.<sup>108</sup> Su cargamento había sido tasado en 668.544 pesos en las aduanas de Sevilla y Cádiz.<sup>109</sup> En realidad, lo transportado tenía un precio de mercado de muchos millones.<sup>110</sup>

Antes de comenzar la descarga, los diputados del comercio tomaron nota de las mercancías pertenecientes, encomendadas o consignadas a cada interesado. Ello serviría para que, una vez realizadas las ventas y antes de emprender el tornaviaje, cada cual pagara su parte de la avería y el de un indulto de 308.000 pesos negociado con el rey en diciembre de 1694 por el embarque de ropas de origen francés que, como ya hemos indicado más arriba, estaban prohibidas. Las cosas tomarían un cariz diferente. En julio de 1696, cuando la flota estaba a punto de emprender el regreso a Cádiz, los cargadores se vieron sorprendidos por un repartimiento mucho mayor. Tenían ya “la plata encaxonada”, lista para partir, cuando uno de los diputados, Miguel Vélez de Larrea, anunció que por cada frangote “cerrado” traído en la flota debían ahora pagar a razón de 20 reales de plata por palmo cúbico. Para agilizar el pago, a cada frangote se le asignaría un volumen estándar de 150 palmos.<sup>111</sup> Es decir, fuera cual fuera su volumen exacto, cada frangote desembarcado el año anterior debía ahora pagar 375 pesos. Cerca de un tercio de los frangotes no habían sido tales sino productos textiles cargados sueltos (3.944 bayetas, 6.053 crudos, 953 piezas de presillas blancas, 1.507 piezas de colchones, 2.949 piezas de holandillas, 5.914 piezas de listadillos de hilo etc.) y churlos de canela (2.878, que hacían 111 frangotes). Estos productos, considerados baratos, habían sido reducidos a frangotes con el fin de facilitar el repartimiento. Eran 900 frangotes en total. A ellos les correspondía pagar mucho menos porque habían llegado a la vista, eran de valor inferior

---

<sup>108</sup> Lang, Mervyn F., *Las flotas de la Nueva España, 1630-1710: despacho, azogue, comercio*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998, p. 271.

<sup>109</sup> “Resumen de lo que ymportan los costos y afueros de las mercaderías, frutas y cosas de comer y vino...”, AGI, México, 64, R.2, N.22, ff. 31r-32r.

<sup>110</sup> Según Morineau, de regreso a España en agosto de 1696 la flota llevó entre 23 y 30 millones de pesos de plata; Morineau, *Incredibles gazettes*, p. 236. Los caudales registrados representaban una ínfima parte del total: 368.615 pesos del rey y 91.975 pesos de particulares; García Fuentes, *El comercio español*, p. 399. Oliva Melgar estima que habitualmente en torno al 80 por ciento de la plata de particulares correspondía al producto de las ventas efectuadas en el mercado colonial; Oliva Melgar, *El monopolio*, pp. 42-43.

<sup>111</sup> Los frangotes conformaban, con mucho, la parte más valiosa del cargamento. La flota también transportó otras mercancías cuya contribución fue muy inferior al de las ropas y no originó controversia alguna. Además de las ropas y la canela, la flota llevó a Veracruz, entre otras cosas, 2.780 pipas de vino (1.390 toneladas de arqueo), 17.144 arrobas de aceite, más de 60.000 piezas de hierro (planchuelas, vergajón, cuadradillos, hijuelas y carretil), 1.724 cajas de herraje, 533 cajas de acero, 21.049 rejas de arado, 3.593 azadas, 6.964 palas, 1.856 balones de papel, 84 cajas de libros y 3.602 marquetas de cera; García Fuentes, *El comercio español*, pp. 425 y ss. La tonelada de arqueo equivalía a 166,66 palmos; Antúnez Acevedo, *Memorias históricas*, p. 163.

y no contenían productos franceses de contrabando. En cambio, serían los frangotes cerrados, que contenían las ropas más caras, incluidas las de contrabando, los que habrían de soportar el grueso del repartimiento. El computo de ellos fue uno de los múltiples puntos de fricción entre Vélez de Larrea y los cargadores (los otros dos diputados, Gerónimo de Sandoval y Baltasar Franco, aseguraron no estar al corriente de las instrucciones del Consulado de Sevilla en lo referente al repartimiento de última hora). Aunque los impresos proporcionan información de gran interés, aquí solamente nos ocupamos de las referencias al número total de frangotes registrados y sin registrar.

El anuncio de Vélez de Larrea creó confusión entre los cargadores. Fue poca la información que recibieron en Veracruz, más allá de la cantidad que debían pagar. Sería en la primavera de 1697, ya en España, cuando asomaron los detalles de un repartimiento que muchos ya consideraban irregular e injusto. Los ánimos se caldearon aún más cuando, al poco de arribar a Cádiz, se efectuó un nuevo repartimiento, éste de un millón de pesos (400.000 de un donativo y 600.000 de “deudas del comercio”). Enfadados, un grupo de comerciantes se organizó y consiguió que una junta general de comercio reunida en Sevilla en la sede del Consulado designara cuatro diputados para investigar lo ocurrido. Los escogidos fueron Andrés de Alcázar y Zúñiga (conde de la Marquina), Pedro de Ampuero, José Domingo de Colarte y José Ruiz Calçado. Los cuatro serían más tarde destituidos, según ellos, por una junta “subrepticia” convocada por “el consulado y sus sequazes”.<sup>112</sup> En el informe que redactaron para el rey, aseguraban representar al “verdadero comercio” y que éste estaba integrado por “mayor número [de individuos] que los que legítimamente son comerciantes”.<sup>113</sup> Al Consulado (es decir, los dirigentes de la institución) no le sentaron nada bien las pesquisas de los diputados. Para el prior Torrezar y el cónsul Garayo, los diputados habían actuado “sin otro fundamento que una fantástica y falsa idea, [...] con notable confusión de los registros, libros de sobordo, mapas y pólizas y razón que remitió don Miguel Vélez de Larrea”.<sup>114</sup> Lo habían mezclado todo y no habían querido entender nada. Según Torrezar y Garayo, los denunciante presuponían que

la carga que llevó toda la Flota son 2.879 frangotes y 286 tercios, y hazen reducción de éstos a 62 frangotes, y con ellos componen el número de 2.941 y sacan por ilación, que no constando por los registros de las Aduanas de Cádiz y Sevilla más que 2.804 frangotes, los 137 desta diferencia se cargaron fuera de registro. Pero es de admitir la falacia y audaz desahogo con que se introduce este supuesto, para fundar después sobre él el temerario juicio del agravio, pues de los registros de Cádiz y Sevilla no consta sean

---

<sup>112</sup> “A report concerning the imposts and assessments on the fleet...”, f. 29r.

<sup>113</sup> *Ibid.*, f. 34v.

<sup>114</sup> “A memorial addressed to the king...”, f. 37v.

2.804 frangotes los cargados, como suponen, sino 2.902 [...] con que solo vienen a faltar 39 frangotes.<sup>115</sup>

Ni los dirigentes del Consulado ni los diputados denunciadores consideraban que hubiera fraude en la parte del cargamento que no eran ropas. El fraude (el no registro) se centraba en los frangotes, pero su incidencia era relativamente baja. Para los diputados se trataba del 4,7 por ciento de los frangotes; para Torrezar y Garayo no era más que el 1,3 por ciento.

¿Son creíbles esos porcentajes? A la luz de lo tratado en este capítulo, consideramos que sí lo son. La moderada presión fiscal y el sistema de repartimientos, que penalizaba el no registro, inducen a pensar que el fraude debió ser bajo en la parte final del siglo XVII. Los impresos de 1697 vienen a confirmarlo. La idea de que ambas partes hubieran acordado enmascarar o minimizar los datos del fraude en sus respectivos escritos se nos antoja improbable. Por un lado, estaba la inquina mutua (“mortal odio”); por otro la presencia de cientos de cargadores envueltos en la disputa (los impresos recogen varios testimonios individuales). ¿Es posible que ni unos ni otros supieran a ciencia cierta el alcance del fraude? En ningún caso podemos atribuir precisión milimétrica a sus cifras. Sin embargo, el incentivo para detectar y realizar el repartimiento sobre todas las mercancías de la flota era grande, y no solo para los diputados, sino incluso para los propios cargadores y encomenderos, a no ser que todos ellos llevaran mercancías no registradas en cantidades similares y hubieran acordado una suerte de ley del silencio, algo ciertamente improbable. La existencia de más mercancías no registradas no habría sido ignorada sino denunciada como un ultraje. Además, en circunstancias normales nada de todo el embrollo habría salido a la luz. Así lo reconocían los propios diputados denunciadores en el primer párrafo de su escrito, como si de una disculpa se tratara: “hicimos quantas diligencias caben con el presente Consulado, para que, a uso de comercio, la verdad sabida, la buena fe guardada, corriese esta dependencia [...] sin que nada saliere al público de quanto hallásemos”.<sup>116</sup>

Para sorpresa de pocos, una real cédula de enero de 1698 dio por buenos los repartimientos realizados y eximió a los dirigentes del Consulado y a Miguel Vélez de Larrea de cualquier culpa.<sup>117</sup> Después de todo, la Real Hacienda había conseguido su objetivo recaudador.

---

<sup>115</sup> *Ibid.*, ff. 37v-38r.

<sup>116</sup> “A report concerning the imposts and assessments on the fleet...”, f. 2r.

<sup>117</sup> “Junta general de comercio en que se manifiesta la real orden de S. M. aprovando cierto repartimiento”, Sevilla, 9/1/1698, AGI, Consulados, L.13, ff. 114r-119v.

## 6. Conclusiones

En este capítulo hemos analizado las características más sobresalientes de la fiscalidad de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII. Los intercambios transatlánticos entre España y sus colonias americanas siempre acogieron prácticas ilícitas. Sin embargo, insistimos en que fraude y contrabando, términos que buena parte de la historiografía considera intercambiables, ni fueron sinónimos ni evolucionaron de manera idéntica. Implantados en el corazón mismo del sistema oficial, ambos englobaban un conjunto amplio de prácticas, mercancías y protagonistas. Pero el fraude lo originaba un hecho muy concreto, el delito fiscal. Ello lo convierte en un fenómeno menos complicado de historiar que el contrabando.

Nuestro punto de partida, el doble repartimiento efectuado en Veracruz y Cádiz por los diputados de la flota de Nueva España de 1695, ha sido también el destino final del capítulo. El repartimiento provocó una encendida disputa entre un grupo de interesados en la flota y los dirigentes del Consulado. En septiembre de 1697, los primeros produjeron un informe impreso de denuncia por supuestos atropellos cometidos contra ellos. Dos meses más tarde, los segundos publicaron otro informe para defenderse de las acusaciones vertidas sobre ellos. Ambos impresos coinciden en que, a finales del siglo XVII, la incidencia del fraude en el comercio transatlántico era mínima. A lo largo de estas páginas hemos tratado de comprobar si tal aseveración tiene fundamento lógico y empírico, o si se trata simplemente de un burdo intento de encubrir un fraude mucho mayor.

Para aclararlo, hemos examinado la historia de la fiscalidad del comercio en el siglo XVII. En primer lugar, hemos puesto el foco en la evolución de los intercambios, resaltando dos hechos: la gradual transformación de la calidad de las mercancías (mayor presencia de las de alto valor, menor de las de mucho volumen y poco valor) y la imposibilidad de conocer el verdadero contenido de los embalajes de ropas. Seguidamente, hemos analizado un hecho que contribuyó a la transformación de la naturaleza de las mercancías embarcadas: el sistema de avalúos sancionado en 1629 para establecer la base imponible del comercio. Las mercancías más valiosas pasaron a pagar derechos por su peso y, desde 1680, por su volumen. Ello supuso un descenso de la presión fiscal ordinaria, lo cual vino a desincentivar el fraude de ida. Pero lo que de verdad contribuyó a reducir el fraude fue la reforma que sufrió el derecho de la avería en la década de 1660. Como hemos visto, la nueva avería se fijó en una cantidad a la que debían contribuir las comunidades mercantiles andaluza y americanas. A partir de 1667, la cuota correspondiente a las flotas la recaudaron tres diputados del comercio andaluz mediante repartimientos prorrateados. Pero la nueva avería tuvo también un efecto decisivo en la reducción del fraude. Y ello por tres motivos: primero porque redujo la presión fiscal aún más (supuso, para las flotas, la desaparición del almojarifazgo de Indias de entrada y, al

año siguiente, una rebaja de un tercio en el de salida para todas las embarcaciones, fueran de flota o navíos de registro); segundo porque contribuyó a un mayor control fiscal, ejercido por el Consulado con objeto de recaudar la avería de forma equitativa; y, tercero, porque trajo aparejada la supresión del registro obligatorio de vuelta, es decir, legalizó buena parte de lo que hasta entonces había sido considerado fraude: el no registro de la plata. La menor presión fiscal ordinaria y el control ejercido por los diputados sobre el cargamento de las flotas explican la baja incidencia del fraude a finales del siglo XVII. Pero otra importante consecuencia de la menor presión fiscal ordinaria fue que abrió las puertas a un incremento considerable de las aportaciones parafiscales (indultos, donaciones, servicios) en las décadas finales del siglo.

La conclusión más importante que extraemos es que el mayor control del Consulado sobre la Carrera de Indias no generó desorden fiscal, sino más bien lo contrario. La historiografía insiste en subrayar que los cambios ocurridos en la segunda mitad del siglo XVII se debieron en gran parte a la debilidad de la corona y que de ello se aprovechó el Consulado. Sin embargo, lo tratado en este capítulo invita a reconsiderar esa visión. La Real Hacienda estuvo lejos de ser una víctima indefensa. De hecho, no es descabellado pensar que, sobre todo tras 1680, el Consulado fue, por momentos, un instrumento de exacción fiscal al servicio de la corona. La enorme cuantía de las contribuciones extraordinarias y la disputa, en 1697, entre los dirigentes del Consulado y buena parte de la comunidad de comerciantes así lo sugieren.

## 7. Bibliografía

- Alloza Aparicio, Ángel, *El sistema aduanero en la Corona de Castilla, 1550-1700*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2019.
- Álvarez Nogal, Carlos, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en Armillas Vicente, J. A. (coord.), *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, vol. 3, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1998, pp. 1365-1374.
- Andújar Castillo, Francisco, «Los ingresos no fiscales de la Hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII: la vía de Indias», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV Historia Moderna*, 33, (2020), pp. 89-115.
- Antúnez Acevedo, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797.
- Assadourian, Carlos S., *El sistema de la economía colonial: El mercado interior, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.

- Bernal, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias: Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, «La avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 2, (1945), pp. 515-698.
- Chaunu, Huguette y Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 8 vols., París, Armand Colin/SEVPEN, 1955-1959.
- Collado Villalta, Pedro, «Un repartimiento por contrabando en la Carrera de Indias en 1651: los hombres del comercio de Sevilla», *Archivo Hispalense*, 203, (1983), pp. 3-23.
- Díaz Blanco, José Manuel, *Así trocaste tu gloria: Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- «La sombra de Proteo: transformación del tesoro americano durante el siglo XVII», *Tiempos Modernos*, 27, (2013), pp. 1-41.
- «Sobre las armadas de Indias: La práctica del ‘beneficio’ y la crisis de la avería, 1660-1700», *Gladius*, 35, (2015), pp. 117-138.
- Díaz Blanco, José Manuel y Hernández Rodríguez, Alfonso J., «Los indultos “de ropa de Francia” en el siglo XVII: una aproximación estructural», en Guillemont-Estela, M. et al. (dirs.), *Le règne de Charles II: Grandeurs et Misères*, París, Éditions Hispaniques, 2021, pp. 133-162.
- Domínguez Ortiz, Antonio, «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, (1969), pp. 161-185.
- Everaert, John G., *De internationale en koloniale Handel der Vlaamse firma's te Cadiz, 1670-1700*, Brujas, De Tempel, 1973.
- Fernández de Pinedo, Emiliano, «Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía Hispana en la segunda mitad del siglo XVII», en Pérez Picazo, M. T., Lemeunier, G. y Segura, P. (eds.), *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (s. XII-XIX). 14-16 de mayo de 1984, Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, (1986), pp. 121-135.
- García-Baquero, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, 1992.

- García Fuentes, Lutgardo, «En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II», *Anuario de Estudios Americanos*, 36, (1979), pp. 251-286.
- *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial, 1980.
- Gil, Emiliano, «La fiscalidad como fuente de información del comercio y el tráfico colonial, 1573-1650: el almojarifazgo de la Caja Real de Veracruz», *América Latina en la Historia Económica*, 25, 3, (2018), pp. 133-159.
- Girard, Albert, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo: contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los siglos XVI al XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2006. Edición original francesa, 1932.
- *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2006. Edición original francesa, 1932.
- Hamilton, Earl J. *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1934.
- Haring, Clarence H., *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1918.
- Jiménez Jiménez, Ismael, «Economía y urgencia fiscal: los asientos hacendísticos del Consulado de Lima en la segunda mitad del siglo XVII», *Histórica*, 40, 1, (2016), pp. 35-63.
- Kamen, Henry, *Spain in the Later Seventeenth Century, 1665-1700*, London, Longman, 1980.
- Klein, Herbert S. y Serrano Hernández, Sergio T., «Was there a 17<sup>th</sup>-Century Crisis in Spanish America? », *Revista de Historia Económica*, 37, 1, (2019), pp. 43-80.
- Lang, Mervyn F., *Las flotas de la Nueva España, 1630-1710: despacho, azogue, comercio*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998.
- Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols., Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid, 1980.
- MacLeod, Murdo J., «Review of *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: Les retours de trésors américains d'après les gazettes hollandaises, XIe-XVIIIe siècles*, by Michel Morineau», *Hispanic American Historical Review*, 69, 1, (1989), pp. 165-167.

- Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises, XVIe-XVIIIe siècles*, London, Cambridge University Press, 1985.
- Oliva Melgar, José María, «Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII», en Butel, P. y Lavallé, B. (eds.), *L'espace Caraïbe: théâtre et enjeu des luttes impériales, XVIe-XIXe siècle*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1996, pp. 151-181.
- «La negociación del 'Nuevo Asiento' de la Avería, circa 1643-1667», en Fisher, J. R. (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol. 2, Liverpool, University of Liverpool, 1998, pp. 44-69.
- *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza: la oportunidad que nunca existió*, Huelva, Universidad de Huelva, 2004.
- «Pacto fiscal y eclipse de la Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio de Indias», en Acosta, A.; González, A. y Vila, E. (coord.), *Las Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, CSIC/Universidad de Sevilla, 2004, pp. 449-495.
- «Delito fiscal y perdón negociado en la Carrera de Indias: el indulto pactado en 1662», en Martínez Shaw, C.; Tedde de Lorca, P. y Tinoco Rubiales, S. (coord.), *Andalucía, España, las Indias. Pasión por la Historia. Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, pp. 583-608.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E., *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.
- Pulido Bueno, Ildefonso, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, Universidad de Huelva, 1993.
- Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Madrid, Banco de España, 1989.
- *La encrucijada portuguesa: esplendor y quiebra de la Unión Ibérica en las Indias de Castilla, 1600-1668*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 2001.
- Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, PUCP, 2001.
- TePaske, John J. y Brown, Kendall W., *A New World of Gold and Silver*, Leiden, Brill, 2010.
- Toboso Sánchez, Pilar, *La deuda pública castellana durante el Antiguo Régimen (Juros) y su liquidación en el siglo XIX*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1987.

Veitia Linaje, José de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, 2 vols., Madrid, Ministerio de Hacienda, 1672, ed. facsímil 1981.

Vila Vilar, Enriqueta, «La feria de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 39, (1982), pp. 275-340.

Yun-Casalilla, Bartolomé, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe, 1415-1668*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2018.