

desembarcadas, y los productos coloniales remitidos a la península comenzaron a satisfacer un derecho de exportación del 2,5 por 100, el cual era cobrado en los puertos americanos a su salida.

Esta evolución contributiva la vemos claramente reflejada en el siguiente cuadro referido a «Exportaciones» e «Importaciones» desde España:

	Año 1497 (%)	Año 1543 (%)	Año 1566 (%)
1. EXPORTACIONES			
<i>(Remesas hacia América):</i>			
— Almojarifazgo pagado en España	0,0	2,5	5,0
— Almojarifazgo pagado en América . . .	0,0	5,0	10,0
<i>Total gravamen sobre exportaciones</i>	0,0	7,5	15,0
2. IMPORTACIONES			
<i>(Remesas desde América):</i>			
— Almojarifazgo pagado en España	0,0	5,0	5,0
— Alcabala pagada en España	0,0	10,0	10,0
— Derecho de salida pagado en América	0,0	0,0	2,5
<i>Total gravamen sobre importaciones</i>	0,0	15,0	17,5

(FUENTE: Elaboración propia sobre datos de Haring.)

Estos derechos de aduana, característicamente «ad valorem» (o calculados sobre el valor del género) sufrieron posteriormente recargos y cambios en los modos de exacción. A ello se unió también la percepción de impuestos sobre el peso de la carga transportada, es decir, los llamados impuestos de «toneladas». Así, desde 1608 se gravó con un derecho de uno y medio reales de plata cada tonelada de carga, con la finalidad de sostener la Universidad de mareantes o hermandad de la marinería en la navegación a las Indias. En 1642 se creó un nuevo derecho de tonelaje llamado de «registro suelto», que afectaba a la carga de los navíos que hacían la travesía atlántica al margen de las flotas y del destino de éstas (Cartagena de Indias, Portobello o Veracruz) y se dirigieran, de forma autorizada, a otros puertos americanos. Este gravamen, según el puerto de destino del navío, oscilaba entre uno y dos ducados por tonelada de carga. También, dentro de estos impuestos de menor cuantía, cabe mencionar otro derecho de toneladas llamado de «extranjería», creado en 1681, y que imponía el pago de tres ducados de plata por tonelada de carga transportada en barcos extranjeros y que hubieran sido autorizados para participar en el tráfico americano (consecuencia, sin duda, del declinar de la capacidad del transporte hispano en tripulaciones y construcción naval). Finalmente, también el impuesto de «San Telmo» era un gravamen de

toneladas que se satisfacía para, con su rendimiento, sostener la Escuela de náutica de San Telmo de Sevilla (vid. nota 48).

Ya en el siglo XVIII, y después de asentada la Casa de la Contratación en Cádiz, se dictó la Ordenanza de 15 de abril de 1720, llamada «Real Proyecto», por la que se varió el sistema de toneladas, pasando a estimarse como medio de cálculo del valor impositivo el llamado «palmeo», o sea la estimación por pies cúbicos. Dicha ordenanza establecía también que la percepción de los impuestos se llevara a cabo en Cádiz y no en América, por lo que el almojarifazgo de entrada en Indias y el derecho de salida de los productos americanos antes satisfechos en América pasaron a ser cobrados en Cádiz, con lo que aquellos ingresos fiscales obtenidos en América fueron radicados en la península.

En 1765 quedó en suspenso el sistema de «palmeo», y se volvió a los derechos «ad valorem», basta que el reglamento de libre comercio entre España e Indias de 1778 modificó el sistema que gravaba el tráfico ultramarino. Ambos métodos de estimación no fueron rigurosos: por ello, en una cuantificación del intercambio entre el antiguo y el Nuevo Mundo que tenga por base de cálculo los datos sobre derechos aduaneros, ha de tenerse en cuenta que la valoración en España de las mercancías sujetas a almojarifazgo se realizó, habitualmente, sin que se llevara a cabo la inspección directa de la carga y sin que ni siquiera ésta fuera desembalada, efectuándose el cálculo del gravamen sobre una declaración jurada del mercader acerca de la clase y calidad de los géneros, lo que si bien agilizaba la expedición de los envíos, evidentemente posibilitó irregularidades en la conducta de los comerciantes ⁵¹.

En América, los funcionarios de la Real Hacienda destinados en los principales puertos de las Indias realizaban la valuación de las mercancías, calculando sobre los precios locales y cuidando de no perjudicar ni los ingresos por almojarifazgo, ni los intereses de los comerciantes. Con el tiempo, los jueces de las audiencias locales actuaron como asesores, a esos efectos, de los funcionarios de la Hacienda Real (tesoreros, factores y contadores).

Completaban las funciones recaudadoras encomendadas a la Casa de la Contratación el percibir los ingresos del llamado arbitrio de «Infantes», consistente en el uno por ciento sobre las mercaderías de Indias, que aunque implantado con carácter extraordinario en 1532 quedó convertido en permanente desde 1536; igualmente, y según las circunstancias en que se hubiera realizado la captura, la Casa participaba, en nombre del monarca, de $1/5$ a los $3/5$ del valor de los apresamientos hechos en la mar; del mismo modo que también se hacía cargo de lo correspondiente a la Corona por las penas pecuniarias impuestas en castigo de *descaminos* o fraudes en el registro. A partir de 1579 la Casa de la Contratación asumió además la cobranza de «alcabalas», «almojarifazgo», «salinas» y «rentas de naipes» en Andalucía, a cuya percepción fiscal se añadieron posteriormente la de los fondos que por orden del monarca «tomó a

⁵¹ Señala Haring que no sólo los mercaderes, sino la Casa de la Contratación y la Corona fueron partidarios de la somera inspección de las cargas con destino a América, dado que el posible perjuicio fiscal que de ello se derivase era menor que el que causaba en el mercado americano el retraso en las expediciones.

tributo la ciudad de Sevilla» y, en 1626, «el donativo con que había servido» aquella ciudad ⁵².

Vemos, consiguientemente, que las funciones fiscales y de custodia de fondos a cargo de la Contratación fueron una tarea esencial de la Casa. Pero al margen de las recaudaciones directamente percibidas con destino a la Hacienda Real y de aquellas gabelas o derechos que, como los de San Telmo y de la Universidad de mareantes, tenían otra específica finalidad, la Casa de la Contratación tuvo a su cargo la gestión de un impuesto (su recaudación y aplicación) que fue consubstancial al tráfico americano: el llamado impuesto de *Avería*.

Este impuesto tenía por finalidad sufragar los gastos de escolta y protección de la navegación indiana. Era de cuantía variable: en cada expedición de flota se prorrateaban aquellos gastos entre el valor de la carga protegida, siendo computadas a estos efectos tanto las mercancías propiedad de particulares como los géneros y caudales de pertenencia real. Era, por tanto, un gravamen de general aplicación y de costo variable, dependiente del valor de lo transportado en cada flota, si bien fue generalmente muy oneroso, lo que motivó que en muchas ocasiones se practicaran envíos de contrabando para eludir su pago, constituyendo un pesado lastre para el comercio con las Indias.

El cobro del impuesto de «Avería» fue realizado habitualmente por la Casa de la Contratación, aunque en algunas ocasiones la recaudación del mismo fue objeto de arriendo. En 1660 fue cambiado el sistema, siendo desde entonces costeados los gastos de escolta marítima mediante una cuota fija anual, cuyo importe debía ser satisfecho obligatoriamente por el comercio andaluz y el de las regiones americanas más desarrolladas. Finalmente, ante la renuencia y dificultades para hacer efectivas tales percepciones, la Corona hubo de asumir directamente los gastos de protección del tráfico transatlántico, por lo que al quedar suprimida la «Avería» quedó abolido igualmente el «registro de venida», cuya existencia estaba determinada por la de aquella.

La «Avería», pues, en tanto tuvo vigencia, gravó las exportaciones e importaciones de géneros, el envío de caudales y el transporte de las personas; su origen obedeció a la necesidad de garantizar la seguridad de bienes y pasajeros ⁵³, y su supresión no vino determinada por la desaparición del peligro, sino por lo negativo de su mantenimiento como gravamen sobre el tráfico y las dificultades de hacérselo sufragar a los comerciantes de ambos continentes ante la permanente y creciente práctica del corso y la piratería, convertidas en formas habituales de participación en los beneficios extraídos del Nuevo continente de los países europeos que no habían protagonizado los grandes descubrimientos geográficos realizados por los pueblos ibéricos.

En cuanto al nombre de ese impuesto («Avería» o «Habería») parece que obedeció

⁵² PIERNAS HURTADO, J.: Cif. Veitia Linage: *Op. cit.*, lib. I, pág. 75.

⁵³ EN 1521, tras la pérdida de dos carabelas que traían caudales de Indias, se ordenó la actuación de una pequeña escuadra encargada de patrullar las aguas del cabo San Vicente, estableciendo el monarca que el gasto de esa armada se costeara a expensas de un impuesto sobre todos los barcos, mercaderías y metales procedentes de América o Canarias. Posteriormente, a instancias de los mercaderes, esa armada tuvo carácter permanente, siendo sostenida mediante un impuesto sobre el comercio de ultramar. (Haring: *Op. cit.*, pág. 88; Cif. Herrera: *Década 3.ª*, lib. I, cap. 14.)