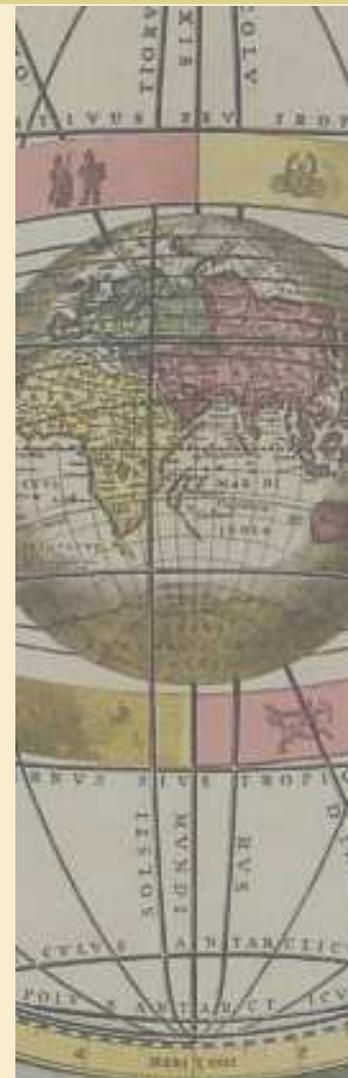
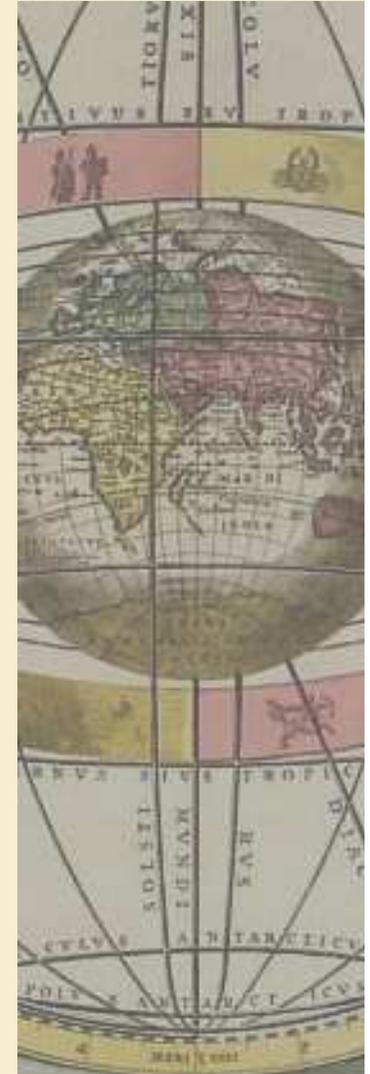


EL FRAUDE COMO RESPUESTA

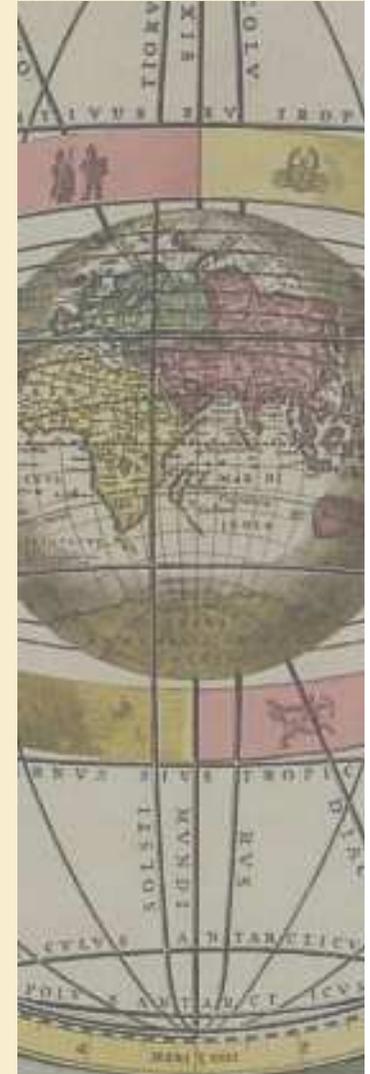


CAUSAS DEL FRAUDE.

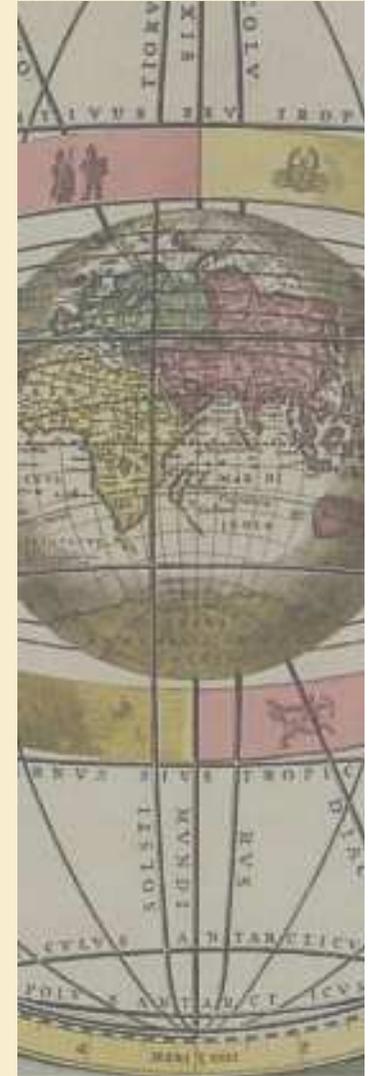
- Las múltiples y onerosas cargas fiscales que abrumaron el tráfico colonial.
- La centralización de todo el tráfico en un sólo puerto.
- La prohibición a los extranjeros a participar en él.
- La exigencia de un nivel mínimo de inversión, etc.
- **El fraude** fue la respuesta dada por el comercio a los excesos de una desacertada política fiscal que estaba comprometiendo, seriamente, sus intereses.
- En realidad son muchas **las explicaciones** que podrían darse al continuo fracaso e inoperancia de la legislación represiva aunque quizás ninguna resulte tan esclarecedora como la **corrupción y el cohecho**.



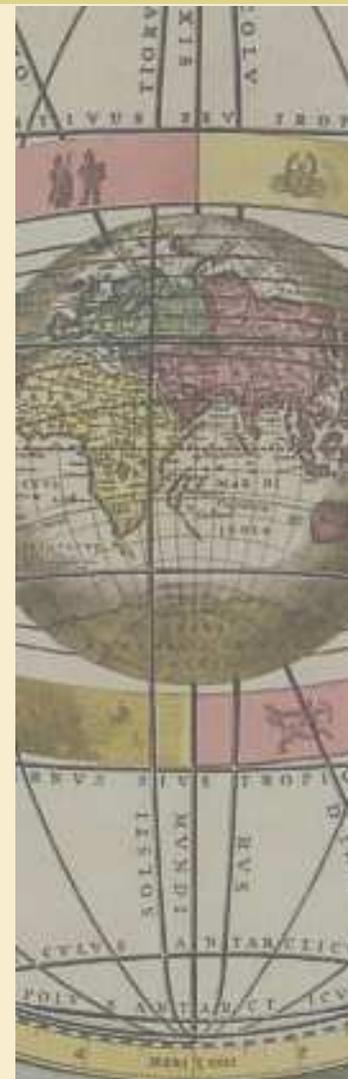
- Los contemporáneos del siglo XVIII señalan como causa fundamental de las prácticas fraudulentas **"la ambición y mala fe de los ministros que las han manejado (las aduanas), quienes abusando de la confianza y abandonando la honra, la conciencia y propia obligación, incurren en la maldad de que el mercader extranjero o natural usurpe a S. M. los justos derechos que le pertenecen"**.
- Remontándonos al XVI y XVII, ya C. H. Haring señaló en su día que si el tráfico ilícito alcanzó en ese período "tan vastas proporciones y que ello sólo se explica **"por la connivencia de los funcionarios nombrados para impedirlo"**.
- Chaunu afirma, que los comerciantes no podrían haber practicado el fraude sin contar con los **"sólidos apoyos que siempre le aseguraron, en Sevilla, la Casa de la Contratación y, en las Indias, los generales de los convoyes y de las diferentes armadas"**.



- **ALGUNOS MÉTODOS DE FRAUDE:**
- **1.** A la hora de construir los navíos se dejaban compartimentos secretos sólo conocidos de su dueño **“en todas partes que lo permita el arte, bajando la primera cubierta de forma que queda inferior a lo ancho de la manga, dando cabida a el entrepuentes, que se hurta a la bodega, porque siendo ésta solo la que se mide para la carga y aquel el que queda a beneficio de el dueño, tanto quanto tuviese de mas el entrepuentes, tanto menos tendrá de buque contribuyente a V. M.”**.
- **2.** Otras veces basta con sobornar a los oficiales encargados de su medición y arqueo para que, llegado el momento, declarasen sus navíos de un porte sensiblemente inferior al que en realidad tenían.
- **3.** No se comprobaba el contenido de los paquetes que se embarcaban.



- **4.** Recurrir a los denominados "**testimonios**" o "**partidas adicionadas**" o mediante los "**registros rezagados**".
- **5.** El soborno de los guardas encargados de impedir que se introdujese a bordo género alguno que no fuese provisto de su correspondiente licencia.
- **6.** A menudo, estas mercancías sin registrar se introducían en los navíos sirviéndose de las pequeñas embarcaciones que utilizaban los funcionarios de la aduana en la bahía gaditana para realizar sus tareas.
- **7.** Otras veces se recurría a los botes y lanchas en que se conducían hasta la capitana y almiranta de las flotas los ranchos y equipajes de sus oficiales e incluso a los propios baúles y cajas que les servían de envoltorios, colocando en su lugar todo tipo de mercancías.



- **8.** Desde **Canarias** los extranjeros comerciaban directamente con colonias españolas.
- **9.** Los extranjeros solían salir con sus navíos al encuentro de los que venían de las Indias y proceder, en plena ruta, al trasbordo de los caudales.
- **10.** En Cádiz existía, ya de tiempo atrás, un servicio de contrabandistas organizado y especializado en las extracciones de caudales. Eran los célebres "metedores", especie de **"compañía de sugetos que viven con el entretenimiento o profesión de meter considerables porciones de oro y plata y otros géneros preciosos que traen de las Indias los expresados navíos"**(Memorias de R. Lantery)

