

**ESTADO DE LA CUESTION SOBRE LA AVERIA EN LA
HISTORIOGRAFIA ESPAÑOLA Y AMERICANISTA.
LA AVERIA DE 1602**

POR

M.^a EMELINA MARTIN ACOSTA

Universidad de Valladolid

En la presente comunicación y de acuerdo con el criterio exigido en estas jornadas pretendemos ofrecer una revisión historiográfica de los autores españoles que más hayan aportado al estudio de la Avería, desde la década de los años cuarenta hasta nuestros días.

Sobre el tema de la Avería no hemos encontrado gran abundancia de trabajos, aunque los existentes nos han brindado una información rigurosa y clara al respecto.

En el análisis de la Avería, se han presentado siempre diferentes teorías sobre su etimología, sobre el concepto mismo y sobre sus diferentes tipos. Por ello, nosotros, en primer lugar, pasaremos revista a las diferentes aportaciones hispanas sobre el tema para finalizar con el estudio de la documentación respecto a las órdenes de Felipe III, en 1602, sobre la Avería.

También deseamos señalar que hemos optado por presentar los estudios existentes sobre el tema desde una óptica cronológica, porque nos ha parecido más eficaz con respecto al objetivo de las presentes jornadas.

**1. DEFINICIÓN Y MECANISMOS DE LA AVERÍA EN LA HISTORIOGRAFÍA
ESPAÑOLA ANTES DE 1939**

Remontándonos al siglo XVII, Antonio de Herrera, en sus *Dé-*

cadás, publicadas en 1601 (1), nos presenta la Avería como una contribución que tuvo su principio al mismo tiempo que la Armada Real de la Carrera de Indias. Según el autor, en 1521, con motivo «de haber algunos navíos franceses en la costa de Andalucía y del Algarbe, esperando las naves que venían de Indias, ordenó el Rey que se aperciese una Armada de cuatro o cinco navíos y que se sacase la costa de todas las naos, plata, oro y mercaderías, que llegasen a los puertos de Andalucía y Reinos de Granada y Murcia, de las Indias y islas Canarias, así del Rey como de personas particulares; y que a los concejos y puertos, que podían recibir algún daño de los corsarios, se reparase lo que les tocase, su sueldo a libra, todo el tiempo que durase». Herrera nos brinda, por tanto, el dato de la primera vez que se utiliza la Avería con un fin de defensa del propio comercio que la genera.

Por el contrario, y también en el siglo XVII, Juan de Solórzano y Pereyra (2) se detiene más en el propio significado de la palabra *avería*, que según él, proviene del vocablo latino *habere*, que significa tener. Por eso, mediante este gasto, continúa diciendo, se les conservan sus bienes a los navegantes.

Solórzano y Pereyra llega incluso a protestar por el cobro de este «derecho», y «aunque es verdad que los almojarifazgos se pagan a los Reyes, porque aseguren los mares en que suelen navegar, traficar y negociar sus vasallos, como lo dan a entender las leyes y cédulas (...) todavía por no haber parecido bastantes estos derechos se ha introducido la *habería*, a cuyo título se cobra de los Mercaderes y demás navegantes pro rata de las mercaderías y demás cosas que traen y llevan todo aquello que se gasta en las Armadas, que se prestan y envían para asegurar las Flotas, en que las cargan».

En el último cuarto del siglo XVII, concretamente en 1672, en Sevilla, salía a la luz la obra de Joseph de Veitia Linaje, *El Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (3). De nuevo, se vuelve a tocar el tema de la avería, ahora por un juez oficial de la Casa de la Contratación, que tenía fácil acceso a la documentación de dicho organismo indiano.

(1) Antonio de HERRERA Y TORDESILLAS, *Historia General de los hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Edición de A. Ballesteros, Madrid, 1834.

(2) Juan de SOLÓRZANO Y PEREYRA, *Política Indiana*. Madrid, B.A.E., 1972.

(3) Joseph de VEITIA LINAJE. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Introducción y estudio de Francisco de Solano. Edición facsimilar, Ministerio de Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1981.

Sobre el significado de la avería, Veitia Linaje opina que se denominó así este derecho no porque conserve los haberes de los comerciantes, como decía Solórzano, sino porque su destino era la dote, dotación o haber de la Armada. Además, Veitia Linaje nos refiere en su obra todas las reales Ordenes que se habían dado para la regulación en ese derecho. Las primeras ordenanzas, que según él existen para el buen cobro y administración de la hacienda de la avería, fueron expedidas por el rey Felipe II en Madrid, el 3 de Marzo de 1573.

Igualmente, este ilustre oficial de la Casa de la Contratación, opina que, con el nombre de avería se determinan múltiples conceptos. Y así, si en un principio avería es el derecho que se cobra de los mercaderes, mercaderías, frutos y demás géneros que traen y llevan las Armadas y Flotas, también se paga con el nombre de avería, en el reino de Perú, el derecho para sustentar la Armada que del Puerto de Callao conduce para Tierra Firme el tesoro real, y de particulares; y se cobra de los reales, barras y plata labrada.

Del mismo modo, la avería es el pago de los daños y menoscabos que reciben las mercaderías embarcadas. Y otras averías gruesas, cuando se produce un nuevo gasto sobre el ya efectuado, por causa de algún refuerzo de la Armada o por pérdida de los cargazones debido a las tormentas.

Veitia Linaje analiza también el cobro del derecho de la avería y cómo a lo largo de los años fue aumentando el tanto por ciento de la imposición, desde el 2,5 % hasta el 7 %, a finales del siglo XVI, en que la Corona determinó que este derecho se cobrase por asiento.

A finales del siglo XVIII, otro letrado, Rafael Antúnez y Acevedo, vuelve a escribir sobre el comercio indiano y a ocuparse de la avería en sus *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, libro que apareció en Madrid en 1797 (4).

Su obra es más bien un denso catálogo, en el que se enumeran las diferentes ordenanzas que a lo largo de los siglos XVI y XVII se dieron sobre la avería, e incluso llega hasta el año 1720, fecha en que se extinguió ese antiguo derecho refundiéndose en otro real, y la Real Hacienda tomó a su cargo y de su cuenta

(4) Rafael ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles en sus colonias en las Indias Occidentales*. Introducción y estudio de Antonio García Baquero. Edición facsimilar. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981.

costear las escoltes o convoyes para las flotas, así como el resguardo y protección del comercio en general.

Asimismo, Rafael Antúnez recoge en su obra cómo ya desde las Ordenanzas de 1573 se declara que las personas que han de tener la administración, recepción, cuenta y recaudo de las averías, son los jueces oficiales de la Casa de Contratación, el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, un juez de avería, un diputado contador, un receptor y un escribano.

También apunta este letrado del siglo XVIII cómo el cobro de este derecho de avería estuvo en asiento. La primera vez que se produjo fue en el año 1598, en el que el Consulado, en nombre del comercio sevillano, se hizo cargo de aquella cobranza.

También de finales del siglo XVIII data la obra de Manuel Josef de Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias* (5). Ayala recoge el vocablo de la avería, el tanto por ciento que se cobraba de ese derecho, así como su regulación a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII. La última real orden que cita es de febrero de 1755.

En el siglo XIX, Timoteo O'Scanlan, en su *Diccionario Marítimo Español*, publicado en Madrid en 1831 (6), define la avería como un derecho que se cobra de los mercaderes que traen y llevan a Indias y otras partes ultramarinas sus mercaderías. Presenta igualmente varios tipos de averías: simple, ordinaria, armada, gruesa y vieja.

Ya en el siglo XX, las primeras noticias sobre la avería nos las brinda Piernas y Hurtado, en su obra *La Casa de la Contratación de Sevilla*, publicado en Madrid en 1907 (7). Para este autor, el impuesto de la avería tenía por objeto indemnizar al fisco de sus gastos y costear flotas y armadas, al proceder al prorrateo en cada expedición. Igualmente apunta que, para la avería, se pagaba un tanto fijo sobre personas, mientras que para las mercancías era variable. También Piernas Hurtado nos habla del Tribunal de Averías para que residenciara al Recaudador y Administrador encargado de la avería.

Años más tarde, en 1917, Artiñano y Galdácano, en su *Historia*

(5) Manuel JOSEF DE AYALA, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*. Edición y estudio de Marta Milagros del Vas Mingo, Madrid, Ediciones Cultural-Hispánica, 1988.

(6) Timoteo O'SCANLAN, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 1974.

(7) J. M. PIERNAS Y HURTADO, *La Casa de Contratación de las Indias*, Madrid, 1907.

del comercio con Indias durante el dominio de los Austrias (8), volvía a dedicar un apartado al tema que nos ocupa, al referirse a la avería que se sacaba de los derechos sobre las mercancías, y la define como un repartimiento para cubrir gastos de la armada.

2. ESTUDIOS SOBRE LA AVERÍA EN LA HISTORIOGRAFÍA ESPAÑOLA DESDE 1940

Es en la década de los años cuarenta cuando encontramos los estudios más específicos sobre la avería. Sin embargo hemos de citar previamente a dos especialistas en temas hacendísticos que también apuntaron su teoría al respecto.

En primer lugar, José LARRAZ LÓPEZ, en su obra *La época del mercantilismo en Castilla 1500-1700* (9), califica a la avería como una tasa, manifestando que «el coste de protección dispensada por el Estado a la navegación a Indias se derramaba sobre el valor de las mercaderías a través de la tasa llamada avería».

En segundo lugar, Ramón CARANDE, en su estudio sobre *Carlos V y sus banqueros*, en concreto en el primer tomo, *La vida económica en Castilla (1516-1556)* (10), asegura que el vocablo de la avería tiene una evidente filiación náutica. Las averías pagadas por los mercaderes a sus organismos profesionales servían para sufragar los gastos que el comercio provocaba. En un principio, todos los cargadores de los navíos fletados por la Universidad de Mercaderes de Burgos debían pagar la avería a dicha corporación.

Ramón Carande insiste en afirmar que las averías, aunque autorizadas por la Corona, distaban mucho de constituir un ingreso público. Y deja bien claro que, para él, la avería fue sólo un ingreso que aportaban los mercaderes a los Consulados para un destino específico. Y eran los Consulados, en cuanto que organismos rectores de los mercaderes, quienes señalaban su cuantía y administraban su recaudación.

Va a ser en 1944 cuando nos encontremos con un estudio especialmente dedicado al tema de la avería en el comercio de las Indias: Leopoldo ZUMALACÁRREGUI, titulado *Contribución al*

(8) Gervasio de ARTIÑANO Y GALDÁCANO, *Historia del comercio con Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1917.

(9) José LARRAZ LÓPEZ, *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*, Madrid, Ed. Atlas, 1943.

(10) Ramón CARANDE THOVAR, *Carlos V y sus banqueros*, t. 1, *La vida económica en Castilla (1516-1556)*, Madrid, Ed. Revista de Occidente, 1943.

estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII (11). El autor recoge la historiografía a la vez que expone de una manera clara y concisa las distintas clases de avería, así como la organización de ese ingreso mercantil desde sus orígenes en el siglo XVI hasta principios del siglo XVII. Zumalacárregui, a pesar de la brevedad de su estudio, aporta una contribución fundamental al estudio del tema en la época indicada.

Un año más tarde, Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, publicaba su libro *La Avería en el comercio de Indias* (12). Indudablemente, nos encontramos ante el gran aporte bibliográfico sobre el tema. Se trata ya de un profundo estudio en el que se analiza en primer lugar el concepto de avería su calificación jurídica, así como las causas que llevaron a la aplicación de este renglón hacendístico. Asimismo estudia los distintos porcentajes de recaudación analizando a los organismos administrativos que se encargaron de garantizar su cobro y aplicación.

En la obra de Céspedes, merece mención aparte el capítulo dedicado a los asientos que la Corona permitió se hicieran con respecto a la avería. Y así, a partir de 1591 y durante una buena parte del siglo XVII, los mercaderes tuvieron en «arriendo» dicho derecho. Sin embargo, en la práctica, el negocio resultó ruinoso y eso hizo que después de 1642, los oficiales de la Casa de la Contratación volviesen a hacerse cargo de su cobro y administración.

Por último, el Dr. Céspedes concluye su estudio con un análisis sobre el papel que desempeñó la avería dentro del monopolio comercial de Indias, a través de la política de los Austrias. Todo el estudio queda ratificado con un apéndice en el que se nos muestran todas las flotas y armadas a Indias a partir de 1521, los porcentajes en el pago de la avería y, finalmente, un extracto del asiento de la avería de 1618, que sirve de modelo para conocer los contratos que se hicieron entre los monarcas hispanos y los mercaderes de la Universidad de Sevilla.

Siguiendo la cronología historiográfica hispanista, que nos hemos marcado desde el principio, debemos citar a Ernesto SCHÄFER, que en el tomo II de su obra *El Consejo Real y Supremo*

(11) Leopoldo ZUMALACÁRREGUI, "Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII. *Anales de Economía* (Madrid), vol. IV. nº 16 (octubre-diciembre, 1944), págs. 383-425.

(12) Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La Avería en el comercio de Indias*, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1945.

de las Indias, que se publicó en Madrid en 1947 (13), dedica un apartado al comercio, navegación y ciencia de las Indias. En él se refiere a la avería como un repartimiento de gastos para sufragar la flota protectora de las naos mercantes que iban a las Indias. Según este autor, en principio, fueron las ciudades costeras de Andalucía las encargadas de aportar los medios necesarios para la Armada, que evitaría el posible daño que pudiera ocasionar el peligro pirático en el mar.

Si la década de los cuarenta fue fructífera en cuanto a estudios sobre el comercio de las Indias, y en concreto sobre la avería, a partir de ese momento parece que el tema deja de interesar a la historiografía hispana, pues no encontramos ningún trabajo específico hasta 1963, fecha en que Enrique OTTE publica un artículo en la *Revista de Indias* titulado «Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: la Avería de 1507» (14). Según Otte, la avería pudo haber sido impuesta en 1507 tal como lo viene a demostrar en este estudio que se basa en un legajo del Consejo Real y del Archivo General de Simancas. El Dr. Otte expone la lista de remesas de metales preciosos que se registraron en la Casa de la Contratación, correspondientes a siete naos que llegaron a Sevilla entre los meses de septiembre y octubre de 1507. En total, las siete naves transportaban cerca de 69.000 pesos de oro, de ellos cerca de 50.000 pertenecían a particulares. El 2 % de todo, cobrado en concepto de avería, sumó 1.293 pesos, 5 tomines y un grano. E incluso entre los gastos se encuentran 5.000 maravedís que se pagaron al mercader genovés Nicoloso Espínola «por el trabajo de recibir e cobrar la impusición de dos por ciento que se echó sobre el oro que viniese de las Indias». Se trata pues de un breve trabajo en el que se concreta única y exclusivamente la avería de ese año de 1507, sin entrar en ningún análisis ni conclusión final.

De nuevo, damos un salto de veinte años en la cronología, para citar otro trabajo importante sobre el comercio americano. Se trata de la obra de Eufemio LORENZO SANZ *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, publicado en Valladolid en 1986 (15). El autor, además de analizar el concepto de

(13) Ernesto SCHÄFER, *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. II; Sevilla, 1947.

(14) Enrique OTTE, "Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: La Avería en 1507", *Revista de Indias*, (Madrid), nºs 93-94 (1963), págs. 519-530.

(15) Eufemio LORENZO SANZ, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1986, t. II.

avería, su administración y las diferentes tasas que se aplicaron durante el reinado de Felipe II, elabora unos cuadros sinópticos en los que expone los maravedís cobrados en concepto de avería por ciertos artículos (fuero, azúcar, cochinilla, añil, cañafístula, lana, seda y perlas) en los años de 1558 a 1581; las tasas de la avería en el siglo XVI, según los datos de las Contadurías Generales, del Archivo General de Simancas. Y por último, las cantidades cobradas en concepto de avería en algunas flotas y armadas desde 1563 hasta 1594, gracias a la documentación de las secciones del Consejo y Juntas de Hacienda y Contadurías Generales del mismo archivo.

El estudio más reciente ha aparecido en este mismo año de 1989. Pilar CASTILLO MANRUBIA publica un artículo sobre *Establecimiento del asiento de avería en el comercio de Indias* (16). Tras un breve resumen sobre el origen de la avería, las ordenanzas de 1573 y su administración, la autora centra su estudio en el establecimiento del asiento de avería de 1603 con Juan Núñez de Correa, gracias a documentación de la sección de Guerra y Marina, de Simancas.

Una vez expuesta la base bibliográfica sobre el tema de la avería, en la que destacamos sobre todo la obra de Céspedes del Castillo, por ser la más específica que hemos encontrado, pasamos a analizar el estado de la avería en 1602, como aporte documental del presente trabajo. Para ello hemos utilizado los legajos correspondientes a la sección del Consejo y Juntas de Hacienda del Archivo General de Simancas.

3. EL ASIENTO DE LA AVERÍA EN 1602

En 1602, la situación hacendística de Felipe III se encontraba en una situación precaria, a pesar del nuevo servicio de millones que habían otorgado las Cortes el año anterior y de la recuñación de la moneda de vellón, con una merma del 50 % del peso del vellón de cobre —que en principio resultaba beneficioso para la Real Hacienda.

Sin embargo, estas contribuciones económicas apenas suponían un pequeño aporte monetario ante el gran déficit hacendístico heredado de su padre, al que se sumaba una considerable merma en el arribo numerario indiano.

(16) Pilar CASTILLO MANRUBIA, "Establecimiento del asiento de avería en el comercio de Indias", *Revista de Historia Naval* (Madrid); nº 24 (1989).

Esta falta de fondos americanos también se va a reflejar a la hora de aprestar la Armada que debía ir a finales de año a «por el oro y la plata de las flotas del año 1603».

En primer lugar, el Consejo de Hacienda determinó enviar a Sevilla a Bernabé de Pedroso, para que se encargase de la provisión de dicha armada ante la falta de fondos de la avería. La llegada de Bernabé de Pedroso a Sevilla fue considerada por la Universidad de Mercaderes como una medida de la Corona contra sus propios intereses, de tal forma que se negaron a otorgar la prorrogación del asiento de la avería que habían acordado en 1598. Para el prior y cónsules, debían ser los encargados de la administración de la avería quienes procurasen el apresto de la Armada.

Sin embargo, la medida del Consejo de Hacienda estaba más que justificada ante la falta de fondos en la Caja de la Avería. Por ello, Felipe III determinó que el apresto de la Armada corriese a cargo de los recursos hacendísticos de la Casa de la Contratación. Por una real cédula de 7 de octubre de 1602, refrendada por el presidente del Consejo de Hacienda, el Rey ordenó a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla que entregasen 50.000 ducados «de lo que hubiere en esa casa por cuenta de mi Real Hacienda» para pagar las provisiones de la Armada. Además, debían añadir otra parte del dinero, oro y plata embargados a Pedro Gómez Reynel. Y el resto se debería tomar prestado de los bienes de difuntos e incluso del servicio de millones de la ciudad de Sevilla. Se debían conseguir los 200.000 ducados que el Consejo de Indias estimaba necesarios para las provisiones y leva de la gente que debía ir en la Armada a Indias.

Este préstamo a la avería no era nuevo pues, en 1598, la Real Hacienda ya había cedido 150.000 ducados para las provisiones de la Armada con el fin de no parar la carrera de Indias y apoyar el comercio de la Universidad de mareantes sevillanos con aquellos territorios. Ahora la Corona insiste en la restitución a la Casa de la Contratación de la parte correspondiente a la avería de los mercaderes, nada más llegar la flota pero, por el momento, es la Real Hacienda la única que contribuye a la avería.

A pesar de todos los esfuerzos por parte de Bernabé de Pedroso, sólo se alcanzaron unos 130.000 ducados, 70.000 menos de los que creía necesarios el Consejo de Indias. Para salvar el déficit se utilizaron vituallas y municiones reservadas en la Casa de la Contratación (17).

(17) Archivo General de Simancas. Consejos y Junta de Hacienda. Legajos, 412, 418 y 428.

Según escribía el proveedor general al Consejo de Hacienda, «ya hay proveídos 500 quintales de pólvora, 200 quintales que sobraron el viaje pasado y los 300 quintales restantes se tomaron de lo que se trajo de Nápoles». Como podemos apreciar en 1602, la crisis financiera no sólo afectaba a la Corona sino también a los mercaderes de Indias.

Según los documentos del Consejo de Hacienda, este organismo se quejaba al Rey de que el asiento de la avería, con el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, estaba siendo ruinoso para la Real Hacienda; tal vez, por ello, al año siguiente, en 1603, hicieron otro nuevo, ahora con un sólo mercader: Juan Núñez Correa.

Por lo anteriormente expuesto, queda claro que en 1602 se cierra un asiento de avería y que no se concierta ningún otro durante ese año, en contra de lo que apuntaba Leopoldo Zumacárregui en el artículo anteriormente citado.