

EL IMPERIO

EL ASIENTO DE AVERÍA Y EL ORIGEN DE LA COMPAÑÍA PRIVILEGIADA EN ESPAÑA

SANTIAGO HIERRO ANIBARRO
Universidad de Alcalá^a

RESUMEN

El presente artículo analiza cómo la autonomía patrimonial del capital destinado a la organización de las flotas con América acabó adquiriendo la forma de una verdadera compañía privilegiada de comercio, antecedente directo de la actual sociedad anónima, cuando la Corona dejó por entero a los particulares la administración de la avería a través del sistema de asientos. Los paralelismos de los asientos con las compañías llegaron a ser tan grandes que los funcionarios a quienes el conde-duque de Olivares encomendó el estudio de las compañías extranjeras, con objeto de introducir las en España, vieron en los asientos una verdadera compañía privilegiada.

Palabras clave: Asiento de avería, avería, flotas de mercaderes, compañías de comercio, sociedad anónima – origen, comercio colonial

ABSTRACT

This paper analyses how the progressive autonomy of the capital used to arrange the treasure fleets from Seville to America derived in a real chartered

^a Facultad de Derecho. C/Libreros 19, 28801 Alcalá de Henares, Madrid.
santiago.hierro@uah.es

company, a precedent of today's joint-stock company, when the Crown finally privatised it through the *asientos de avería*. The parallelism among the *asientos* and the companies were so noticeable that the public officers appointed by the Count-Duke of Olivares to study the foreign companies couldn't detect any difference between both institutions.

Keywords: merchant fleets, commercial companies, joint stock companies origins, colonial trade

JEL Classification: K22, N23, N43, N73

1. INTRODUCCIÓN

La avería tuvo como fin, desde su aparición en la Carrera de Indias, proporcionar seguridad a los navíos mercantes a través de una escolta armada de buques, requisito indispensable para mantener el comercio en una época caracterizada por la inseguridad en la navegación¹.

La avería más primitiva consistía en un capital con el que se pagaba una armada que diera seguridad a los barcos mercantes, el cual se reunía a través de las aportaciones de los cargadores y de la Corona. Este capital adquirió desde sus comienzos una personalidad jurídica propia, materializada en el nombre de avería y, físicamente, en una separación respecto al patrimonio de los aportantes².

El procedimiento para reunir ese primer capital no sólo era complejo y difícil, sino llamativo. Los administradores trabajaban sobre un hipotético presupuesto en el que incluían el número de barcos que iban a componer la armada y todos los

¹ Las compañías de comercio, de acuerdo con Boissonnade y Charliat (1930, p. 23), nacieron de la necesidad de organizar las flotas de mercaderes y los convoyes de escolta a los mercantes, misión idéntica a la que tuvieron las figuras que fueron consideradas precedentes de las compañías. Vid. Lehmann (1908), p. 295, y Hannay (1926), p. 2.

² La avería adquiere una personalidad jurídica propia a través de la independencia jurisdiccional de los administradores y de la creación del arca de tres llaves, materialización física de un capital que se destina al fin exclusivo de la organización de la flota: vid. Céspedes (1945), p. 28. Las tres llaves eran custodiadas por el Prior del Consulado, el Juez Diputado de averías y el Receptor, quienes consignaban en el libro registro de entradas cualquier acceso a los fondos del Arca, de acuerdo con la Recopilación de las Leyes de Indias, Lib. IX, Tit. IX, Ley xxvij. Nunca existió una legislación completa y minuciosa sobre la avería; la más elaborada de las disposiciones fue otorgada por Felipe II en 1573, pero sufrió constantes modificaciones, y todo este conjunto de normas se agrupó en la Recopilación de las Leyes de Indias de 1681, concretado en cuarenta y seis leyes en el Tít. IX del Libro IX, cuando prácticamente ya había desaparecido la avería. Este régimen no tuvo mayores pretensiones que las de servir de marco jurídico con un claro carácter subsidiario, especialmente cuando se crearon los asientos, como bien indica la Ley xxxvj: «Que se guarden estas leyes en lo que no fueren contrarias al nuevo asiento, y contribución».

gastos derivados de esa organización, tales como sueldos, coste de los fletes y artillería, por mencionar algunos de los más relevantes. Una vez concluido el presupuesto, cuya exactitud debía ser completa, era necesario calcular el valor de las mercancías, labor tan difícil como la anterior, por lo que también se trabajaba sobre aproximaciones. Por último, no quedaba más que repartir el coste de la armada sobre el valor de las mercancías y calcular el tanto por ciento que se iba a cobrar por el servicio³. Ese coste se repercutía sobre los interesados en mantener el comercio y la navegación con Indias, es decir, el Monarca y los cargadores, que prorrataban entre ellos su participación dependiendo de la cantidad de carga que fueran a enviar a las Indias.

A ese capital también se añadían las cantidades fijas cobradas por equipaje y pasaje a Indias, que, al tratarse de un pago posterior, no constituía una aportación, sino el pago de un servicio del que también se beneficiaban quienes viajaban en convoy, y que, al ser devengado posteriormente a la organización de las flotas, servía para solventar las deudas pendientes y siempre numerosas de la avería o para la organización de las posteriores flotas, aproximando más la avería a un negocio que a una necesidad, como era la de mantener el comercio con las Indias bajo el estricto cumplimiento de los requisitos de seguridad que imponían las Ordenanzas de la Casa de contratación⁴.

Para su administración en la consecución de los fines de la empresa, que era la organización de la flota, se le dotó de unos administradores independientes nombrados por los partícipes en la avería –la Corona y los cargadores–, que eran conocidos con el nombre de administradores de la avería. Las atribuciones de estos administradores estaban marcadas por su autonomía e independencia jurisdiccional, bajo cuyo cargo desarrollaron una compleja administración que se completaba con un tribunal de la Contaduría de averías y el personal destinado al cobro y apresto de las armadas⁵.

La evolución de la avería se ve propiciada por las dificultades en la reunión de ese capital. Pronto se descubrió que la manera de realizar la aportación del capital de la avería resultaba en exceso engorrosa, en un intento continuo por reducir al máximo los gastos de apresto de las armadas, ya que no existieron unos verdaderos interesados en mantener las flotas. Por un lado, porque los comerciantes lo único que perseguían era la protección de sus intereses mercantiles, reñidos en muchos casos con el cumplimiento estricto de las ordenanzas de seguridad de la Casa, y por tanto se mostraban ahorrativos e interesados en desembolsar la menor cantidad posible de capital. En esta situación de precariedad y desconfianza,

³ Céspedes (1945), pp. 38-39.

⁴ El Rey pagó como cualquier particular (Recop. Ley. Ind., Lib IX, Tít. IX, Ley I), ya que no existió trato de favor alguno para nadie. Incluso los clérigos, los nobles y los funcionarios de cualquier categoría carecieron de privilegios. Recop. Ley. Ind., Lib. IX, Tít. IX, Ley xvi.

⁵ Céspedes (1945), pp. 53 y ss.

los comerciantes iniciaron una lucha continua por reducir el valor declarado de sus cargamentos, en un intento por evitar el pago de las flotas o procurar que esa carga recayese sobre la Corona. Para ello, los cargadores utilizaron la presión del tiempo, que jugaba en contra de un Monarca siempre necesitado de caudales y que se mostraba solícito a adelantar el capital de la avería en el intento de eludir la demora en la partida de las flotas⁶. Por su parte, la participación del monarca tampoco era en exceso generosa, ya que la Corona no se mostraba muy proclive a detraer los fondos de su aventura europea en un comercio que no era el suyo, sino el de los mercaderes, aunque fuera su principal fuente de ingresos.

Sólo un aparente motivo unía a tan diferentes compañeros: la necesidad de las flotas como único medio de mantener el comercio ultramarino español, aunque, sin un fondo de capital de cierta consideración, su organización era difícil, y la avería no lo poseyó. Al principio, porque, tras satisfacer los gastos de una armada, era obligatorio para los administradores devolver los fondos sobrantes, y, más tarde, cuando el Arca de tres llaves llegó a albergar muchos millones, éstos duraban muy poco, mientras que las deudas eran eternas⁷.

El siguiente paso en la evolución de la avería tendió a reforzar los papeles de los administradores de la avería frente a ambos partícipes –Consulado y Corona–, y sirvió como solución de compromiso ante las tentaciones de la Corona de organizar un servicio de escolta cuya financiación correría a través de las recaudaciones de un impuesto especial. Esta reforma, que dio lugar a la Junta de Administración de la avería, en la que se repetía la colaboración de la Casa de Contratación y el Consulado, no logró solucionar el problema principal de la organización de las flotas, que seguía siendo la capitalización de la avería⁸. La Junta de avería duró hasta que los peligros de la navegación se hicieron mayores. La fortaleza naval holandesa, convertida ya en un verdadero peligro, y el inicio de las hostilidades contra Inglaterra sirvieron para estimular la evolución de la avería.

La solución a los problemas de la organización de las flotas pasaba por organizar éstas como un negocio a imagen de los asientos y capitulaciones con que la Corona pactaba la explotación contractual de aquellos servicios que, necesarios para la actividad económica, era incapaz de proporcionar por sí misma. Esta motivación supuso el inicio de la andadura de la avería como negocio privado, en el que unos particulares, diferentes de aquellos que traficaban con Indias, los cargadores, aportaban el capital preciso para la organización de las armadas, beneficiándose del cobro de las cantidades pactadas en el asiento con la Corona.

⁶ Cualquier cantidad que faltase se solía suplir con anticipos hechos por los tesoreros reales a fin de que nada retrasase la salida de la flota. Haring (1979), p. 99.

⁷ Céspedes (1945), p. 40.

⁸ La Junta asume las labores de aunar el capital, administración y posteriores labores de inversión, bastando para la eficacia de las reuniones que las compongan un máximo de cuatro individuos. Esta modificación fue un éxito que agilizó considerablemente la administración de la avería. Céspedes (1945), p. 64.

De esta manera nacieron los asientos de avería, figura tan completamente nueva⁹ que sólo guardaba parentesco con la anterior en cuanto a la finalidad última de organizar las flotas, y cuya aparición evidenciaba el fracaso del Consulado y de la Casa de Contratación en la organización de las flotas. El Consulado era incapaz de prestar las flotas, porque las necesidades de los cargadores estaban reñidas con el gasto de éstas¹⁰, lo que evidenció la necesidad de distinguir dos funciones mercantiles claramente diferenciadas: la del capital destinado al comercio de la del capital destinado a posibilitar ese comercio. Por su parte, la Casa se limitaba a controlar que se cumpliera la ley en lo relativo a las normas establecidas para la navegación, pero su función no era llevar a cabo ésta. Como una solución a ambas necesidades nació el asiento de avería, que no era más que la respuesta a una necesidad mercantil y legal, que no podía ser cumplida por las instituciones existentes.

El asiento de avería constituía una empresa mercantil, que aglutinaba a aquellos empresarios expertos en la organización de las flotas que buscaban obtener una rentabilidad económica organizando un servicio que era necesario para mantener el monopolio español con Indias. En sí, el asiento de avería suponía convertir en negocio rentable el engorroso problema de la organización de las flotas a través de un capital que proporcionaban los asentistas. La aparición de este capital fijo solucionaba todos los problemas que tenía la anterior avería, ya que dejaba totalmente en manos de los asentistas, que era quienes se iban a beneficiar de los resultados económicos de la organización de las flotas, la difícil tarea de reunirlos. A su vez, la Corona aspiraba, a través de los asientos, a reducir el fraude existente en la avería, ya que ahora el cobro de las derramas por cargamento era el beneficio de los asentistas, lo que les llevaría a establecer un control fidedigno de todo el cargamento y pasaje, evitando los abusos y corrupciones que implicaba la organización de las flotas por parte del Consulado.

El asiento de avería suponía convertir un negocio ruinoso y mal organizado en una empresa eficiente en la que se optimizaban los recursos, porque se entregaba la organización de la flota a unos asentistas que arriesgaban su capital en organizarlas y que, por tanto, eran los primeros interesados en acabar con un fraude que alcanzaba hasta a la mitad de las mercancías enviadas desde o hacia las Indias¹¹.

La realidad fue otra, ya que el Consulado, siempre desconfiado de las intenciones de la Corona, casi nunca permitió que particulares independientes del comercio

⁹ Céspedes (1945), pp. 81-82. El autor que mejor ha estudiado esta figura del comercio privilegiado español considera que el asiento supuso una desaparición de la avería y su sustitución por algo completamente nuevo.

¹⁰ Céspedes (1945), p. 40.

¹¹ Haring (1979), p. 85; Oliva Melgar (2005), p. 48.

sevillano afrontaran la organización de las flotas¹², en lo que consideraban una pérdida de su monopolio: de ahí que procurara que el asiento de avería se organizase desde el propio Consulado, en concurso con otros comerciantes sevillanos.

Independientemente de las causas del éxito y fracaso de los asientos de avería, sobre los que queda muchísimo por descubrir, lo cierto es que en ellos aparecen ya muchas de las características propias de las compañías privilegiadas: personalidad jurídica independiente, órganos sociales, limitación de la responsabilidad a la aportación realizada, y un capital formado por las aportaciones de un gran número de partícipes. Tal es la coincidencia, que los funcionarios de la Junta de Comercio que, a instancias del conde-duque de Olivares, estudiaron la organización de las compañías privilegiadas holandesas e inglesas, no dudaron en identificarlas con los autóctonos asientos de avería.

2. LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE FLOTAS MEDIANTE LA AVERÍA

2.1. La Casa de la Contratación y la aparición de la avería

Las naciones ibéricas, como iniciadoras de los grandes descubrimientos geográficos y de la posterior colonización, fueron las primeras que tuvieron que arbitrar, desde un planteamiento de absoluta originalidad e improvisación, los modos y medios de organizar la explotación económica de los nuevos territorios¹³. La Casa de la Contratación constituyó la primera de las instituciones con que los Monarcas españoles intentaron responder a las nuevas necesidades del comercio con los territorios recién descubiertos.

La Casa de la Contratación fue un cuerpo administrativo localizado en Sevilla para cuidar de los descubrimientos hechos en América, que era, como su propio nombre indica, un establecimiento esencialmente comercial destinado a ser un centro desde el que fomentar el trato de la Corona con las Indias, que debía recoger en sus almacenes toda clase de mercancías y abastos navales, a la vez que servir de centro receptor de los envíos desde las Indias¹⁴.

¹² Hubo excepciones, como el asiento de 1620, que fue organizado por el comercio de Cádiz en concurso con la Universidad de los Mareantes, que era el gremio que agrupaba a los propietarios y capitanes de la Carrera de Indias. Véanse Veitia Linaje (1672), I, XX, 12 y 36, y II, VII, pp. 1 y ss., así como AGI, Indiferente 2498, lib. 12, Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81.

¹³ Las nuevas necesidades económicas fueron suplidas a través de «soluciones originales», al decir de Gentil da Silva (1969), p. 131, que partían de precedentes previos. Ibarra (1941), p. 34.

¹⁴ Haring (1979), p. 28.

Se ha insinuado que el nacimiento de la Casa de Contratación, cuyas primeras Ordenanzas se libraron en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1503¹⁵, hay que ligarlo a la pretensión última de Fernando el Católico de monopolizar el comercio con Indias a imagen de los portugueses, intento que se vio frustrado por la naturaleza de los territorios recién descubiertos, incapaces de ser explotados por el Monarca y la naciente organización estatal sin el concurso de los particulares¹⁶.

La falta de recursos a la hora de asumir en exclusiva el monopolio del comercio con Indias motivó una participación privada¹⁷, que no fue del todo libre, ya que quedó sujeta al estricto cuerpo legislativo que ya se había comenzado a dictar sobre navegación en convoy y registro de las mercancías para el pago de los derechos reales.

La legislación sobre la ordenación del tráfico naval con Indias prestó pronto atención a un aspecto muy concreto, el de la seguridad de los navíos y la navegación en conserva de esos mismos barcos, ante la aparición en 1521 de los primeros corsarios extranjeros en la Carrera de Indias; necesidad que, para ser cubierta, precisaba de una importante inversión en capital, destinado al pago de una escuadra de protección de los mercantes y a la organización de los navíos en flotas, que se conoció a partir de entonces como *avería*¹⁸.

La avería era el fondo destinado a costear los gastos de los convoyes u otras flotas mantenidas para la defensa en la navegación hacia las Indias, que Solórzano definiría como «el pago de la seguridad que daban los galeones»¹⁹, y que tenía como fin abonar los gastos originados por las naves de escolta y de armada que protegían la navegación atlántica contra el corso y la piratería²⁰.

¹⁵ Las Ordenanzas, con las modificaciones de Monzón de 1510, pueden encontrarse en la Recopilación de las leyes de Indias de 1681, Tomo III, Libro IX, Título I, y las que fueron las originales, reproducidas en Museo Naval de Madrid, Colección Fernández Navarrete, vol. III, doc. 5, pp. 105 y ss.

¹⁶ Haring (1979), pp. 30-31.

¹⁷ Los monarcas españoles no es que desistieran de monopolizar el comercio americano, sino que destinaron los fondos que podían haber logrado la vieja aspiración monopolística de Fernando el Católico a la financiación de la política española de prestigio en Europa. Todavía en 1556, Nicolás de Cardona proponía que fuera la Corona la que asumiese en solitario la «contratación de Indias», y, aunque esta propuesta encontró algún interés en el Consejo de Indias, la cantidad de un millón de ducados, que el monarca precisaría para poner en marcha el negocio, hacía inviable el proyecto cuando ese año Felipe II estaba envuelto en numerosas empresas europeas que precisaban de todos sus recursos. Véase Haring (1979), p. 31.

¹⁸ A partir de ese momento, las palabras flota y armada pasarían a la Historia del comercio como sinónimos de convoy de mercantes, aunque con algunas diferencias, porque si bien el término armada, originario de las Partidas (II, IX, 24), designaba la flota de mercaderes que navega en convoy –Hevia Bolaños (1798), fol. 462; Savary des Bruslons (1757), vol I, p. 107–, el de flota era más preciso, al indicar que el convoy era exclusivamente mercantil, y, por tanto, resulta ser un término más correcto que el anterior.

¹⁹ Solórzano (1972), p. 18.

²⁰ Lorenzo Sanz (1979), t. II, p. 343.

Esta avería, que no tiene que ver con la avería gruesa o la avería simple del moderno Derecho marítimo, tenía un origen claramente consular²¹, que en sus inicios englobaba cualquier clase de aportaciones monetarias hechas por los comerciantes a sus *Universidades* o consulados para ejercer las actividades gremiales comunes a todos ellos. En general, se trataba de un fondo, que se reunía cobrando un tanto por ciento sobre el valor de las mercancías con que traficaban los comerciantes, y que recibía diversos nombres, entre los que se encuentran no sólo el de *avería* o *avería de la nación*, sino también el de *dinero de la nación*, *blanca al millar* o *repartimiento*²². Tal carga económica se hizo obligatoria para los mercaderes que deseaban gozar del amparo y privilegios de la *Universidad*²³.

Ese fondo, ya llamado avería, no fue exclusivo del comercio sevillano, sino que existió en numerosos lugares de la Monarquía universal española, formado a base de repartimientos –es decir, recaudaciones siempre variables y proporcionales a la cuantía de los productos gravados–, para beneficio inmediato y exclusivo de quienes la pagaban²⁴.

Calificar jurídicamente la avería, sobre todo si intentamos hacerlo bajo el parámetro de modernas figuras jurídicas, constituye un error que puede dar lugar «a interpretaciones que deformen visiblemente su concepto»²⁵. Aun así, nunca se ha renunciado a buscar una calificación jurídica de la avería. Las distintas opiniones doctrinales²⁶ que han tratado la cuestión se han fijado exclusivamente en el carácter contributivo de la figura, lo que ha llevado a que una gran parte de quienes la han estudiado la califiquen como impuesto²⁷, impuesto privado o tasa. Sin embargo, la avería no es un impuesto, porque nunca se dirigió a satisfacer una necesidad colectiva. Además, ninguna colección legislativa la incluye entre los impuestos, más aún cuando nunca supuso un ingreso para el Tesoro público. Tampoco se la puede considerar como un «seguro marítimo calificado por un riesgo específico, la piratería», consideración más próxima que encuentra Céspedes a lo que, con seguridad, califica como «exacción sui generis»²⁸, definición más co-

²¹ La defensa de la navegación contra la piratería era una de las funciones del Consulado de mercaderes. Véase Sydney Smith (1978), p. 13.

²² Carande (1987), t. I, p. 275; Basas (1994), p. 128.

²³ Los comerciantes castellanos ya organizaban su comercio con el Norte de Europa mediante el sistema de flotas. En enero de 1502, los Reyes Católicos dispusieron que la Universidad de mercaderes de Burgos enviara a Flandes dos flotas al año, una en marzo y otra en octubre, y que fuera de éstas nadie cargara ni enviara mercaderías. García de Quevedo (1905), p. 62.

²⁴ Céspedes (1945), p. 7.

²⁵ Carande (1987), t. I, p. 275. Este autor, que ha sido el que con más acierto ha abordado el espinoso tema de la consideración de la avería, estima que lo más importante es «intentar fijar su significado».

²⁶ Recogidas en Céspedes (1945), pp. 8 y ss.

²⁷ Haring (1979), p. 94, era de esta opinión.

²⁸ Céspedes (1945), pp. 12-14.

recta de una figura que no constituyó nunca un seguro, ni como tal se recogió en las Ordenanzas del Consulado de Sevilla²⁹, porque la finalidad de la avería no era la de resarcir unos daños, sino la de servir para la organización de las flotas, independientemente de los riesgos de la navegación que ya quedaban cubiertos por los que eran propiamente seguros.

El origen de la avería en el comercio indiano tuvo lugar en la petición que hicieron los mercaderes de Sevilla para que el Rey autorizase la formación de armadas costeadas por este sistema de reunión de fondos, basado en la necesidad de agrupación y ayuda mutua para proteger sus intereses, que tiene como materialización pagar una armada protectora. La avería hizo su aparición en el comercio indiano en 1521 bajo la iniciativa de los mercaderes como una figura netamente privada, en la que el papel de la Corona se redujo a dar amplios poderes a los comisionados de los mercaderes para administrar un capital que se organiza de manera independiente. Esta intervención real se limitó a apoyarlos con la autoridad de un representante de la Casa, cuyas únicas funciones fueron las de facilitarles las gestiones a su cargo, y reglamentar el tonelaje, tripulación y equipo de los barcos mercantes para que hicieran el viaje en las mejores condiciones de defensa.

2.2. El Consulado de cargadores a Indias y la avería

Si la Casa de Contratación fue el organismo que reguló el monopolio mercantil entre España e Indias en nombre de la Corona a lo largo de tres siglos³⁰, el Consulado de cargadores representaría la defensa de ese monopolio mercantil en favor de los intereses de los comerciantes sevillanos³¹. La definitiva consolidación del comercio con América en un monopolio múltiple, reservado en exclusiva a los súbditos españoles, se tradujo en un incremento de las necesidades de los mercaderes con Indias, que, movidos por la creciente expansión de sus negocios, precisaban de una infraestructura mínima que el Estado se veía incapaz de proporcionar.

Las necesidades de los cargadores gravitaban en torno a dos ejes principales, que afectaban a todos ellos por igual: por un lado, la necesidad de una jurisdic-

²⁹ Los seguros se recogen en los capítulos 27 y ss de las Ordenanzas del Consulado, mientras que la avería lo hace independiente de éstos, en los capítulos 23 y 24 (vid. Ordenanzas para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la Ciudad de Sevilla. En Sevilla, por D. Florencio Joseph de Blas y Quesada, Impresor Mayor de dicha Ciudad. Año de 1739. Reproducidas en Heredia (1973), pp. 152-182.

³⁰ Su final, el 18 de julio de 1790, coincide con la libertad de comercio con Indias, pero la supresión no fue total, ya que en su lugar creó un juez de arribadas, como el que existía en otros puertos, con la función de seguir sirviendo de juez de alzadas, es decir, de apelaciones de los pleitos sustanciados en el Consulado. Véase Bernard (1955), p. 18.

³¹ Heredia (1970), p. 278.

ción mercantil que fuera ágil en la tramitación de todas las causas sobre el comercio americano, y que la Casa se vio incapaz de proporcionar³², y, por otro, en el interés que manifestaban los cargadores en el sistema de flotas.

La creación del Consulado era un viejo anhelo de los mercaderes sevillanos desde que, en 1525, solicitaron por vez primera la instauración de un consulado a imagen del que ya existía en Burgos³³. Cuando por fin se creó el Consulado de Sevilla en 1543³⁴, conocido como Consulado de cargadores a Indias³⁵, agruparía a todos aquellos mercaderes o tratantes con Indias que recibieron más tarde la categoría de cargador-comerciante³⁶.

Inicialmente, la función del Consulado sevillano se circunscribió a establecer una jurisdicción mercantil ágil en todos los asuntos mercantiles que afectaran a los cargadores en su comercio con América³⁷, quedando las relaciones con la Casa limitadas a cuestiones procesales, principalmente las apelaciones a las sentencias dadas por el prior y cónsules y a la ejecución de los mandamientos y sentencias del Consulado.

³² La Casa venía ejerciendo la jurisdicción mercantil hasta la aparición del Consulado, que no anuló por completo las labores jurisdiccionales de la primera, ya que ésta seguiría ejerciendo como órgano de alzas ante los recursos presentados a las sentencias del Consulado. Vid. Veitia Linaje (1672), I, XVII, p. 37. Las especiales atribuciones jurídico-mercantiles de la Casa llevaron a Savary des Bruslons (1757, vol. I, pp. 644 y ss.) a definirla como el Tribunal instituido para conocer de todos los asuntos relativos al comercio de España con América.

³³ Lorenzo Sanz (1979), t. I, p. 168.

³⁴ La Real Provisión original se encuentra en el Archivo General de Indias, en el legajo de «Papeles curiosos», reproducido por Real Díaz (1968).

³⁵ La denominación engloba tanto al Consulado mientras éste permaneció en Sevilla, como cuando se traslada a Cádiz en 1717; en esta época venían siendo conocidos con el nombre de Consulado Viejo, el de Sevilla, y Consulado nuevo, el de Cádiz, aunque se tratara de la misma institución. El término cargador hacía referencia a la especialización de esos comerciantes como cargadores de mercancías a Indias, a diferencia de otros comerciantes cuyo tráfico no tenía como destino Indias, y que propiciarían la aparición de un nuevo Consulado en Sevilla en 1784, que no tiene relación alguna con el Consulado de cargadores, el cual una vez estuvo sito en Sevilla, pero que ya en esa época se hallaba en Cádiz. Heredia (1977), pp. 87-88.

³⁶ Heredia (1987), p. 74. Al comienzo de la navegación con Indias se les conocía como «mercaderes tratantes en la Carrera de Indias»: Veitia (1672, I, XVIII, 3). Sería más tarde, ya en tiempos de Felipe II, cuando recibirían la denominación definitiva de «cargadores de Indias», «cargadores de gradas» o simplemente «cargadores». Lorenzo (1979), t. I, p. 106.

³⁷ Se autorizaba a los mercaderes sevillanos a que el segundo día del año eligieran un prior y dos cónsules, a los que se concedía que pudieran «conocer y conozcan de todas cualesquier diferencias, y pleytos que huviere y se ofrecieren de aquí adelante, sobre cosas tocantes y dependientes a las mercaderías, que se llevaren, o embiaren a las dichas nuestras Indias, o se traxeren de ellas, y entre mercader y mercader, y compañía, y factores assi sobre compras, y ventas, cambios, seguros, y cuentas, y compañías, que hayan tenido, y tengan, como sobre fletamientos de navíos, y factorías, que los dichos mercaderes, y cada uno de ellos huvieren dado a sus factores, assi en estos reynos, como en las dichas Indias, para que lo oigan libren, y determinen breve y sumariamente, segun estilo de Mercaderes, sin dar lugar á dilaciones». Recop. Ley. Ind. Lib. IX, Tit. VI, Ley xxij.

Más tarde, al aumentar las funciones del Consulado, también crecieron sus relaciones y dependencias con la Casa de la Contratación. Este aumento de actividades guardaría relación con las nuevas funciones que asumiría el Consulado en el tráfico mercantil con Indias, aunque no aparecieran originariamente en sus Ordenanzas³⁸. Éstas habían nacido de la necesidad de detallar minuciosamente las actividades de aquél, pero, en la época en que fueron desarrolladas, se limitaron a copiar, con algunas leves modificaciones, las del Consulado de Burgos³⁹. Estas Ordenanzas, que fueron aprobadas y confirmadas por Real Provisión dada en Valladolid el 14 de agosto de 1556, estaban divididas en 60 capítulos, en los que se reglamentaban las elecciones del prior y cónsules, se estructuraba el personal de la institución y se señalaban los límites de su jurisdicción, en cuyo ejercicio el Consulado fue extendiendo el ámbito de sus actividades⁴⁰ hasta englobar las relacionadas con el tráfico mercantil, que fueron las más numerosas, y de las cuales destacaba la que más interés despierta en este estudio, la avería. Precisamente, en el ejercicio de las actividades relacionadas con el tráfico mercantil, esencialmente el despacho de las flotas⁴¹, muchos autores⁴² han considerado al Consulado de cargadores como una verdadera compañía reglamentada –precedente de la compañía privilegiada inglesa–; si bien es cierto que guarda una sustancial identidad con ella⁴³, no es en esta institución –en la que se puede observar ese paralelismo–, sino en el asiento de avería donde se debe buscar el origen de la compañía privilegiada en nuestro país.

³⁸ Heredia (1970), p. 221.

³⁹ Schäfer (2003), p. 103.

⁴⁰ Entre esas actividades figuraban las internas relacionadas con la organización del Consulado, las gremiales, que obedecían a su naturaleza como asociación gremial, las judiciales, manifestación de sus competencias como tribunal de justicia, y las financieras, en cuanto que –como asociación económicamente fuerte– auxiliaba en muchas ocasiones a la Corona, a la Ciudad o a otras instituciones. Lorenzo Sanz (1979), t. I, p. 172; Heredia (1970), pp. 242 y ss.

⁴¹ El cónsul a quien se encomendase esta responsabilidad percibía tres ducados por día. Recop. Ley. Ind. Lib. IX, Tít. VI, Ley xlv.

⁴² Coornaert (1977), p. 344; Haring (1979), p. 172; Hussey (1929), p. 5; Hamilton (1983), p. 27.

⁴³ Incluso la obtención de la categoría de partícipe o cargador en el Consulado, que implicaba un volumen de carga no inferior a 200.000 maravedíes en partidas de registro –Antúñez y Acevedo (1797), pp. 315-316– llevó a muchos comerciantes a agruparse hasta conseguir el rango de cargador en un sentido similar al de los bewindhebbern –directores en flamenco: Vega (1688), fol. 194– de las compañías holandesas, accionistas mayoritarios que elegían a los Heeren Zeventien, los administradores de la compañía, en representación del resto de los accionistas, como los cargadores lo hacían con el Prior y los cónsules. Sobre la organización de la compañía holandesa, Lehmann (1895), pp. 31 y ss, y el estudio mucho más extenso de Klerk de Reus (1894), especialmente las pp. 19 y ss. Sobre los referidos aspectos del Consulado, Heredia (1987), pp. 73-74 y Haring (1979), p. 172.

2.3. La aparición del asiento de avería

El fracaso paulatino de la Casa y del Consulado en la gestión de la avería obligó, a finales del siglo xvi, a hacer desaparecer ésta en la manera en que estaba organizada, para crear una figura completamente nueva conocida como asiento de avería⁴⁴. Esta transformación de la avería, que crea una institución mercantil absolutamente original, la cual es –a su vez– producto de otras que ya habían sido probadas en el comercio español, sólo encuentra su lugar como figura jurídica si tenemos presente que constituye un paso más de la evolución de la avería hacia la compañía, y que por ahora sólo queda comprendida dentro del término amplio de empresa comercial⁴⁵.

Bajo el nombre de asiento se conocía una variada gama de contratos celebrados entre el Estado y los particulares, por los cuales estos últimos adelantaban dinero a la Monarquía española a cambio del derecho a recaudar impuestos o a la explotación en exclusiva de un determinado negocio, que aun siendo de interés para el Estado, la carencia de recursos obligaba a ponerlo en manos privadas⁴⁶. La especial configuración de la figura del asiento lo sitúa jurídicamente muy próximo a la compañía, especialmente por su carácter privilegiado de explotación comercial, que llevó a que la doctrina mercantilista europea considerara al asiento como sinónimo de compañía⁴⁷.

El mismo asiento de avería era un contrato celebrado por el Estado, representado por la Casa, con unos particulares, llamados asentistas, que se obligaban a la organización completa de las flotas de mercaderes bajo unas condiciones incluidas en las capitulaciones del asiento que otorgaban derechos y obligaciones para ambas partes. La gran novedad del asiento de avería consiste en que no se limitó, a diferencia de las capitulaciones o de otros asientos, a ser un mero contrato, sino que también incluyó unas cláusulas relativas a la organización interna de los mismos asentistas, a los que se otorgaba una personalidad jurídica propia e

⁴⁴ Céspedes (1945), pp. 81-82.

⁴⁵ Para Céspedes (1945, p. 87), el asiento de avería constituía ya una figura tan absolutamente nueva que sólo puede calificarla como empresa comercial.

⁴⁶ Especial relevancia adquirieron los de pago de tropas estacionadas en Europa, y los de determinadas actividades comerciales, como el tráfico de esclavos. Lapeyre (1953), p. 13; Domínguez Ortiz (1987), p. 304. Los asientos de esclavos alcanzaron tanta extensión que esta palabra acabó siendo sinónimo de esta clase de tratos. Torres (1973), pp. 1-2.

⁴⁷ Savary des Bruslons (1757), vol. I, pp. 130-135. Este término se introdujo en Francia, ligado a la compañía de comercio, para designar el privilegio en exclusiva que se concedió a una compañía inglesa para introducir esclavos negros en la América española. Lapeyre (1953), p. 12. Pero ya antes del asiento inglés de 1707, que se otorgó a una compañía privilegiada, el asiento alcanzó una notable extensión en el tráfico de esclavos; especialmente célebres fueron los asientos portugueses de esclavos. Mauro (1960), pp. 157 y ss.

independiente, que les representaba a través de un órgano de administración elegido por todos ellos⁴⁸.

La organización del asiento de avería resultaba muy parecida a una compañía de comercio, con la que compartía la existencia de una acción común en la consecución del fin social, pero de la que le diferenciaba el hecho de que aún no incorporaba a su organización interna el resto de los elementos del *octroi* o *charter* de una compañía privilegiada, que sólo aparecían establecidos de manera contractual entre los asentistas y la Corona en los términos del asiento.

El asiento de avería supuso la definitiva manifestación del fracaso de un Estado incapaz de asumir la tarea de protección del comercio con América a través de la administración de la Casa, y de los cargadores del Consulado, más preocupados en defraudar el pago de los derechos reales que en dar seguridad a sus propios navíos, y significó la organización de las flotas por el capital privado, que asumió todos sus costes a cambio de un beneficio consistente en un porcentaje por carga y pasaje a Indias⁴⁹.

Se conocen con suficiente base documental algunos de los asientos que a lo largo de los siglos XVI y XVII se pactaron, aunque aún es un terreno donde no abundan los estudios pormenorizados⁵⁰. Los asientos del siglo XVII tendrían una influencia directa en la aparición de la compañía privilegiada en España. El primer asiento del siglo se firma en 1602⁵¹. Un año más tarde, el lisboeta Núñez Correa firma otro asiento en 1603, con entrada en vigor en 1604⁵². Entre 1608 y 1616 rigie-

⁴⁸ La identidad entre asentista y partícipe de compañía llegó a ser tal que Savary des Bruslons (1757, vol. I, p. 135) define a asentista como aquella persona que toma parte en la compañía que contrata un asiento.

⁴⁹ El antiguo coste de la armada, que se prorrateaba entre los mercaderes en proporción a su cargamento en base a un tanto por ciento que se calculaba en función de un presupuesto, se había convertido ahora en la manera de obtener el beneficio de la empresa.

⁵⁰ Los asientos de avería suelen ser estudiados únicamente como una parte más dentro del tratamiento global de otras cuestiones relacionadas con la Carrera de Indias. Incluso los trabajos que existen dedicados exclusivamente a los asientos, como el de Caballero Juárez (1997b), son extractos de trabajos con una temática más amplia; en el caso mencionado, del dedicado por el autor al régimen jurídico de la Carrera de Indias (1997a).

⁵¹ Martín Acosta (1990), pp. 158-160.

⁵² Este asiento establecía un porcentaje del 1 por 100 sobre las mercancías importadas del Nuevo Mundo, y de un 6 por 100 sobre todo lo exportado hacia él. Estimaba que recaudaría 590.000 ducados anuales sobre unos gastos totales de despacho de la flota de 450.000 ducados. Céspedes (1945, p. 82), tal vez impresionado por el volumen del negocio, sostiene que Núñez Correa, como es lógico, se arruinó; en cambio, Serrano Mangas (1989, p. 291) considera que no fue la actividad de despachar armadas, negocio altamente rentable, la causa de su ruina, sino una conspiración del Consulado sevillano, que temía perder el control sobre la armada, lo que significaría acabar con el contrabando de las flotas, tan extendido entre los cargadores sevillanos para evitar el pago de la avería. Este dato aparece confirmado en la investigación que llevaron a cabo las autoridades, y que en última instancia supuso la rehabilitación del comerciante portugués. AGS Consejo y Junta de Hacienda leg. 561, Consulta del Consejo de Hacienda de 27 de enero de 1619

ron asientos concertados con el Consulado⁵³, y a éstos seguirán los asientos de 1618-1620⁵⁴, 1621-1626⁵⁵, 1627-1631⁵⁶, 1634-1636⁵⁷, 1640-1642⁵⁸ y 1676⁵⁹.

Estos últimos asientos permiten distinguir dos tipos diferentes de relaciones contractuales: las que podríamos denominar relaciones jurídicas externas, compuestas por un conjunto de obligaciones y derechos en el cumplimiento del contrato-concesión a través de las cuales se concretaban los términos en que habrían de ser organizadas las armadas y los beneficios a percibir por los asentistas, y una vertiente jurídico-interna, que establecía la organización de los mismos asentistas y su órgano de gobierno.

La primera de las relaciones jurídicas externas, que atendía al objeto del contrato y por tanto del asiento, era de la obligación por parte de los asentistas de organizar las flotas con destino a Indias durante el tiempo que se hubiera pactado el asiento⁶⁰. Estas flotas se aprestarían con el capital que hubieran aportado los asentistas, cuya cifra se fijaba en el asiento⁶¹. En el cumplimiento de esta misión, el asiento fijaba que serían auxiliados por las autoridades y supervisados por la Casa de la Contratación. Otros aspectos externos del asiento hacían mención a los beneficios que percibirían los asentistas por la empresa, y que se concretaban en el cobro de un tanto por ciento sobre mercancía y pasaje⁶².

El asiento de avería parecería un mero contrato de prestación de servicios, o un asiento como otros muchos, o incluso una capitulación, si no fuera porque

⁵³ Tanto con varios diputados del Consulado como con éste en pleno. Por lo visto, estos asientos no fueron por todo este espacio de tiempo, ya que temporalmente regresaba la competencia de organizar las armadas a la Casa de la Contratación. Antúñez y Acevedo (1797), pp. 193-194.

⁵⁴ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620.

⁵⁵ AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620.

⁵⁶ AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627.

⁵⁷ AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634.

⁵⁸ AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640.

⁵⁹ AGI Contaduría 424; último asiento de avería de 1676.

⁶⁰ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Sevilla, 3 de marzo de 1618, capítulo 2.

⁶¹ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Sevilla, 3 de marzo de 1618, capítulo 9

⁶² Estas cantidades también se percibirían en caso de retraso de la salida de la flota de las Indias el último año del asiento, aunque no quedara englobado dentro del plazo de tiempo asignado por el asiento. AGI Contaduría 494; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Sevilla, 3 de marzo de 1618, capítulo 19.

regulaba la organización interna de los asentistas de manera completa y detallada. La gran aportación de fondos que precisaba la organización de la flota hacía que no pudiera ser asumido por pequeñas compañías generales o por comerciantes individuales, lo que explica que el asiento recogiera ventajas que permitieran reunir un número elevado de aportantes, no sólo para repartir los riesgos de la organización de las flotas, sino limitando esos riesgos a la aportación.

Los asientos regulaban cuidadosamente el régimen de unas aportaciones, que, por regla general, eran poco cuantiosas, del orden de 1.000 a 2.000 ducados por partícipe⁶³ sobre un montante total de capital de entre 270.000⁶⁴ y 300.000 ducados⁶⁵, lo que suponía una participación muy fragmentada en un número elevado de partícipes. La contrapartida de estas aportaciones se concretaba en un conjunto de derechos de contenido económico y político. Los primeros comprendían la participación en los beneficios de la empresa, de una manera proporcional a la aportación⁶⁶, y la limitación de la responsabilidad a la suma aportada, que aparece pactada de una manera absolutamente clara y precisa, desconocida hasta ese momento incluso en las compañías de comercio ya fundadas⁶⁷. Los derechos de contenido económico se completaban con una serie de derechos políticos, esencialmente el derecho a formar parte de manera activa y pasiva en la administración que dirigiría la explotación del asiento, es decir, de poder elegir y ser elegido administrador a través de un procedimiento de elección por voto secreto⁶⁸. Todos los aspectos relativos a este órgano de administración completaban la vertiente interna de los asientos, cuyas funciones quedaban concretadas al máximo en el mismo asiento y capítulo relativo a su elección, aunque dentro del contenido más amplio de poder «tratar, y resolver todas las cosas convenientes, y concernientes al dicho asiento»⁶⁹.

⁶³ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, fol 3v.

⁶⁴ AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería, fol. 7.

⁶⁵ AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería, 1627, cap. 2.

⁶⁶ AGI Contaduría 424, 6; Asiento para la administración del derecho de la Avería, Capítulo 80.

⁶⁷ Hierro Anibarro (1998), pp. 266-267.

⁶⁸ «Item es condicion, que por los participes deste assiento, y de entre ellos mismos se hayan de nombrar quatro personas que sean administradores para el gobierno y administracion deste assiento los tres años del». AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 78.

⁶⁹ AGI Contaduría 424; Asiento para la administracion del Derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 78.

3. EL ESTATUTO DE LOS ASIENTOS

3.1. Derechos y obligaciones de las partes contratantes de los asientos de avería

El carácter contractual sinalagmático del asiento de avería⁷⁰ es notorio⁷¹, al ser celebrado por dos partes –la Corona y los asentistas–, pero no oculta el carácter institucional de los asientos cuando las capitulaciones crean *gratia specialis* la organización interna de los asentistas. Al tratarse la avería de un contrato sinalagmático entre la Corona y los asentistas –convertidos en una organización con personalidad jurídica a cuyo frente se sitúan unos administradores–, debemos distinguir dos tipos diferentes de obligaciones y derechos que afectan a cada una de las partes de manera diferente.

Las obligaciones de los asentistas se concretan en la organización de la armada con los requisitos que se estipulan en el asiento⁷², para lo cual deben desembolsar las cantidades que componen el capital de la empresa. Las obligaciones de la Corona comienzan por facilitar el cumplimiento de las de los asentistas, y en este sentido se les conceden los debidos poderes para garantizar el cumplimiento del asiento⁷³ y facilitarles al máximo el apresto de las armadas⁷⁴. Además, los fun-

⁷⁰ Céspedes (1945), p. 83.

⁷¹ AGI Indiferente 2688; Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, fols. 4-5v. En los encabezamientos de los asientos se recoge su naturaleza de contrato sinalagmático: Asiento y capitulación que los señores presidente y del Consejo Real de las Indias, tomaron con los vezinos de la Ciudad de Cadiz y Universidad de los mareantes de Sevilla (AGI Indiferente 2498, lib. 12); Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620.

⁷² Esencialmente, esas obligaciones atienden al número de armadas, buques de cada una de ellas, tonelaje, armamento, destino, fechas de salida, etc. AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos 3 a 14, 48, 50, 51; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulos 2 a 11; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulos 8 a 14, 16 y 21; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulos 1, 8, 10, 11, 13, 16, 21; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulos 1, 11 a 13, 24, 77.

⁷³ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos 23, 24 y 28 entre otros; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulos 16, 17 y 21; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulos 5, 18, 21; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulos 18 y 27.

⁷⁴ Esencialmente, dotar de poder a los administradores para embargar los navíos que precisaran –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 17; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 13; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en

cionarios del Rey tienen la obligación de ayudar a los asentistas⁷⁵, de no ingerirse en los asuntos de avería⁷⁶ y de eximirles del pago de algunos derechos⁷⁷.

Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 9– o fabricarlos –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 18; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 13–. También se les entregan los almacenes y locales que poseyó la anterior administración de la avería – GI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos 61 y 62; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulos 56 y 57; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 20; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 20; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulos 20 y 100– y se les autoriza a un reservar un tonelaje para las provisiones del viaje de vuelta –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 37; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulos 38, 41 y 42; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulos 15 y 25; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 15–, sin olvidar las ventajas económicas para la adquisición de armamento y municiones –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos. 12, 14, 43 y otros; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulos 10, 11 y 51; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulos 14 y 60; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulos 14 y 16; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 16–, para obtener préstamos en metálico de los fondos del Rey –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 39; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 36; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 35; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 19– o de particulares–AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 58; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 53; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 21; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 19; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 19.

⁷⁵ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 77; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 60; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulos 10, 15 y 17.

⁷⁶ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos 13, 52, 67 y otros.

⁷⁷ AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 63.

A su vez, los asentistas gozan de una serie de derechos con relación al cumplimiento contractual del asiento de avería, los cuales tienen por objeto asegurar su independencia administrativa frente a toda exigencia y abuso del rey o ante cualquier extralimitación de los funcionarios públicos⁷⁸. Los capítulos que contienen estos derechos contribuyen a asegurar que la Corona no demorará bajo ningún pretexto la salida de las flotas⁷⁹, ni aumentará el número pactado de buques sin costearlos de su hacienda⁸⁰, ni alterará las condiciones del asiento⁸¹ y, sobre todo, y con vistas a que los particulares se animen a llevar sus cargamentos en las flotas, se compromete a no decretar embargos de remesas de metales preciosos procedentes de las Indias consignadas a particulares⁸², y a no detener su rápida entrega⁸³.

3.2. Capital y aportaciones

El asiento de avería era una empresa capitalista que tenía como fin dedicar las elevadas aportaciones de capital de sus partícipes al objeto mercantil que se recoge en sus cédulas: la organización de las flotas. Curiosamente, la necesidad de aunar esos fondos se topó con el problema, ya manifiesto a comienzos del siglo XVII, del desprecio de los españoles por las actividades productivas y mercantiles.

⁷⁸ Céspedes (1945), p. 86.

⁷⁹ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulos 34 y 36.

⁸⁰ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 48; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 64.

⁸¹ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 72; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 68.

⁸² AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 64; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 59; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 63; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 25.

⁸³ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 82; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 79; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 57; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 60. En el caso de este último asiento, también se contiene un derecho de extrema generosidad por parte de la Corona, como es el derecho a pedir nuevas gracias y privilegios (capítulos 14 y 78).

Las autoridades españolas comprendieron que, si no podían orientar de nuevo a los mercaderes hacia el comercio ni luchar contra la corriente social que despreciaba el trabajo, sí podían en cambio reconducir los capitales improductivos de cualquier clase social a la nueva empresa capitalista. Para ello, no ocultaron en la letra de los asientos de avería el carácter capitalista de la empresa, desvinculado del ejercicio personal del comercio, para de este modo hacer compatible la inversión con el *status* social propio del hidalgo, el noble o el clérigo⁸⁴.

El puesto en el asiento de avería hace mención tanto a la aportación de capital como a la división del caudal en partes alícuotas variables, dependiendo del alcance de la participación en el capital común establecido para el asiento⁸⁵. El puesto recibe la denominación de puesto principal si se trata de la participación de carácter fundacional o aportación inicial de capital que constituye la cifra de caudal del asiento, que el partícipe no podrá detraer del capital común durante el tiempo fijado de duración de la empresa⁸⁶, ya que se trata de las cantidades destinadas a

⁸⁴ En los asientos de avería se introdujeron aquellos capítulos que textualmente recogían «que no se de nombre de arrendamiento, sino de administración a este contrato», cuyo contenido no dejaba de ser expresivo sobre las prohibiciones de comercio: «Item, que por quanto muchos de los partícipes deste asiento son nobles, y con pretensiones de que su Magestad les haga merced de Abitos, y otros cargos honrosos, por los servicios que le han hecho, mandará su Magestad, que a este asiento no se le dè nombre de arrendamiento, pues no lo es, sino administrar el derecho de la Avería que los dichos interesados causan con sus mismas haciendas, y que solo lo toman por servir a su Magestad, para que las armadas, y flotas vayan, y vengan proveidas, y despachadas, como conviene, y se asegure el tesoro de las Indias, y assi lo declara su Magestad expressamente, ni perjudicales cosa alguna a la dicha nobleza, ni para conseguir la merced que mediante lo dicho su Magestad les hiziere.» AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 84; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 63. La esquizofrenia existente sobre las actividades que un hidalgo podía o no realizar había alcanzado a un negocio que tenía que enmascarar la actividad mercantil en pos de la inversión. Vid. Antúnez y Acevedo (1797), p. 198. Sobre el carácter mercantil y no arrendatario de los asientos, Céspedes (1945), p. 94. En las compañías francesas no existía la prohibición de invertir para nobles, clero y extranjeros –Levy-Bruhl (1938), pp. 56-57– que planteaban otras corporaciones mercantiles, las cuales veían con malos ojos la intervención de los nobles en el comercio –Richard (1962), p. 484–, principalmente debido al interés de Colbert por evitar la ociosidad de los capitales de los aristócratas –Levy-Bruhl (1933), p. 215–. Además, la nobleza constituía una excelente clase inversora, ya que, como accionistas, resultaban bastante pasivos, no interesándose por la dirección de los negocios de las compañías. Glamann (1960), p. 111.

⁸⁵ Un sentido similar tenía el término stock en las compañías de comercio inglesas. Scott (1995), vol. I, pp. 60-61.

⁸⁶ «Sin que [...] quedemos obligados a otra cosa alguna mas que a pagar [...] los dichos puestos e cantidades que cada uno de nos tenemos firmado en la dicha cedula, [que] han de servir para todo el tiempo de los dichos seys años, porque se toma el dicho asiento, sin que lo podamos pedir, ni sacar donde lo huvieramos pagado ni entregado, ni parte alguna dello hasta que el dicho asiento este fenecido y acabado.» AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, fols. 8v-9. Esta obligación, que ya existía en las compañías de comercio europeas, se conjugaría pronto gracias a la transmisión de las participaciones. Véase Sayous (1902), p. 626.

la inversión con las que se pagarán todos aquellos gastos destinados a la consumación del objeto social⁸⁷. Esa misma apariencia de imposibilidad para dejar la empresa se debe a la especial posición del partícipe en el asiento⁸⁸, ya que ahora no se trata del socio de la compañía mercantil general, cuya actividad, y no sólo la aportación, era fundamental para la consecución del buen fin de la empresa. En el asiento no es importante la calidad del aportante, sino la de su crédito.

En los asientos de avería, la estricta igualdad imperante a la hora de pagar ésta⁸⁹ se traslada a las relaciones internas de los asentistas, ya que se declara expresamente la igualdad de los partícipes, que no podrán ampararse en ningún fuero particular con la intención de crear una relación de prevalencia o privilegio con respecto al resto de los asentistas⁹⁰. La igualdad de derechos de los partícipes en los asientos de avería tiene su máxima expresión en el derecho de voto, que es siempre proporcional a la cantidad aportada⁹¹, aunque se reduzca a la elección de los administradores del asiento⁹². La existencia de una votación en la que estuvieran presentes todos los partícipes con derecho de voto supone la existencia de una Junta y de un procedimiento para llevar a cabo la votación. En los asientos de avería se menciona expresamente esta reunión en junta de «los parti-

⁸⁷ «[...] con los cuales dichos puestos e caudales se ha de pagar, suplir e satisfacer, y costear todo lo susodicho [el despacho de las flotas de la Carrera de Indias].» AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, fol. 8v.

⁸⁸ «Se ha de quedar el puesto principal de los contribuyentes que han firmado por fianza hasta el fin del dicho asiento». AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 80; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 78; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 2; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 2; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 2.

⁸⁹ Veitia Linaje (1672, Lib. I, Capt. XX, 13), ya extinguida la avería, señaló que todos la pagaron sin excepción, tal y como recogía la Recopilación de las Leyes de Indias, Lib. IX, Tít. IX, Ley I.

⁹⁰ La fórmula utilizada es la renuncia declarada de los partícipes a «qualesquier leyes que en nuestro favor en este caso sean, o ser puedan [...] para dexar de cumplir con efecto todo lo contenido en este asiento [...]». AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 84.

⁹¹ «nos todos los susodichos, cada uno por lo que le toca [...] por la cantidad que cada uno tiene firmada y no en mas. Otorgamos y conocemos cada uno de nos por lo que le toca». AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, fol. 3v.

⁹² AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, fol. 2v; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81.

cipes en la Sala de Gobierno de la casa de la Contratacion, con asistencia de los Señores Presidente, y juezes a hazer eleccion, y nombramiento de doze personas de los mismos interesados que sean administradores»⁹³, a través de un procedimiento de elección que establece el voto secreto de los partícipes⁹⁴, al mismo tiempo que permite el voto enviado por correo de los no asistentes⁹⁵.

La participación en la empresa capitalista debía documentarse de manera conveniente. Los asientos de avería, además de la misma escritura del asiento⁹⁶, ya establecían un Libro registro de partícipes y de los desembolsos efectuados por el puesto principal⁹⁷. Además, se documentaba la participación en la empresa mediante una certificación expedida por el encargado de recoger las cantidades que formaban el capital del asiento⁹⁸.

3.3. La limitación de la responsabilidad

La primera empresa capitalista que formula un régimen de limitación de la responsabilidad absolutamente moderno y nítido en sus términos, alejado de la primitiva y confusa fórmula de la limitación de la responsabilidad del naviero, es el asiento de avería. Los asientos de avería repiten en cada uno de ellos la misma fórmula según la cual

«Todas las personas que entran en este asiento, no han de estar obligados en mancomun, ni por el todo, ni tener ninguna obligacion general, ni particular de todo lo contenido en este asiento, ni para el cumplimiento del, porque han de aver cumplido con entregar a los administradores que han de gobernar, y administrar este asiento [...] la cantidad que cada uno ha firmado

⁹³ AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 6; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 6; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 4.

⁹⁴ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 78; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81.

⁹⁵ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, fol. 5.

⁹⁶ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, fol. 7.

⁹⁷ AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, fol. 3v.

⁹⁸ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 75; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 80; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 3.

poner en el, y aquella cantidad solamente ha de quedar obligado para cada uno, y por fiança deste assiento, sin que contra sus personas, ni bienes se pueda pedir otra cosa alguna [...] ni alcance de cualesquier cuentas, ni por deuda [...] porque solamente han de tener obligacion de entregar el puesto principal como dicho es, sin quedar obligados, ni poderseles pedir otra cosa alguna, porque con la sola certification que se les diere a cada uno de las cantidades que firmaren de los dichos diputados, o de la persona que fuere nombrada para recibir el dicho dinero, han de aver cumplido, y les ha de servir por carta de pago, y finiquito, para que en ningun tiempo se les pueda pedir cosa alguna ni puedan ser apremiados en sus personas, ni en sus bienes los quales han de quedar libres sin carga de hipoteca especial, ni general para otra cosa alguna, porque con solo aver entregado cada uno la cantidad que huviere otorgado, y firmado ha de aver cumplido, y no ha de quedar obligado por su persona y bienes a otra cosa alguna [...]»⁹⁹,

incluso en el peor de los supuestos, «que se perdieren todos los galeones, supuesto en que no quedan obligados mas que al puesto principal»¹⁰⁰.

No existe ningún precedente jurídico que exprese tan claramente la limitación de la responsabilidad como se recoge en los asientos de avería¹⁰¹. La única explicación que se ha dado a la aparición de este beneficio para los partícipes atiende a los grandes riesgos de esta empresa y a la necesidad económica de conceder este beneficio a cambio de unos capitales que son fundamentales para mantener el tráfico mercantil con la América española¹⁰².

3.4. La administración del asiento de avería

La avería ya contó, desde su aparición en la Carrera de Indias, con una administración, cuyas atribuciones y poderes estaban trazados en toda su amplitud,

⁹⁹ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 75; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 80; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 3; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 4; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 3. Veitia Linaje (1672), I, XX, 36, se hizo eco de este privilegio: «hizieron deposito de 300.000 ducados de plata... sin quedar obligados à otra cosa alguna».

¹⁰⁰ AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 3.

¹⁰¹ Hierro Anibarro (1998), p. 268.

¹⁰² Céspedes (1945), p. 87.

y con una autonomía que sólo se habría de recortar por las injerencias de la Casa de la Contratación. El Tribunal de la Contaduría de averías, y el resto de la organización adscrita a la avería, completó, junto con la creación del arca de tres llaves y las reuniones de los administradores, toda la estructura relativa a la administración¹⁰³.

La composición de la administración de la avería no fue siempre la misma, puesto que varió enormemente en su naturaleza a lo largo de toda su existencia. En 1522, cuando la avería hizo su aparición en la Carrera de Indias para organizar las primeras flotas de mercaderes, fue administrada por los mismos mercaderes, que designaban a unos representantes por el conjunto de ellos, con atribuciones realmente amplias. A partir de 1537, la administración de la avería se fue transfiriendo gradualmente a los funcionarios de la Casa de la Contratación, hasta que, en torno a 1543, los comerciantes, ahora agrupados en torno al Consulado de cargadores, volvieron a intervenir en su administración.

La última reforma de la administración de la avería, antes de la aparición de los asientos, fue la Junta de avería, creada por la Corona el 1 de noviembre de 1608 para dar satisfacción a las demandas de los comerciantes que pedían una reorganización de su administración¹⁰⁴. La experiencia, lejos del éxito inicial con que se saldó su aparición, no se extendió mucho más en el tiempo, por lo que, en 1613, la Junta acabó siendo suprimida y se dio comienzo a más de medio siglo de asientos. La administración de los asientos¹⁰⁵, herederos de la anterior administración de la avería, quedaría configurada de manera definitiva desde el primero de ellos, puesto que no alteraría su estructura más que para adaptarla a los distintos asentistas y a la duración del asiento.

El asiento de 1618 marca las pautas que, con carácter general, seguirían los restantes asientos en relación con los cometidos de la administración, al establecer las funciones encomendadas a los administradores, que quedaban englobadas dentro del amplio mandato de «poder tratar, y resolver todas las cosas convenientes, y concernientes al dicho asiento», lo que también incluía nombrar «a todas las demas personas, y ministros que han de servir en el, ansi en España, como en

¹⁰³ Céspedes (1945), p. 28.

¹⁰⁴ AGI Contaduría 424; Cédula de 17 de septiembre de 1609.

¹⁰⁵ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 78; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 6; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 6; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 4.

las Indias», y otra larga serie de facultades que se les otorgaba a lo largo de los asientos y que se repiten sucesivamente asiento tras asiento¹⁰⁶.

Distinta fue, sin embargo, la manera de organizar la administración, ya que ésta variaría en su composición de un asiento a otro en función de la duración del mismo asiento, y de la participación o no del Consulado de Cargadores en la

¹⁰⁶ Una lista, no exhaustiva, de las facultades de la administración incluiría: Visitar las naves extranjeras. AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 30; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 27; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 51; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 50. Visitar los galeones de las Flotas. AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 29; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 40; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulos 40 y 71; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 80. Nombrar los maestros de raciones, contra maestros y pagar al personal de las Flotas. AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 35; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 32; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 17; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 17; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 17. Poner guardia en los galeones. AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 36; AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 33; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 71; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 44. Poder pesar la plata para evitar fraudes en el registro. AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 58; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 58; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 54), Alternativamente, nombrar maestros de plata. AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 22; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 18; AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 18; AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 18, y otras muchas funciones, cuya mención expresa recogen los mismos asientos.

empresa, cuya influencia se dejó sentir de manera constante incluso en aquellos asientos en que no participara directamente¹⁰⁷. Los asientos de 1618, 1620 y 1627 organizaron su administración de manera dual, es decir, dividiendo a los administradores en dos clases. Los que son propiamente administradores y los *consiliarios* o consejeros, cuya función se concretaba en asesorar a los primeros en todos aquellos asuntos y materias sobre los que se solicitara su consejo. Además, los consiliarios eran los únicos partícipes que podían sustituir a los administradores en caso de que se produjese un fallecimiento o una vacante.

Dependiendo de si el asiento establecía que los administradores permanecieran o no en su cargo a lo largo de todo el tiempo por el que se pactaba su duración, se podían distinguir dos modelos de cooptación de los administradores por los consiliarios. El primer modelo, representado por aquellos asientos que pactaban la duración de los administradores en el cargo por todo el tiempo que durase la empresa, sólo permitía la cooptación en caso de fallecimiento de los administradores¹⁰⁸. En la segunda clase de asientos, producto de su prolongada duración en el tiempo en relación con los asientos precedentes, se establecía un sistema de alternancia de los administradores con los consiliarios, de manera que sólo se podía ocupar el cargo de administrador por espacio de dos años¹⁰⁹. El cargo de consiliario desaparecería en los dos últimos asientos de avería, por lo que en estos asientos se procedía a una nueva elección para cubrir las vacantes en la administración¹¹⁰.

El número, siempre par, de administradores¹¹¹ llevó a arbitrar un sistema de dirimir las diferencias en caso de empate técnico, que consistía en dar un voto de calidad al Prior del Consulado de cargadores o, en su sustitución, al cónsul para tal fin designado, en todos los asientos que dependieron directa o indirectamente del Consulado de cargadores, excepto en el de 1620, que, al ser organizado por la

¹⁰⁷ La influencia del régimen consular es constante a lo largo de los asientos, y constituye una evidencia del origen consular de esta institución. Valga, como ejemplo, que, para ser elegido administrador, se procede «como se hazen las elecciones del Consulado» –AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 78–, aunque para ello deben reunir los requisitos en caso de que «pudieran ser elegidas por prior, y Consules». AGI Indiferente 2688; Asiento para la concesión del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Andrés Parra, 1640, capítulo 4. La normativa consular para la elección del Prior y cónsules aún seguiría aplicándose en la elección de los administradores de las compañías privilegiadas españolas del Siglo XVIII. Al respecto, véase Rico Linage (1983), p. 39.

¹⁰⁸ AGI Contaduría 424; Asiento para la administración del derecho de la Avería, capítulo 78.

¹⁰⁹ AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81; AGI Indiferente 2688, Asiento para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Juan Gonzalez, 1627, capítulo 6.

¹¹⁰ AGI Indiferente 2500, lib. 16; Asiento y capitulación para la cobranza y administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por la viuda de Juan Gonzalez, 1634, capítulo 6.

¹¹¹ De cuatro, en los asientos de 1618, 1620, 1627 y 1634, y de seis en el de 1640.

Universidad de los mareantes y el comercio de Cádiz, obligó a sustituir el tradicional voto de calidad del Prior por el de dos *diputados*, uno por cada universidad de mercaderes, con un único voto de calidad, que debía sortearse en caso de que ambos diputados no lograran ponerse de acuerdo¹¹².

4. LA INFLUENCIA DE LOS ASIENTOS DE AVERÍA EN LAS PRIMERAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS ESPAÑOLAS

Las primeras compañías privilegiadas españolas hacen su aparición en 1624 y en 1628. Se trata de las Compañías del Norte y de la Compañía de las Indias Orientales, con sede en Sevilla y Lisboa, respectivamente, y su creación se adopta dentro de un ambicioso plan ideado por el conde-duque de Olivares de creación de cinco compañías privilegiadas de comercio¹¹³. Este plan encuentra su contexto dentro del conflicto que enfrentó a los Países Bajos con España en las primeras décadas del siglo xvii. Esta lid se disputaba principalmente en el terreno de la economía¹¹⁴, donde las dos potencias europeas se jugaban su propia existencia como naciones¹¹⁵. Además, en el caso español, afectaba a cuestiones políticas fundamentales ligadas a la reforma de las estructuras económicas de los reinos de la Monarquía y a la promoción del crecimiento económico de una nación anquilosada¹¹⁶.

La política económica antiholandesa de España tenía una vertiente positiva y otra negativa. La primera atendía a reactivar la industria y comercio nacionales disminuyendo las importaciones. Y la negativa, origen y fin de la anterior, buscaba combatir el oneroso contrabando holandés¹¹⁷. El Consejo de Estado decidió¹¹⁸, tras la ruptura de hostilidades con los Países Bajos, que se debían tomar aquellas medidas que llegaran hasta el fondo del problema de la infiltración comercial holandesa¹¹⁹, lo que en última instancia también suponía impulsar el comercio y la industria nacional para que procurase aquellos bienes sustitutivos de los productos que los holandeses introducían de contrabando en España, y de los que obtenían los metales preciosos con los que sostenían todo su comercio y economía.

¹¹² AGI Indiferente 2498, lib. 12; Asiento para la administración del derecho de la Avería. Impreso en Madrid por Fernando Correa de Montenegro, 1620, capítulo 81.

¹¹³ Hierro Anibarro (1998), pp. 162 y ss.

¹¹⁴ Domínguez Ortiz (1963), p. 71.

¹¹⁵ Alcalá-Zamora (1975), p. 174.

¹¹⁶ Elliott (1991), p. 99.

¹¹⁷ Alcalá-Zamora (1975), pp. 179-180.

¹¹⁸ El Consejo de Estado era el más importante órgano de gobierno de la Monarquía. Un contemporáneo de la época lo definió como «el mar donde vienen à parar los mayores secretos y misterios de la Monarquía». González Dávila (1623), pp. 471-472.

¹¹⁹ Israel (1986), p. 137.

La propuesta definitiva que realizó el Consejo de Estado al Rey¹²⁰ aconsejaba la institución de una Junta¹²¹ destinada exclusivamente a la misión de perseguir el contrabando holandés, que encontraba, especialmente en los reinos y provincias aforadas, numerosas puertas de entrada¹²². Éste es el origen de la Junta de Comercio que se creó el 1 de diciembre de 1622¹²³ bajo la presidencia del Marqués de Montesclaros, antiguo Virrey de Nueva España y del Perú, y uno de los más fervientes abogados de las medidas de guerra económica contra los holandeses¹²⁴.

La Junta de Comercio no tardó en llegar a la verdadera raíz de los males económicos que aquejaban al Reino, y enseguida comenzó a trabajar en una solución que no pasara únicamente por la prohibición del comercio holandés, que de nada habría de servir si no se promocionaba el propio. Restaba ahora ultimar el cómo, que quedaba centrado en dos preguntas: la forma institucional en que se promoverían las empresas comerciales y el modo de eliminar el menosprecio social que se relacionaba con ellas¹²⁵. En esta disyuntiva hicieron su aparición los memoriales que un grupo de expertos en temas de comercio había enviado a la consideración del Gobierno, y que Olivares había remitido a la Junta. En ellos se proponía a la compañía de comercio como la solución ideal que resolvía ambos problemas, ya que esta figura posibilitaba la inversión de capital sin que fuera preciso que quienes aportaban esos fondos se dedicaran al ejercicio del comercio, puesto que para ese menester se nombraba una administración competente y experta en cuestiones mercantiles.

La respuesta estatal a estos memoriales no tardaría en producirse, y llegará a través de las resoluciones de la Junta de comercio de 13¹²⁶ y 16¹²⁷ de marzo de

¹²⁰ AGS Est. leg. 2036; Consulta de 28 de septiembre de 1622.

¹²¹ El recurso a operar mediante juntas existía con anterioridad a Olivares, ya que era un medio de agilizar la toma de decisiones de los verdaderos órganos competentes, los Consejos reales. Pero las juntas se ligan de manera especial con el período de gobierno de Olivares, en el que se asistió a una profusión de juntas nunca antes conocida, al organizarse de facto una administración alternativa a la de los Consejos, que si bien contribuyó a agilizar el funcionamiento de los Consejos, la hacía muy manejable en las manos del valido: Elliott (1991), p. 301. La Junta de comercio, a propuesta del Consejo de Estado, estaría compuesta por consejeros de Estado, Guerra, Portugal, Indias y Hacienda. AGS Est. leg. 2036.

¹²² La actuación de las autoridades reales en la represión del contrabando holandés originó multitud de conflictos y controversias jurídicas con las regiones aforadas. Véase Israel (1986), pp. 138-142.

¹²³ AGS Est. leg. 2847; Real orden del Marqués de Montesclaros, 1 de diciembre de 1622.

¹²⁴ No era Montesclaros el único miembro de la Junta de Comercio de este parecer. La idea de que la única manera de combatir a los holandeses era quitándoles su más preciado bien, el comercio, imperaba en otros miembros de la Junta, como Coloma, que, en una carta dirigida a Olivares en el verano de 1622, manifestaba que «con impedirles el comercio y la pesca [...] es fuerza que los rebeldes caigan rendidos». AGS Est. leg. 2515; Carta de D. Carlos Coloma a Olivares.

¹²⁵ Elliott (1991), p. 160.

¹²⁶ AGS Est. leg. 2847; De oficio, Junta de comercio, 13 de marzo de 1624.

¹²⁷ AGS Est. leg. 2847; De oficio, Junta de comercio, 16 de marzo de 1624.

1624 y de 23 de julio de 1625¹²⁸. La segunda de estas resoluciones de la Junta de Comercio atiende, entre otros, al memorial de un comerciante holandés afincado en Jerez de la Frontera, Francisco de Retama, que lleva por título *Sobre fundar compañías en estos Reynos para el trato y comercio con las Indias occidentales*. En el análisis y contestación que hace de este memorial, la Junta reconoce con claridad que la tan admirada compañía privilegiada de comercio no es más que el asiento de avería español:

«El papel [...] sobre lo que conviene fundar compañías en estos Reynos para el trato y comercio con las Indias occidentales ha visto la Junta de comercio [...] que la contratación de las Indias Occidentales esta bien dispuesta [...] pues dicha compañía ha de ser para que los gastos de la navegación sean por cuenta della y se ha provado las veces que ha estado por asiento la Armada de los galeones.»

La Junta de comercio reconoce que incluso es mejor el sistema español que el de las compañías, porque impedía los monopolios tan estrictos que suponen las compañías extranjeras, por lo que aconseja que, en caso de asentar compañías, sólo se hagan para el comercio con Indias Orientales y las rutas europeas:

«y lo que conviene es que como se ha consultado a V.M. diversas veces se vea si se puede introducir compañía en España para las partes de Europa y en Portugal para la India».

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. (1975): *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona: Planeta.
- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R. (1797): *Memorias Históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid: Imprenta de Sancha.
- BOISSONNADE, P. y CHARLIAT, P. (1930): *Colbert et la Compagnie du commerce du Nord (1661-1689)*. París: Marcel Rivière.
- BASAS, M. (1994): *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Burgos: Excma. Diputación Provincial de Burgos.
- BERNARD, G. (1955): «La Casa de la Contratación, luego de Cádiz, en el siglo XVIII». *Anuario de Estudios Americanos* XII, pp. 253-286.
- CABALLERO JUÁREZ, J. A. (1997a): *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVII y XVIII*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

¹²⁸ AGS Est. leg. 2847; De oficio, Junta de comercio, 23 de julio de 1625.

- (1997b): «Los asientos de la avería de la armada de la Carrera de las Indias». *Ius Fugit. Revista Interdisciplinar de Estudios Histórico-Jurídicos* 5-6, pp. 429-442.
- CARANDE, R. (1987): *Carlos v y sus Banqueros*. t. I. *La vida económica en Castilla*, t. III. *Los caminos del oro y de la plata*. Barcelona: Crítica.
- CÉSPEDES, G. (1945): *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos de la Universidad de Sevilla.
- COORNAERT, E. (1977): «Las instituciones económicas europeas y el Nuevo Mundo; las chartered companies», en E. E. Rich y C. H. Wilson (dirs.), *Historia económica de Europa*, t. IV. *La economía de expansión en Europa en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado, pp. 325-404.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1963): «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV». *Hispania* XXIII, pp. 71-110.
- (1987): *Estudios de Historia económica y social de España*. Granada: Universidad de Granada.
- ELLIOTT, J. H. (1991): *El conde-duque de Olivares*. Barcelona: Crítica.
- GARCIA DE QUEVEDO, E. (1905): *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*. Burgos: Imprenta de la Diputación.
- GENTIL DA SILVA, J. (1969): «Les sociétés commerciales, la fructification du capital et la dynamique sociale, XVI^{ème} - XVII^{ème} siècles». *Anuario de Historia Económica y Social* nº 2, pp. 117-190.
- GLAMANN, K. (1960): «The Danish Asiatic Company, 1732-1772». *The Scandinavian Economic History Review* VIII, pp. 109-149.
- GONZÁLEZ DÁVILA, G. (1623): *Teatro de las grandezas de la Villa de Madrid*. Madrid: Tomas Iuntí.
- HAMILTON, E. J. (1983): *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona: Ariel.
- HANNAY, D. (1926): *The Great Chartered Companies*. Londres: Williams and Norgate Ltd.
- HARING, C. H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica.
- HEREDIA HERRERA, A. (1970): «Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias, en Sevilla y en Cádiz». *Anuario de Estudios Americanos* XXVII, pp. 219-279.
- (1973): «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla». *Archivo Hispalense* LVI, pp. 149-183.
- (1977): «Guía de los fondos del Consulado de Cargadores a Indias». *Archivo Hispalense* LX, pp. 87-111.
- (1987): «Elite y Poder: comerciantes sevillanos y asociaciones mercantiles en el siglo XVIII». *Archivo Hispalense* LXX, pp. 69-92.
- HEVIA BOLAÑOS, J. DE (1798): *Curia Philipica*. Madrid: Ramón Ruiz.
- HIERRO ANIBARRO, S. (1998): *El origen de la sociedad anónima en España. La evolución del asiento de avería y el Proyecto de compañías de comercio de Olivares (1521-1633)*. Madrid: Tecnos.
- HUSSEY, R. D. (1929): «Antecedents of the Spanish Monopolistic Overseas Trading Companies (1624-1728)». *The Hispanic American Historical Review* 9, pp. 1-30.
- IBARRA, E. (1941): «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla». *Revista de Indias* nº 5, pp. 5-38.

- ISRAEL, J. I. (1986): *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. Oxford: Clarendon Press.
- KLERK DE REUSS, G. C. (1894): *Geschichtlicher Ueberblick der Administrativen, Rechtlichen und Finaziellen Entwicklung der Niederländisch-Ostindischen Compagnie*. Batavia-La Haya: Albrecht & Rusche y M. Nijhoff.
- LAPEYRE, H. (1953): *Simón Ruiz et les asientos de Philippe II*. París: Librairie Armand Colin.
- LEHMANN, K. (1968) [1895]: *Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts bis zum Code de Commerce*. Frankfurt a. M.: Sauer & Auvermann.
- (1908): «Altnordische und Hanseatische Handelsgesellschaften». *Zeitschrift für das Gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht* LXII, pp. 289-327.
- LÉVY-BRUHL, H. (1938): *Histoire juridique des sociétés de commerce en France aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles*. París: Domat-Montschrestein.
- (1933): «La noblesse de France et le commerce a la fin de l'ancien Régime». *Revue d'Histoire Moderne* VIII, pp. 209-235.
- LORENZO SANZ, E. (1979): *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. t. I. *Los Mercaderes y el Tráfico Indiano*. t. II. *La navegación, los Tesoros y las Perlas*. Valladolid: Diputación Provincial de Valladolid.
- MARTÍN ACOSTA, M. E. (1990): «Estado de la cuestión sobre la avería en la Historiografía española y americanista. La avería de 1602». *Revista de Indias* L, pp. 151-160.
- MAURO, F. (1960): *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^{ème} siècle (1570-1670)*. *Étude économique*. París: Université de Paris.
- OLIVA MELGAR, J. M. (2005): «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?», en C. Martínez Shaw y J. M. Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- REAL DÍAZ, J. J. (1968): «El Consulado de cargadores a Indias; su documento fundacional». *Archivo Hispalense* XLVIII-XLIX, pp. 279-291.
- RICHARD, G. (1962): «Un essai d'adaptation sociale à une nouvelle structure économique: la noblesse de France et les sociétés par actions a la fin du XVIII^{ème} Siècle». *Revue d'Histoire Économique et Sociale* 40, pp. 484-523.
- RICO LINAGE, R. (1983): *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*. Sevilla: Excma. Diputación de Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- SAVARY DES BRUSLONS, J. (1757): *The Universal Dictionary of Trade and Commerce*. Londres: John Knapton, vol. I.
- SAYOUS, A. E. (1902): «Les sociétés anonymes par actions. Leur nature dégagée par la méthode historique d'après l'Histoire de la Compagnie hollandaise des Indes orientales de 1602 à 1623». *Revue d'Économie Politique* XVI, pp. 614-637.
- SCHÄFER, E. (2003): *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. t. I. *Historia y organización del Consejo y de la Casa de la Contratación de las Indias*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- SCOTT, W. R. (1995) [1910-12]: *The Constitution and Finance of English, Scottish and Irish Joint-Stock Companies to 1720*. Bristol: Thoemmes Press, vol. I.
- SERRANO MANGAS, F. (1989): *Armadas y Flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.

- SIDNEY SMITH, R. (1978): *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*. Barcelona: Península, Barcelona.
- SOLÓRZANO PEREIRA, J. de (1972): *Política Indiana*. Madrid: Atlas, t. V.
- TORRES, B. (1973): *La compañía gaditana de negros*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos.
- VEGA, J. DE LA (1688): *Confusión de confusiones Dialogos Curiosos Entre un Philosopho agudo, un Mercader discreto, y un Accionista erudito Describiendo el negocio de las acciones, su origen, su ethimologia, su realidad, su juego, y su enredo*. Amsterdam.
- VEITIA LINAJE, J. (1672): *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Juan Francisco de Blas.

