

FINANZAS Y COMERCIO EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVII: LA CRISIS DE LA AVERÍA

CARLOS ÁLVAREZ NOGAL

La escasez crónica de dinero fue un hecho al que se enfrentó la Corona española a lo largo de los distintos reinados. A primera vista, éste podría parecer un problema básicamente europeo, pues supuso una importante limitación a la hora de desarrollar su visión política en el Viejo Continente, pero sería un error soslayar la importante proyección americana de los Austrias y, por tanto, las repercusiones financieras que esa falta de fondos tuvo en todo el planteamiento relacionado con el Nuevo Mundo. Los compromisos que fue adquiriendo España en Holanda, Italia o Francia tuvieron necesariamente que afectar a la Carrera de Indias, al menos en lo que le correspondía como pieza fundamental del sistema financiero castellano, al ser la fuente de los metales preciosos.

Con frecuencia se ha insistido en la contribución de los comerciantes al sostenimiento de los gastos del Imperio y, en especial, el importante papel jugado por el Consulado de Sevilla¹; pero cabe preguntarse si a largo plazo esas contribuciones fueron en realidad más perjudiciales para la organización del comercio y para la Real Hacienda que la simple falta de dinero. Al apuntar en estas páginas algunas ideas sobre la avería, pretendemos señalar la relación que existió entre la crisis financiera de la Carrera de Indias y la quiebra de la Monarquía hispánica. Los errores cometidos al diseñar la organización del comercio con América pudieron ser una causa importante del posterior fracaso político de España en Europa.

1. RODRIGUEZ VICENTE, M. Encarnación. *Los cargadores a Indias y su contribución a los gastos de la monarquía. 1555-1750*, «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXXIV, Sevilla, 1977, pp. 211-232.

LOS PROBLEMAS FINANCIEROS DE LA AVERÍA

La estructura financiera que hacía posible el funcionamiento del sistema de flotas, y por tanto, el desarrollo del comercio y la llegada de las remesas, dependió en gran medida del correcto funcionamiento de la avería². Los metales preciosos fueron el lubricante que dio juego, en primer lugar, al mecanismo comercial que giraba en torno al Atlántico, y después, a toda la economía europea. La Corona tuvo muy claro desde el principio que, por su importancia, la defensa de esos tesoros no podía quedar en manos de una improvisada iniciativa. Por eso se creó una institución cuya misión fuese fundamentalmente la de defender ese comercio transoceánico, dotándola de los fondos necesarios para que pudiese hacer frente a ese complejo y difícil cometido. Lógicamente, la recaudación debía afectar a todos los que de algún modo participaban en el tráfico de la Carrera, incluido el propio monarca³.

Durante el siglo XVI el aparato administrativo que se hizo cargo del despacho de las flotas y de recaudar el impuesto de avería fue consolidándose bajo el control de la propia Real Hacienda⁴. Sin embargo, con el transcurso del tiempo, el resultado alcanzado por la administración real no fue satisfactorio, tanto por los fraudes que llevaron a cabo los propios funcionarios reales, como por la escasez de fondos con que habitualmente se encontraba esa caja. En el primer tercio del siglo XVII, los costes de la defensa de las formaciones fueron aumentando por el permanente estado de guerra en el que se desarrolló el comercio español, forzando cambios también en la organización y cobro de este impuesto. Inicialmen-

2. Resulta sorprendente la poca atención que, hasta ahora, ha merecido la avería. En la historiografía tradicional todos aquellos que de un modo u otro han tratado el comercio, han hecho referencia a la avería. Esos trabajos fueron recogidos por MARTIN ACOSTA, Emelina, *Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista. La avería de 1602*, «Revista de Indias», vol. L, n.º 188, Madrid, 1990, pp. 151-160. Los únicos estudios que abordan directamente la avería, o algún aspecto relacionado con ella, son los siguientes: ZUMALACARREGUI, Leopoldo, *Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII*, «Anales de Economía», vol. IV, n.º 16, Madrid, 1944, pp. 383-425. CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, 1945. OTTE, Enrique, *Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la Avería en 1507*, «Revista de Indias», n.º 93-94, Madrid, 1963, pp. 519-530. LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, tomo II, capítulo XV, pp. 343-360. SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y Flotas de la plata (1621-1648)*, Madrid, 1989, capítulo VI, pp. 289-307. CASTILLO MANRUBIA, Pilar, *Establecimiento del asiento de avería en el comercio de Indias*, «Revista de Historia Naval», n.º 24, Madrid, 1989. MARTIN ACOSTA, Emelina, ob. cit. De todos ellos resalta la monografía de Céspedes, pero su estudio debía servir de base para una investigación más ambiciosa que abarcase no sólo la dimensión jurídica, sino también la realidad económica de la avería. Por desgracia esa investigación aún no ha sido llevada a cabo.

3. Para un estudio más completo de este impuesto: VEITIA Y LINAGE, Joseph de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1671. Lib. 1, cap. 19, 20 y 21, y CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería ...* ob. cit., capítulo III, p. 53-78.

4. VEITIA Y LINAGE, Joseph de, ob. cit., lib. 1, cap. 20, n. 9. Felipe II dictó en 1573 unas ordenanzas que regulaban el cobro de este impuesto.

te, el impuesto se había establecido como un porcentaje fijó para todas las flotas, pero acabó convirtiéndose en una tasa que variaba en proporción directa al coste de despachar la formación y, en proporción inversa, al valor del registro oficial. La Corona decidió entonces volver a confiar la gestión de este impuesto a los particulares, recurriendo al sistema de asientos ⁵. Pero con el tiempo, cada vez fue más complicado conseguir que alguien mostrase interés en hacerse cargo de esta administración. El capital privado no veía en la avería un negocio donde mereciese la pena invertir, pues los riesgos habían crecido demasiado, y las inversiones iniciales que era necesario acometer estaban lejos del alcance de muchos de los mercaderes de la Carrera. Por ese motivo, la mayor parte de los asientos que se pusieron en marcha involucraron a varias personas, que a su vez, estaban respaldados por otros inversores de carácter mucho más modesto ⁶.

El asiento no tenía atractivo desde el punto de vista económico. El motivo que impulsó la entrada de la inversión privada fue, sobre todo, el control de las flotas que permitía su administración. Al presentar los asientos del modo más atractivo posible ante los ojos de los futuros inversores, la Corona no dudó en ceder aspectos fundamentales de la organización de la Carrera, poniéndolos en sus manos. El problema era que, actuando de este modo, la Real Hacienda abría las puertas al fraude, aunque fuese de un modo indirecto. Así, se puede comprobar cómo los asientos fueron económicamente ruinosos en su mayor parte, pero las personas que participaron activamente en ellos consiguieron enriquecer notablemente su patrimonio.

Quizás la Corona había confiado en que los asentistas iban a obtener beneficios gestionando mejor los despachos de las flotas y recaudando mejor el porcentaje de avería. En el fondo, ambos aspectos suponían combatir el fraude con mayor eficacia, pero el resultado fue precisamente el inverso. La mayoría de los que participaron en los asientos de avería eran cargadores de la Carrera y no buscaron la rentabilidad en una perfecta administración sino en la actividad que les era más familiar: el comercio. De este modo, aprovecharon el control que tenían sobre la organización de las flotas, incrementando por un lado, el volumen de mercancías que enviaban fuera de registro, mientras por otro, iban reduciendo lo más posible los gastos propios del apresto y defensa de las flotas. Podía ser ingenuo pensar que, quienes hasta ese momento habían vivido del comercio, iban a renunciar a él para convertirse en defensores a

5. CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería...* ob. cit., p. 80. La Corona volvió al modelo de asiento que había sido la fórmula empleada entre 1521 y 1537.

6. Archivo General de Indias (A.G.I.) Indiferente. leg. 1149. Parecer de la Casa de la Contratación sobre el nuevo asiento de avería, 22/11/1626.

ultranza de un monopolio cuyas condiciones había impuesto y diseñado la Corona.

Como era lógico, no tardaron en llegar al Consejo de Indias denuncias y quejas de todos los que, por no gozar de una situación privilegiada en el Consulado, no se podían beneficiar de las arbitrariedades de los titulares de la avería. Se les acusó, entre otras muchas cosas, de cobrar por anticipado sus sueldos mientras retrasaban los pagos que debían a sus acreedores; de aprovecharse en beneficio propio de la venta de las escribanías y de los maestrajés, tanto de plata como de raciones, colocando en estos oficios a conocidos y amigos que les pagaban el favor trayendo «en confianza» sus caudales⁷. Incluso, en ocasiones, según el testimonio de algunos, llegaron a apropiarse de los fondos de la administración utilizando comisiones ilegales⁸.

Este diseño de la administración de la avería, basado en la bondad del capital mercantil, estaba condenado a fracasar. Tanto el inversor como el comerciante, presentes en el comercio con América, eran especuladores, al igual que la Real Hacienda. El que disponía de liquidez estaba más interesado en sacar beneficios a corto plazo, que en mantener un sistema saneado⁹. Por eso, a la larga, el sistema de flotas acabó sufriendo las consecuencias de esa falta de interés público y privado, por dotar al comercio de una organización absolutamente imparcial, que respetase e hiciese respetar las reglas del juego. En especial, la que era absolutamente esencial desde el punto de vista financiero: el respeto a la propiedad del capital que participaba en ese comercio.

La rapidez con la que se produjo la decadencia de la avería y, en general, de todo el sistema comercial con América a lo largo del siglo XVII, fue en gran medida, un problema de carácter financiero. En primer lugar, la escasez de dinero por parte de la Real Hacienda obligó a poner en manos del comercio la organización del tráfico y el «control» del fraude¹⁰. Y esa falta de fondos llevó también a la administración real a no respetar la propia legislación y a disponer de los caudales ajenos

7. Este aspecto ha sido estudiado recientemente por VILA VILAR, Enriqueta, *Los maestros de plata: un resorte de poder en el Comercio de Indias*. En el homenaje del prof. Calderón Quijano, Sevilla 1996.

8. A.G.I. Indiferente. leg. 1155. Carta del Consulado al Consejo de Indias, 4/03/1631. El Consejo de Indias reaccionó ante estas graves acusaciones formando una comisión para actuar judicialmente si era preciso. Para dirigir esta investigación se nombró al licenciado don Gerónimo Díaz de Albizu, que, como primera medida, retuvo la cuantía del derecho de avería que debían cobrar los administradores en la última armada que había regresado. El Consulado respondió inmediatamente alegando su inocencia.

9. Uno de los más interesados en controlar la avería era el Consulado sevillano. Una vez que se hizo con su administración, pudo controlar mucho mejor el comercio con América.

10. SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas ... ob. cit.*, p. 242. El autor señala la escasa calidad de las personas que sirvieron en las armadas y flotas, sobre todo desde la década de los años 30, cuando empezaron a venderse muchos de estos cargos.

cuando lo consideraba oportuno. La acuciante necesidad de recursos a corto plazo para financiar el crédito de la Corona, llevaba con frecuencia a incautar las remesas de particulares si los del rey no eran suficientes para pagar a los banqueros extranjeros.

Son varios los ejemplos que tenemos en este sentido a lo largo del reinado de Felipe IV¹¹. Tras el secuestro de la octava parte del dinero llegado para particulares en las flotas de 1620, la presión aumentó con las incautaciones de 1625, 1629, 1649, 1651 y 1652. Menos llamativos, pero igual de dañinos, fueron los trueques forzosos a vellón, en los que los dueños teóricamente no perdían el valor de sus partidas, pero estaban obligados a recoger cobre en lugar de plata. Entre 1635 y 1637 la Real Hacienda llegó a cambiar más de un millón y medio de pesos de plata, entregando vellón con un premio inferior al que entonces corría en el mercado¹². La respuesta a estos abusos fue inmediata y los capitales privados huyeron de los mecanismos oficiales que regían el comercio americano.

La realidad fue que el fraude aumentó al crecer la presión de la Corona sobre esos caudales como una pescadilla que se muerde la cola. Al deteriorarse el registro, el porcentaje que se cobraba de avería debía aumentar para intentar cubrir los gastos, lo cual desanimaba aún más a los pocos que aún declaraban su dinero, contribuyendo a expulsarlos del registro¹³. Las dificultades que sufrió la gestión de la avería a lo largo del reinado, provocó una reducción de las inversiones y acabó repercutiendo en el retraso de las formaciones. A su vez, el incumplimiento de los compromisos adquiridos con los banqueros al retrasarse las flotas elevó el precio de las operaciones crediticias, y en el fondo supuso un incremento real de las necesidades de capital líquido. Esa necesidad tuvo que cubrirse de nuevo con nuevos secuestros aplicados a las remesas de particulares, alimentando así el círculo vicioso que al final acabaría con el sistema¹⁴.

11. Este modo de actuar se había puesto en práctica en el siglo XVI, pero nunca alcanzó la densidad, ni las dimensiones de este período. LORENZO SANZ, Eufemio, *La requisición de las remesas de oro y plata de mercaderes y particulares por la corona en el siglo XVI*, «Anuario de Estudios Americanos», vol. XXXIV, Sevilla, 1977, pp. 271-293.

12. VEITIA Y LINAGE, Joseph de, ob. cit., lib. 1, cap. 17, n. 33. A.G.I. Contaduría. leg. 369B-2. El tesoro de particulares que había llegado en julio de 1641 quedó retenido durante dos meses en la Casa de la Contratación, hasta que se decidió que la mitad de los metales preciosos se cambiasen por vellón a un premio del 50%. La plata de Nueva España se trocó al 90%, cuando el cambio en el mercado superaba el 200%. A raíz de estas incautaciones se sucedieron las quiebras de los comerciantes ligados a la Carrera, y una de ellas fue la de la administración de la avería.

13. Se pasó de cobrar un 1,5% y 3,5% en 1587, a un 6% y 8% entre 1591 y 1630, y a partir de esa fecha más de un 35,6% en algunas flotas. SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas ...* ob. cit., p. 299.

14. Esto queda reflejado y se comprende mejor, al estudiar detenidamente las incidencias que se produjeron en la distribución de los caudales.

A largo plazo, la progresiva falta de recursos provocó dificultades en la financiación de las flotas y armadas. Empobrecimiento que se manifestó también en la degradación de algunos aspectos básicos de su organización, como el empleo de navíos y bastimentos inadecuados por falta de inversiones, el nombramiento de personas poco capacitadas para desempeñar cargos de responsabilidad en las flotas ¹⁵, o los retrasos en la llegada de las formaciones que se fueron convirtiendo en algo habitual. Era esencial que la avería contase puntualmente con los fondos suficientes para poder despachar las flotas en las fechas previstas, evitando por todos los medios invernar en América.

LA FINANCIACION DE LA AVERIA POR LA REAL HACIENDA

Una vez analizados los problemas financieros más importantes que padeció la avería, podemos estudiar las repercusiones que tuvo su deterioro sobre el gasto de la Corona, viendo la carga que supuso para la Casa de la Contratación. Podemos comprobar como, a medida que los particulares fueron abandonando el registro y se fue deteriorando la administración de la avería, la Monarquía se quedó sola en el empeño por sostener la defensa del comercio con América.

Una señal de la importancia que tuvo la avería dentro del sistema financiero de los Austrias fue el hecho de que siendo materia propia del Consejo de Indias, sin embargo, cada vez estuvo más presente en las deliberaciones el Consejo de Hacienda, que en varias ocasiones, tuvo que intervenir directamente para solucionar los conflictos surgidos en torno al despacho de las flotas. Su atenta presencia provocó en algunos casos, roces entre el Consejo de Hacienda y los Oficiales de la Casa de la Contratación, sobre todo en relación con los pagos que debían hacerse a los administradores de la avería ¹⁶. El Consejo tenía dos importantes motivos

15. La jarcia era extranjera y la experiencia demostraba que, por su mala calidad, se rompía en momentos de apuro. Lo mismo ocurría con la pólvora, las armas y la munición, cuyo descuido podía acabar en tragedia en caso de verse obligados a combatir. A.G.I. Contratación. leg. 5018. Carta de don Fernando Ruiz de Contreras a la Casa de la Contratación, 18/01/1622. Los naufragios de la Almiranta y de otro galeón de la armada de Oquendo en 1624, en los cuales se perdieron sumas importantes de dinero, alentó las quejas hacia los responsables de la avería, sobre todo relacionadas con el tipo de barcos que empleaban. A.G.I. Indiferente. leg. 1147. Carta del Consulado al Consejo de Indias, 4/06/1624.

16. A.G.I. Indiferente. leg. 1148. Carta de la Casa de la Contratación al Consejo de Indias, 18/03/1625. El marqués de Montesclaros, Presidente de Hacienda se quejó de que la Casa de la Contratación se pusiese entonces de parte del asiento de la avería, cuyos intereses no coincidían con los debían defender como Oficiales Reales. Pero la Casa justificó su modo de proceder alegando que, cuando velaba para que no quebrase el crédito de los administradores, defendían mejor que nadie el prestigio de la Monarquía, pues aquellos eran los responsables, al fin y al cabo, del despacho de las flotas que debían ir para traer el tesoro. Hemos podido comprobar como la Casa de la Contratación defendió siempre que pudo a los administradores del asiento, intercediendo por ellos ante el Consejo de Indias.

para preocuparse. Por un lado, debía velar por el correcto despacho de las armadas, para que cada año los metales preciosos llegasen a España en el momento preciso; por otro, velar por la correcta administración de la avería para que el despacho de esas armadas no acabase repercutiendo sobre la Casa de la Contratación, y en el fondo, reduciendo el dinero que debía ser destinado al pago de los hombres de negocios.

El hecho de que la Real Hacienda tuviese que aportar capitales para despachar las armadas no fue una novedad del siglo XVII¹⁷. La falta de fondos en la caja de la avería había obligado en repetidas ocasiones a repercutir esos costes sobre la tesorería de la Casa¹⁸. Esa había sido una de las razones que, en parte, habían conducido a la privatización del impuesto, confiando que los comerciantes tuviesen mayor liquidez que las arcas reales. En un cálculo aproximado, de los cerca de 48 millones de ducados que llegaron de América a disposición de la Corona durante el reinado de Felipe IV, se emplearon 7 millones aproximadamente en cubrir gastos de avería¹⁹. Sin embargo, lo interesante de estas cifras no es tanto la cifra global como su evolución temporal.

17. Además de las cantidades que teóricamente la Real Hacienda debía pagar por el registro de sus metales preciosos, en repetidas ocasiones, a lo largo del reinado de Felipe IV, la Corona tuvo que adelantar dinero en calidad de empréstito. Por ejemplo, en 1622 se prestaron 300.000 ducados para despachar la armada de don Antonio de Oquendo que debía partir a Tierra Firme. A.G.I. Indiferente. leg. 1144. Carta de la Casa de la Contratación al Consejo de Indias, 9/07/1623.

18. MARTIN ACOSTA, Emelina, ob. cit., p. 159. En 1598 Consejo de Hacienda había cedido 150.000 ducados para pagar las provisiones de la Armada. Cuatro años después, ante la falta de fondos de la avería, la Real Hacienda decidió adelantar 200.000 ducados. Esa cantidad debía servir para despachar la Armada de la Carrera y se debía recaudar tomándolo prestado de la bolsa de bienes de difuntos, del servicio de Millones de Sevilla, y 50.000 ducados de la tesorería de la Casa de la Contratación. La devolución debía realizarse al llegar la flota.

19. ALVAREZ NOGAL, Carlos, *Las remesas americanas y la política europea de Felipe IV, 1621-1665*, tesis inédita, Valladolid, 1995. Para obtener estas cifras recurrimos a la contabilidad de la Tesorería de la Casa de la Contratación, tanto la original como las copias conservadas en la Contaduría del Consejo de Indias. Los criterios contables de esta documentación no son homogéneos y variaron con el tiempo, lo cual dificulta una exposición más detallada de las cifras que aportan.

Cuadro 1
Gastos atendidos en la Casa de la Contratación con dinero de la Real Hacienda (%) ²⁰

Años	Banqueros	Avería	Otros gastos
1621-1625	72,38	5,79	21,82
1626-1629	59,22	6,43	34,35
1630-1633	62,46	10,26	27,27
1633-1634	65,96	21,40	12,64
1640-1645	36,63	15,43	47,94 ²¹
1645-1649	63,06	11,84	25,09
1649-1654	55,62	16,20	28,17
1654-1659	44,63	32,26	23,11
1659-1667	45,52	33,36	21,13

Fuente : A.G.I. Contaduría 22..

La avería fue el gasto más importante que tuvo que atender la Casa de la Contratación, después de los pagos destinados a los banqueros (cuadro 1 y gráfico 1). Los porcentajes aquí señalados suponen la contribución de la Real Hacienda al sostenimiento de las flotas, no sólo por lo que le correspondía como parte interesada del tráfico, sino también por las contribuciones extraordinarias que tuvo que hacer al quebrar la avería y reducirse el registro oficial²³.

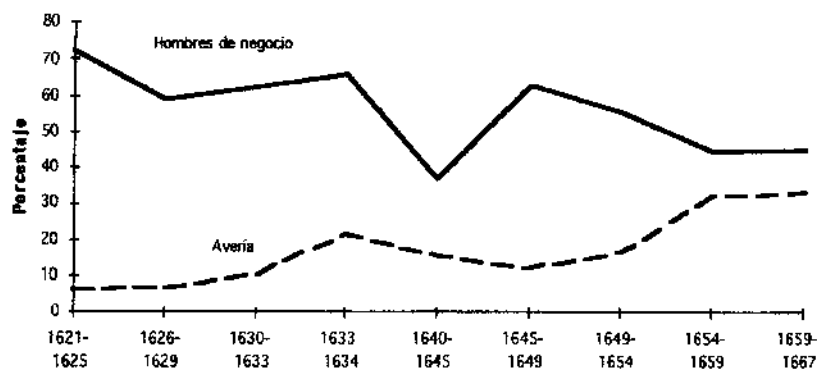
20. La división cronológica de la tabla responde a los períodos contables establecidos por la propia contaduría de la Casa de la Contratación.

21. A.G.I. Contaduría. leg. 373A. Las cantidades que disparan este porcentaje en el período 1640-1645 están relacionadas, tanto con una transferencia de fondos desde el arca de la Real Hacienda a la de bienes de difuntos, como por una suma destinada a trocar vellón. Las dos operaciones estaban relacionadas con las dificultades financieras que atravesaba la Corona, que motivaron la obtención de créditos y la manipulación de los fondos de la Casa. Por lo tanto, podrían incluirse perfectamente en el gasto destinado a los banqueros, pero como los destinatarios no fueron los tradicionales hombres de negocios extranjeros, la Casa prefirió no incluirlas en aquellas cuentas. Nosotros hemos respetado el criterio del asiento contable para no alterar los porcentajes que ofrecen las fuentes.

22. A.G.I. Contaduría. leg. 358, 362A, 364, 367, 369, 373A, 375A, 379, 384A.

23. En cualquier caso, esta cuenta estuvo implicada en otras muchas operaciones relacionadas con la política de pagos y las necesidades financieras de la Corona, aumentando así la complejidad de su estudio y tratamiento. Para comprender esas alteraciones no sirven las explicaciones generales, es necesario realizar un estudio detallado de los pagos y la coyuntura de cada una de las flotas. Por tanto, estas cifras no responden a la aplicación de los porcentajes de descuento sobre el volumen de metales preciosos recibidos por la Corona, como tradicionalmente se ha venido considerando, sino al desembolso real que hizo la Real Hacienda a la caja de avería, con independencia de lo que en justicia le correspondiese pagar aplicando el porcentaje.

Gráfico I
Evolución del gasto de avería en relación con el destinado a los hombres de negocios, 1621-1667



Fuente: Cuadro 1.

La avería supuso aproximadamente un 14,5 por 100 de los caudales recibidos, pero al revés de lo que ocurrió con la cuenta de los hombres de negocios, su importancia fue aumentando hasta representar al final del reinado un tercio del total de gastos, a pesar incluso de que en los últimos diez años se resintió la regularidad de las flotas y, en ocasiones, sólo se despacharon navíos de azogue ²⁴ (Cuadro 1). La importancia de esta cuenta muestra con claridad quien fue realmente el principal perjudicado de las crisis de la avería y del sistema de flotas. Mucho antes de que se llevase a cabo la reforma de la avería en 1660, la Real Hacienda se hacía cargo de mantener el sistema en funcionamiento con sus propios fondos ²⁵. De hecho, entre 1644 y 1655 el rey se comprometió a no permitir que los particulares pagasen más de un 12% de avería, con independencia del gasto real de la formación, en un intento por recuperar la confianza de los comerciantes en el registro oficial, algo que no se logró ²⁶.

En 1660 se estableció una contribución fija de 790.000 ducados anuales ²⁷. El coste calculado para algunas flotas, alcanzaba aproximadamente esa cifra. Por ejemplo, los gastos de la armada de Tierra Firme

24. Por las características propias de estos navíos, el coste que debía soportar la avería al despacharlos era mucho más reducido que en el caso de las flotas.

25. El rey suprimió el registro obligatorio de los caudales con la cédula del 31 de marzo de 1660 y, poco después, fijó una contribución estable para sostener la avería con la contribución de los distintos Consulados tanto de España como de América.

26. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797 (Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981), p. 193.

27. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael, ob. cit., p. 202. CESPEDES DEL CASTILLO, ob. cit., pp. 90-91.

que regresó a España en febrero de 1634 fueron 611.770 ducados ²⁸. Ahora bien, si dividimos los 7 millones de ducados que la contabilidad de la Casa señala como destinados a la avería entre el número de flotas del período estudiado, observamos que la contribución real es aproximadamente de 76.000 ducados para cada formación, lo cual es una cantidad muy pequeña para lo que supone el gasto de una armada o flota²⁹. Esto nos indica que, o bien la Real Hacienda tampoco cumplió sus compromisos, a pesar de ver incrementada su contribución, o que gran parte de los gastos que tuvo que hacer la Real Hacienda por este concepto no fueron computados en la contabilidad de la Casa. En este caso, la tendencia a converger que tienen las dos curvas de nuestra gráfica sería aún más marcada. Las dos posibilidades pueden ser válidas, pues seguramente, ese incremento, en lugar de asentarse en la cuenta de avería, repercutió sobre otras bolsas fiscales de la Casa o sobre los pagos que desde hacía tiempo la Real Hacienda acostumbraba hacer en América ³⁰.

En definitiva, tal y como señalábamos al comienzo de estas páginas, si bien es cierto que el comercio se vio obligado a contribuir para sostener el crédito de la Monarquía y los compromisos adquiridos con los hombres de negocios, no podemos olvidar las importantes repercusiones que trajeron consigo esas contribuciones sobre la organización de la Carrera. Los errores cometidos en su financiación y el posterior deterioro del registro, dejaron a la Corona sin aliados en el sostenimiento del sistema de flotas, precisamente cuando más necesitada estaba de dinero. La precariedad con la que se desarrollaron los despachos entre 1640 y 1660 acabó con la regularidad de los envíos de metales preciosos y acabó convirtiéndose en una causa más de la crisis financiera de la Monarquía española en el siglo XVII.

28. A.G.I. Contratación. leg. 5020. Carta del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación, 11/04/1634.

29. ALVAREZ NOGAL, Carlos, ob. cit. tabla 12. Entre 1621 y 1665, hemos contabilizado unas 92 formaciones que se encargasen de traer metales preciosos.

30. El apresto de algunas armadas se hizo tomando empréstitos entre los particulares, ofreciéndoles el reintegro de sus partidas en América.