

a la precisa significación de sus finalidades. Recuerda Piernas Hurtado que, según Solórzano, «llamóse así (“*Habería*”) del término *haberes*, porque sirve para conservar los de los comerciantes, aunque también pudiera entenderse (“*Avería*”) como reducción o menoscabo que sufren los cargamentos»; evidentemente ambos rasgos coincidían en un impuesto que el propio Solórzano definía como: «*pago de la seguridad que daban los galeones, al que se agregaba para su reparto el valor de las averías o daños que en la navegación sufrieran las mercaderías*». Haring se inclina por esta segunda acepción, pues supone que la palabra «Avería» venía derivada del término árabe que significa daño o pérdida ⁵⁴.

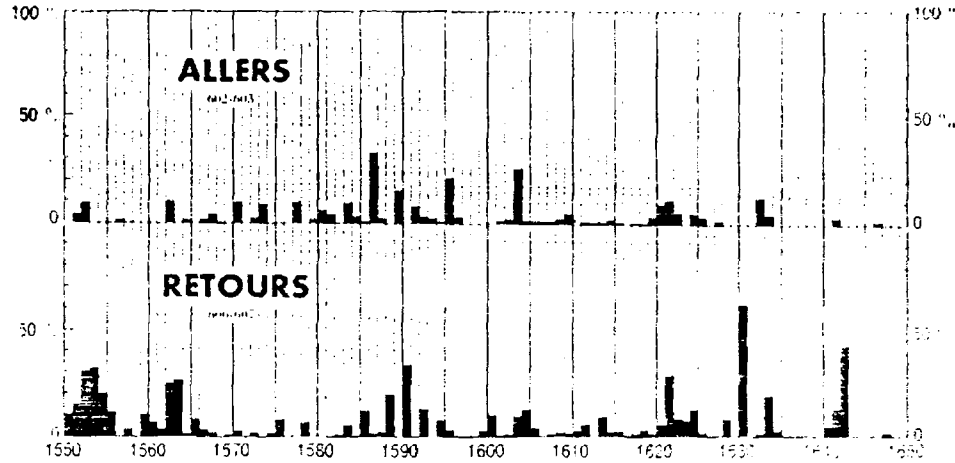
La evidente ineficacia del patrullaje marítimo como método para reprimir las crecientes actividades del corso enemigo llevó a la supresión de la armada que tenía a su cargo la vigilancia del triángulo Canarias-Azores-Cabo de San Vicente, sustituyéndola por un sistema de escolta permanente y de navegación en convoy. Ello supuso, como hemos señalado, que desde 1552, por ordenanza de la Casa, se estableció que en la derrota transatlántica la salida de flotas anuales escoltadas por la armada se hacía obligatoria, quedando convertida desde entonces la «Avería» en una contribución regular frente a la cual no se aceptaban exenciones generales, ni particulares, ni privilegios de ningún tipo, ya que incluso los géneros, caudales o lingotes de metal precioso pertenecientes a la Corona estaban sometidos al pago del impuesto. El cálculo del importe de la «Avería» se hacía para todos sobre unas mismas bases y según estimación llevada a cabo por los funcionarios de la Casa de la Contratación asesorados por el prior y cónsules del consulado de mercaderes de Sevilla. Todo pasajero era también sujeto pasivo de aquel impuesto por la protección de su persona, cualquiera que fuese su condición y categoría, desde los virreyes y jerarquías eclesiásticas hasta los servidores que pudieran acompañarles, siendo su cuantía de 20 ducados por viajero. En el caso de que la recaudación por «Avería» excediera del costo de la misma, posteriormente se reintegraba a los mercaderes y pasajeros la proporción correspondiente a su aportación.

La recaudación y aplicación de los fondos de la «Avería» fue inicialmente una competencia conjunta de los tres oficiales de la Casa, pero el incremento de las tareas derivadas de su administración exigió que, desde mediados del siglo XVI, hubieran de delegarlas en un diputado contador que comenzó a actuar rindiendo cuentas ante los tres oficiales y bajo su control. Finalmente, la complejidad creciente en la gestión de la «Avería» llevó a que el diputado contador tuviera que ser asistido por cuatro contadores de avería, integrando los cinco el llamado Tribunal de Contaduría de Averías, que acabó asumiendo, como ya dijimos, unas cada vez más amplias funciones, convirtiéndose la Contaduría de Averías en la más importante de las contadurías de la Casa de la Contratación.

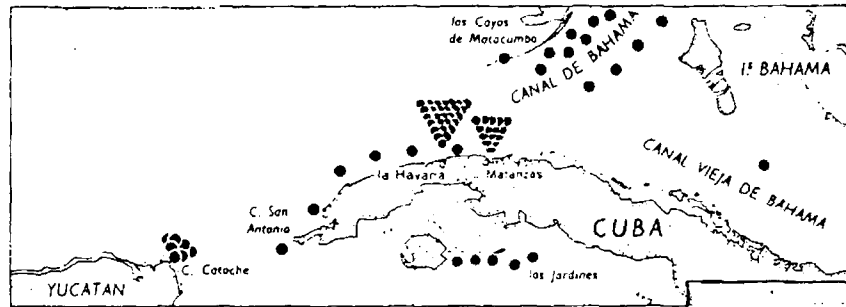
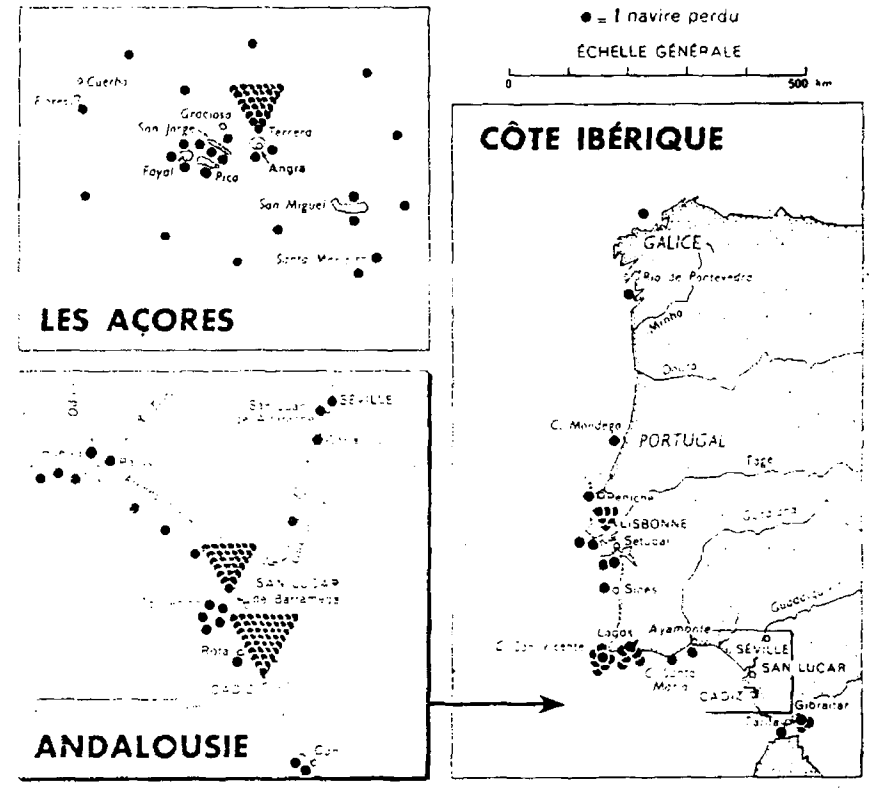
Las normas aplicadas para la recaudación y pago de la «Avería» fueron codificadas en 1573 y tuvieron continua vigencia excepto en los períodos en que, mediante contrato, fue arrendada su administración a asentistas particulares. Según Haring, el primer acuerdo de arriendo tuvo lugar en 1591, siendo el propio consulado de

⁵⁴ HARING, C. H.: *Op. cit.*, pág. 86-nota.

(1) POURCENTAGE DES PERTES PAR RAPPORT AU TRAFIC TOTAL



(2) DÉTAIL DES PERTES DE NAVIRES DE 1550 A 1650



(1) Porcentaje de pérdidas con referencia al tráfico total (idas y retornos).

(2) Detalle de las pérdidas de navíos de 1.550 a 1.650 (en las Azores, costa ibérica y en las Antillas).

Fuente: P. Chaunu «Séville et l'Atlantique».

LES ILES

mercaderes de Sevilla el asentista ⁵⁵, reiterándose el contrato en 1598, 1602 y 1608. Poco después, a partir de 1614, se volvió al antiguo sistema de gestión y, nuevamente, desde 1618 se restableció el arrendamiento de la «Avería» hasta 1640 en que los asentistas quebraron, con lo que finalizó tal sistema para su sostenimiento.

La eficacia en la gestión de aquel impuesto y la moderación de sus repercusiones dependían de que su aplicación fuera general y correcta y que no existiese posibilidad de que mercancías de contrabando eludiesen su pago. Sin embargo, esto no se logró: el aumento en el coste de la «Avería» se produjo al ampliarse las prácticas contrabandistas, con perjuicio de quienes satisfacían correctamente el impuesto y pese a la sanción de confiscación de la carga que se imponía a los infractores.

La posibilidad de eludir el pago de la «Avería» dependía de la existencia de fraude en los registros; de aquí la importancia que tuvo esta documentación y el que se fiscalizaran por la Casa de la Contratación los embarques de las mercancías que tenían que ser registradas. En el tráfico hacia el Nuevo continente, efectuadas las declaraciones de carga y cerrado el Registro, tanto el cargamento como la documentación que lo amparaba habían de presentarse inalterados ante los empleados de la aduana en el puerto de destino, quienes expedían recibo acreditativo de tal circunstancia y de la carga recibida, el cual había de ser devuelto a la Casa de la Contratación al regreso de la nave a la península.

En los envíos con destino a España, la vigilancia aún era más estricta. Los registros de carga, expedidos por duplicado, debían firmarlos los funcionarios de la Hacienda real en el puerto americano de embarque. A la llegada a la península nada podía ser desembarcado sin permiso de la Contratación y la totalidad del oro, plata, perlas y piedras preciosas, quienquiera que fuera su consignatario, tenía que ser necesariamente depositado en la Casa antes de que ésta hiciera entrega de ello a los propietarios. La razón de que los registros se hicieran con copia era el garantizar la mayor seguridad en cuanto a eventuales reclamaciones por daños, pérdidas o a efectos de seguros, por lo que, además del Registro que viajaba en cada nave amparando la carga transportada, otro duplicado de aquella documentación se embarcaba en otro navío que emprendiera también el mismo rumbo.

En definitiva, pese a que los registros no garantizaron un pleno éxito en su intento de control del tráfico con América y en evitar los envíos clandestinos, el sistema sirvió a la Casa de instrumento determinante para la percepción de los gravámenes y derechos aplicables sobre aquel comercio.

En 1644, tras la quiebra de los asentistas de la «Avería», producida cuatro años antes, el monarca (Felipe IV) se comprometió a que el creciente costo de aquel impuesto nunca excediera de un 12 por 100 sobre la carga registrada, supliendo la Hacienda real la diferencia que pudiera surgir respecto a su cuantía total. En 1660, como hemos señalado, se suprimió la «Avería», pasándose a financiar aquel servicio de escolta mediante una suma fija que anualmente tenía que pagar el comercio andaluz y el indiano, además de una aportación de la Hacienda real, importes que fueron modificados en 1667 y que quedaron establecidos según se indica en el cuadro siguiente:

⁵⁵ El Consulado ofreció contribuir, a cambio del asiento de la «Avería», con 80.000 ducados, con lo que mantener una armada de diez galeones y cuatro pataches. (Haring: *Op. cit.*, pág. 99).