



## EL CÁLCULO DEL INFRARREGISTRO EN LA CARRERA DE INDIAS: UNA PROPUESTA BASADA EN LA COMPARACIÓN DE FLETES Y REGISTROS DE NAVÍOS

**José Manuel Díaz Blanco**  
Universidad de Sevilla, España

Recibido: 29/02/2024

Aceptado: 15/04/2024

### RESUMEN

El infrarregistro y el fraude constituyen una de las principales cuestiones académicas relacionadas con el comercio colonial español durante la Edad Moderna. No obstante, también son, desafortunadamente, uno de los temas más difíciles de analizar. En este artículo comparamos los contratos de flete y los registros fiscales de un barco español que viajó a América en 1684, el *San Salvador*. En nuestra opinión, contrastar ambas fuentes puede ser útil para demostrar las dimensiones reales de este problema. Dado que en este caso se han hallado niveles de infrarregistro muy bajos, explicamos esta situación de acuerdo con la evolución legal y fiscal del comercio atlántico español durante el siglo XVII.

**PALABRAS CLAVE:** Carrera de Indias; infrarregistro; fletes; registros de navíos; crisis del siglo XVII.

### CALCULATING UNREGISTRATION IN THE SPANISH COLONIAL TRADE: A PROPOSAL BASED ON THE COMPARISON OF FREIGHT AND SHIP RECORDS

### ABSTRACT

Unregistration and fiscal fraud are one of the main academic issues related to the Spanish colonial trade during the Early Modern Age. But, unfortunately, they are also one of the most difficult topics to be analyzed. In this paper we compare the freight contracts and the fiscal records of a Spanish ship that traveled to America in 1684, the *San Salvador*. In our opinion, comparing both sources might be useful to prove the real dimensions of this problem. Since very low rates of unregistration are found in this

case, we explain this situation according to the legal and fiscal evolution of the Atlantic Spanish trade during the 17th century.

**KEYWORDS:** Spanish colonial trade; unregistration; freights; ship records; 17th century crisis.

---

**José Manuel Díaz Blanco.** Doctor en Historia y profesor de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla. Es autor de los libros *Razón de Estado y Buen Gobierno. La Guerra Defensiva y el imperialismo español en tiempos de Felipe III* (2010), *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII* (2012) y *El Norte de la Contratación y la tradición veitiana. Un itinerario del Siglo de Oro al pensamiento histórico moderno* (2024).

**Correo electrónico:** diazblanco@us.es

**ID ORCID:** 0000-0002-5250-701X

---

## EL CÁLCULO DEL INFRARREGISTRO EN LA CARRERA DE INDIAS: UNA PROPUESTA BASADA EN LA COMPARACIÓN DE FLETES Y REGISTROS DE NAVÍOS\*

El infrarregistro fue uno de los fenómenos cruciales de la Carrera de Indias. Desafortunadamente, su estudio representa uno de los desafíos metodológicos más arduos para los historiadores. A lo largo de décadas, la historiografía ha buscado maneras diversas de leer lo que no se escribió en la documentación oficial (EVERAERT, 1973; VILA VILAR, 1982; MORINEAU, 1985; OLIVA MELGAR, 2013). Este pequeño trabajo nace con la intención de ensayar otro método que permita conseguirlo bajo ciertas circunstancias, replicable siempre que éstas se encuentren presentes: comparar las partidas de flete y de registro de un mismo barco y extraer conclusiones del diferencial entre ambas magnitudes.

He diseñado el procedimiento beneficiándome de las enseñanzas de otros historiadores, especialmente de tres: Francisco Andújar Castillo, Alfonso J. Heredia López y Xabier Lamikiz. Andújar (2018 y 2021) ha promovido la lectura cruzada de las fuentes como medio para superar las limitaciones informativas de la documentación, mientras que Heredia (2019 y 2021) ha subrayado la idoneidad de la perspectiva microhistórica para desenmascarar los comportamientos irregulares en la Carrera de Indias. Pues bien, de eso se trata: de cruzar dos libros -uno de fletes y otro de registros- y de reducir la perspectiva de análisis a un único navío a fin de captar mejor la posible ausencia de registro -el *San Salvador*, que viajó desde Cádiz al Caribe en 1684-. La interpretación de los resultados ha sido posible gracias a las conclusiones previas de Lamikiz (2023). Adelantemos que el infrarregistro del *San Salvador* fue prácticamente nulo, limitado a una horquilla entre 2,75 y 5,41% de la carga. ¿Es esto posible en un espacio económico donde nos hemos habituado a pensar en la existencia de un “fraude institucionalizado”, un “fraude legalizado” o incluso de un “sistema basado en el

---

\* Proyecto UNICIN “El universo humano de la Carrera de Indias” (PID2022-141165NB-I00), financiado por Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación. Deseo agradecer al profesor Xabier Lamikiz su valiosa ayuda para mejorar sustancialmente este texto.

fraude”? (VILA VILAR, 1982 y 1997; OLIVA MELGAR, 1996 y 2004) Quizás las cifras me habrían parecido un error de no haber contado con el inspirador texto de Lamikiz. Su estudio demuestra una horquilla de fraude en toda la flota de la Nueva España de 1695 entre un 1,30 y un 4,70%, y explica convincentemente estas bajas cotas en virtud de la evolución de los marcos normativos y fiscales de la Carrera a lo largo del siglo XVII.

Por tanto, ofrezco aquí la investigación en torno al viaje del *San Salvador* en 1684, ordenada en torno a cuatro epígrafes sucesivos: 1) unas “reflexiones preliminares” aclararán cuestiones conceptuales, documentales y metodológicas; 2) el análisis de “la carga del *San Salvador* entre Castilla y Tierra Firme (1684)” contendrá la parte fundamental del ejercicio y el hallazgo de los resultados antes comentados, con cifras mínimas de infrarregistro; 3) a continuación, la pregunta “¿los datos son fiables?” ayudará a confirmar la validez de unas conclusiones quizás sorprendentes; y 4) una última pregunta -“¿los datos son significativos?”- nos invitará a sopesar qué importancia tienen los números de un simple navío entre tantos otros. Solo apporto el estudio de un mercante, el *San Salvador*, nada más. Pero defenderé que, debidamente contextualizado, su caso particular sirve como piedra de toque para comprobar la drástica reducción del infrarregistro durante el reinado de Carlos II (1665-1700), una vez superada la crisis ocurrida durante el reinado anterior de Felipe IV (1621-1665). Una idea que, de aceptarse, podría servir para otorgar matices y profundidad a nuestra visión histórica del siglo XVII.

### **Reflexiones preliminares**

Comencemos con las definiciones, necesariamente sucintas. ¿Qué era el registro? Una obligación institucional, que impelía a los particulares a declarar ante la Administración las mercancías que embarcarían, con la finalidad primordial de valorarlas fiscalmente y calcular la contribución a los tributos cobrados sobre la Carrera: avería, almojarifazgo de Indias y derechos menores (HARING, 1979; CHAUNU y CHAUNU, 1955: I, parte 1; FERNÁNDEZ LÓPEZ, 2018: cap. 4). ¿Qué era, por su parte, el flete? Una práctica empresarial, a través de la cual los maestros de los navíos mercantes tasaban y cobraban el precio del servicio de transporte marítimo que prestaban por llevar las cargazonas entre Europa y América (MARTÍNEZ GIJÓN, 1983

y 1987; RODRÍGUEZ LORENZO, 2011). Ambas realidades divergían bastante, aunque había trenzadas conexiones muy significativas entre ellas. Por un lado, tenemos una actividad fiscal-administrativa y, por otro, una relación contractual y mercantil. Sin embargo, las dos convergían en los balances de las casas comerciales, así como en la sostenibilidad del sistema naval de la Carrera de Indias. La fiscalidad derivada del registro y los pagos por fletes y transportes se contaban entre las partidas de gasto más gravosas que los mercaderes descontaban de sus ingresos por ventas antes de recuperar el capital invertido y generar beneficios (DÍAZ BLANCO, 2022). Algo que resultaba inevitable en el marco de una navegación convoyada como la que imperaba en el sistema de flotas y galeones, donde las microestructuras empresariales operaban dentro de una macroestructura naval doble -militar y mercante- que debían financiar junto a la Real Hacienda: mientras que la avería, derivación fiscal del registro, financiaba la armada, el flete financiaba la marina mercante.

El registro y el flete generaron en paralelo documentaciones abundantes, pero nuevamente con diferencias notorias. Aquel se detallaba sobre una documentación institucional, entre cuyas piezas sobresalen los registros de navíos. Existe sobre ellos una sólida bibliografía, que nos exime de la descripción pormenorizada (CHAUNU y CHAUNU, 1955: I, 62-84; BERNAL y GARCÍA-BAQUERO, 1976: 60-63; GARCÍA-BAQUERO, 1988: I, 22-27; RUEDA RAMÍREZ, 2005: 38-50; FERNÁNDEZ LÓPEZ, 2018: 130-174; HEREDIA LÓPEZ, 2021: 139-145). Baste recordar que venían a constituir los expedientes individuales de cada mercante de la Carrera y que reunían los trámites relacionados con la aceptación del barco en el buque de la flota, los resultados de las tres visitas que se efectuaban antes de la salida y los registros de mercancías propiamente dichos, que son los que aquí nos interesan. Estos eran hojas en las que cada mercader reconocía a la Administración los productos que pretendía subir a bordo, especificando si iban por cuenta propia o ajena y quién debería recibirlos en los puertos de destino. Primero se presentaban ante las aduanas de Sevilla o Cádiz, donde se verificaba la información que contenían, la corregían en caso de ser necesario y se estimaba la valoración registral con las aportaciones tributarias consecuentes. A continuación, los registros se trasladaban a la Casa de la Contratación -a la Contaduría Mayor en Sevilla, donde existía un oficial de registros, o al Juzgado de Indias en Cádiz-;

allí se concluían las obligaciones tributarias y se recogían los papeles para incorporarlos todos juntos al registro del navío.

El flete quedaba reflejado, según los casos, sobre diferentes especies de libros de sobordo: los de fletes, los de aprovechamientos o los de conocimientos, entre otros posibles. Los redactaban los propios maestros a fin de tener constancia de todos los productos que aceptaban en su navío y, desde luego, para determinar la remuneración que recibirían por llevarlas de un continente a otro a través del Atlántico norte. La información se agrupaba en apuntes simples o en planas de partida doble, e incluía: 1) la identificación de las mercancías, 2) la ponderación de su tonelaje de arqueo a través de unidades fraccionarias de la tonelada (sobre todo del dozavo, aunque a veces también de otros) y 3) el cálculo del coste del servicio a partir del precio base unitario de la tonelada.

Hay varias diferencias entre los libros de fletes y los registros de navíos, que saltan a la vista con facilidad. Por sus fuertes implicaciones metodológicas, la más notable estriba en que los primeros eran fuentes estrictamente privadas, mientras que los segundos eran ejemplares institucionales. Éstos, por tanto, tendieron a preservarse con la documentación administrativa de la Casa de la Contratación, desde donde luego se trasladaron masivamente a los legajos históricos del Archivo de Indias (PEÑA y CÁMARA, 1958: 89-93; HEREDIA HERRERA, 1992: 93-95). Sin duda, no se han conservado todos, existen vacíos inevitables, pero la colección es amplísima y podría calificarse como sistemática. En cambio, los sobordos fueron desapareciendo casi inexorablemente, signo fatal de la mayor parte de la documentación privada y, en particular, de la que se generó en torno a la Carrera de Indias. Por ende, la propuesta comparativa que ofrecemos en este trabajo depende en primer lugar de solucionar la asimetría archivística registros / fuentes institucionales – fletes / fuentes privadas, localizando los resquicios de estas últimas en archivos de matriz administrativa y, sobre todo, entre fondos judiciales, sean los de los consulados de comercio o los de la Casa de la Contratación (BERNAL RODRÍGUEZ, 1992: 230-232; RODRÍGUEZ LORENZO, 2011).

Una vez superadas estas dificultades, nos hallaremos en disposición de aprovechar las coincidencias entre registros y fletes (que también las había, y muy importantes). La fundamental a los efectos presentes era, sin sombra de duda, la identificación de las

mercancías. Aunque el proceso se ordenara hacia objetivos tan distintos como pagar impuestos en un caso o abonar un servicio de transporte en el otro, la identificación en sí de las cargazones era idéntica en ambos momentos. Se establecía a través de tres elementos fundamentales: 1) la descripción de las unidades (física y tipológica, incluyendo volumen unitario, como recalcaremos en el siguiente epígrafe); 2) la presentación de las marcas comerciales, que se dibujaban detalladamente en ambas fuentes (**Figura N°1**); y 3) la expresión de la numeración de serie dentro de la marca. Gracias a esto, podemos reconstruir un listado doble de mercancías, cuyas concordancias y discordancias son las que nos permitirían localizar el fantasma del infrarregistro.

**Figura N°1: Las marcas comerciales del San Salvador. Dos ejemplos**



**Fuente:** AGI, Consulados, lib. 338 (fletes) y Contratación, leg. 1.241 (registros)

A tal fin, he establecido para el modelo comparativo las tres premisas que sintetiza el **Cuadro N°1**: a) cuando una mercancía figura sin variaciones reseñables tanto en el registro (R) como en el flete (F), nos hallamos ante una situación administrativa y contractual correcta, en la que no se detecta infrarregistro. b) Si una entrada aparece en el flete, pero no se encuentra en el registro, obedece a una secuencia en la cual el mercader pudo ocultar la mercancía durante el registro, pero luego la subió al barco y la declaró al maestro, o en la que el mercader adquirió alguna mercancía después de haber hecho su registro y se la notificó al maestro, pero no se molestó en realizar un segundo registro. En circunstancias de este tipo, habría un caso de infrarregistro, con la consecuencia inmediata del fraude fiscal. c) Cuando encontramos información en el registro que no tiene su contrapartida en el flete, la divergencia

tenderá a representar casos en los cuales el mercader cumplió con la obligación registral y sus exigencias fiscales ante la expectativa de embarcar sus productos, a pesar de lo cual, o bien no consiguió fletarlos por desavenencias con el maestre o bien los terminó fletando en un barco distinto. Resulta incuestionable que la combinación “c” también puede reflejar un fraude hecho ante el maestre y no ante el oficial real; no obstante, descartaré esta interpretación como opción de baja probabilidad y, por tanto, minoritaria.

**Tabla N°1: Interpretación de las combinaciones registro-flete**

Situación			Interpretación
a	R	F	Legalidad administrativa y contractual. No hay infrarregistro
b	--	F	Infrarregistro por elusión de la obligación registral
c	R	--	Sin infrarregistro: solo interrupción privada del flete

**Fuente:** elaboración propia. R: registro; F: flete.

### **La carga del *San Salvador* entre Castilla y Tierra Firme (1684)**

El *San Salvador* fue uno de esos vástagos de los astilleros vascos que nutrieron la Carrera de Indias durante la Edad Moderna. Su estructura se construyó en Mapil, a orillas del río Oria, términos de la villa de Usurbil, en la provincia de Guipúzcoa (SERRANO MANGAS, 1985: 170-172 y 1992: 160-165; ODRIOZOLA OYARBIDE, 2004). Su construcción fue financiada por Manuel de Casadevante, marino natural de Fuenterrabía, figura eminente de la Carrera de Indias durante el reinado de Carlos II y vecino señalado de Cádiz, donde fijó su residencia. Casadevante consiguió licencia real para fabricar el galeón en 1670 y lo poseyó hasta 1684, cuando lo vendió a Pedro de Arbide. Un año antes del traspaso, fue todavía él quien consiguió incluir el *San Salvador* en el buque de la flota de Tierra Firme, ocupando parte del tercio de toneladas reservado a la ciudad de Cádiz. Llegó a presentar maestre ante la Casa de la contratación -José de Miravel, a quien cedió, a modo de retribución, la cuarta parte del navío y de sus fletes y aprovechamientos-.<sup>1</sup> No obstante, poco antes de que la expedición se echara al océano, se le planteó la posibilidad de prestar 100.000 pesos al rey y obtener a cambio del servicio la almirantía de los Galeones. Casadevante no lo

<sup>1</sup> *Registro del San Salvador (autos de admisión del navío y el maestraje)*. Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 1.241, r.1, n.1.



pensó dos veces y, a fin de conseguir liquidez para afrontar los pagos, vendió el *San Salvador* por 24.000 pesos de plata.<sup>2</sup>

La compraventa tuvo lugar en la villa de Chiclana, a menos de tres meses de la salida de la flota.<sup>3</sup> El comprador, el mencionado Arbide, anuló el maestraje de Miravel y gobernó él personalmente el *San Salvador* en el viaje de ida y vuelta a través de la Carrera de Indias. Zarpó de Cádiz, con los Galeones de Tierra Firme de Gonzalo Chacón, en septiembre de 1684; recaló en Cartagena de Indias y Portobelo, además de otros puertos secundarios para la Carrera en el Caribe; y en el regreso a Andalucía sufrió un incendio, razón principal de los litigios a los que se enfrentó tras tocar tierra (MORINEAU, 1985: 281; CASTILLO MATHIEU, 1990: 119-124). Su detalle no nos interesa aquí, salvo recordar que, gracias a ellos, disponemos del libro de sobordo del *San Salvador*, confeccionado por el mismo Arbide de su puño y letra, y que terminó depositado entre los papeles judiciales del Consulado de Cargadores (HEREDIA HERRERA, 1979: 80).

Pasemos entonces al tema central: el análisis comparativo entre los libros de fletes<sup>4</sup> y de registros,<sup>5</sup> planteado en los términos ya expresados en el epígrafe anterior (**Tabla N°1**). El resultado final se encuentra sintetizado en la **Tabla N°5**, que a causa de su extensión he trasladado a los anexos. Como puede observarse, la información se ha ordenado en torno a cinco columnas: 1) numeración de flete (NF), 2) unidades de carga según flete y registro (UC-F[R]), 3) tonelaje según flete (TF), 4) valoración registral (VR) y 5) foliación en registro (FR). Veamos en qué consisten y cuál es su función individual en la tabla:

1) *Numeración de flete*. Se corresponde con el orden presentado por las partidas de flete. Puesto que éstas y las de registro no siguen un mismo orden y agrupan las unidades de carga de manera distinta, la tabla solo podía seguir el orden de una de las dos fuentes. He escogido la secuencia de los fletes, en coherencia con el carácter prevalente que he otorgado a éstos en el diseño metodológico: el ejercicio consiste en

---

<sup>2</sup> *Carta de venta de navío*. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos de Chiclana (PCh), leg. 89, año 1684, fols. 105r-106v.

<sup>3</sup> Aparentemente, fue una operación aislada. Para este artículo se ha indagado si Arbide y Casadevante ejecutaron más operaciones relacionadas en Chiclana en aquel momento, pero no ha aparecido ningún dato adicional de ninguno de ambos en las cuatro escribanías que entonces funcionaban en la villa: AHPC, PCh, legs. 89, 294, 205 y 416.

<sup>4</sup> AGI, Consulados, lib. 338.

<sup>5</sup> AGI, Contratación, leg. 1.241, n.1, r.1.

indagar qué fletes figuran también en el registro y no qué registros aparecen en el flete. Por tanto, la información se despliega tal y como la encontramos en el libro de sobordo de Arbide. Las 240 partidas que éste emplea se corresponden, una por una, con las 240 filas de la tabla, que -téngase presente- se dividirán a menudo en subfilas coincidentes con unidades de carga diferenciables entre sí, para conjugar las entradas lo mejor posible con las categorías analíticas que se derivan de la documentación registral.

2) *Unidades de carga*. Aporta la descripción física, tipológica y unitaria de la mercancía del *San Salvador*. Por unidades de carga entendemos frangotes, fardos, cajones, baúles y demás formas de empaquetado que ocultaba la naturaleza y el valor exactos de la mercancía, exentos de manifestación por privilegio real, pero a los que la historiografía tiende a considerar en gran medida manufacturas textiles (GARCÍA FUENTES, 1980: 293-306 y 1991; MORINEAU, 1985: 262-269; LESPAGNOL, 1997: I, 408-411 y 457-462; OLIVA MELGAR, 2004: 129-135). A esta descripción física de base se le añadía una descripción tipológica, que se trataba de un medio de valoración administrativa que compensaba la imposibilidad de conocer el interior de las unidades de carga, a las que se categorizaba como “sencillas”, “dobles”, “medias”, etc. En último término, se detallaba el volumen unitario. Así que, por ejemplo, en la expresión “3 frangotes sencillos”, la descripción física sería “frangote”, la descripción tipológica fiscal-administrativa sería “sencillo” y el volumen unitario sería tres.

En consonancia con la prioridad referencial otorgada a los fletes, las unidades de carga se describen en primer lugar en virtud de la presentación disponible en el libro de sobordo. No obstante, cuando el registro ofrece información que no consta en aquel o que incluso resulta contradictoria con los apuntes de Arbide, se refleja adicionalmente especificándola entre paréntesis. Por tanto, las palabras entre paréntesis en esta columna indican que procede del registro y no, como las demás, del flete. Es por ello, para subrayarlo, que la columna se denomina “unidades de carga según flete (y registro)” y que empleamos como abreviatura la forma UC-F(R).

3) *Tonelaje según flete*. Expresa el tonelaje de arqueo de las mercancías cargadas en el *San Salvador*. La información procede de los fletes, no ya porque estos constituyan la referencia prioritaria, sino porque son la única fuente donde este parámetro se halla consignado. Este tonelaje, recordémoslo, no es una medida de peso, sino volumétrica; seguramente, su capacidad evolucionó con el tiempo y, por tanto, se

han sostenido extensos debates sobre su ponderación, que en la segunda mitad del siglo XVII podría situarse en torno a 1,518 m<sup>3</sup> o, si se prefiere, a 166,66 palmos cúbicos (CHAUNU y CHAUNU, 1955: I, 132-141; MORINEAU, 2000 y 2001; LAMIKIZ, 2023: 242). Es importante señalar que las cifras no aparecen expresadas directamente en toneladas, sino en *dozavos*. El dozavo era el fraccionario por antonomasia de la tonelada de arqueo y, como el propio término indica, contenía la doceava parte de una tonelada. Su empleo por parte de los maestros denota la voluntad de la mayor exactitud factible en los cálculos, habida cuenta del cambiante coste económico que se derivaba de su consideración. Si se desea reducir las magnitudes en dozavos a su equivalente en toneladas, solo hay que dividir entre doce las cifras que figuran en la tabla.

4) *Valoración registral*. Se trata de una ponderación económica hecha y aceptada entre las aduanas andaluzas y la Casa de la Contratación (en el caso del *San Salvador*, entre la Aduana de Cádiz y el Juzgado de Indias de la ciudad). Esta valoración servía como base imponible, a partir de la cual se calculaban las contribuciones fiscales de los cargadores aplicándole los tipos vigentes. Como ya comentamos, al no poder abrirse la mayoría de las unidades de carga, el ejercicio administrativo se configuraba a través de la descripción tipológica recogida en la columna UC-F(R), es decir, la calificación de las unidades en simples, dobles o fraccionarios (medios, cuartos, tercios...). Tal categorización dependía del peso: una unidad simple pesaba hasta 10 arrobas y una doble, entre 10 y 20. Por tanto, existían unas divergencias muy marcadas entre el flete de los maestros y el registro de los oficiales reales: aquel era un cálculo volumétrico que alcanzaba un grado de exactitud notable, mientras este consistía en un pesaje<sup>6</sup> y resultaba bastante más impreciso.

No obstante, debe evitarse el peligro de exagerar las limitaciones del procedimiento. La documentación manifiesta que los oficiales reales estaban realmente preocupados por hacer bien su trabajo y que los rendimientos fiscales guardaran correspondencia con los niveles exigibles en aquel marco normativo. La clave se encuentra en las llamadas *demasías*, que eran las correcciones que los oficiales imponían a las valoraciones mercantiles iniciales. El cuidado de anotar siempre las

---

<sup>6</sup> Cabe recordar que, a finales del siglo XVII, el registro evolucionó también hacia la ponderación volumétrica. No obstante, el cambio fue muy complejo y desconocemos en términos exactos su materialización, que seguramente no fue lineal. En el caso del *San Salvador*, como en el de otros navíos gaditanos, el cambio aún no parece haberse dado.

discrepancias con lo que el particular proponía en su hoja de registro, incluyendo sutilezas como el sobrecálculo de cuartos o tres cuartos, solo puede entenderse como un deseo de desempeñar su labor lo mejor posible y una obvia disponibilidad de medios materiales para conseguirlo. No se olvide que la fiscalidad aduanera, además de un espacio tributario, era también un negocio para particulares que arrendaban su gestión. En esta cuarta columna las cifras entre paréntesis representan las demasías, cuando las hay, de modo que en esos casos la valoración registral se deduce de la combinación de la descripción UC-F(R) con la demasía.

La valoración registral se calculaba a partir de una estimación fija correspondiente a la unidad de carga simple, que en el caso del *San Salvador* era de 36.720 maravedíes. Si las cantidades expresadas en la columna VR se repiten con abundancia, es porque la mayoría son múltiplos o divisores de esta referencia unitaria, definidos a partir de la información de la UC-F(R) y la demasía. Las correspondencias más bajas, que eran las más habituales, se hallan sintetizadas en la **Tabla N°2**, aunque el cálculo de las más altas puede continuarse con facilidad.

**Tabla N°2: Referencias generales para la valoración registral en la Aduana de Cádiz**

Unidades	0,25	0,5	0,75	1	2	3	4
Valoración	9.180	18.360	27.540	36.720	73.440	110.160	146.880
Denominación	Cuarto	Medio	--	Sencillo	Doble	--	--

Fuente: AGI, Contratación, leg. 1,241, n.1, r.1

5) *Foliación en registro*. La última columna expone la posición de la información sobre las unidades de carga en el libro de registro. Obviamente, su función es la de ofrecer una herramienta que facilite la posible comprobación que alguien quisiera efectuar respecto a la comparación de las dos fuentes y la exactitud de los datos reconstruidos a lo largo de la presente investigación. La digitalización del registro hace sencilla su consulta individual, aunque el libro de sobordo solo puede revisarse a día de hoy en la sala de investigación del Archivo de Indias.

Una vez explicado el contenido individual de las columnas, será fácil suponer que el ejercicio comparativo depende esencialmente de las concordancias entre las tres centrales, y especialmente de la segunda y la tercera con la número 4. Las categorías UC-F(R) y TF coinciden sistemáticamente por provenir de una misma fuente. El *quid*

de la cuestión es si también se reconocen sus ítems en VR. Una continuidad informativa en las tres columnas significa cumplimiento de la legalidad registral, en tanto que la discontinuidad identifica los casos de infrarregistro, esto es, cuando se fletó mercancía en el *San Salvador* sin haberla registrado antes, como era preceptivo, y por tanto sin haber pagado los impuestos correspondientes.

El infrarregistro podía ser total o parcial. En el primer caso entenderé la ausencia en el registro de todas las unidades de carga de una partida de flete determinada. En cambio, señalaré infrarregistro parcial cuando solo falten algunas de ellas. Como puede suponerse, el grado de parcialidad de estas partidas de flete era variable y, lamentablemente, no siempre puede calcularse con exactitud, al menos, invirtiendo unas dosis de esfuerzo razonables. En estos casos, por tanto, me decantaré por un punto de equilibrio genérico de 50%, sistematizando entonces una división por mitades entre registro e infrarregistro en las partidas de flete afectadas por el problema del infrarregistro parcial. Obviamente, al actuar así, incurriré en un pequeño margen de inexactitud, que reconozco y asumo, pero que me parece aceptable, dada la relativa insignificancia de los datos del infrarregistro, evitando así refinamientos innecesarios o a veces imposibles.

En los parámetros “a” y “b” de la **Tabla N° 3** (partidas de flete y tonelaje de arqueo), la aplicación de este criterio del 50% explicará la diferencia entre los datos sin ponderar y los ya ponderados. La columna de categorías “no ponderadas” expondrá los datos en bruto, reflejando tanto las cifras de los fletes con un registro parcial como las de aquellos sobre los que no figura dato alguno de registro. En cambio, la columna de “ponderadas” ofrecerá los datos resultantes tras proyectar el criterio del 50% genérico, llevando a 0 la fila del registro parcial, desplazando una mitad de su contenido “sin registro” y añadiendo la mitad restante a los fletes “correctos”. Con la información ya depurada en una dualidad registro-infrarregistro, se procederá a determinar los equilibrios porcentuales entre ambas magnitudes, que es nuestro objetivo final.

En cambio, en el parámetro “c” (valoración registral), al derivar la información de la documentación del registro, puede encontrarse una representación más individualizada de las unidades de carga y, cuando no la hay directamente, existe la posibilidad de reconstruirla razonablemente, reproduciendo el sencillo procedimiento de valoración de la Aduana de Cádiz. El problema metodológico del infrarregistro parcial

apenas tiene alguna presencia aquí. Por tanto, las categorías no ponderadas se limitarán en este caso a la relación de los registros “correctos”, valorados sin problema por la Administración. Y el avance a las categorías “ponderadas” implicará la adición a éstos de las unidades de carga “sin registro”, que nosotros podemos estimar tal como si trabajáramos en una aduana del siglo XVII, dado que el libro de sobordo nos proporciona su descripción física y tipológica, así como el volumen unitario. El resultado final nos depara una ponderación de lo no registrado de 817.020 maravedíes, que, sumada a la legal, descubre una valoración registral potencial que nosotros podemos calcular, pero que nunca llegó a recogerse en documentación alguna.<sup>7</sup>

**Tabla N°3: Registro e infrarregistro de mercancías en el navío San Salvador (España-Tierra Firme, 1684). Datos completos**

<b>Categorías</b>	<b>No ponderadas</b>	<b>Ponderadas</b>	<b>%</b>
<b>a) Partidas de flete</b>			
Total fletes	240	240	100
Registro parcial	4	---	---
Sin registro	11	13	5,41
Correctos	225	227	94,59
<b>b) Tonelaje (en dozavos)</b>			
Total fletes	9.819,23	9,819,23	100
Registro parcial	214,08	---	---
Sin registro	274	381,04	3,88
Correctos	9.331,15	9.438,19	96,12
<b>c) Valoración registral y fiscalización (en maravedíes)</b>			
Potencial	---	29.666.268	100
Sin registro	---	817.020	2,75
Correctos	28.849.248	28.849.248	97,25

Fuente: elaboración propia a partir de **Tabla N°5**

La selección final de los datos ponderados de registro e infrarregistro quedan mejor expresados e interrelacionados en la **Tabla N° 4**. Los resultados son, a mi juicio, rotundos y coherentes: muestran claramente la modesta dimensión de lo defraudado. Si comenzamos mirando el parámetro más sencillo, las partidas de flete, lo percibiremos con rapidez. De los 240 fletes que Arbide incluyó en su libro, 227 guardan

<sup>7</sup> En caso de querer repasarse cómo se llega a ese resultado, los datos se encuentran recogidos en la tabla 6, movida a apéndices para no interrumpir la lectura: se observará que está configurada como una selección de entradas procedente de la tabla 5, a la que se han aplicado los patrones de valoración registral sintetizados en la tabla 2.

correspondencia con el libro de registros. Solo 13 partidas aproximadamente habrían quedado fuera del control administrativo, es decir, en torno a un escueto 5,41%. Podría argumentarse contra esta afirmación que no estamos midiendo unidades regulares; el volumen y el peso de los fletes casi siempre era desigual, de modo que la muestra podría estar distorsionada. Eso es cierto, por supuesto, aunque la verdad es que la claridad de los datos no invita a pensar que el posible sesgo sea muy grave. En todo caso, la duda puede solucionarse revisando los dos siguientes parámetros, donde toda la información se encuentra homogeneizada. ¿Y qué encontramos? Pues que los parámetros más precisos no solo confirman los resultados, sino que incluso rebajan todavía más los niveles de infrarregistro. Si medimos el tonelaje de arqueo, encontramos que lo registrado abarcaba el 96,12% de la carga y que el infrarregistro quedaba reducido a un 3,88. Y si observamos la valoración registral, que ofrece la reconstrucción más exacta de las tres, el registro asciende todavía más hasta el 97,25%, de modo que el infrarregistro llega a descender hasta un ínfimo 2,75. Si se conjugan estas posibilidades, resulta que la horquilla, objetivo final de esta investigación, oscila entre un 2,75 y un 5,41%, con una mayor probabilidad de veracidad en las cotas más bajas. En definitiva, que el infrarregistro de mercancías fue un aspecto marginal en el viaje del *San Salvador* entre España y Tierra Firme en 1684. Y que también tuvo que serlo el fraude asociado o derivado de él.

**Tabla 4: Registro e infrarregistro de mercancías en el navío San Salvador (España-Tierra Firme, 1684). Porcentajes**

<b>Categoría</b>	<b>Registro (%)</b>	<b>Infrarregistro (%)</b>
Partidas de flete	94,59	5,41
Tonelaje de arqueo	96,12	3,88
Valoración registral	97,25	2,75
<b>Horquillas</b>	<b>94,59 – 97,25</b>	<b>2,75 – 5,41</b>

Fuente: elaboración propia a partir de **Tabla N°3**.

### ¿Los datos son fiables?

Como queda dicho más arriba, comencé el ejercicio con la expectativa de hallar resultados como éstos. Se trataba de averiguar si era posible converger con el razonamiento expuesto por Lamikiz (2023), como así parece haber sucedido. Después de todo lo explicado hasta ahora, siento bastante confianza en los resultados. No

obstante, soy consciente de que las cifras discrepan con muchas ideas preconcebidas respecto a la generalización de los comportamientos irregulares en la Carrera de Indias, tópicamente considerados como muy elevados, cuando no mayoritarios o incluso definitorios de la Carrera como sistema de navegación y comercio. Por tanto, no estará de más una reflexión *a posteriori* respecto a la fiabilidad de los resultados, por breve que sea. Sin duda, existe un margen de error en las horquillas de registro e infrarregistro que he presentado, pero creo que es pequeño, que no tiene incidencia sobre las conclusiones cualitativas que se extraen del ejercicio y que, si pudiera corregirse, probablemente redundaría en una modificación al alza de los porcentajes de registro y, a la baja, de los de infrarregistro. Sí, pienso que los datos de infrarregistro bajarían aún más conforme más pudieran depurarse los datos del ejercicio. ¿Por qué?

En primer lugar, por la reflexión respecto a mis propias equivocaciones personales. He repasado la **Tabla N°5** varias veces, pero aun así en la consideración de 240 partidas de flete y muchas más unidades de carga, imagino que habré incurrido en errores puntuales. No sé cuáles puedan ser exactamente, claro está, pero opino que no se concentrarán en las identificaciones, ya que éstas se basan en la constatación de varios elementos, no de uno solo: marcaje comercial, numeración de marca, descripción física y tipológica, volumen unitario... Es difícil confundirse con tantos detalles y mecanismos de verificación, los mismos con los que contaban los mercaderes, marinos y trabajadores portuarios del XVII para no errar en la entrega de la mercancía. Lo que no se puede explicar, más allá del infrarregistro, son las discrepancias. De modo que, si en algún caso no lo fueran, no queda más explicación que el error procedimental.

Pero también hay que pensar en la calidad de la documentación. Es decir, en sus posibles pérdidas, especialmente en lo relativo al libro de registros.<sup>8</sup> Debe tenerse presente que, en el caso del *San Salvador*, no trabajamos con el registro original.<sup>9</sup> Este se redactó en Cádiz, lo archivó la institución emisora -el Juzgado de Indias- y su paradero se pierde en algún momento indeterminado: jamás se incorporó a la sección Contratación del Archivo de Indias (CHAUNU y CHAUNU, 1955: I, 149-151; GARCÍA FUENTES, 1980: 13; HEREDIA LÓPEZ, 2021: 228-229). De él, que

---

<sup>8</sup> No obstante, es obvio que a Arbide se le pudo olvidar apuntar algún flete, que pudo escribirlo en algún otro papel o que ni se molestara en dejar por escrito alguno que llevara de gracia (pues alguna mercancía llevaba en estas condiciones, muy poca, evidentemente).

<sup>9</sup> AGI, Contratación, leg. 1.241, n.1, r.1, fol. 146r.



sepamos, se hicieron al menos dos copias en 1684. Una se le entregó al propio Arbide para que la facilitara a los oficiales reales de Portobelo y Cartagena de Indias; si lo cumplió, quedaría archivada tal vez en la Contaduría de Portobelo: en tal caso, todo hace indicar que tampoco se conserva. La otra fue un ejemplar de verificación y seguridad recabado por la Contaduría Mayor de la Casa de la Contratación. Esta es la que llegó a nosotros tras depositarse en el Archivo de Indias en 1786 y ahora accedemos a ella tras un reciente proceso de digitalización y volcado en PARES.<sup>10</sup>

Todo este proceso de transmisión bien pudo haber producido lagunas textuales. En la moderna digitalización de AGI/PARES faltan algunos folios.<sup>11</sup> Esas mermas pueden subsanarse en el propio Archivo, consultando el ejemplar físico. En cambio, ¿qué pasaría si, del mismo modo, al escribirse la copia de la Contaduría Mayor desde el original del Juzgado de Cádiz, se hubiesen quedado atrás pequeños fragmentos? No cabe duda de que la transcripción se realizó con un gran esmero; así lo deja patente la comparación con el libro de fletes, precisamente. Sin embargo, entre tantas entradas, perfectamente pudieron darse pérdidas puntuales de información. Probablemente, era más sencillo que ocurriera a que no. Y si efectivamente se produjeron, entonces explicarían algunas de las discrepancias irresueltas entre registros y fletes. Con la consiguiente disminución de los datos de infrarregistro.

Es por esto que me parece que el error humano o la pérdida textual no distorsionarían significativamente las conclusiones obtenidas y que, en caso de encontrarles solución, más bien fortalecerían que menguarían el carácter mayoritario de las coincidencias entre registro y flete. El verdadero desafío lo representaría la existencia de una hipotética contabilidad paralela. Me explico. Si la correspondencia registro/flete es prácticamente completa, como queda demostrado, entonces surge la duda de si las fuentes son tan independientes como formalmente parece y no estarían preparadas *ad hoc* precisamente para producir ese resultado ante eventuales inspecciones administrativas o judiciales. Así, mientras un libro de sobordo “público” se ajustaría al registro y crearía la impresión de que todo estaba en orden, las partidas sin registrar, defraudadas al fisco, se apuntarían en un segundo sobordo, cuya existencia se disimularía a toda costa. En tal caso, nuestros resultados serían un espejismo. Un

---

<sup>10</sup> <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/103950>

<sup>11</sup> Especialmente notable la ausencia de los folios 42v y 43r, que faltan entre las imágenes 87 y 88.

excelente artículo de Michel Bertrand (1991) demuestra inapelablemente la existencia de este tipo de prácticas. ¿Pudo haber actuado de ese modo Pedro de Arbide?

No es fácil encontrar una respuesta a esta pregunta, que bien podría indicar el talón de Aquiles de la presente investigación. Si ya es difícil demostrar la existencia de algo, mucho más complicado es probar lo contrario, que algo no exista. En el caso del *San Salvador* no podemos aducir la aparente inexistencia de un sobordo secreto en el Archivo de Indias: quizás eludió los controles consulares o, peor aún, extraviarse entre los complicados avatares de este fondo documental (HEREDIA HERRERA, 1983). Sin embargo, creo que la ponderación del tonelaje del *San Salvador* alcanza a sacarnos de dudas. De acuerdo con los datos de la **Tabla N° 3**, el tonelaje ocupado por las mercancías habría ascendido a 9.819,23 dozavos, que equivaldrían a unas 818 toneladas. Estos datos habría que ponerlos en relación con las estimaciones de capacidad de carga disponibles, que son dos. La primera procede del arqueo del navío incluido en el registro, que le atribuye un máximo de 567 toneladas para las mercancías, las cuales, consideradas *grosso modo* como las tres cuartas partes de su capacidad, vendrían a indicar un total aproximado de 756. La segunda figura en la escritura de compraventa entre Casadevante y Arbide, donde se reconoce al galeón un porte de 720 toneladas aproximadamente. Por tanto, las apreciaciones oficiales parecen ofrecer el perfil de un barco de entre 720 y 750 toneladas, capaz de reservar para su carga comercial algo más de 550. Pero, entonces, ¿cómo pudo ocupar más de 800 en el viaje de 1684?

Hay, al menos, tres posibles respuestas para esta duda: 1) las escrituras oficiales tergiversaban los datos y, en especial, los arqueos se realizaban de manera deficiente; 2) Arbide impuso en algunas partidas tonelajes altos que los comerciantes aceptaron por necesidad o creyeron por inexperiencia; 3) el *San Salvador* viajó sobrecargado (GARCÍA FUENTES, 1980: 77-78; RUBIO SERRANO, 1991: I, 125-135; SERRANO MANGAS, 1992: 51-67; PAJUELO MORENO, 2021: 119). Estos escenarios no son excluyentes entre sí y lo más probable es que todos se cumplieran en algún punto. No obstante, más allá de las consideraciones que los dos primeros puedan requerir, el que nos interesa es el tercero, que es seguro y la clave que necesitamos. El *San Salvador* viajó, como mínimo, al límite de carga, cuando no lo hiciera sobrecargado. Ahora bien, ese tope o exceso de carga se alcanzaba ya con lo que aparecía fletado y registrado. Una

cantidad de mercancías masiva, ajena a los contenidos del libro de sobordo que conocemos, no pudo haberse dado jamás. Sencillamente, el *San Salvador* se habría hundido.

### ¿Los datos son significativos?

Si estamos de acuerdo en que las cifras son sólidas, entonces solo queda una pregunta por afrontar, pero que tal vez sea la más importante de todas. ¿Para qué sirve saber todo esto? Al fin y al cabo, solo es un barco. ¿Su experiencia particular nos dice algo realmente importante sobre la evolución general de la Carrera de Indias? Pienso que sí. En realidad, las razones ya las ha explicado Lamikiz (2023 y 2024), a quien remitimos, de cuya argumentación extraeremos aquí las siguientes premisas generales:

- El infrarregistro/fraude nunca fue un fenómeno constante: su intensidad varió en virtud de factores externos como la presión fiscal o el marco normativo.
- Estas variaciones en el nivel de incidencia se observan en primer lugar desde una perspectiva diacrónica, pero también sincrónicamente entre los sectores y espacios de la Carrera: el desplazamiento Europa-América (la “ida” desde la perspectiva naviera) no puede confundirse en ningún caso con la ruta América-Europa (la “vuelta”), pues sus condiciones económicas y legales divergían sensiblemente. Hablemos, por tanto, de variaciones cronológicas y sectoriales.
- Ningún resultado particular, por tanto, es susceptible de una generalización total, como a veces se ha hecho con los episodios más ostensibles de fraude, como la denuncia de Cristóbal de Balbás de 1624 (VILA VILAR, 1982). Cada caso solo debe explicarse dentro de sus coordenadas cronológicas y sectoriales, nunca fuera de ellas.
- El casi nulo infrarregistro del *San Salvador*, como el de la flota de 1695 analizada por Lamikiz, tiene lógica en el tramo entre Europa y América a partir de la década de 1660. ¿Por qué? Porque el viaje de ida se realizaba bajo unas condiciones fiscales tan favorables que desincentivaban la elusión tributaria: tipos bajos proyectándose sobre bases imponibles ficticias, calculadas al peso o, después, por volumen. El registro ya no podía usarse como indicador de ningún infrarregistro de vuelta, dado que el registro obligatorio quedó anulado por las reformas en la

contribución de la avería de los años 60, que eximían de su cobro directo a la Administración y lo trasladaban al Consulado y sus diputados de flotas. Como el propio Oliva Melgar (2004: 69) ya había avisado, “la conmutación de la avería quitó estímulos al fraude en el registro de ida”.

Por tanto, propongo que los datos del *San Salvador* (igual que los de cualquier otro caso análogo) son significativos si se integran en el entorno de una cronología razonada, donde la investigación básica sirva para poner a prueba la validez de nuestros modelos generales y, en contrapartida, la calidad de estos se mida por su capacidad para absorber los hallazgos localizados sobre la materia. La cronología que sugiero propone una periodización que abarca todo el siglo XVII y evoluciona al ritmo que cambiaban los vínculos entre el registro y la Carrera de Indias. La clave interpretativa es la consideración de que el registro constituía la base de la financiación institucional. Desde ese contexto, el infrarregistro siempre representará un problema, pero lo sería especialmente cuando su crecimiento pusiera en peligro la sostenibilidad del sistema.

*1600-1620.* Los primeros dos decenios del siglo pueden considerarse una conclusión de las tendencias del siglo XVI. De hecho, las variables vinculadas al registro, como el tonelaje de arqueo o las remesas de plata, alcanzaron entonces cifras récord o se movieron en registros próximos (HAMILTON, 1975: 47-48; CHAUNU y CHAUNU, 1959: VIII.2.2, cuarta parte, 849-1.525). No cabe duda de que el infrarregistro ya era bastante elevado, pero su volumen aún no había alcanzado cotas amenazantes para la estabilidad del sistema. Esa limitación relativa obedecía al carácter moderado de la fiscalidad de Felipe III: tipos razonables para la ordinaria de ida y vuelta e inexistencia de tributación extraordinaria. Una radiografía de aquel momento puede conseguirse estudiando las incautaciones de comisos de Francisco de Tejada en 1617, acaso la mejor fuente de información respecto a los comportamientos irregulares de principios de siglo (DÍAZ BLANCO, 2012: 99-106).

*1620-1660 (América-Europa).* El infrarregistro aumentó de manera vertiginosa, espoleado por una intensificación apabullante de la fiscalidad, característica del reinado de Felipe IV (MARCOS MARTÍN, 2006). El incremento tributario incluyó la subida de tipos en la fiscalidad ordinaria, pero sobre todo la aparición de una fiscalidad extraordinaria de tamaña gravedad que atentó contra la seguridad jurídica de los

particulares (ÁLVAREZ NOGAL, 1997 y 2000). La obertura de aquel período crítico fue la incautación del octavo de la plata en 1620, cuyos efectos ya eran claramente perceptibles en la denuncia de Balbás de 1624 (VILA VILAR, 1982; DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2020). El incremento del infrarregistro resultó tan exorbitante que provocó el colapso del sistema en la década de los cincuenta: la Carrera de Indias tradicional, basada en el registro, había dejado de ser viable.

*1620-1660 (Europa-América).* La fiscalidad de ida muestra un intenso contraste con la contemporánea de vuelta y no es por casualidad: su liviandad fue concebida como un contrapeso –insuficiente sin duda, pero contrapeso al fin– a los excesos de esta. A fines de la década de los 20 se concedieron o consolidaron diferentes mercedes que diseñaron una fiscalidad muy baja, a la que no le afectaban las operaciones extraordinarias, no experimentó una gran subida de tipos y respecto a la que se consolidó un aforo de las bases imponibles por peso, totalmente al margen de los precios de mercado, que tuvo que traducirse en una fuerte rebaja tributaria (BERNAL, 1992: 216; OLIVA MELGAR, 2004: 60-61; LAMIKIZ, 2023 y 2024). Este entorno podría haber impulsado una significativa reducción del infrarregistro, aunque es probable que esta no llegara a materializarse antes de 1660. Seguramente, la razón deba buscarse en el desquiciamiento de la Carrera durante aquellos años, provocado por la persecución insaciable de la plata. Desde una perspectiva formal, el registro de la ida era independiente del registro de vuelta. No obstante, en términos prácticos, existía una cierta correspondencia de valor y contravalor entre las mercancías de ida y las remesas de vuelta, que obligaría a ser prudentes en la exposición de aquellas. De todos modos, se trata del sector menos estudiado y no sería de extrañar que el abordaje de investigaciones básicas de las que ahora no disponemos alentase un replanteamiento de estas reflexiones provisionales.

*1660-1700 (América-Europa).* La crisis del sistema forzó la reforma fiscal de 1660 y su reajuste de 1667 (CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1945; OLIVA MELGAR, 2004: 64-68). En el centro de los cambios que se produjeron se situaba la derogación de la obligatoriedad del registro de vuelta en los navíos que viajaban con la flota. Aunque se mantuviera el registro para navíos sueltos o para las naos de Honduras, y bajo cualquier circunstancia en el viaje de ida, el viraje era impresionante: registrar la plata ya solo era opcional. Y, por tanto, su infrarregistro había dejado de existir, puesto que

declarar no era normativo. Las llamativas divergencias entre los registros administrativos de la plata y sus tendencias reales de exportación hacia Europa no se explican, como en el período anterior, por la expansión exponencial del fraude, sino porque los particulares se acogieron decididamente al derecho recién adquirido de no dar cuenta a la Administración de la plata que transportaban (GARCÍA FUENTES, 1980: 381-385; MORINEAU, 1985: cap. 3). Las cuentas particulares del mercader Bernardo Clemente Príncipe demuestran que solo de sus encomiendas se habían embarcado hacia España más de 300.000 pesos en 1686, cuando los registros de ese año no desvelan más que la llegada de unos 785.352, todos ellos correspondientes a la Real Hacienda y la Santa Cruzada, sin noticia alguna de los caudales privados (GARCÍA FUENTES, 1980: 541; DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2022). Es cierto que los registros sueltos y las naos de Honduras podían seguir mostrando índices de infrarregistro elevadísimos, pero ocupaban un espacio económico porcentualmente marginal, que ya no suponía ninguna amenaza a la estabilidad del sistema.<sup>12</sup>

*1660-1700 (Europa-América).* Una vez desaparecido el freno que ejercía la aguda crisis del registro en el sector América-Europa, el diseño favorabilísimo de la fiscalidad de ida propició un descenso drástico del infrarregistro. Insistamos en que en este sector el registro seguía siendo tan obligatorio como lo había sido siempre. Sencillamente, la falta de incentivos para defraudar ocasionó la desaparición de los comportamientos irregulares. Podría tomarse como referencia inicial la contabilidad privada de Esteban de Vertiz, mercader mexicano, donde el infrarregistro correspondiente al período 1660-1672, paralelo a la definición de las reformas de la avería, alcanzaba un 25%, porcentaje nada despreciable, pero sensiblemente inferior al de las importaciones de cacao y otros productos caribeños en las rutas de comercio interamericanas (BERTRAND, 1991). La Carrera de Indias ya apuntaba el perfil de un espacio comercial con mayor rigor legal, que siguió desarrollando hasta fines de siglo. El análisis de Lamikiz (2023), a mi juicio, está llamado a convertirse en la referencia clásica sobre el período y demuestra que a la altura de 1695 apenas si se produjo una horquilla de infrarregistro entre el 1,3 y el 4,7% en la carga conjunta de toda la flota de Nueva España. Situados cronológicamente entre

---

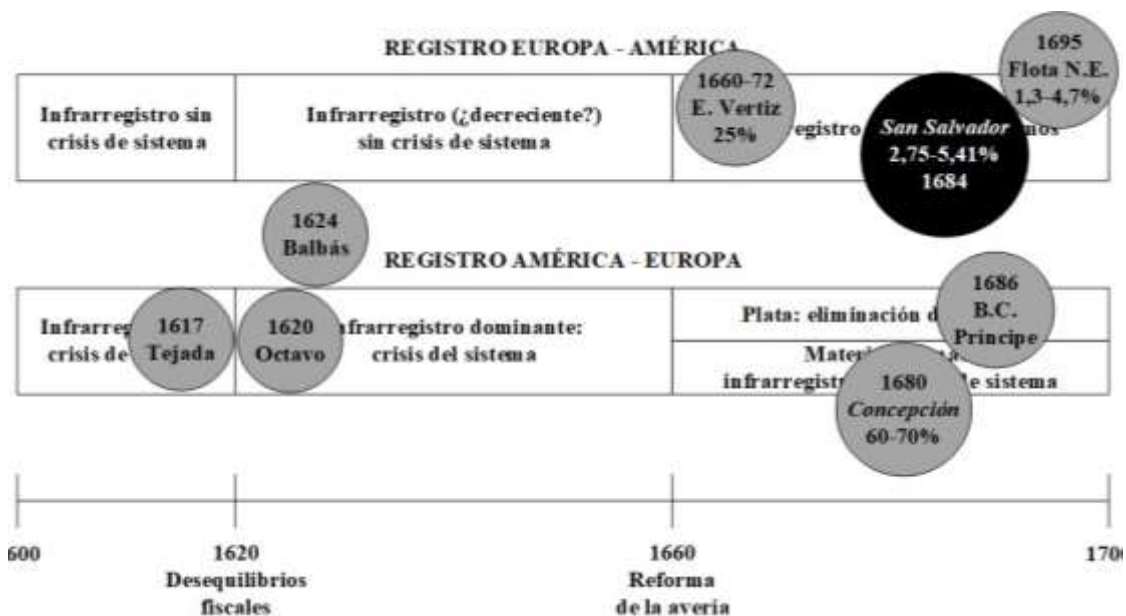
<sup>12</sup> A simple modo de ejemplo, puede verse el navío *Nuestra Señora de la Concepción*, del que también poseemos libro de fletes y registro de ida: AGI, Consulados, lib. 337 y AGI, Contratación, leg. 1.231, n. 9. Analizando solo unidades de carga, resulta que iban fuera de registro en torno al 60% de los cajones de añil, el 65% de los zurrónes de añil y casi el 70% de las arrobas de zarza, ¡a pesar de haberse hecho una manifestación en Sevilla!

los datos de Bertrand y los de Lamikiz, considero que los del *San Salvador* resultan coherentes y útiles para confirmar el perfil de esta fase de la Carrera de Indias. Un perfil que no coincide ni tiene por qué coincidir con la explosión de infrarregistro y fraude del reinado de Felipe IV.

**Figura N°2.1: La Carrera de Indias y el registro: línea temporal**



**Figura N°2.2: La Carrera de Indias y el registro: línea temporal con hitos singulares**



Anexos

Tabla N°5: Los fletes y los registros del *San Salvador* (1684)

NF	UC-F(R)	TF	VR	FR
1	1 frangote <sup>13</sup>	18	36.720	42v-43r
2	1 frangote	8	36.720	34v-35r
3	2 frangotes, con 69 bayetas	135	183.600 (1)	46r-v
	100 marquetas		620.700	
4	50 marquetas de cera	36	218.550	46v-47r
5	1 frangote	19	73.440 (1)	53r-v
6	1 frangote	25,33	36.720	44v-45r
7	1 frangote	15	110.160	68r-v <sup>14</sup>
8	2 frangotes	27	73.440	46r
9	1 frangote	15	36.720	37r
10	4 frangotes	67,5	201.960 (1,5)	36v
11	1 cajón	38	72.564	58v
	1 frangote			
12	1 frangote	16	36.720	57v
13	1 frangote	21	36.720	57v-58r
14	1 frangote	21	36.720	58r-v
15	1 frangote sencillo	16	36.720	35r-v
16	1 caja de cedro	10	125.892	61r-v
	6 barriles quintaleños			
17	3 frangotes sencillos	73	199.770	59v-60r
	5 cajoncillos de dos en carga			
18	9 frangotes (2 dobles y 7 sencillos)	162,75	403.920 (2)	43r-43v
19	1 frangote	22,5	55.080 (0,5)	56r-v

<sup>13</sup> Cuando no especifiquemos la tipología de una unidad de carga, se entenderá que es sencilla. Así, por ejemplo, “1 frangote” equivaldrá a “1 frangote sencillo”.

<sup>14</sup> El registro incluye un cajón 46 incluido en el flete 27 y un frangote sencillo n. 7 que no parece haberse fletado.



20	3 frangotes (1 doble y 2 sencillos)	60	110.160	36r
	1 frangote (sencillo)			
21	2 frangotes	54,5	146.880	35v-36r
	1 frangote			
22	1 frangote	18	36.720	44r
23	7 frangotes con 28 frangotillos	84	512.766	67r-v
24	3 frangotes	83		
25	5 frangotes (dobles)	100	367.200	68r
26	2 frangotes, con 60 bayetas	44	146.880	67v-68r
27	2 frangotes	33	Registrado con fletes 23-24	67r-v <sup>15</sup>
28	1 baúl arpillado	3	Sin registro	--
29	1 frangote	21	36.720	72v
30	2 frangotes	41,75	110.160 (1)	71r
31	2 frangotes	30,66	91.800 (0,5)	71v-72r
32	1 frangote	22	36.720	71r-v
33	1 frangote (doble), con 35 bayetas	28	73.440	50v-51r
34	1 frangote (doble)	25,5	73.440	51r-v
35	1 frangote (“más que sencillo”)	19,75	55.080	50r-v
36	1 frangote (doble)	23,5	73.440	51v-52r
37	2 frangotes (“más que sencillos”), con 25 bayetas cada uno <sup>16</sup>	40	146.880	52r-v
38	1 frangote	14	36.720	52r
39	1 frangote	15,33	36.720	70r-v
40	200 marquetas de cera sencillas	141	874.200	52v-53r
41	12 frangotes	279,7	991.440	54v-55v
	2 frangotes			
	2 frangotes			
	1 frangote			
	1 frangote			
	1 frangote			
42	1 frangote	14,33		
43	100 marquetas sencillas de cera blanca	75	437.100	34r-v
44	8 frangotes	80	293.760	86r
45	1 frangote	18	45.900 (0,25)	50r
46	4 frangotes dobles	73	146.880	60r-v
47	4 frangotes (3 sencillos y 1 doble)	83	238.680 (1,5)	40v-41r
48	3 frangotes sencillos (1 sencillo y 2 dobles)	59	183.600	40r-v
49	2 frangotes (dobles)	44	146.880	61v-62r
50	1 frangote	17,5	36.720	37r-v
51	2 frangotes (1 doble y 1 sencillo)	38	110.160	77v
52	1 frangote (doble)	19,5	73.440	75r-v
53	1 (medio) frangote sencillo	9	18.360	59r-v
54	100 marquetas de cera blanca	192	437.100	95r-v
55	3 frangotes	47,5	73.440	48r-49r
	1 frangote		1 sin registro	--
			36.720	48r-v
56	1 frangote	13	36.720	85v-86r
57	1 frangote	15	36.720	60v
58	1 frangote	5,5	36.720	55v-56r
59	1 frangote (“más que sencillo”)	50		

<sup>15</sup> El registro incluye un cajón de carga y otro de media carga nn. 1-2 que no parecen haberse fletado.

<sup>16</sup> El registro dice que se añadió otro frangote sencillo, del que no da señas.

60	1 frangote	25	238.680 (-) <sup>17</sup>	84r-v
61	1 frangote	11,5	36.720	49v
62	1 frangote	54,75	Sin registro	--
	1 frangote		36.720	49r-v
	1 frangote sencillo (doble)		73.440	101r
63	1 frangote	19,25	45.900 (0,25)	80v-81r
64	2 frangotes	34,5	73.440	120r-v
65	1 frangote	19	Sin registro	--
66	1 frangote	48	374.172	76r-v
	52 marquetas			
67	2 frangotes	37,5		
68	1 frangote	12,5		
69	1 frangote <sup>18</sup>	29	36.720	74r
	7 marquetas de cera		30.597	73r
	1 cajón de libros		--	73r-v
70	1 frangote	22,25	64.270 (0,75)	74v-75r
71	1 frangote	20,75	36.720	74v
72	1 frangote	18	36.720	
73	35 balones de papel de 30 resmas	56	244.790	69v
74	200 balones de papel blanco de 30-32 resmas	320	1.398.800	69r-v
75	1 fardo	13,5	45.900 (0,25)	41r-v
76	5 frangotes	67,5	183.600	77r-v
77	2 frangotes	20	257.040	65v-66r
78	2 frangotes	29,5		
79	1 frangote	26		
	1 frangote			
80	1 frangote	17,5		
81	6 cajones del rey	18	Exento registro	--
82	40 marquetas de cera	46,5	262.260	85r-v
	10 marquetas de cera			
	10 marquetas de cera			
83	1 frangote	14,5	36.720	88v-89r
84	3 frangotes	135,25	403.920 (1)	98v
	1 frangote			
	3 frangotes			
	1 frangote			
85	2 frangotes	63,5	146.880	89r-v
	2 frangotes			
86	1 frangote	19,75	36.720	88v
87	1 frangote	14,75	36.720	98r
88	60 marquetas de cera blanca	51,5	262.270	97v-98r
89	2 frangotes	28,5	110.160	77v-78r
90	1 frangote	16		
91	1 cajón tosco (de dos en carga)	9,75	17.922	86r-v
92	1 frangote	21,5	45.900 (0,25)	75v-76r
93	1 frangote	13	36.720	117v-118r
94	4 frangotes	116	368.960 (1)	116v-117v
	1 frangote			
	1 frangote (más que) sencillo			

<sup>17</sup> No se especifica la demasía, pero advierte que es por estos dos frangotes y por la demasía de “otros” que no detalla: ¿podría vincularse con esa carga el flete 65, fletado por el mismo individuo, y del que no figura registro?

<sup>18</sup> También se registró (fols. 73v-74) un cajón 10 de la misma marca que el frangote 1, que no parece haberse fletado en el *San Salvador*, pero se valoró como pieza sencilla de 36.720 maravedíes y pagó derechos.

	40 frasquetas			
95	1 frangote	14,5	73.440	78v-79r
96	1 frangote	14,5		
97	2 frangotes	32,5	91.800 (0,5)	78r-v
98	1 frangote	22	36.720	119r-120r
99	1 frangote	16	36.720	70v
100	2 frangotes	29,33	73.440	54v
101	1 frangote	15	36.720	42r-v
102	2 frangotes 1 (doble) y 2 (más que sencillo)	40,25	128.520	83v-84r
103	2 frangotes, con 40 bayetas	87,5	Registrado con flete 108	62r-v
	2 frangotes dobles		Registrado con flete 112	65r-v
	1 frangote			
	1 frangote			
104	2 frangotes	34,33	73.440	63r-v
105	6 frangotes	96	330.480 (3)	62v-63r
106	2 frangotes 8 y 4 sencillo-doble	42	128.520	63v
107	1 frangote doble	21	73.440	64r-v
108*	149 marquetas de cera	111,66	798.159	62r-v
109	1 frangote doble	21	73.440	64v-65r
110	1 frangote	21,5	36.720	64r
111*	2 frangotes	34,5	Registrado con flete 108	62r-v
112	3 frangotes sencillos (dobles)	82	689.263 (0,5)	65r-v
	2 frangotes			
	13 marquetas de cera			
113	1 frangote	12	45.900 (0,25)	53v-54r
114	2 frangotes	25,5	577.865	131v-132r
115	75 marquetas	104		
	20 balones de papel			
	1 frangote			
116	1 frangote	13	339.642	101v-102r <sup>19</sup>
117	2 frangotes	56		
	32 marquetas de cera			
118	4 frangotes (uno doble)	78,5	238.680 (1,5)	102r-v
119	2 frangotes	26,75	73.440	100v
120	4 frangotes	56,5	183.600 (2)	100r-v
121	2 frangotes	25,5	73.440	99r-v
122	5 frangotes (todos dobles menos uno)	121	403.920 (2)	107v-108r
123	4 frangotes, tres de ellos de bayetas	67	220.320 (2)	109r-110r
124	2 frangotes	26,5	73.440	93r-v
125	2 frangotes	43	73.440	122r-v
126	2 frangotes	38	91.800 (0,5)	72r-v
127	1 frangote	24	Sin registro	--
128	2 frangotes	20	Sin registro	--
129	1 frangote	20	Sin registro	--
130	3 frangotes y 18 bayetas <sup>20</sup>	77	146.880	79v-80r
131	2 frangotes	36	91.800 (0,5)	80r
132	1 frangote	12	36.720	103v-104r
133	1 frangote doble	20,75	73.440	41v-42r
134	1 frangote	52,33	Sin registro	--

<sup>19</sup> El registro incluye varias unidades de carga que no aparecen en el flete: “cuatro cajones de cera labrada de cuatro en carga y cuatro cajones los tres con una cama de regalo y otro con un espejo todos regulados en carga y media”.

<sup>20</sup> Las bayetas eran un cuarto de frangote en el registro.

	2 frangotes		1 sin registro 55.080 (0,5)	125r-v <sup>21</sup>
135	4 frangotes	103,5	766.302	44v
	5 cajones toscos			
	1 frangote			
136	3 frangotes	106,5		
	17 cajoncillos			
137	2 frangotes	57,75	Sin registro	--
	1 frangote		Sin registro	--
138	2 frangotes	42	73.440	104r-v
139	2 frangotes (dobles)	44	146.880	87r-v
140	1 frangote	18,5	36.720	106r
141	1 frangote	17	36.720	81r-v
142	2 frangotes	32	128.520 (1,5)	82r-v
143	1 frangote	14,75	36.720	108v-109r
144	2 frangotes	32	73.440	83r-v
145	1 frangote	13	36.720	82v
146	1 frangote	13,5	36.720	83r
147	1 frangote con dos frangotillos dentro	38,5	36.720 <sup>22</sup>	87r
148	1 frangote	15	36.720	86v-87r
149	1 frangote	12	36.720	41r
150	2 frangotes	32	73.440	99r
151	7 cajoncillos	18	83.636	118v-119r
152	1 frangote con 4 frangotes dentro	48	146.880	124r-v
	3 frangotes con 12 tercios			
153	1 frangote con 4 frangotes dentro	12	36.720	
154	1 frangote con 4 tercios	36	110.160	110r-v
	1 frangote con varios tercios			
	1 frangote, con 4 frangotillos			
155	1 frangote	145	477.360 (3) <sup>23</sup>	90r-v
	1 frangote			
	3 frangotes			
	2 frangotes			
	2 frangotes			
	1 frangote			
	1 frangote			
156	2 frangotes con 19 balotes	38	73.440	91v-92r
157	8 frangotes	152	293.760	123r-v
158	2 frangotes	36,5	73.440	92v-93r
159	1 frangote	18	36.720	90v-91r
160	25 balones de papel de 30 resmas	42,75	174.850	92r-v
161	1 frangote	38	73.440	89v-90r
	1 frangote			
162	1 frangote	19	36.720	91r-v
163	1 frangote	16	36.720	93v
164	1 frangote	16	36.720	94r
165	2 frangotes	38	73.440	121r-v
166	1 frangote	14,5	36.720	92r
167	2 frangotes	33	73.440	95v-96r
168	2 frangotes 3 (doble) y 4 (más que sencillo)	44,5	128.520	96r-v
169	1 fardo	28,75	Sin registro	--

<sup>21</sup> Datos solo del frangote 23.

<sup>22</sup> El registro no dice nada de los dos frangotillos.

<sup>23</sup> La amplia demasía es de esta cargazón y de “otras”, que no se especifican.

170	1 frangote	25,33	36.720	131r-v
171	1 frangote con 25 bayetas	20	36.720	105v-106r
172	1 frangote	23	55.080 (0,5)	106r-v
173	3 frangotes	36	Sin registro	--
174	1 frangote	16,5	36.720	112v-113r
175	1 frangote	19,75	36.720	111r-v
176	1 frangote	18,66	110.160	111v-112r
177	2 frangotes	44		
178	3 frangotes	54	110.160	115v-116r
179	1 frangote	18	36.720	81v-82r
180	1 frangote	15,5	36.720	88r-v
181	5 frangotes	85	183.600	97r-v
182	2 cajones aforrados	14	73.440	128v-129r
183	1 frangote	47,5	36.720	130r-v
	2 cajones aforrados		110.160	129v-130r
	1 frangote			
184	1 frangote	26	36.720	125v-126r
185	2 frangotes	52,5	36.720	130v-131r
186	2 cajoncillos, que son de libros	De gracia	0	118v
187	17 bayetas sueltas y arpilladas	14,5	Sin registro	--
188	2 frangotes	32	73.440	107r-v
189	1 frangote	14	36.720	102v-103r
190	3 frangotes	64	1 sin registro	--
			73.440	61r
191	1 frangote	28,25	Sin registro	--
192	1 frangote	28,25	73.440	116r-v
193	2 frangotes	37	36.720	103r
			36.720	103r-v
194	1 cajón	6,5	11.948	124v-125r
195	1 frangote	39,25	36.720	80r-v
	1 frangote		110.160 (1)	45r-v
	1 frangote			
196	18 balones de papel blanco con 32 resmas	80	349.700	112r-v
	17 balones de papel blanco con 30 resmas			
	11 balones de papel blanco con 32 resmas			
	4 balones de papel blanco con 32 resmas			
197	1 frangote	20,5	73.440 (1)	121v-122r
198	1 frangote	15,5	36.720	118r-v
199	1 frangote	16	73.440	94v-95r
200	1 frangotillo	9		
201	30 bayetas arpilladas	20	Sin registro	--
202	1 frangote	18	36.720	87v-88r
203	1 frangote	19,33	36.720	54r-v
204	100 marquetas	80	437.100	104v-105r
205	1 frangote	24	36.720	114r-v
206	1 frangote	17	64.260 (0,75)	114v-115r
207	1 frangote	19,25	146.880	126r-v
208	1 frangote	6,5		
209	2 frangotes	59,5		
	2 frangotes		Sin registro	--
	1 frangote		Sin registro	--
210	1 frangote y 1 cajón	36	45.900 (0,25) <sup>24</sup>	79r-v

<sup>24</sup> El registro no detalla la valoración, pero afirma que se pagaron derechos. Por tanto, se ha calculado una VR mínima correspondiente a un frangote sencillo con una demasía –sí especificada- del frangote 1.

	1 cajón			
211	1 frangote	15	55.080 (0,5)	106v-107r
212	8 frangotes	229,5	440.600 (4)	57r-v
	12 frangotes con libros			
213	4 frangotes	60,5	183.600 (1)	56v-57r
214	1 frangote	14,25	146.880	105r-v
215	3 frangotes	60,5		
216	1 frangote	35,5	312.120 (2)	58v-59r
217	2 frangotes	40,5		
218	2 frangotes	35		
219	2 frangotes	39,5	73.440	110v-111r
220	3 frangotes	74,25	165.240 (0,5)	66v-67r
	1 frangote			
221	1 frangote	16,5	55.080 (0,5)	66r-v
222	2 frangotes	33	110.160 (1)	113r-v
223	1 frangote	15	36.720	108r-v
224	2 frangotes	158,5	348.840 (0,5)	84v-85r
	2 frangotes			
	4 frangotes			
225	1 frangote	18		
226	2 frangotes	33,5	110.160 (1)	45v-46r
227	1 frangote	37	73.440	113v-114r
	1 frangote			
228	1 frangote	18,5	55.080 (0,5)	94r-v
229	2 frangotes	26	73.440	120v-121r
230	2 frangotes	46	110.160 (1)	37v-38r
231	1 frangote	16,5	36.720	69v-70r
232	2 frangotes	32,5	73.440	68v-69r
233	1 frangote, con dos cajones aforrados	13,5	55.080 (0,5)	127v-128r
234	1 frangote con dos cajones aforrados	13,75	36.720	127r-v
235	3 frangotes, cada uno con dos cajones aforrados	41,25	110.160	126v-127r
236	22 marquetas de cera blanca	16,5	96.160	128r-v
237	2 frangotes	31	Sin registro	--
238	1 frangote	21,5	73.440 (1)	96v-97r
239	2 frangotes	29,66	110.160 (1)	96r
240	3 frangotes	48	110.160	145v-146r

Fuente: AGI, Consulados, lib. 338 y AGI, Contratación, leg. 1.241, n.1, r.1.

**Tabla N°6: Fletes no registrados con VR hipotética**

NF	UC-F(R)	VR
28	1 baúl arpillado	9.180
55	1 frangote	36.720
62	1 frangote	36.720
65	1 frangote	36.720
127	1 frangote	36.720
128	2 frangotes	73.440
129	1 frangote	36.720
134	1 frangote	36.720
137	2 frangotes	73.440
	1 frangote	36.720
169	1 fardo	36.720
173	3 frangotes	110.160

187	17 bayetas sueltas y arpilladas	36.720
201	30 bayetas arpilladas	36.720
209	2 frangotes	73.440
	1 frangote	36.720
237	2 frangotes	73.440
TOTAL		817.020

Fuente: elaboración propia a partir de **Tabla N°5**.

## Bibliografía

ÁLVAREZ NOGAL, C., (1997). *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid: Junta de Castilla y León.

ÁLVAREZ NOGAL, C., (2000). *Sevilla y la Monarquía Hispánica en el siglo XVII. Dinero, crédito y privilegios en tiempos de Felipe IV*, Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla.

ANDÚJAR CASTILLO, F., (2021). “Metodología para investigar la historia de la corrupción. Algunas propuestas”. En G. RUBÍ y L.I. FERRAN TOLEDANO (Eds.), *Investigar la historia de la corrupción: conceptos, fuentes y métodos* (pp. 53-73). Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.

ANDÚJAR CASTILLO, F., (2018). “La corrupción en el Antiguo Régimen: problemas de concepto y método”. En B. de RIQUER, J.LI. PÉREZ, G. RUBÍ y L.I. FERRÁN (Dirs.), *La corrupción política en la España contemporánea: un enfoque interdisciplinar* (pp. 419-436). Madrid: Marcial Pons.

BERNAL RODRÍGUEZ, A.M., (1992). *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla: Fundación El Monte.

BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. y GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., (1976). *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla: Cámara de Comercio.

BERTRAND, M., (1991). “Doble contabilidad y dinero negro”. En B. TORRES (Coord.), *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, octubre, 1989)* (pp. 225-240). Sevilla: EEHA.

CASTILLO MATHIEU, N. del, (1990). “Las 18 flotas de Galeones a Tierra Firme (1650-1700)”. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 47-2, pp. 83-129.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., (1945). *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: EEHA.

CHAUNU, H. y CHAUNU, P., (1955-1960). *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vols., París: Armand Colin-SEVPEN.

DÍAZ BLANCO, J.M., (2012). *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en el siglo XVII*, Madrid: IUHS-Marcial Pons.

DÍAZ BLANCO, J.M., (2022). “¿Cómo funcionaban las empresas comerciales en la Carrera de Indias? Lo que nos dicen las cuentas de factoraje peruanas a comienzos del siglo XVII (1617-1638)”. *Obradoiro de Historia Moderna*, N° 31, pp. 1-23.

DÍAZ BLANCO, J.M. y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J., (2020). “La negociación asimétrica en la Carrera de Indias. ¿Cómo interpretar el octavo de la plata de 1620?”. En: G. del VALLE PAVÓN (Coord.), *Negociación, lágrimas y maldiciones. La fiscalidad extraordinaria en la Monarquía Hispánica, 1620-1814* (pp. 27-74). Ciudad de México: Conacyt - Instituto Mora.

- DÍAZ BLANCO, J.M. y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J., (2022). “La muerte del mercader. Una ventana a los negocios de Indias a fines del siglo XVII”. *Revista Complutense de Historia de América*, Nº 48, pp. 103-132.
- EVERAERT, J.G., (1973). *De internationale en koloniale handel der vlaamse firma's te Cadiz, 1670-1700*, Brujas: De Tempel.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, F., (2018). *La Casa de la Contratación de Indias. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*, Sevilla: U. de Sevilla-Colmich.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., (1988). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Cádiz: Diputación de Cádiz.
- GARCÍA FUENTES, L., (1980). *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla: Diputación de Sevilla.
- GARCÍA FUENTES, L., (1991). “La crisis del comercio indiano en la segunda mitad del siglo XVII: estado de la cuestión”. *Temas americanistas*, Nº 9, pp. 14-24.
- HAMILTON, E.J., (1975 [1934]). *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona: Crítica.
- HARING, C., (1979 [1918]). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México: FCE.
- HEREDIA HERRERA, A., (1979). *Inventario de los fondos de Consulados (sección XII) del Archivo General de Indias*, Madrid: Ministerio de Cultura.
- HEREDIA HERRERA, A., (1983). “Historia de un depósito documental: el archivo del Consulado de Cargadores en Sevilla”. En B. TORRES y J. HERNÁNDEZ (Coords.). *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América* (pp. 485-500). Sevilla: EEHA.
- HEREDIA HERRERA, A., (1992). *La Lonja de Mercaderes. El cofre para un tesoro singular*, Sevilla: Diputación de Sevilla.
- HEREDIA LÓPEZ, A.J., (2019). “Entre venalidad y corrupción: la venta de dos puestos de juez oficial de la Casa de la Contratación en la década de 1630”. *Anuario de Estudios Americanos*, Nº 76-2, pp. 415-442.
- HEREDIA LÓPEZ, A.J., (2021). *El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- LAMIKIZ, X., (2023). “Fiscalidad y fraude en la reactivación de la Carrera de Indias, 1660-1700”. En R. LANZA (Coord.), *Los dineros de la Corona. Finanzas y cambio fiscal en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)* (pp. 213-248). Granada: Comares.
- LAMIKIZ, X., (2024). “The Fiscal Transformation of the Spanish *Carrera de Indias* in the 17th Century: a reinterpretation”. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, pp. 1-22
- LESPAGNOL, A., (1997). *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, Rennes: PUR.
- MARCOS MARTÍN, A., (2006). “¿Fue la fiscalidad regia un factor de crisis en la Castilla del siglo XVII?”. En G. PARKER (Coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV* (pp. 173-253). Barcelona: IUHS-Crítica.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J., (1983). “La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)”. *Historia, instituciones, documentos*, Nº 10, pp. 119-155.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J., (1987). “El fletamento en el Derecho Indiano de la *Recopilación* de 1680”. *Historia, instituciones, documentos*, Nº 14, pp. 51-74.



- MORINEAU, M., (1985). *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, París-Londres: Maison des Sciences de l'Homme-Cambridge University Press.
- MORINEAU, M., (2000). “Revoir Séville. Le Guadalquivir, l'Atlantique et l'Amérique au XVI<sup>e</sup> siècle. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 67-1, pp. 277-293.
- MORINEAU, M., (2001). “Tonnage et cargaison. Codicille à une étude de la Carrera de Indias”. *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, N° 79-4, pp. 1.159-1.211.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L., (2004). *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa.
- OLIVA MELGAR, J.M. (1996). “Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII”. En P. BUTEL, P. y B. LAVALLÉ (Coords.), *L'Espace Caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales. XVIe-XIX siècles* (pp. 151-181). Burdeos: Maison des Pays Ibériques.
- OLIVA MELGAR, J.M., (2004). *El Monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza. La oportunidad que nunca existió*, Huelva: Universidad de Huelva.
- OLIVA MELGAR, J.M., (2013). “Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII”. En I. LOBATO y J.M. OLIVA (Eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes* (pp. 127-155). Huelva: Universidad de Huelva.
- PAJUELO MORENO, V., (2021). *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Sevilla: U. de Sevilla, Diputación de Sevilla, CSIC.
- PEÑA Y CÁMARA, J.M. de la, (1958). *Archivo General de Indias de Sevilla. Guía del visitante*, Valencia: Junta Técnica de Archivos, Bibliotecas y Museos.
- RODRÍGUEZ LORENZO, S., (2011). “El fletamento de mercancías en la Carrera de Indias (1560-1622): introducción a su estudio”. *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*, N° 8-1, pp. 161-207.
- RUBIO SERRANO, J.L. (1991). *Arquitectura de naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)*, Málaga: Ediciones Seyer.
- RUEDA RAMÍREZ, P., (2005). *Negocio e intercambio cultural. El comercio de libros con América en la Carrera de Indias (siglo XVII)*, Sevilla: U. de Sevilla-Diputación de Sevilla-CSIC.
- SERRANO MANGAS, F., (1985). *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla: EEHA.
- SERRANO MANGAS, F., (1992). *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Sevilla: Mapfre
- VILA VILAR, E., (1982). “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 39, pp. 275-340.
- VILA VILAR, E., (1997). “Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida”. En J. R. FISHER (Ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA: (Liverpool, 17-22 de septiembre de 1996)* (pp. 27-43). Liverpool: AHILA.