

preceptos legales del articulado del Código civil, que repetidamente nos enseñan que una de las dos terceras partes de legítima se llama mejora.

III) Esta cláusula, creada por Palomino y empleada en los testamentos que autoriza, va encaminada a prescindir de la actuación de albaceas y comisarios designados siempre que los herederos, unánimemente, deseen efectuar por sí mismos tales funciones. Porque la voluntad real de los testadores es hacer los nombramientos de comisario en interés de sus herederos y no del comisario. Otro muy distinto es el criterio de la Dirección general de los Registros y del Notariado, del Reglamento hipotecario y de la reforma de su ley. La cláusula de no estorbar hace muy precario el nombramiento de los comisarios contadores-partidores.

JUAN FRANCISCO LÓPEZ.

GUILLERMO CÉSPEDES DEL CASTILLO: *La avería en el comercio de Indias*.—Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos.—Sevilla, 1945, VIII + 188 págs., con numerosos grabados fuera de texto.

El estudio histórico de la avería, que pagaban los mercaderes traficantes con América, durante los siglos XVI y XVII para sostener así las escuadras protectoras de sus barcos de comercio, tiene un indudable interés para la historia de América en el aspecto económico. Este estudio lo ha acometido el joven investigador G. Céspedes del Castillo, a la luz de una rica documentación. Antes de él, poco se había hecho en este terreno; estudios indirectos, como los de Haring o Carande, sí que los había estimables. Concretamente sobre la avería, nada más se ha publicado que un excelente trabajo, debido a la pluma de Leopoldo Zumalacárregui (*Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII*, en "Anales de Economía", IV, 1945).

El comercio necesita seguridad para su desarrollo. Precisamente las rutas comerciales son las más amenazadas, por el rico botín que ofrecen a los golpes afortunados de los salteadores. Pero, por eso mismo, las rutas comerciales han de ser también las mejor guardadas. Cuando se inicia el comercio con América, se establece uno de los caminos comerciales más importantes de la Historia; y hacia ese camino confluirán no sólo los mercaderes, sino los salteadores de oficio. Los piratas y corsarios, de todos los colores, se dan cita en aguas atlánticas, a la espera de los galeones españoles, cuya fama corre de boca en boca. Si el peligro es grande, las medidas defensivas se imponen. Y así surgen las escuadras protectoras, que de

algún modo habían de pagarse; y puesto que el Erario real no está en condiciones de afrontar la empresa, serán los propios mercaderes interesados los que recauden los caudales necesarios. Nace de tal manera la avería.

El nombre de avería se había dado a un tipo de contribuciones similares cobradas, en parecidas circunstancias, por los antiguos Consulados; el libro que nos ocupa ahora sólo se referirá a la avería de la carrera de Indias, no sin advertir los diferentes conceptos con que se aplicó, según se tratase de la "avería de echazón", de la "avería gruesa" o de la "avería vieja".

¿Es un impuesto la avería? Así lo creyeron Piernas y Hurtado y Haring. Céspedes, en cambio, está de acuerdo con la opinión del Prof. Carande, quien niega que el cobro de la avería pueda estimarse como un impuesto; el Sr. Céspedes lo considera "un seguro marítimo mutuo, por el sistema de cuota única proporcional, calificado por un riesgo específico: la piratería".

Cronológicamente, la avería en el comercio americano aparece en 1521, al estallar la guerra entre Carlos V y Francisco I, con cuyo motivo se ven infestadas por piratas las aguas de la carrera de Indias; pero la organización definitiva no tuvo lugar hasta el año siguiente. Rechaza, por tanto, el autor las fechas de 1514, señalada por Laudelino Moreno, y de 1543, que indica Veitia Linage.

Interesa al autor destacar que la avería ha tenido origen por iniciativa de los comerciantes, aunque como medida circunstancial y extraordinaria, no con propósito de llegar a un establecimiento fijo. Pero la intervención estatal fué pronto muy fuerte, mezclándose con las desavenencias entre Cádiz y Sevilla, en perjuicio todo ello del buen ejercicio de la avería, que no se cobra con regularidad hasta 1548.

Los derechos de avería, que al principio recaen sólo sobre las cosas, se extienden luego a las personas que viajan entre América y España. La avería se cobraba en los puertos de la Península, aunque no de la manera terminante como dice Antúnez, pues Céspedes ha sabido puntualizar que por modo extraordinario también se llevaron a cabo algunos cobros parciales en Indias. El autor también se ocupa de los porcentajes y recaudaciones globales de la avería (en páginas posteriores explica la inversión de estos fondos), que fluctuaron mucho de unos años a otros. A este respecto es interesante el extracto de porcentajes entre 1521 y 1659, que publica en uno de los apéndices. La organización administrativa—analizada en el capítulo III—, que data de 1522, y pasó luego a depender de la Casa de Contratación, fué aumentando en complejidad; pero esta organización ni sus sistemas de contabilidad y vigilancia pudieron evitar en absoluto los fraudes. La administración de la avería revierte, a fines del siglo XVI a los mercaderes; "el hecho no puede interpre-

tarse — dice el autor — más que como un fracaso en toda la línea de la gestión administrativa realizada por la Casa”. La nueva administración independiente de la Casa da lugar a los *asientos* de avería, el primero de los cuales se realiza en 1591; sobre el carácter y particularidades de estos contratos de asiento, nos ilustra el autor con amplitud. Pero tampoco los asientos tienen éxito. En 1640, tras una quiebra ruidosa, nadie quiere hacerse cargo del asiento; la Casa de Contratación administra de nuevo la avería, pero el asunto sigue marchando mal; los porcentajes suben — en 1643 se cobra el 23,4 por 100 —, con lo que aumentan los fraudes y las ocultaciones. Por otra parte, en esta mitad del siglo XVII, cuando la piratería está en su momento de plenitud — Jamaica ha caído, en 1655, en manos inglesas —, se impone una protección más decidida, con carácter oficial, al tráfico marítimo indiano. En 1660 queda suprimida la avería, y las flotas defensivas son organizadas ahora por el Estado, con un presupuesto fijo de 790.000 ducados anuales, aportados por los comerciantes y la Hacienda Real. La antigua avería, calificada como seguro mutuo, es sustituida así por un impuesto.

El libro se cierra con un sabroso capítulo. El autor hace en él, primeramente, un juicio crítico de la avería; ésta le parece que cumplió el fin para que fué creada: asegurar el comercio con América. La escolta de las flotas de avería protegió eficazmente a los barcos mercantes contra los piratas; pese a todo lo que se diga en contrario, lo cierto es que sólo cuatro veces — y dos de ellas dentro de puerto — consiguieron triunfar los enemigos en sus asaltos contra las flotas. Pero esto conduce ya a enjuiciar la política naval de los Austria, por lo menos en lo que se refiere a América. ¿Cómo no intentó España asegurarse el dominio de los mares, aplastando la incipiente piratería? Nunca se emprendió, en tal sentido, una acción enérgica y eficaz. España adoptó una actitud puramente defensiva, sin darse cuenta de que el destino de América iba indisolublemente unido al dominio en el Atlántico. El mismo carácter estrictamente defensivo es el que se refleja en el sistema de flotas de protección para el comercio. Si en el siglo XVI España pudo mantener a raya a los enemigos en el mar, la situación se agravó en la siguiente centuria, cuando al auge de la marinería inglesa y holandesa correspondió un evidente declive de nuestra potencia naval. Los esfuerzos de la política naval española “fueron bien pobres en conjunto — escribe Céspedes — y terminan en el más completo fracaso. Peor es todavía saber a qué precio se hicieron: pues, sencillamente, a costa de hundir, de casi destruir la Marina mercante española. Porque el Rey no tenía barcos ni los mandaba construir; se contentaba con alquilarlos o embargarlos a sus súbditos... Tener un barco nuevo o mandarlo construir — sigue diciendo el autor —, equivalía a la seguridad de que muy pronto el Rey lo requisara y pagase el flete

tarde o nunca; montar un astillero era negocio débil..." Este juicio quizá sea un poco duro; pero no se puede negar a Céspedes que tiene razón cuando acusa a la Corona de haber ahogado la iniciativa particular. ¿No era absurdo que el Rey de España, por escrúpulos, se negara a expedir patentes de corso a los españoles, que era el medio más eficaz, sin duda, de combatir la piratería?

Pero si la política naval de los Austria resultó perniciosa para las Indias, su política económica no merece al Sr. Céspedes del Castillo mejor comentario.

Todo el libro está bien orientado y planeado, y el tema lo trata —según puede deducirse de lo expuesto arriba— de una manera completa. Su interés indiscutible se acrecienta con la sólida base documental sobre que está fundado y lo atinado de sus juicios. Puede decirse que un nuevo capítulo de la historia de la economía india ha sido escrito en estas páginas.

Un selecto repertorio de apéndices e ilustraciones gráficas completan la obra, realzando su valor.

VICENTE PALACIO.

SILVIO ZAVALA: *Servidumbre natural y libertad cristiana, según los tratadistas españoles de los siglos XVI y XVII.*— Buenos Aires, Penser, 1944. 112 páginas, más facsímiles, más índices. Tomo LXXXVII de las "Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas".

El mejicano Silvio Zavala no anda por primera vez los caminos de la investigación histórica, ni es tampoco desconocido en España, pues que se graduó en Derecho, por la Universidad de Madrid, en 1933 y entre nosotros ha publicado algunas de sus obras, como *Los intereses particulares en la conquista de Nueva España* (Madrid, 1933), *Las instituciones jurídicas en la conquista de América* (Madrid, 1935), *La encomienda indiana* (Madrid, 1935), *El tercero en el Registro mejicano* (en la "Revista Crítica de Derecho Inmobiliario", de 1932). Tampoco es novato en el campo de la historia de las ideas políticas, porque de su pluma han salido, aparte del presente estudio, otros tan importantes como los titulados *La "Utopía" de Tomás Moro en la Nueva España, y otros estudios* (Méjico, 1937) y el *Ideario de Vasco de Quiroga* (Méjico, 1940).

*Servidumbre natural y libertad cristiana* constituye el intento, hasta ahora, que yo sepa, no emprendido, de buscar las raíces filosóficas de las polémicas que suscita la debatidísima cuestión de las encomiendas y trato de los indios. No siendo la monarquía española del siglo XVI un sistema desligado de motivaciones éticas, sino, por el contrario, una máquina política empapada de preocupaciones