GLOSSAE
European Journal of Legal History

ISSN 2255-2707

Edited by
Institute for Social, Political and Legal Studies
(Valencia, Spain)

Chief Editor
Aniceto Masferrer, University of Valencia

Assistant Chief Editors
Wim Decock, University of Oxford
Gabriela Cobo del Rosal Pérez, Universidad Rey Juan Carlos
Juan A. Obarrio Moreno, University of Valencia

Editorial Board
Isabel Ramos Vázquez, University of Jaén (Secretary)
Fernando Hernández Fradejas, University of Valladolid
M.C. Mirow, Florida International University
José Miguel Piquer, University of Valencia
Andrew Simpson, University of Aberdeen

International Advisory Board
Javier Alvarado Planas, UNED; Juan Baró Pazos, University of Cantabria; Mary Sarah Bilder, Boston College; María José Bravo Bosch, University of Vigo; Orazio Condorelli, University of Catania; Emanuele Conte, University of Rome III; Daniel R. Coquillette, Boston College – Harvard University; Serge Dauchy, University of Lille; Salustiano de Dios, University of Salamanca; José Domingues, University of Lusíada; Seán Patrick Donlan, The University of the South Pacific; Matthew Dyson, University of Oxford; Antonio Fernández de Buján, University Autónoma de Madrid; Remedios Ferrero, University of Valencia; Manuel Gutan, Lucian Blaga University of Sibiu; Jan Hallebeek, VU University Amsterdam; Dirk Heirbaut, Ghent University; Richard Helmholz, University of Chicago; David Ibbetson, University of Cambridge; Emily Kadens, University of Northwestern; Mia Korpiola, University of Turku; Pia Letto-Vanamo, University of Helsinki; Orazio Licandro, University of Catania; Jose María Llanos Pitarch, University of Valencia; Marju Luts-Sootak, University of Tartu; Magdalena Martínez Almira, University of Alicante; Pascual Marzal Rodríguez, University of Valencia; Dag Michaelsen, University of Oslo; María Asunción Mollá Nebot, University of Valencia; Emma Montanos Ferrín, University of La Coruña; Olivier Moréteau, Louisiana State University; John Finlay, University of Glasgow; Anthony Musson, University of Exeter; Vernon V. Palmer, Tulane University; Agustin Parise, Maastricht University; Heikki Pihlajamäki, University of Helsinki; Jacques du Plessis, Stellenbosch University; Merike Ristikivi, University of Tartu; Remco van Rhee, Maastricht University; Luis Rodríguez Ennes, University of Vigo; Jonathan Rose, Arizona State University; Carlos Sánchez-Moreno Ellart, University of Valencia; Mortimer N.S. Sellers, University of Baltimore; Jørn Øyrehagen Sunde, University of Oslo; Martin Sunnqvist, Lund University; José María Vallejo García-Hevia, University of Castilla-La Mancha; Norbert Varga, University of Szeged; Helle Vogt, University of Copenhagen; Tammo Wallinga, University of Rotterdam; José Luís Zamora Manzano, University of Las Palmas de Gran Canaria

Citation

Fernando Suárez Bilbao, "La Monarquía Hispánica y la seguridad en la Carrera de Indias", *GLOSSAE. European Journal of Legal History* 23 (2026), pp. 91-113 (available at http://www.glossae.eu).
https://doi.org/10.64567/glossae.v1i23.792

Esta obra está bajo una licencia de *Creative Commons* Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional.

La Monarquía Hispánica y la seguridad en la Carrera de Indias

The Hispanic Monarchy and security in the Indies Trade

Fernando Suárez Bilbao
Universidad Rey Juan Carlos

ORCID ID: 0000-0003-1760-0144

Recibido: 25.03.2026
Aceptado: 06.07.2026

Resumen
La Monarquía Hispánica controló durante tres siglos el comercio con las Indias, pero con graves y grandes dificultades, no solo por las de la propia navegación, sino por los numerosos enemigos exteriores que desde muy pronto trataron de boicotear este monopolio. De esta forma surgió todo un entramado jurídico y político para defender aquella ruta comercial y de dominio.

Palabras clave
Seguridad marítima; corso; piratas; avería; Carrera de Indias; Flotas

Abstract
The Spanish Monarchy controlled trade with the Indies for three centuries, but with serious and significant difficulties, not only due to the challenges of navigation itself but also because of numerous external enemies who, from very early on, tried to sabotage this monopoly. Thus arose a complex legal and political framework to defend this trade route and its sphere of influence.

Keywords
Maritime security; Privateering; Pirates; Damage; Indies trade; Fleets

Sumario: 1. Introducción; 2. Del echazón a la avería; 3. Corsarios y piratas; 4. Defensa de la carrera de Indias; 5. La armada y el derecho de avería; 6. El coste de la seguridad: el asiento de avería; 7. Las otras formas de defensa: ordenanzas de corso; Epílogo; Apéndice bibliográfico

1. Introducción

La seguridad en el mar para garantizar el comercio no fue un problema ni exclusivamente Atlántico, ni del comercio con América. La presencia de piratas en el Mediterráneo fue un grave problema desde la antigüedad, y Roma tuvo que tomar medidas para combatir a los piratas que asediaban el comercio y sus costas. El propio Cayo Julio Cesar fue víctima de los piratas el año 78 a. de C. en la costa de Cavia, de los que luego se vengó cumplidamente. Con la llegada de los bárbaros fueron los vándalos los que se ocuparon de esta actividad, y más tarde los musulmanes que convirtieron a Creta en una isla de corsarios durante los siglos IX y X[1].

Pero el problema al que se enfrentó la Monarquía Hispánica en el comercio de Indias y la lucha contra corsarios y piratas suponía una profunda contradicción jurídica. Por un lado, la política de descubrimiento y conquista se había justificado en el viejo derecho de la libertad de los mares, pero después de establecido el asentamiento en las

[1] Gosse, Ph., *Los corsarios berberiscos. Los piratas del Norte. Historia de la piratería*, Buenos Aires, 1954, pp. 18-22.

nuevas tierras la Corona quiso preservar aquellas riquezas y recursos, y su traslado a la Península en régimen de monopolio, en lo que se conocía como "la carrera de Indias", al establecer una ruta comercial cerrada y exclusiva para el comercio con America, lo que no solo iba en contra de la libertad de los mares, sino que suponía abrir un enfrentamiento con las otras potencias emergentes, que, evidentemente, utilizaron todos los medios a su alcance para acabar con ese control comercial[2].

La cuestión de la libertad de los mares y el derecho al libre comercio fue un tema controvertido que alcanzó su máximo desarrollo como consecuencia de las nuevas rutas marítimas abiertas en el siglo XVI, pero que tiene su origen en los primeros textos romanos. Roma entendía que el mar y sus riberas no eran propiedad de nadie formando parte del "*res extrapatrimonium*" y el "*res extracomercium*". Con el tiempo se incorporó al derecho de Justiniano, y en las *Instituciones* se recoge dentro de las "*res comunes*" como el aire o las aguas corrientes y, por tanto, pertenecen al derecho común, de todos; diferenciándolas de las islas y las costas abandonadas que podían ser ocupadas al ser consideradas "*res nullius*"[3].

Fue con motivo de la recepción del derecho romano en tiempos de Alfonso X cuando esta cuestión vuelve a tratarse. En las *Partidas* se encuentra una referencia a la regulación específica del mar y sus riberas (Ley 2 y 3 del Título XXVIII, Partida III), siguiendo lo establecido en las *Instituciones* y, por tanto, el mar puede usarse por todo el mundo, como el agua de lluvia para su provecho "según que fuese menester" para pescar o navegar. Y este fue el principio que sirvió a la justificación por Alonso de Cartagena de la ocupación de Canarias por los reyes de Castilla.

Pero la cuestión de la libertad de los mares no era un criterio absoluto, el peligro de las invasiones y la piratería servían de justificación para los que defendían la propiedad de los mares, facilitando el monopolio comercial. Fue Venecia la que por primera vez estableció la necesidad de la defensa del "mar territorial", un criterio que se extendería a las costas del norte de Europa, el denominado "tiro de herradura" flamenco, una cuestión que incluso fue recogida por el gran jurista Bártolo Sassoferrato en su obra *De insula,* al hablar de un dominio marítimo de cien millas o dos singladuras como zona exclusiva[4], que tenía por objeto el control y la seguridad, justificándolo el sabio jurista en que la realidad sobre el dominio del mar había cambiado desde los tiempos del derecho romano.

En el momento de los descubrimientos la libertad de comercio marítimo estaba muy mediatizada por las numerosas bulas papales y tratados que habían concedido derechos exclusivos, y de alguna forma se habían repartido los mares desconocidos en especial tras el Tratado de Alcaçovas, habiendo dos normas marítimas muy diferentes: una para el Mediterráneo y el norte de Europa, y otra para los mares desconocidos de África y la mar océano.

[2] La conquista de América no solo trajo enfrentamientos externos, sino que fue objeto de arduas disputas entre los súbditos de la Monarquía y esta misma, tal y como refleja Calderón Peragón, R., "Los procesos patrimoniales derivados de los derechos de la conquista: las causas indianas y las de los descubridores", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 22 (2023), pp. 1-26.

[3] Martín Castán, F., "Marco jurídico de la seguridad marítima", *Cuadernos de estrategia* 140 (2008) (Ejemplar dedicado a: Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima), pp. 171-242, p. 172.

[4] De Sassoferrato, B. *De Insula*, Madrid, 1979. Tomas Ortiz de la Torre, J. A., "El protagonismo de los Estados Latinoamericanos en la historia contemporánea del Derecho del Mar: una visión española", *Anales de la Real Academia de Doctores* 3 (2018), pp. 80-101, p. 84.

Las limitaciones no eran uniformes, así por ejemplo en pleno enfrentamiento con Francia Carlos I permitió la firma del Tratado de Conversa con Labort, en 1529, para facilitar el tráfico marítimo entre Cuatro Villas, Vizcaya, Guipúzcoa, Labort con Bayona y Capbretón, con la posibilidad de vender todo tipo de mercancías, menos las bélicas, a los extranjeros.

Y es importante tener en cuenta que todas las grandes expediciones del momento estaban bajo las órdenes del rey y la autoridad regia debía ser reconocida por los oficiales de la Corona en cuestiones de navegación, que eran los factores y oficiales de la Casa de Contratación de las Indias. Un ejemplo de ello fue la expedición de Magallanes, regulada por las instrucciones regias dictadas al efecto:

> "Primeramente habéis de ir derechamente [directamente] a la ciudad de Sevilla, a presentar vuestras provisiones y capitulaciones a los nuestros oficiales de la dicha Casa de la Contratación de las Indias que reside en la dicha ciudad, y solicitaréis que, conforme a ellos y a lo que yo, acerca de ello, les mando escribir, vos armen luego los cinco navíos que yo vos mando dar, y vos lo abastezcan de la gente y cosas necesarias"[5].

Fernando Vázquez de Menchaca fue el miembro de la escuela de Salamanca que con más decisión defendió el principio de libertad de los mares, como una de las justificaciones de los viajes descubridores castellanos, pero una vez consolidados los dominios de Castilla y Portugal[6], esta cuestión se convirtió en uno de los debates más apasionados de los juristas en los dos siglos siguientes, al defender unos el Tratado de Tordesillas como instrumento válido para el control de los mares y otros, por el contrario, el principio supremo de la libertad de navegación[7].

Lo cierto es que esta cuestión no terminó con la nueva situación de los mares conocidos. En los tiempos del dominio británico, también había dos posturas enfrentadas, por un lado, Hugo Van der Groot[8] defendía el principio de *Mare Liberum*, mientras que el inglés John Selden defendía la necesidad del *Mare Clausum* en lo que se refería a los dominios ingleses, argumentado que sus derechos sobre el mar eran anteriores a las otras naciones[9].

La guerra entre las nuevas monarquías surgidas en el siglo XIV y XV también creó nuevas situaciones en el comercio y la actividad naval; por un lado, se dictaron prohibiciones que limitaban la mencionada libertad de comercio y por otro se regulaba la vida marítima en virtud de nuevos tratados, en algunos casos locales.

---

[5] Real Provisión dada en Valladolid el 22 de marzo de 1518, en Martín Fernández de Navarrete: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, Madrid, 1964, tomo LXXVI, edición y estudio preliminar de Carlos Seco Serrano, p. 477.

[6] Martín Castán, F., "Marco jurídico de la seguridad marítima", p. 174.

[7] García Arias, L., "Adiciones sobre la historia de la doctrina hispánica de Derecho internacional", en Nussbaum, A., *Historia del Derecho internacional*, Madrid, 1949, pp. 405-407, y 465. Autores como Calixto Ramírez, Serafín de Freitas, Juan de Solórzano Pereira, Juan Bautista Valenzuela Velázquez, Juan de Hevia Bolaños, Pedro González de Salcedo, Francisco de Montemayor y Córdova de Cuenca, José Monras, Cristóbal Crespí de Valdaura, Julio Paz, etc. participaron en el debate.

[8] Fahl, G., *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los Estados de 1493 a 1648*, Madrid 1974.

[9] Cervera Pery, J., *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*, Madrid 1992, p. 41.

El comercio con Indias fue desde el primer momento especialmente complejo por las ambiciones de las otras potencias europeas que aumentaban el riesgo ordinario de la propia navegación, referida a la climatología. Por otro lado, el tipo de mercancía que se transportaba era especialmente atractiva para los corsarios y piratas, por lo que se estableció desde muy pronto una navegación controlada por la Corona con viajes en convoy donde la protección de la armada era fundamental. La necesidad de sufragar los gastos de esta protección militar es el que dio lugar al establecimiento del impuesto de avería. Al fin y al cabo, se trataba de asegurar un riesgo cierto y garantizar una buena travesía.

La necesidad de establecer una navegación segura con América llevó al control de la navegación comercial y al establecimiento de viajes en flotas, que precisaban de unos buques de defensa cuyo coste era muy elevado. Para cubrirlo se utilizó el instrumento ya conocido por los comerciantes para contribuir al riesgo de los viajes en los siglos precedentes: la avería. Con el tiempo, la avería se convirtió en la contribución obligada para cubrir las costas para el sostenimiento de la Armada de Defensa, establecida en base al repartimiento del impuesto en razón de la carga transportada[10]. Se seguía el viejo procedimiento del almojarifazgo, un derecho sobre la exportación e importación de productos con el que se sufragan los gastos de la flota de indias.

2. Del echazón a la avería

La inseguridad marítima tenía tres orígenes bien conocidos: el propio mar y su inclemencia, la piratería y las rebeliones a bordo. Para todas estas circunstancias incontrolables se establecieron garantías tanto para los armadores como para los propietarios de la carga y los pasajes.

El riesgo en el comercio marítimo dio lugar desde muy pronto a instituciones jurídicas que evitaran la ruina de los comerciantes estableciendo riesgos compartidos. Lo primero que aparece en los sistemas de seguro marítimo era la responsabilidad por la pérdida de la carga, provocada por los temporales. En esas circunstancias había tres riesgos pendientes, por este orden, la carga, el buque y el pasaje. Ante un temporal lo principal era salvar las vidas de los que iban a bordo, luego evitar el hundimiento y perdida del barco y finalmente mantener íntegra la carga. Era bien sabido que la carga con las tormentas impedía la maniobrabilidad y flotabilidad del barco, pero al mismo tiempo era el objeto del viaje.

Por eso fue necesario regular las actuaciones de los capitanes para no incurrir en responsabilidad. Una de las medidas que podían hacer los capitanes de los barcos, que se convirtió en norma, fue la de "el echazón" bajo la denominación de *Lex Rhodia de iactu*, por la que "Dispónense en la ley rodia que si para aliviar una nave se hizo alijo (iactu) de mercancías, se resarza a contribución de todos, el daño que en beneficio de todos se causó" (Digesto Título II, Libro XIV). Figura jurídica que se estableció entonces y después se mantuvo hasta los tiempos que nos ocupan. La decisión era del capitán, pero

[10] De Mercado, T., *Tratos y Contratos de Mercaderes y tratantes discididos y determinados, por el Padre Presentado Fray Tomás de Mercado, de la Orden de los Predicadores*, Salamanca, 1569.

la responsabilidad se convertía en solidaria, tanto del dueño del barco como del dueño de la carga[11].

El instrumento jurídico inicial fue la "echazón", convertido después en el seguro marítimo general que era la avería. Con el tiempo, formaría parte de las averías gruesas en el derecho marítimo, manteniéndose hasta hoy, estableciéndose una jerarquía jurídica entre la vida de pasaje y tripulación y las mercancías.

La avería es un término de origen árabe que se incorporó a la Partida V y cuyo significado inicial sería defecto o defectuosa, en referencia a la mercancía[12]. Este término aparece en Génova en el siglo XII y en la Corona de Aragón al siglo siguiente. Los tratadistas franceses lo incorporan a su elenco de términos de las mercancías, *avers*. Fue la creación de las compañías comerciales y los pactos de hermanamiento los que obligaron a convertir este instrumento jurídico en la fórmula para repartir los riegos de la empresa en razón de la parte de mercancía cargada en el barco. Es entonces cuando se incorpora a los Roles de Oleron, ya en el siglo XIII[13], recuperando la vieja tradición de las mencionadas Leyes Rodias asumidas por los romanos de la "echazón". Fue en tiempos del emperador León (886-911), apodado el Filósofo, cuando se hizo una recopilación de estas normas mercantiles publicadas como *Las basílicas*. Son estas realmente las que se recogen en Los Roles de Oleron y luego en las Costums del Llibre del Consolat de Mar[14].

Bajo el termino de los "Juicios de Oleron" se recogieron en la Partida V, Título IX, según Casariego[15], aunque Tomás y Valiente afirma que la presencia en las Partidas está tomada directamente del Digesto[16], que se refería al echazón como "préstamo a la gruesa". Para las Partidas, el seguro se establece sobre la base de la "echazón" justinianea que va a desembocar en la institución de la "avería gruesa"[17].

En la Corona de Aragón según Corominas el término avería aparece desde al menos 1258 en las Constums de Tortosa[18], aunque en realidad aparecen en las Ordenanzas de la Ribera de Barcelona. Lo cierto es que fue con el Llibre del Consolat de Mar cuando las normas relativas al comercio marítimo se recopilaron y sistematizaron, quedando la institución regularizada. El echazón aparece en concreto en los capítulos XCV y C del Llibre del Consolat de Mar[19].

---

[11] Boisson, PH., "Historia de la seguridad marítima", artículo difundido en la web de la OMI con motivo del Día Marítimo Internacional (2012), *ANAVE,* septiembre de 2012, pp. 15-21, p. 15.

[12] Luque Talaván, M., "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", *Revista Complutense de Historia de América* 24 (1998), pp. 113-145, p. 124.

[13] Corominas, J. y Pascual, J. A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1984, p. 420.

[14] García Sanz, A., "Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo", *Anuario de Historia del Derecho Españo*l, Madrid, 1969, pp. 222-223.

[15] Casariego, J. E., *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico*. Madrid, 1947, p. 125 y pp. 135-141.

[16] Tomás y Valiente, F., *Manual de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1986, pp. 357-358.

[17] Partida V, Titulo IX, titulada "De los navios e del pecio dellos", en la versión *Las Siete Partidas del Sabio Rey don Alonso el nono, nuevamente glosadas por el Licenciado Gregorio López del Consejo Real de Indias de Su Magestad, Impreso en Salamanca, Por Andrea de Portonaris, Impresor de Su Magestad, Año M.D.L. y. Con privilegio Imperial,* Madrid, 1985, Tomo III, Folios 52-55.

[18] Corominas, J. y Pascual, J. A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, p. 420.

[19] García Sanz, "Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo", pp. 222-223.

En Castilla la creación del Consulado de Burgos dio lugar a la aprobación de las correspondientes Ordenanzas, aprobadas en 1538[20], y en ellas aparece regulada la "avería gruesa" y la "avería ordinaria", estableciéndose en la Ordenanza XXII el arancel de averías con el que los mercaderes asociados al Consulado tenían que sufragar los gastos de la institución, con lo que se había establecido una nueva forma de avería, la "avería consular" o derecho de avería. Este modelo se extendió en 1543 a Sevilla con un reglamento de 1556[21] que seguía el modelo de Burgos.

Ya en el siglo XVIII se hizo una reforma de las Ordenanzas de Burgos, aprobadas en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, dedicándose el Capítulo XX a "De las Averías Ordinarias, Gruesas, y simples y sus diferencias" y el XXI sobre "De la forma de contar y reglar la Avería Gruesa"[22], dando lugar a la normativa marítima más completa antes de establecerse el libre comercio.

La diversa clasificación de la avería viene determinada precisamente por las diferencias en los tipos de "riesgo" que pretende cubrir. Ya hemos señalado que la seguridad marítima en todas sus formas fue el objeto inicial de esta figura y su vinculación a la carrera de Indias tuvo un significado muy especial. El contrato de fletamento, establecía las cláusulas y compromisos, en relación a la carga y transporte, pero el riesgo en el mar era tan peculiar que surgió la necesidad de cubrir dicho riesgo a través del echazón. Pero ese seguro solo cubría la responsabilidad sobre el riesgo cierto, esto es sobre el daño causado, pero dada la importancia del tráfico marítimo y las mercancías transportadas en la Carrera de Indias era necesario prevenir el riesgo y ahí nace el derecho de avería.

El riesgo es la incertidumbre acerca de la producción de un evento dañoso[23]. La posibilidad de que ese hecho dañoso se produzca es incierta, pero debe ser verosímil, porque si no es así el contrato de seguro es nulo. La incertidumbre es un elemento esencial del contrato, pero al mismo tiempo debe ser posible que suceda, se trata de que la realización del daño sea fortuita.

Es importante distinguir entre riesgo y siniestro, mientras aquel establece la posibilidad fijando quien corre con la responsabilidad en caso de que ocurra, este es la

[20] *Ordenanzas del Consulado de Burgos de ¡538 que ahora de nuevo se publican, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado por D. Eloy García de Quevedo y Concellón, C. de la Real Academia de la Historia, Catedrático del Instituto de Burgos y Abogado del L Colegio de esta Ciudad. A expensas de la Excma. Diputación Provincial*, Imprenta de la Diputación, Burgos, 1905.

[21] *Ordenanzas para el Prior y cónsules de la Universidad de los mercaderes de la Ciudad de Sevilla, MDLVI*, Sevilla 1556.

[22] Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao, insertos sus Reales Privilegios, aprobadas, y confirmadas por el Rey Nuestro Señor Don Felipe Quinto (Que Dios Guarde), Año de 1737. Reimpresas Con Superior Permiso. En la Imprenta de Sancha. Año de 1796, Madrid. A costa de la misma Universidad, y Casa de Contratación. Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L Villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por las Magestades de los Sres. D. Felipe V en 2 de diciembre de 1737, y D. Fernando VIL en 27 de junio de 1814; con inserción de los Reales Privilegios, y la Provisión de 9 de Julio de ¡818 que contiene las alteraciones hechas a solicitud del mismo Consulado y comercio sobre los Humeros 3º., 5º. 8º. 9º. 16º y 23º del Capitulo Segundo, el Numero 16º. del capítulo Quinto, y los Números 6º y 7º. del capítulo Sexto. Reimpresas con Superior Permiso A costa de la misma Universidad y Casa de Contratación. En la Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1819, Madrid.

[23] Luque Talaván, "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", p. 137.

materialización del riesgo. El riesgo por tanto es más difícil de establecer, y, por tanto, de compartir la responsabilidad y el coste del mismo. Los riesgos, por otro lado, podían ser ordinarios, extraordinarios, dolosos y negligentes[24].

El enorme peligro que conllevaban los viajes a las Indias exigió establecer una interpretación *in extenso* del riesgo y junto a la concepción de la avería como gasto restitutorio del daño o corresponsabilidad en la pérdida de las mercaderías y barcos, evolución de la vieja echazón, se establecía un derecho de avería que sufragaba la prevención del riesgo en un tipo concreto de daño el de la piratería o en general de las violencias en la navegación, interna o externa: el derecho de avería.

El comercio con Indias fue desde el primer momento especialmente complejo por las acciones de las otras potencias europeas que aumentaban el riesgo ordinario de la propia navegación, referida a la climatología. Por otro lado, el tipo de mercancía que se transportaba era especialmente atractiva para los corsarios y piratas, por lo que se estableció desde muy pronto una navegación controlada por la Corona con viajes en convoy donde la protección de la armada era fundamental. La necesidad de sufragar los gastos de esta protección militar es el que dio lugar al establecimiento de esta avería. Al fin y al cabo, se trataba de asegurar un riesgo cierto y garantizar una buena travesía.

Podemos distinguir entre la avería ordinaria que incluía los gastos que se producían por la estiba y desestiba, el anclaje, los desvíos a otros puertos, etc., formaban parte de los gastos cubiertos por el flete y pagados por los armadores o propietarios de los buques; y la avería gruesa, que es el seguro propiamente dicho, la versión más moderna del echazón, que incluía todos los daños causados por los riesgos inciertos del mar sobre la mercadería y la nave, incluyendo claro está la necesidad de perder la carga para salvar el barco. También incluye los gastos de reflote del barco, e incluso el rescate para los piratas en caso de secuestro. La avería gruesa se paga por todos los interesados, los dueños de la nave y los de las mercancías. Los propietarios del barco lo pagarían con la parte correspondiente del flete y los propietarios de las mercancías con el beneficio del género salvado[25].

Finalmente, la avería simple se refiere a los daños que sufriese la carga por "vicio o corrupción" en el transporte tanto en el mar como en el puerto, era muy típico el problema de la merma de los productos en el viaje, y corrían a cargo del dueño de la carga[26]. La avería tradicional era, por tanto, una participación en el riesgo que conllevaba el transporte y que soportaba en realidad el precio final de la mercancía, formaba parte del sistema de compañías con riesgo compartido de forma solidaria y participación igualmente en los beneficios del viaje.

Por el contrario, el derecho de avería o avería consular era una contribución recaudatoria, en virtud de la cual los mercaderes contribuían a sufragar el gasto del Consulado y su personal y a pagar el coste de la flota de protección para la defensa del convoy de los ataques piratas. No se trataba aquí de reparar el daño causado, sino de disminución de riesgo.

[24] *Ibid.*

[25] Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao, Capítulo XX, fol. 140-144.

[26] Luque Talaván, "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", p. 141.

3. Corsarios y piratas

Uno de los problemas de la Monarquía Hispana para fijar el marco normativo en la defensa del comercio Atlántico, era identificar a los enemigos. El origen de la aparición de este peligro para la navegación estaba en los conflictos entre las potencias europeas que desarrollaron, en el caso de la guerra atlántica, estrategias que ya se habían utilizado en el Mediterráneo desde el siglo XIII, como la patente de corso.

Azcárraga definía el corso como "la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer la actividad del país neutral que se relaciona con dichos enemigos"[27]. El corso se hacía con barcos mercantes a los que se otorgaba una patente de la autoridad correspondiente, para capturar barcos mercantes enemigos y hacer presa. Era, en principio, una actividad legal que se enmarca en un conflicto bélico entre dos naciones, y solo podía actuar en el marco jurídico de la patente. Por tanto, la concesión de patentes de corso se daba para acciones de control, mediante el secuestro y apropiación del comercio mercante de naciones enemigas en tiempos de guerra, y debilitar así la acción bélica de sus enemigos.

Ya en el siglo XIII se aprobaron unas ordenanzas sobre la guerra del corso, en donde se establecían las medidas y derechos reconocidos a los que armaran corso en la guerra contra Génova. El Llibre de Consolat de Mar de 1370 ya lo recogía como una actividad legitima. Junto a esta norma general encontramos otras, como las Ordenanzas de Pedro IV de 1356 o las propias Partidas de Alfonso X[28], por tanto, el tema del corso estaba ya muy asentado en la tradición marinera mediterránea. En tiempos del descubrimiento uno de los corsarios más famosos fue Vicente Yáñez Pinzón.

Pero sobre los corsarios no había una opinión unánime: mientras que para unos eran unos héroes, en Inglaterra Drake fue ennoblecido, y Morgan era reconocido por la Corona; para los españoles eran unos simples delincuentes, ladrones y por tanto piratas. El tema se fue complicando porque a lo largo de su vida estos aventureros podían pasar por distintas etapas y dejar de ser corsarios para ser simples piratas al perder su protección jurídica. Esto fue así en especial tras la paz entre España e Inglaterra en 1604 por el tratado de Londres, que dejó a estos corsarios sin amparo y sin trabajo, convirtiéndose en simples piratas.

Los piratas, por su parte era simples ladrones, que actuaban con extrema violencia, normalmente en alta mar y con fines exclusivamente privados. Aun cuando en algún momento fueron tolerados por alguna potencia para sus intereses, lo cierto es que los piratas no tenían ningún soporte legal en sus acciones, ni otro objetivo que el de beneficiarse de los bienes ajenos.

[27] Azcárraga y Bustamante, J. L., "El Corso Marítimo", Madrid: C.S.I.C., 1950; *Derecho Internacional Marítimo*, pp. 176 ss., Barcelona: Ariel, 1970 y *Derecho del Mar*, Madrid: Editorial Naval, 1983.

[28] Corrales Elizondo, A., "Regulación legal del corso y la piratería marítimas", VV.AA., *Piratería y Corso en la Edad Moderna: XXIX Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, 2004, p. 75.

El problema es que, para luchar contra el monopolio de la carrera de Indias, durante los siglos XVI y XVII naciones europeas como Holanda, Inglaterra o Francia generalizaron la concesión de patentes de corso para atacarla del modo más violento en su base vital, el comercio. Las autoridades de estos países expidieron patentes de corso para estimular la acción de saqueo. Estos corsarios reclutaron sus hombres con el halago del botín y causaron grandes daños a los puertos y a la actividad comercial de España[29].

Los franceses contaban entre sus filas con actores de gran renombre. Uno de ellos sería François Le Clerc, conocido con el apodo de Pata de Palo, considerado por muchos estudiosos del tema el primer verdadero corsario que arribó a América. Obtuvo patente de su monarca para acechar en mar y tierra toda posesión española, siéndole otorgada por Enrique II en el año de 1553. No menos famoso fue su compatriota Jacques Sores, hugonote, de violento carácter, figurando como uno de los más sangrientos y despiadados enemigos, quien surcó las aguas caribeñas de ciudad en ciudad.

El problema es que cuando llegó la paz y la reordenación del comercio tras el Tratado de Wesfalia, ya no fue posible desarmar a estos corsarios y su transformación en piratas era inevitable. Entre finales del siglo XVII y todo el siglo XVIII se vivió la edad de oro de la piratería. De ellos se desarrollaría una forma especial en las Antillas, los denominados filibusteros, un término de origen holandés y que solo hace referencia a su carácter depredador[30].

4. Defensa de la carrera de Indias

Desde un momento relativamente temprano se organizó por la Corona la persecución de los piratas. Una Real Cédula de 1498 facultaba armar algunos barcos contra franceses[31]. En 1501 ya se dio una disposición para incentivar la construcción de carracas para la persecución de piratas. En 1507 y 1512 se realizaron expediciones para perseguir la piratería en el estrecho. Pero es la Real Cédula de 1513 la primera que ordena a la Casa de Contratación una expedición de dos carabelas para custodiar las costas de Cuba contra los piratas franceses[32]. De ese mismo año 1513, fechada el 21 de abril, es otra Real Cédula a los oficiales de Sevilla mandando que provean lo necesario para resguardar los navíos de la Carrera de Indias contra los corsarios franceses.

En 1518 se estableció por primera vez el sistema de contribución de la avería, pagándose sobre las mercancías de ida y después las de vuelta, tal y como recogía un libro de avería de la Casa de Contratación. Con el tiempo se creó la avería de camino para proteger la ruta terrestre en el paso del istmo de Panamá hasta el Pacifico.

En 1521 corsarios franceses asaltaron dos carabelas a su regreso de Indias con mercancía de gran valor. No fue un caso aislado: Jean Fleury, uno de los más populares corsarios franceses entre 1521 y 1527, hizo estragos en las costas de Canarias. El

[29] Vicente Magallanes, M., "Tucacas desde el Umbral Histórico de Venezuela", VV. AA., *Crónicas del Oriente Falconiano*, Caracas, 2001, pp. 95-96.

[30] Corrales Elizondo, A., "Regulación legal del corso y la piratería marítimas", p. 77.

[31] Cabrera, G., "La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones", *Tiempo y Espacio* 64 (2015), pp. 18-44, p. 23.

[32] Castillo Manrubia, P., "El seguro de avería en el comercio de las Indias", *Revista de historia naval* 7 (1989), pp. 131-146, p. 131.

Emperador hizo una autorización especial, para algunos un precedente del corso español, a Martín Pérez de Irízar para apresar al corsario francés, y en 1527 fue apresado y enviado a la Península donde fue ejecutado.

Son varias las disposiciones que se dictaron por la Corona en 1522 en el mismo sentido: una Provisión del 13 junio, instando a armar una escuadra contra corsarios enemigos franceses que salen a robar las naos de Indias; el 13 julio una Real Provisión despachada a los mercaderes de Indias, quienes la solicitaron en virtud de hacer armada para la guarda de los mares del poniente contra corsarios-enemigos franceses. Un mes más tarde, el 11 agosto, se comunicó un registro de la vuelta de algunos corsarios-enemigos franceses a las Indias después de haber cometido anteriormente algunos robos. Y, finalmente, el 11 septiembre de 1522 hubo un Asiento real con los comerciantes de Sevilla para que se les garantice armada contra corsarios-enemigos franceses que penetran por el río Guadalquivir, haciendo estragos. Asiento que se repitió el 18 abril 1525.

En las Cortes de Valladolid de 1525, en la petición 22 las ciudades apelaban a Doña Juana y Carlos I en los siguientes términos:

> "Porque nos fue hecha relación, que así por la costa de la mar de Andalucía y Castilla se hacían muchos robos, así por moros como por Franceses, de muchos navios y mercaderías de gran valor, y del oro de las Indias, y que con los mismos navios y bienes que roban nos hacen guerra, de que todo el Reyno se recresce grande daño; y nos fué pedido, que diésemos facultad que cada uno pudiese armar contra ellos, y que les ayudásemos para ello, y proveyésemos la costa de la mar y puertos de la Andalucía para que cesasen los dichos daños; a lo qual respondemos, que tenemos en servicio a todas las personas de nuestros Reynos que quisieren armar para lo suso dicho: y para ayuda de los gastos que en ello hicieren, les hacemos merced, durante nuestro beneplácito, del quinto a Nos pertenecientes de las presas que tomaren; por lo qual mandamos a los del nuestro Consejo den las provisiones necesarias: y en lo de la guarda de la costa de la mar habemos mandado y mandamos a los del nuestro Consejo de la Guerra, que provean y den orden que estén bien guardada, y nuestros súbditos no reciban daño"[33].

En 1528, una Real cédula dada en Burgos a 21 de enero comunicaba la declaración de guerra de los reyes de Francia e Inglaterra, despachándose en corso barcos de la provincia de Vizcaya. Los comerciantes sevillanos se organizaron para fletar un pequeño contingente de defensa de sus barcos mercantes, y el rey autorizaba a Pedro Manrique, oficial de la Casa de Contratación, a ayudar con el mando de la flota. Por tanto, los inicios de la Armada de la carrera de Indias no fue iniciativa pública, sino privada, y para sufragar esta empresa se usa la tradicional avería, al fin y al cabo, era para evitar un riesgo en la navegación. Y una Real Provisión de 14 mayo de 1528 ordenaba hacer armada para resguardar con dicha escuadra las costas y los navíos de Indias por la vuelta de corsarios-enemigos franceses, nombrando al frente de la misma a Sancho de Herrera. Poco después, el 13 agosto de 1528, se nombra al Mariscal de León, Comendador Aguilera, General de la Armada contra los corsarios[34].

[33] Cabrera, "La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones", p. 26.

[34] *Ibid.*, p. 36.

Pronto se vio que era una defensa insuficiente, por un lado porque no podía estar permanentemente en servicio y por otro porque eran muy vulnerables, de manera que se estableció la prohibición de navegar en solitario. Solo se podía ir a las Indias en convoy para facilitar la defensa de unos con otros. Se aumentó el tonelaje de las naves, apareciendo los galeones de 300 toneladas, fuertemente artillados y con numerosa tripulación. El problema contra los corsarios siguió vigente y de nuevo el 13 febrero de 1533 se establece un Despacho de Real Asiento para hacer Armada contra todo corsario-enemigo, fuera cual fuese su nacionalidad o gobierno contratante.

La Ordenanza de agosto de 1543 establecía ya la salida periódica de las flotas, estableciéndose además que los barcos fueran de al menos 100 toneladas, y debían juntarse por los menos diez buques, para formar la flota[35]. Se fijaron dos salidas en marzo y septiembre, que serían protegidas por un barco de guerra a costa de la avería. El regreso sería desde la Habana tres meses después de la arribada. Desde Santo Domingo se permitía el regreso sin buque armado, siempre que uno de los mercantes hiciera las funciones de capitana y estuviera fuertemente armado.

La crisis de la Monarquía en la segunda mitad del siglo XVI afectó también a la gestión del comercio con Indias. Los comerciantes sevillanos consideraron escasa defensa un solo barco de guerra y el Consulado pago a su costa dos barcos más para el regreso desde La Habana. En 1552 la armada ya contaba con seis barcos, cuatro de más de 250 toneladas y dos de más de 80 toneladas.

Dado el coste y la complejidad del sistema, hubo un intento de suprimir la armada y permitir a todos los buques mercantes que fueran fuertemente armados para defenderse por sí solos, como planteó Diego López de Roelas capitán del Consulado, y que el Rey se encargara de la seguridad en las costas tanto hispanas como en las Antillas.

El plan no tuvo éxito: primero se volvió a establecer que solo hubiera dos salidas al año y en 1554 se estableció un modelo intermedio, según el cual la flota estaría solo acompañada por dos barcos de guerra a costa del Consulado, que se pagaría con una contribución del 2,5% sobre la mercancía exportada, y el rey mantendría la flota contra los piratas en Azores y Antillas. Aunque la paz con Francia en 1559 pareció aliviar la situación, a partir de 1563 fueron los corsarios ingleses el problema, en especial las correrías de Hawkins, al que se unieron Drake, Clifford y Grenville[36].

Una Real Provisión de 1561 fijó definitivamente el sistema de flotas de la carrera de Indias, defendidas por dos navíos armados[37]. Las Ordenanzas de 18 de octubre de 1564 establecieron las rutas con dos flotas anuales, una en abril o mayo y otra en agosto, la primera hacia Nueva España y la segunda a Cartagena y Santa Marta. Tras invernar, ambas partirían de La Habana en marzo, buscando el buen tiempo. Estas instrucciones se completaron el año siguiente, ordenando que la capitana fuera un galeón de al menos 300 toneladas, armado con ocho cañones grandes de bronce y cuatro de hierro y con una tripulación de 200 hombres. La avaricia de los comerciantes hacía que a veces pusieran en peligro su seguridad por sobrecargar los buques, a pesar de los controles y prohibiciones de la Casa de Contratación.

[35] Castillo Manrubia, "El seguro de avería en el comercio de las Indias", p. 133.

[36] *Ibid.*, p.135.

[37] Caballero Juárez, J. A., "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, 5-6 (1996-1997), pp. 431-446, p. 432.

La flota partía de Sanlúcar con una nave capitana al frente, a la que todos debían seguir por su estandarte de día y el farol de popa de noche, estableciéndose que el convoy fuera en varias filas en forma de media luna, como se hacía en las armadas militares, y detrás la almiranta, protegiendo la retaguardia. Estaba muy castigado que los capitanes permitieran que se perdieran de vista del convoy, para evitar que se dispersaran y fueran presa fácil. La ruta pasaba por Canarias para abastecerse y de ahí a Deseada o Guadalupe, partiendo después a los distintos puertos de su destino. En los viajes dentro de las Antillas había una ruta de invierno y otra de verano para evitar los arrecifes de Alacrán[38]. En 1567 se creó la Armada de la Guarda, que serviría para patrullar las aguas más próximas en el Caribe y en Canarias, y auxiliar a la flota en su caso.

El problema para la Monarquía era el sobrecosto de la armada permanente en las Antillas y en Canarias-Azores. Primero se estableció la generalización del derecho de avería, por lo que no solo tendrían que pagarlo los comerciantes que llevaban mercancías a América, sino también los de las ciudades costeras amenazadas por los corsarios. Las Ordenanzas de 1573 obligaban al pago de avería por todas las mercancías que se enviaran a América con independencia de su origen y punto de la ruta en la que fueran embarcadas, el cobro se fue centralizando, pasando del Consulado a la Casa desde 1537, aunque el prior y los cónsules no perdieron totalmente su influencia.

El proceso para formar la flota era complejo. Primero se pregonaba la flota, indicando el destino y el tonelaje y a partir de entonces se evaluaban y recibían los artículos a embarcar. Al mismo tiempo, se preparaba la armada para la travesía: alquiler de barcos, tripulación provisiones, etc. Una vez fijado el coste de la armada, se fijaba el reparto de la avería. Una vez fijado el porcentaje de la avería, se cobraba en moneda, ya que desde 1573 se prohíbe fiar en el pago del derecho de avería. Finalmente, la recaudación se guardaba en el arca establecida al efecto y custodiada por tres llaveros del Consulado y la Casa, junto con el libro de caja[39]. Al regreso, los oficiales de la Casa y los cónsules del Consulado debían cerrar las cuentas del viaje, por un lado, teniendo en cuenta el costo final, que podía modificar la cuantía a recaudar, por ejemplo, si había tenido auxilio de la Armada de la guarda, con lo que debería prorratearse el gasto si así lo establecía la Corona[40].

Mas allá de la flota estaban los correos, que traían los despachos en cualquier circunstancia, a través de un sistema de ligeras carabelas de 60 toneladas, para mantener la relación entre ambos continentes. Fueron un elemento fundamental para garantizar la seguridad de la Monarquía mediante una información eficaz[41].

La dificultad para organizar la flota de Indias se pone de manifiesto en los despachos, órdenes e instrucciones de los dos años siguientes para constituir la flota de Indias. Por un despacho de 25 diciembre de 1571 se ordenó a los oficiales de Sevilla que incorporasen las naos Capitana y Almiranta al sistema de flota, para garantizar la seguridad en el viaje; restableciendo el calendario de salidas como señala el despacho de 30 de diciembre de 1571, por el que se establecía que la dicha flota saliese en el mes de

[38] Castillo Manrubia, "El seguro de avería en el comercio de las Indias", p. 143.

[39] *Ibid.*, p. 138.

[40] Caballero Juárez, "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", p. 433.

[41] Vallejo García-Hevia, J. M., "Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1989)", *Ius Fugit* 7 (1998), pp. 197-266.

abril de cada año por las condiciones naturales, ordenándose, a su vez, dar aviso a los mercaderes y cargadores[42]. Instrucciones que se completan con otras de 25 de enero de 1572, por la que se manda a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla despachar con prisa la dicha flota para que esta saliese en la fecha señalada, apremiando en otra cédula de igual data dirigida al general de la flota para que por su parte hiciese todo para diligenciar el zarpe de los buques en el mes previsto.

En 1572 como los retrasos amenazaban el viaje se dictaron distintas provisiones para garantizar la marcha en la fecha prevista. Así, por una cédula de 19 febrero 1572 se mandaba a los oficiales de Sevilla a despachar las salidas de las naves por muchas o pocas que hubiera. Otra de 27 de marzo de 1572, por la que su Majestad manda por carta real en dos capítulos dirigidos a los oficiales de Sevilla para que proveyesen a las naos Capitana y Almiranta de siete piezas de artillería para resguardo y protección de la flota; otra de 1 de abril insiste a los oficiales en sus diligencias; finalmente, en otra cédula se insta de nuevo a que los tripulantes de las naves deben también acordarse para salir en fecha prevista, para lo que el 11 de abril se ordena la revisión exhaustiva de cada nave antes de zarpar.

El principal de los problemas era contar con tropa embarcada, y por eso por una cédula de 9 de octubre de 1572 se ordenó el alistamiento de 150 soldados para los galeones al mando de Pedro Menéndez, y se mandó a los oficiales de la Armada que se proveyese de raciones y de todo lo necesario a los soldados españoles.

De nuevo, el problema eran los corsarios franceses y así se recoge en una cédula de igual fecha dirigida al Adelantado Pedro Menéndez por la que se le alerta de la presencia de corsarios franceses en las costas de Indias, y por tanto debía hacer presencia con su Armada en las costas, principalmente de Cuba, en la cual dejaría 50 de los soldados, al igual que en San Juan otros 50 soldados más y la misma cantidad en Cartagena. Por aviso que se dio en la isla La Española del temor a la presencia de corsarios, la Audiencia recibió una relación escrita para que se les diesen a los vecinos órdenes para estar alertas y preparados para hacer las diligencias necesarias contra los piratas y que no fuesen sorprendidos. En el mismo despacho de la Real Audiencia de la Nueva España en que se enviaron a la tierra firme las dichas diligencias, se les notificarían a los gobernadores de Venezuela, Honduras, Cartagena, Yucatán, Cuba, San Juan y Santa Marta[43].

Al mismo tiempo por una Real Cédula de 1582, se manda a todo barco construido en el reino como únicas naves autorizadas para navegar a ultramar, y sí faltare tripulación y buques solamente podía admitirse una cuarta parte de extranjeros. Lo que se completaba, por la necesidad de defender la flota de los corsarios como señal la Real cédula dada en San Lorenzo a 28 de marzo de 1587, encargando que los barcos estuviesen bien armados para defenderse de corsarios ingleses.

Con el paso del tiempo, el peligro no estaba solo en los asaltos en alta mar, sino también en los saqueos de los puertos a ambos lados del Atlántico, como señalaba Ortega Rincones:

[42] Cabrera, "La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones", p. 39.

[43] *Ibid.*, p. 40.

> "Ante esas incursiones, a menudo violentas, acompañadas con incendios, saqueos y asesinatos, se emprendió tempranamente una política de construcción de fortificaciones costeras, (…). Un ejemplo de éstos es la Real Instrucción para Juan de Texeda, de 23 de noviembre de 1588, a quien el Rey encarga construir fuertes en varios puertos caribeños"[44].

Desde principios del siglo XVII era necesario fletar armadas cada vez más grandes para hacer frente a los nuevos peligros, lo que aumento los gastos. Por otro lado, a veces el monarca utilizaba los barcos pagados con cargo a la avería para sus expediciones europeas. Mas gastos, menor tráfico, incautaciones de metales preciosos de particulares y fraudes en el cobro, acabaron finalmente con el sistema.

5. La armada y el derecho de avería

El origen de las armadas para la defensa y seguridad de las costas o para empresas militares se remonta a la segunda mitad del siglo XIII, con motivo de los peligros que afectaban al tráfico marítimo, no solo los propios de navegación y la climatología, sino también piratas, acciones bélicas, etc. En los barcos, según estableció el Consulado de Mar, debían ir companyons, gentes armadas encargadas de la defensa de la nave en caso de ataque. Esto no lo convertía en un buque de guerra, pero las líneas entre lo puramente comercial y lo militar se fueron difuminando. En todo caso, siempre fue un grave problema para la Corona su sostenimiento, dado su elevado coste, desarrollándose distintos métodos para su sostenimiento económico, y el más exitoso fue la avería.

Fueron Fernando III y, sobre todo, su hijo Alfonso X quienes realizaron la primera campaña naval tras la toma de Sevilla en 1248, con barcos del Cantábrico, creando una fuerza naval con el objetivo de atacar las bases berberiscas del norte de África[45]. La conquista de Cartagena en 1245 fue el hito naval más importante de Castilla y donde se puso de manifiesto la importancia de los marinos cántabros que bajo las órdenes de Roy García de Santander lograron aplastar la flota musulmana, siendo ampliamente recompensado por los servicios prestados "sobre la mar en nuestra conquista"[46]. Seguramente participó en la toma de Sevilla tres años más tarde, y fue también el encargado de la infructuosa campaña de Salé en 1260[47]. Pero la flota más importante en el reinado de Fernando III y Alfonso X estaba al mando de Ramon Bonifaz el conquistador de Sevilla "venie Remon Bonifaz por mar, a quien el mandara yr guisar la flota para la cerca de Seuilla, et que vinie muy bien guisado de nauios et de galeas et de otros nauios quales para tal fecho convinien, et que traye su flota bien basteçida de gente et de armas et de grant vianda et de todas las cosas que meter eran para guisamiento de cerca"[48].

---

[44] Ortega Rincones, E., *Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela. 1781- 1804*, Caracas, 2003, pp. 24-25 ss. y Azcárraga y Bustamante, J. L., *El Corso Marítimo (concepto, justificación e historia)*, p.113.

[45] Rodríguez García, J., "La marina alfonsí al asalto de África, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e historia", *Revista de Historia Naval* 85 (2004), pp. 1-4.

[46] Solórzano Telechea, J. A., "La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X", *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes* 12 (2020-2021), pp. 13-56, p. 31.

[47] Ballesteros Beretta, A., "La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio", *Al-Andalus* 1 (1943), pp. 89-128, p. 98.

[48] Solórzano Telechea, "La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X", p. 33.

Para contar con una flota de guerra propia se tomaron varias medidas; en primer lugar, la puesta en marcha de grandes Atarazanas[49] en Sevilla y en Santander para contar la construcción de barcos para la Corona; en segundo lugar, en 1272 se creó la orden militar marinera de La Estrella o Santa María de España[50]; y, finalmente, la creación de la figura del Almirante de Castilla en 1253, que recayó en la persona de Ramon Bonifaz como primer almirante de Castilla[51] y cabeza de esta nueva administración. La necesidad de contar con una flota al servicio exclusivamente de la Corona se había puesto de manifiesto en las campañas precedentes y se hicieron muchas reservas regias para construir y servir galeras y naves, aumentando los privilegios concedidos por Fernando III. En 1251 concedió, dentro del fuero de Sevilla, un marco jurisdiccional específico para los asuntos marítimos, conocido como el "fuero de la mar", con su propio alcalde para juzgar estos asuntos, y la condición de libres a todos los tripulantes, excepción de los condenados de galeras, claro está, y de caballeros a los oficiales. El privilegio del fuero de Sevilla de 1251, el repartimiento para la construcción y mantenimiento de los barcos y tripulaciones de 1253, y acuerdos y concesiones a los cómitres (capitanes de galeras) por los conciertos de 1253 y 1255 ponen de manifiesto la voluntad regia en este asunto.

Pero la vocación marinera de la Armada castellana fue un fracaso. La pérdida de la flota el 21 de julio de 1279 en Algeciras provocó la decadencia de las Atarazanas, la de Santander se cerró[52] y la de Sevilla, aunque seguía funcionando no tenía una gran actividad; por otro lado, la orden de La Estrella se integró en 1280 en la Santiago, y el Almirante fue un cargo más de la estructura nobiliaria que poco conocimiento tenia del arte de navegar. Sin flota y con el reino dividido por la guerra civil provocada por la sublevación de su hijo Sancho la aventura marinera se difumino.

Castilla debió recurrir a flotas extranjeras para las operaciones bélicas, lo que no impidió que realizaran importantes expediciones bélicas contra sus vecinos, Inglaterra, Portugal o Aragón[53]. Sin embargo, desde el punto de vista jurídico este esfuerzo no fue en balde y en las Partidas y el Espéculo quedaron recogidas buena parte de estas tradiciones y disposiciones marineras[54]. En concreto, la figura del Almirante quedó extensamente recogida en las Partidas otorgándole jurisdicción sobre todos los puertos del reino equiparando su autoridad a la del propio rey en estos asuntos marineros,

[49] Bello León, J. y Martín Perera, A., *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*, Murcia, 2013, p. 16.

[50] Torres Fontes, J., "La Orden de Santa María de España y el monasterio de Santa María la Real de Murcia", *Alcanate* 2 (2000-2001), p. 88.

[51] García De Castro, F. J., *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media* (1248-1474), Valladolid, 2014, p. 36 y Solórzano Telechea, "La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X", p. 39.

[52] Casado Soto, J.: "Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajomedieval paralizado en el siglo XVI", *En la España medieval* 6 (1985), p. 654. Por el contrario, con la introducción del sistema ministerial siglox más tarde, el ministerio de Marina sería uno de los de mayor arraigo, como muestra Perona Tomás, D. A., "La organización del Ministerio de Marina al final de reinado de Fernando VII: La Instrucción de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina de 16 de agosto de 1828", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 23 (2024), pp. 481-569.

[53] García de Castro, *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media* (1248-1474), pp. 132-197.

[54] Solórzano Telechea, "La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X", p. 39.

completándose esta institucionalización marinera con la figura del Adelantado Mayor de la Mar creado en 1260[55].

Con el establecimiento de las relaciones comerciales con Indias se creó un nuevo modelo. Para entender la formulación del sistema de flotas o convoyes a Indias hay primero que tener en cuenta la concepción monopolística que la Monarquía Hispana tenía sobre el comercio con Indias y que exigía una armada permanente, a diferencia de lo que era costumbre en los anteriores períodos, en que se constituían exclusivamente para un conflicto armado concreto y después se disolvían.

La necesidad de establecer una navegación segura con América llevó al control de la navegación comercial y al establecimiento de viajes en flotas, que precisaban de unos buques de defensa cuyo coste era muy elevado. Para cubrirlo se utilizó el instrumento ya conocido por los comerciantes para contribuir al riesgo de los viajes en los siglos precedentes: la avería. Con el tiempo, la avería se convirtió en la contribución obligada para cubrir los costes del sostenimiento de la Armada de Defensa, establecida en base al repartimiento del impuesto en razón de la carga transportada[56]. Se seguía el viejo procedimiento del almojarifazgo, un derecho sobre la exportación e importación de productos con el que se sufragaban los gastos de la flota de Indias. Pero en realidad iba más allá, y como hemos visto desde los tiempos del Consulado de Burgos servía también para sufragar los gastos corrientes de la propia institución a la que los comerciantes que querían realizar esta actividad marítima tenían que asociarse. Eran por tanto una compleja forma de gravámenes y contribuciones obligadas por la propia mecánica comercial.

Para calcular el derecho de avería se fijaba a partir del monto total del gasto que suponía la Armada y se establecía un repartimiento en razón de los comerciantes implicados y el volumen de la carga transportada por cada uno. Evidentemente, la parte que correspondía por la carga a la Hacienda Real era sufragada por esta. La ventaja era que no se establecía en base a un riesgo futuro, como sucedía en la avería gruesa, sino en base a un coste cierto, el de los barcos y hombres que les custodiaban[57].

El peligro de la piratería creció a partir de 1520 con la guerra con Francisco I, y los comerciantes sevillanos se organizaron para fletar un pequeño contingente de defensa de sus barcos mercantes, y el rey autorizó a Pedro Manrique, oficial de la Casa de Contratación a ayudar con el mando de la flota. Por tanto, los inicios de la Armada de la carrera de Indias no fue iniciativa pública sino privada, y para sufragar esta empresa se usa la tradicional avería, al fin y al cabo era para evitar un riesgo en la navegación. La avería de defensa se convirtió en una contribución para atender al Consulado con los sueldos correspondientes de sus empleados y a fletar la pequeña armada.

El problema fue que con el tiempo este ingreso resultaba insuficiente para mantener las flotas y Felipe II no se atrevió a convertir la avería en un impuesto general, lo que

[55] Martínez Díez, G., y González Sánchez, V., *Colección diplomática. Monasterio cisterciense de Santa María la Real, Villamayor de los Montes,* Burgos: Caja de Ahorros de Burgos, 2000, doc. nº 68, pp. 116-119.

[56] De Mercado, T., *Tratos y Contratos de Mercaderes y tratantes discididos y determinados, por el Padre Presentado Fray Tomás de Mercado, de la Orden de los Predicadores*. Con licencia y privilegio real, Por Mathias Gast., Salamanca, 1569.

[57] Caballero Juárez, "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", p. 429.

hubiera creado un malestar no solo en los comerciantes sevillanos, sino en todos los consulados.

En 1586, Felipe II agobiado por la bancarrota pidió al Consejo de Indias soluciones para sufragar los gastos militares. La solución no fue muy original, recurrieron de nuevo a la avería, extendiéndola no solo a los mercaderes implicados en la expedición sino a todos los comerciantes del Consulado. Hubo resistencia por parte de los comerciantes, especialmente por los sevillanos, pero al mismo tiempo eran conscientes de la importancia de la protección de la Armada, que había demostrado su eficacia como seguro a lo largo de los años precedentes. El control de la Administración sobre el derecho de avería provocó desafección entre los comerciantes sevillanos y desembocó en una crisis del sistema.

Desde principios del siglo XVII era necesario fletar armadas cada vez más grandes para hacer frente a los nuevos peligros, lo que aumento los gastos. Por otro lado, a veces el monarca utilizaba los barcos pagados con cargo a la avería para sus expediciones europeas. Mas gastos, menor tráfico, incautaciones de metales preciosos de particulares y fraudes en el cobro, acabaron finalmente con el sistema.

6. El coste de la seguridad: el asiento de avería

Un último intento fue el establecimiento del "asiento de avería", que pretendió resolver los problemas de los numerosos fraudes que se producían en el sistema tradicional de cobro. El primer asiento fue suscrito en 1591[58]. Este fue sufragado por el comercio sevillano, pero la destrucción de la armada en Cádiz en 1596 provocó una ruina generaliza de los implicados en el nuevo procedimiento. El asiento se diferenciaba del viejo sistema porque ya no era solo para pagar los gastos de las escoltas de cada viaje, sino el sostenimiento de una Armada permanente. Uno de los aspectos que el asiento ponía de manifiesto era la deuda que la Corona tenía con el Consulado y la Casa, pues se afirma en el compromiso que liquidara los adeudos pendientes[59]. Y, por otro lado, como temían los comerciantes, al año siguiente la Armada de Indias cuando iba a partir, fue destinada a defender Ferrol, lo que provocó un gran perjuicio al comercio.

El asiento de 1603 fue una novedad, quedó a cargo de Juan Núñez Correa un comerciante portugués, y se fijó en el 7% de todo lo que llegara a España desde el 1 de enero de 1604[60]. Se comprometía a costear durante diez años diez galeones, con su armamento y tripulación, estableciéndose al mismo tiempo un seguro por el rey de 12.000 ducados por galeón que se perdiera en el mar, por lo que el pago del asiento ascendía a 650.00 ducados. Eran cantidades muy superiores a lo que el comercio sevillano había soportado hasta entonces. Fue la forma de abrir Lisboa a la Carrera de Indias. Parecía la solución a los problemas de la Corona, pero en 1606 se decidió concluir anticipadamente el asiento de Núñez Correa, encargándose de la recaudación de la avería por el momento el alcalde de Casa y Corte Martin Fernández de Portocarrero[61]. Era el comienzo de una centralización de la avería, ya que poco después se encargaría al Consejo de Indias en la

[58] Caballero Juárez, "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", p. 431.
[59] *Ibid.*, p. 435.
[60] Castillo Manrubia, "El seguro de avería en el comercio de las Indias", p. 141.
[61] Caballero Juárez, "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", p. 438.

persona de Francisco Duarte, lo que suponía una victoria sobre el Consejo de Hacienda[62], ya que desde noviembre de 1608 se había creado una Junta de Avería que estaría controlada por la Casa de Contratación[63], para gestionar mejor el asiento.

La reacción de los comerciantes de Sevilla hizo que en 1618 fueran ellos los que suscribieran el asiento para no perder el monopolio frente a Lisboa. Pero, al mismo tiempo, podemos comprender los impuestos exorbitados a los estaban sometidos los productos de Indias, que debían soportar sobre su justiprecio, por los incrementos en el pago de los contratos marítimos y el derecho de avería. A partir de 1608, el tráfico fue disminuyendo, proceso que se acentuó como consecuencia del ataque holandés de 1621[64].

A pesar de todas estas actuaciones a partir de 1641 fue la Corona la que tuvo que asumir la administración de la avería. En 1658 se derogó, sustituyéndose por un reparto entre la Hacienda y los comerciantes de Indias y de la Península. Se aprobó, por una cédula de 1667, el acuerdo entre ambas partes, fijándose el presupuesto en 790.000 ducados para la Flota de Indias. La Armada de Indias había dejado de ser objeto de una financiación extraordinaria para ser la avería una contribución ordinaria.

7. Las otras formas de defensa: ordenanzas de corso

La Patente de Corso era un documento partido en dos mitades, y una de ellas se guardaba en el archivo de quien otorgaba la patente y la otra iba en el buque corsario. En ella se fijaba la nacionalidad del corsario y el Estado para el que se contrataba. Era la guerra de los pobres: en vez de costear una armada real, se financiaba a partir de los botines que obtuvieran, creando un término medio entre un buque de guerra y uno mercante.

Hasta el siglo XVII no encontramos las primeras ordenanzas de la Monarquía sobre el corso. El 24 de diciembre de 1621 se promulgo la "Ordenanza de su Magestad para navegar en corso", que se completó con Reales Cédulas de 1623 y 1624 sobre la misma cuestión[65]. La patente de corso se extendía a todos los barcos que pudieran navegar en el Atlántico (de alto bordo) y que contaran con armamento y hombres. Eran los armadores los responsables de las capturas de mercaderías enemigas y al mismo tiempo del compromiso de no atacar embarcaciones de vasallos fieles, amigos de la Corona o confederados de esta. El armador debía depositar una garantía en dinero de que iba a cumplir con lo establecido en la patente, y todo ello, compromisos y garantías económicas, debían satisfacerse antes de empezar a navegar. Había otro tipo de controles y exigencias: los buques no podían ser superiores a trescientas toneladas, porque no serían útiles para el fin de perseguir otros navíos y no podía enrolarse ni a gentes en servicio, o que hubieran servido en la armada, ni a presos.

[62] *Ibid.*, p. 439.

[63] Cédula 1 de noviembre de 1608, Contrat 5091, 1, 235 v-236v.

[64] Sobre los precedentes del conflicto con los neerlandeses, puede verse Gallegos Vázquez, F., "La guerra de los Países Bajos hasta la Tregua de los Doce Años", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 16 (2012), pp. 167-252.

[65] Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo/Arsenal Militar de la Marina (Cartagena / Murcia) / Carpeta aislada conteniendo esta Ordenanza y sus Adiciones de los años 1623 y 1624. Cruz Barney, O., *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias, el caso de la Nueva España (siglos XVI-XIX)*, México, 1995, pp. 255 ss.

Felipe IV realizaba en estas Ordenanzas concesiones a los armadores de corso para darles más ganancias y que así pudieran amortizar los gastos para armar sus naves. A pesar de todo, estas Ordenanzas establecían numerosos controles para la práctica del corso, debiendo los armadores comunicar al Virrey o la autoridad correspondiente de donde arribaran de las capturas realizadas, hacer allí la venta y obtener las correspondientes licencias. Así mismo se establecía que si se encontraban con buques de la armada y se enfrentaban a ellos serían todos ahorcados, desde el capitán al último marinero, era necesario evitar que los corsarios se convirtieran en piratas.

A esta ordenanza le siguieron adiciones en 1623 y en 1624, dándoles nuevas concesiones, lo que puede hacernos suponer que no fue tan atractivo el corsarismo español como la Corona debió esperar en un principio, estableciéndose en 1674 una versión solo para corsarios americanos[66]. Esta normativa estuvo vigente hasta 1709, año en que se prohibió a los virreyes y demás autoridades indianas obtener beneficios de las ventas de las capturas de los corsarios (las presas)[67]. La normativa sobre el corso se completó finalmente en la Ordenanza de 1762[68], estableciendo en sus cincuenta artículos las condiciones y beneficios de la patente de corso, ligeramente reformadas por Carlos IV en las de 1794.

Entre los corsarios hispanos de la segunda mitad del siglo XVII cabe mencionar a Pedro Castro y Juan Corso, quienes operaron en las Antillas al amparo de patentes de corso. Ambos adquirieron fama por la dureza y violencia de sus actuaciones, encontrando la muerte en una tormenta en 1685[69].

Epílogo

Luis de Velasco expresó muy bien la situación defensiva indiana, quien señalaba que "toda la defensa de las Indias en general consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y de los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles"[70].

Lo cierto es que a pesar de los peligros de la navegación y de los piratas y corsarios, el sistema de flotas periódicas, con dos viajes anuales, con sus buques de defensa y la armada que se estableció en los dos extremos de la Carrera de Indias, Canarias y Antillas, fue relativamente eficaz. En los más de doscientos años que estuvo en funcionamiento la hegemonía de la Monarquía Hispánica, solo tuvieron éxito los corsarios en cuatro ocasiones: en 1596 en las costas de Cádiz, en 1628 por los holandeses a su regreso, y en 1656 y 1657 por los ingleses.

Sin duda fue una desventaja respecto a las otras potencias que la Corona no quisiera dar patente de corso a los peninsulares hasta muy tarde, lo que seguramente hubiera equilibrado las fuerzas, porque se demostró que era un sistema muy eficaz, aunque

[66] Lucena Salmoral, M., *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en America*, Madrid, 1992, p. 256.

[67] Muro Orejón, A., *Cedulario americano del siglo XVIII*, Sevilla, 1969.

[68] Archivo Historia de la Nobleza (Toledo), Osuna C-3349-D13.

[69] Exquemelín, A. O., *Piratas de America*, Madrid, 1988.

[70] Cruz Barney, O., *El combate a la piratería en indias (1555-1700)*, México, 1999, p. 43.

contrario a las artes de la guerra propio de caballeros, porque el objeto del conflicto no fue, hasta muy tarde, la ocupación del territorio, sino el control comercial.

La Paz de Aquisgrán de 1748[71] ponía fin a la guerra con las potencias europeas como consecuencia de la sucesión en la Corona española y aunque supuso la perdida de numerosos territorios de la Monarquía Española, dio lugar en la práctica a la libertad de comercio con America a través del "navío de permiso". En virtud de este Tratado la Corona española autorizaba a Inglaterra a enviar un barco anual de hasta 500 toneladas a comerciar con las colonias hispanoamericanas. Esto supuso una excepción al monopolio comercial español y facilitó el contrabando británico, lo que supuso el fin del sistema de control y seguridad de la Monarquía Hispánica.

Apéndice bibliográfico

Azcárraga y Bustamante, J. L., *El Corso Marítimo*, Madrid, 1950.

Ballesteros Beretta, A., "La toma de Salé en tiempos de Alfonso X el Sabio", *Al-Ándalus* 1 (1943), pp. 89-128.

Bello León, J. y Martín Perera, A., *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*, Murcia, 2013.

Bernal, B., "La política comercial marítima de España en Indias", VV. AA., *Estudios en homenaje a Jorge Barrea Graf*, Mexico, 1989.

Boisson, P. H., "Historia de la seguridad marítima", *ANAVE* (2012), pp. 15-21.

Caballero Juárez, J. A., "Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias", *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos* 5-6 (1996-1997), pp. 431-446.

Cabrera, G., "La legislación española frente a todo acto de corso-piratería americana: el mar como escenario de confrontaciones", *Tiempo y Espacio* 64 (2015), pp. 18-44.

Calderón Peragón, R., "Los procesos patrimoniales derivados de los derechos de la conquista: las causas indianas y las de los descubridores", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 22 (2023), pp. 1-26.

Casado Soto, J., "Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajomedieval paralizado en el siglo XVI", *En la España medieval* 6 (1985).

Casariego, J. E., *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico,* Madrid, 1947.

Castillo Manrubia, P., "El seguro de avería en el comercio de las Indias", *Revista de historia naval* 7 (1989), pp. 131-146.

Cervera Pery, J., *El Derecho del Mar. Evolución, contenido, perspectivas (De las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*, Madrid, 1992.

Corominas, J., y Pascual, J. A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, 1984.

[71] Bernal, B., "La política comercial marítima de España en Indias", VV. AA., *Estudios en homenaje a Jorge Barrea Graf*, Mexico, 1989, t. I, p. 217.

Corrales Elizondo, A., "Regulación legal del corso y la piratería marítimas", VV.AA., *Piratería y Corso en la Edad Moderna: XXIX Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, 2004.

Cruz Barney, O., *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias, el caso de la Nueva España (siglos XVI-XIX)*, México, 1995.

Exquemelín, A. O., *Piratas de America*, Madrid, 1988.

Fahl, G., *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los Estados de 1493 a 1648*, Madrid 1974.

Gallegos Vázquez, F., "La guerra de los Países Bajos hasta la Tregua de los Doce Años", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Institucione*s 16 (2012), pp. 167-252.

García Arias, L., "Adiciones sobre la historia de la doctrina hispánica de Derecho internacional", Nussbaum, A., *Historia del Derecho internacional*, Madrid, 1949.

García De Castro, F. J., *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media* (1248-1474), Valladolid, 2014.

García Sanz, A., "Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo", *Anuario de Historia del Derecho Españo*l, Madrid, 1969.

Gosse, Ph., *Los corsarios berberiscos. Los piratas del Norte. Historia de la piratería*, Buenos Aires, 1954.

Haring, C.H.:
- *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Madrid: Editorial Renacimiento, 2022.
- *Comercio y navegación entre España y Las Indias en la época de los Habsburgo*, México 1979.

Lucena Salmoral, M., *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en America*, Madrid, 1992.

Luque Talaván, M., "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", *Revista Complutense de Historia de América* 24 (1998), pp. 113-145.

Martín Castán, F., "Marco jurídico de la seguridad marítima", *Cuadernos de estrategia* 140 (2008), pp. 171-242.

Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, Madrid, 1964.

Martínez Díez, G., y González Sánchez, V., *Colección diplomática. Monasterio cisterciense de Santa María la Real, Villamayor de los Montes,* Burgos, 2000.

Mercado, T. de, *Tratos y Contratos de Mercaderes y tratantes discididos y determinados, por el Padre Presentado Fray Tomás de Mercado, de la Orden de los Predicadores*, Salamanca, 1569.

Muro Orejón, A., *Cedulario americano del siglo XVIII*, Sevilla, 1969.

Ortega Rincones, E., *Historia del Resguardo Marítimo de Venezuela. 1781- 1804*, Caracas, 2003.

Perona Tomás, D. A., "La organización del Ministerio de Marina al final de reinado de Fernando VII: La Instrucción de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina de 16 de agosto de 1828", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Instituciones* 23 (2024), pp. 481-569.

Prado Rubio, E., "El Compromiso de Nobleza y la Moderación de 1566: el pulso de poder sobre el orden jurídico en los Países Bajos hispánicos", *Revista Aequitas. Estudios sobre Historia, Derecho e Institucione*s 23 (2024), pp. 1-32.

Rodríguez García, J., "La marina alfonsí al asalto de África, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e historia", *Revista de Historia Naval* 85 (2004).

Sassoferrato, B. de, *De Insula*, Madrid, 1979.

Solórzano Telechea, J. A., "La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X", *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes* 12 (2020-2021), pp. 13-56.

Tomas Ortiz de la Torre, J. A., "El protagonismo de los Estados Latinoamericanos en la historia contemporánea del Derecho del Mar: una visión española", *Anales de la Real Academia de Doctores* 3 (2018), pp. 80-101.

Tomás y Valiente, F., *Manual de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1986.

Torres Fontes, J., "La Orden de Santa María de España y el monasterio de Santa María la Real de Murcia", *Alcanate* 2 (2000-2001).

Vallejo García-Hevia, J. M., "Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1989)", *Ius Fugit* 7 (1998), pp. 197-266.

Vicente Magallanes, M., "Tucacas desde el Umbral Histórico de Venezuela", VV. AA., *Crónicas del Oriente Falconiano*, Caracas, 2001.