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

Marta García Garralón, "Riesgo marítimo, persecuciones y ataques a naos en la Carrera de Indias. La distribución de daños mediante avería gruesa (siglo XVII)", *GLOSSAE. European Journal of Legal History* 23 (2026), pp. 187-226 (available at http://www.glossae.eu).
https://doi.org/10.64567/glossae.v1i23.802

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

Riesgo marítimo, persecuciones y ataques a naos en la Carrera de Indias. La distribución de daños mediante avería gruesa (siglo XVII)[1]

Maritime Risk, Chases and Attacks on Ships in the *Carrera de Indias*. The Distribution of Losses through General Average (17th Century)

Marta García Garralón
Universidad Nacional de Educación a Distancia

ORCID ID: 0000-0001-6106-1737

Recibido: 11.05.2026
Aceptado: 07.07.2026

Resumen
La avería gruesa, heredera de la *Lex Rhodia de iactu* y reelaborada por *Las Partidas*, el *Fuero de Layrón* y las ordenanzas consulares, se mantuvo como un mecanismo fundamental para la gestión del riesgo y distribución del daño en las navegaciones de la Carrera de Indias durante la Edad Moderna. Este artículo analiza desde una perspectiva histórica y jurídica cómo se aplicó la avería gruesa a los daños provocados por persecuciones y ataques de navíos enemigos en las rutas atlánticas hispanas, a partir del estudio de tres pleitos sobre repartimiento de daños, sustanciados ante la Real Audiencia de la Casa de la Contratación. Sobre esa base, se examinan el marco normativo, el funcionamiento del procedimiento judicial, la delimitación entre averías particulares y gruesas, y el papel desempeñado por maestres, cargadores y terceras personas encargadas de los repartimientos. El estudio muestra que la avería gruesa opera en la Carrera de Indias como una institución de larga duración, pero también como un espacio de conflicto en el que se negocia qué daños pueden considerarse realizados en beneficio común y, por tanto, susceptibles de ser repartidos entre todos los interesados en el viaje marítimo. La casuística atlántica, marcada por temporales, arribadas y violencia en el mar, llevó a los jueces y a las partes a reinterpretar de forma flexible los principios clásicos de la avería gruesa, lo que nos permite entender la longeva vida de esta institución como herramienta de gestión colectiva del riesgo hasta el derecho marítimo contemporáneo.

Palabras clave
Avería gruesa; riesgo; bien común; contribución; repartimiento; Carrera de Indias

Abstract
General average, rooted in the *Lex Rhodia de iactu* and later reshaped in *Las Partidas*, the *Fuero de Layrón*, and consular ordinances, remained a key mechanism for managing risk and allocating losses in the voyages of the Carrera de Indias during the Early Modern period. This article examines how general average was applied to losses arising from pursuits and attacks by enemy ships along Spanish Atlantic routes. It adopts a historical and legal perspective and draws on three lawsuits concerning the distribution of damages heard before the *Real Audiencia* of the Casa de la Contratación. Based on these cases, the study analyses the normative framework, the operation of judicial procedures, the distinction between particular and general averages, and the role of shipmasters, merchants, and third-party adjusters responsible for drafting the distributions. The study shows that, within the *Carrera de Indias*, general average operated as a long-standing institution, but also as a field of conflict in which the parties negotiated which losses could be considered incurred for the common benefit and were therefore liable to be shared among all those with an interest in the voyage. The parties negotiated which losses could be considered incurred for the common

[*] El presente trabajo se ha desarrollado en el marco del Proyecto de Investigación "Tradición e influencias extranjeras en la codificación penal española: contribución de la jurisprudencia en la evolución de la parte general (1870-1995)", (PID2023-148177NB-I00), dirigido por Aniceto Masferrer (Facultad de Derecho, Universidad de Valencia) y financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación y Universidades.

[1] La presente investigación se ha basado en la financiación de los siguientes proyectos: «El sistema de flotas y armadas de la Carrera de Indias: macroestructura naval, microestructuras empresariales, mediación cultural», PID2025-167930NB-I00; y Proyecto «El Madrid Americano. Patrimonios compartidos y rutas turísticas en la Comunidad de Madrid, siglos XVI-XXI (AmerMad2-CM)», referencia (PHS-2024/PH-HUM-184), financiado por la Dirección General de Investigación e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid.

benefit and therefore shared among all stakeholders in the voyage. The Atlantic context—marked by storms, repeated forced calls at port, and privateering violence—led judges and litigants to interpret classical principles of general average with flexibility. This helps explain the persistence of the institution as a tool of collective risk management into modern maritime law.

Keywords
General average; risk; common benefit; contribution; distribution of losses; *Carrera de Indias*

Sumario: 1. Introducción. 2. De la *Lex Rhodia de Iactu* a las ordenanzas de la Casa de la Contratación de Sevilla y de la Universidad de Cargadores: la institución milenaria de la avería gruesa 3. Marco normativo e institucional de las averías en la Carrera de Indias. La avería gruesa por amenazas de corsarios y naves enemigas. 4. La Real Audiencia de la Casa de la Contratación: jurisdicción y procedimiento. 5. Tres estudios de caso: averías gruesas por ataques enemigos ante la Real Audiencia de la Contratación. 5.1 Juan Criado y la nao *Nuestra Señora de la Asunción* (1607-1608). Persecuciones de enemigos, arribada a Lisboa y pérdida del navío. 5.2 Hernando de Aguilar y la nao *Nuestra Señora de los Ángeles* (1629). Temporales, enemigos e invernada en La Habana. 5.3 Maestre Francisco Sánchez de Avilés, nao *Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio* (1637). Temporales, arribadas, refriegas con corsarios holandeses y cuantiosos daños 5.4 Balance de los casos de estudio: entre el modelo doctrinal y la práctica judicial 6. Conclusiones. Apéndice bibliográfico

1. Introducción

La avería gruesa es una de las instituciones jurídicas más antiguas de la historia del derecho y, paradójicamente, una de las menos atendidas por la historiografía de la Edad Moderna. En su formulación clásica, la avería gruesa constituye una figura específica ligada a la idea de bien común y a la distribución equitativa de las pérdidas entre todos los participantes en el viaje. Su raíz se hunde en prácticas milenarias de los navegantes mediterráneos, que quedaron codificadas en la *Lex Rhodia de Iactu* con anterioridad al siglo I a.C., y su vigencia alcanza, con sorprendente continuidad, hasta nuestros días. En marzo de 2021, el buque portacontenedores *Ever Given* encalló durante seis días en el canal de Suez, bloqueando uno de los corredores comerciales más transitados del mundo. La naviera *Evergreen* declaró la avería gruesa en abril de ese año con el fin de repartir proporcionalmente entre todos los interesados en la carga y la propiedad del navío los cuantiosos costes del rescate. Se trata, pues, de un mecanismo de distribución colectiva del daño que la legislación castellana del siglo XVII llamaba exactamente con el mismo nombre y regulaba con principios sustancialmente idénticos. Escasas instituciones jurídicas pueden presumir de una continuidad tan prolongada.

El presente artículo aborda la avería gruesa en el marco específico de la Carrera de Indias en las décadas de la primera mitad del XVII, y lo hace desde una perspectiva histórica y jurídica, tomando como base el análisis de fuentes judiciales procedentes de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de las Indias. Este enfoque remite a las condiciones de la navegación que daban sentido a los mecanismos de reparto del daño. La Carrera de Indias fue ese gran sistema de comercio y navegación que articuló el tráfico transatlántico de la Monarquía Hispánica desde el siglo XVI, un espacio oceánico crecientemente expuesto a riesgos de muy diversa naturaleza: temporales, naufragios, daños y deterioro de la carga, invernadas forzosas y, de forma singularmente relevante

para este trabajo, ataques, amenazas y persecuciones de navíos enemigos[2]. El corso, la piratería y el apresamiento de naves en la mar constituyeron instrumentos habituales de la violencia marítima y de la guerra en el mar, operando con frecuencia en una zona ambigua entre la violencia privada y la acción estatal[3].

Frente a esa realidad de riesgo permanente, los protagonistas de los viajes atlánticos (maestres, dueños de naos y cargadores) se valieron de un conjunto de herramientas jurídicas, ampliamente conocidas en el mundo del trato marítimo-mercantil, para gestionar y distribuir las pérdidas. La institución más antigua y consolidada fue la avería gruesa. Según este principio, si durante la navegación se sacrificaban voluntariamente bienes o se asumían gastos extraordinarios para salvar el buque y su carga ante una situación de peligro común, el coste debía repartirse de forma proporcional entre todos los interesados en la expedición. Su fundamento residía en el bien común: quien se beneficiaba del salvamento debía contribuir, en justicia, a soportar el daño ocasionado para preservar la navegación en su conjunto. En esa lógica, la pérdida individual quedaba absorbida por la comunidad del viaje, porque el sacrificio permitía conservar la empresa marítima y evitar un mal mayor. Este mecanismo, heredero de una práctica marítima muy antigua, además de distribuir el daño, ofrecía una fórmula eficaz para contener la incertidumbre del mar, reducir el impacto económico de los siniestros y mantener en funcionamiento el tráfico mercantil. or ello, la doctrina ha destacado su carácter de institución de larga duración, anterior incluso al seguro marítimo moderno[4].

La avería gruesa ya estaba presente en *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio y en el *Fuero de Layrón*, y fue recogida y sistematizada por las ordenanzas del Consulado de

[2] Un acercamiento inicial y general a esta temática en Chaunu, H. y Chaunu, P., *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. A. Colin, 1959; García Fuentes, L., El comercio español con América (1650-1700), Sevilla, 1980; García-Baquero González, A., *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992; Bernal Rodríguez, A.M., *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América,* Sevilla : Tabapress, 1993; Rodríguez Lorenzo, S., *La Carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías),* Esles de Cayón, 2012; Díaz Blanco, J.M., *Así trocaste tu gloria: guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Valladolid, 2012, y del mismo autor, "La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos", *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales,* nº. 29 (2018) (Ejemplar dedicado a: Stratégies argumentatives dans le dialogue espagnol / Góngora et les humanités numériques / La España de Carlos II).

[3] Sobre piratería y corsarismo, Buti, G. y Hrodej, P., *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours,* CNRS Editions, 2016 y de los mismos autores (ed.), *Dictionnaire des corsaires et pirates,* CNRS Editions, 2021; Coakley, J., Kwan, N. y Wilson, D., *The Problem of Piracy in the Early Modern World. Maritime Predation, Empire, and the Construction of Authority at Sea,* Routledge, 2025; Ford, J.D., *The Emergence of Privateering*, Brill, Series: Legal History Library, Volume: 62/24, Studies in the History of International Law, Volume: 62/24, 2023; Lucena Salmoral, M., *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros,* Editorial Síntesis, 2005; Maziane, L., *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marrocain au XVIIe siècle*, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007; Unali, A.*, Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media,* Editorial Renacimiento, 2007 y Heebøll-Holm, T., Höhn, P. y Rohmann, G., Merchants, Pirates, and Smugglers: Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200–1600), Campus, Schwächediskurse und Ressourcenregime | Discourses of Weakness & Resource Regimes, 2019.

[4] Sobre avería gruesa, Fusaro, M., Addobbati, A. y Piccino L. (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Palgrave Mcmillan, 2023; Hellwege, P. y Rossi, G. (eds.), *Maritime Risk Management. Essays of the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan,* Berlin, 2021; Fusaro, M., Addobbati, A. y Piccino, L. (eds.), *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries*), Palgrave Macmillan, 2023; Kruit, Jolien, "General average-general priciple plus varying practical application equals uniformity?", *The Journal of International Maritime Law (2015)*, 21, pp. 190-202.

Burgos, que otorgaron a esta institución un papel central en la organización del riesgo en el comercio lanero y en la navegación del norte de Europa. A partir de ese núcleo normativo, se transmitió posteriormente al tráfico atlántico hispano a través de la normativa de la Casa de la Contratación de Sevilla y las ordenanzas de la Universidad de Cargadores hispalense de los siglos XVI y XVII.

El objeto de la presente investigación busca averiguar cómo se aplicaron los principios tradicionales de la avería gruesa a los daños provocados por ataques y persecuciones de navíos enemigos en las navegaciones de la Carrera de Indias. Con este fin examinamos tres litigios presentados ante la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de las Indias. La naturaleza de las fuentes es procesal. Concretamente, se trata de peticiones formuladas por maestres o dueños de naos, que solicitan del tribunal la declaración de avería gruesa y el consiguiente reparto proporcional de los daños entre todos los interesados en la carga y en la propiedad del buque[5]. La documentación suele incluir el escrito de demanda, la probanza testifical, la prueba documental, la sentencia y, en los casos más completos, el documento de repartimiento. No es el propósito de este trabajo estudiar los pormenores procesales de cada pleito, sino extraer de esas fuentes la información necesaria para identificar los tipos de avería gruesa declarados como consecuencia de ataques enemigos, conocer qué bienes resultan dañados y qué gastos reclamados, y recoger los criterios aplicados por la Real Audiencia en sus resoluciones y los por los terceros contadores en los respectivos repartimientos.

El presente artículo se integra en una investigación más amplia sobre las averías que afectan a naos en las rutas de la Carrera de Indias, y que toma como corpus de estudio un conjunto más amplio de material documental[6]. La institución de la avería gruesa ha ocupado un lugar marginal en la historiografía española, pese a su riqueza y su potencial para el conocimiento de la historia de la normativa, de la práctica mercantil y de los usos marítimos en las navegaciones atlánticas.

2. De la *Lex Rhodia de Iactu* a las ordenanzas de la Casa de la Contratación de Sevilla y de la Universidad de Cargadores: la institución milenaria de la avería gruesa

La aplicación sustantiva de este principio tiene su origen en prácticas milenarias de navegantes mediterráneos, recogidas en la *Lex Rhodia de Iactu* cuya antigüedad estiman los expertos anterior al siglo I a.C. Su principio fundamental era de una gran sencillez y equidad. Cuando en un viaje marítimo se arrojaba voluntariamente al mar parte de la carga para salvar la nave en situación de peligro, el daño derivado de ese sacrificio no debía recaer sobre el propietario de lo arrojado, sino que había de repartirse de forma

[5] Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Autos entre partes, Contratación, 767, n. 5. *Autos de Juan Criado, maestre, con los interesados en las mercaderías de su nao, sobre avería gruesa*; Contratación, 819, n. 19. *Autos de Fernando de Aguilar, maestre, con los interesados en las mercaderías que trajo de Indias en su nao, sobre avería gruesa*, y Contratación, 831, n. 28. *Autos de Cristóbal Sánchez de Avilés, jurado de Sevilla, dueño de nao, y Francisco Sánchez de Avilés, su maestre, con los interesados en las mercaderías que trajeron de Indias, sobre repartimiento de gastos causados en la navegación para salvar la carga.*

[6] Esta investigación sobre avería gruesa debe sus resultados al proyecto dirigido por Maria Fusaro titulado *Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries).* Proyecto del Consejo Europeo de Investigación (ERC), programa de investigación e innovación *Horizonte 2020* de la Unión Europea, subvención ERC, acuerdo N.º 724544. University of Exeter. https://www.exeter.ac.uk/research/centres/maritime/research/avetransrisk/

proporcional entre todos los que participaban en la expedición, calculando la contribución de cada uno según el valor del buque y de las mercancías que se habían salvado[7]. La equidad residía en compartir el daño y evitar que unos cargadores se beneficiasen de la indemnidad de sus mercancías, mientras otros soportaban la pérdida. Este principio se asentaba en la idea del viaje como una empresa común, y en la redistribución del daño dentro de la comunidad de interesados embarcada en una misma nao.

La tradición de la *lex Rhodia* se transmitió a la Edad Media incorporada y reinterpretada dentro de una compilación jurídica, el *Digesto* de Justiniano, elaborado en el siglo VI bajo la autoridad del emperador del Imperio romano de Oriente. El libro XIV, título 2 del *Digesto* recogió el principio de distribución colectiva proporcional del daño producido por la echazón o lanzamiento voluntario de mercancías, e igualmente reguló el supuesto del traslado de carga a una embarcación menor en caso de peligro[8]. Este saber ancestral se extendió por el Oriente levantino y por los puertos mediterráneos occidentales, alcanzando también los del norte de Europa, y generando un rico patrimonio de usos y prácticas sobre reparto de riesgos.[9] La perpetuación de la avería gruesa en la práctica marítimo-mercantil a lo largo de los siglos medievales, modernos y contemporáneos es la mejor demostración de su operatividad y vigencia.

La avería gruesa no es una institución aseguradora (el seguro marítimo no surgiría como práctica consolidada hasta los siglos XIII-XIV), sino una regla de distribución equitativa de gastos y/o daños, anterior a cualquier contrato de seguro conocido.

A diferencia del seguro[10], la avería gruesa no descansa en un contrato previo ni en el pago de una prima a un tercero especializado, sino en una obligación de contribución que nace *ex post*, una vez producido el sacrificio o el gasto extraordinario que se hizo en beneficio común. Mientras que el seguro traslada el riesgo a un asegurador a cambio de una prima fijada de antemano, la avería gruesa reparte el daño efectivamente sufrido entre todos los interesados en el viaje, según el valor de los bienes salvados. El seguro marítimo adopta la forma de una relación bilateral y contractual entre asegurado y asegurador. Se apoya en pólizas y condiciones previamente pactadas. En este esquema, la indemnización

[7] Ashburner, W., *Nomos Rhodion Nautikos. The Rhodian Sea-Law,* Oxford, 1909; Aubert, J.J., "Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu, D 14.2) and the Making of Justinian's Digest", *Beyond Dogmatics: Law and Society in the Roman World* (2007), 8, pp. 157-172; Chevreau, E., "La Lex Rhodia de Iactu: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain", *Tijdschrift voor rechtsgeschiedenis, Revue d'histoire du droit, The Legal History Review*, nº. 1 (2005), pp. 67-80; Dostalík, P., "Lex Rhodia de Iactu and general average", *Gdanskie Studia Prawnicze* (2019), nr 3, pp. 139-148; Mataix Ferrándiz, E., "Will the Circle Be Unbroken? Continuity and Change of the Lex Rhodia's Jettison Principles in Roman and Medieval Mediterranean Rulings"*, AL-MASĀK* (2017), Vol. 29, no. 1, pp 41-59.

[8] Zamora Manzano, J.L., *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*. Madrid, Edisofer, 2000.

[9] Penna, D., "General Average in Byzantium", y Khalilieh, H., "Rules and Practices of General Averagre in the Islamic Mediterranean on the Eve of the Emergence of the Italian Communes", ambos trabajos publicados en *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries)* (Maria Fusaro, Andrea Addobbati and Luisa Piccino, eds.,), Palgrave Macmillan. 2023, pp. 95-120, pp. 121-144. Khalilieh, H., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050), The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, The Medieval Mediterranean, 2006, Volume: 64; del mismo autor, *Islamic Law of the Sea. Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic* Thought, Cambridge University Press, 2019; Sevda Söğüt, İpek, "A Synoptic Overview of the Lex Rhodia De Iactu", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 23 (2017), pp. 209-234.

[10] Basas Fernández, M., "Contribución al estudio del seguro marítimo en el siglo XVI", *Revista de derecho mercantil*, nº 66, 1957, pp. 307-348.

se dirige, por lo general, a un sujeto individual. La avería, en cambio, se concibe como un mecanismo colectivo y comunitario. Exige una decisión deliberada en favor del bien común. Solo se aplica cuando se prueba que el sacrificio era necesario para preservar la nao, la carga y la tripulación, ya sea en su conjunto o parcialmente. En la práctica de la navegación moderna, averías y seguros funcionan como instrumentos complementarios: ambos buscan aminorar el impacto económico del riesgo marítimo y operan de forma simultánea sobre los mismos viajes y mercancías[11]. Sin embargo, el conocimiento histórico y jurídico del seguro se ha beneficiado de un mayor estudio, mientras que la avería, pese a su larga trayectoria y relevancia práctica, ha cosechado menos éxito en el ámbito de la investigación[12].

El primer gran texto castellano que recoge los principios de la *Lex Rhodia de Iactu* en la Península ibérica es el de *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio, elaboradas en el siglo XIII. La *Partida* V, Título IX (*De los navíos y del pecio dellos*), consta de catorce leyes basadas en el *Digesto*, y constituye la primera síntesis orgánica del saber jurídico y comercial castellano[13]. Es importante resaltar que en *Las Partidas* no se emplea el término avería, sino la denominación de contribución para referirse a la compensación de daños, siguiendo la costumbre de los textos más antiguos transmisores de la Ley Rodia. Existe, además, un debate en la doctrina sobre si esa herencia llegó a la Península directamente a través de los glosadores medievales o mediante los *Rooles de Olerón*, sin que haya unanimidad al respecto.

Sorprende comprobar cómo la legislación alfonsina ya contenía los principios esenciales de la gestión del riesgo marítimo, y la distinción entre daños causados en beneficio común, daños que afectan solo al dueño de la cosa y supuestos de negligencia o mala fe del patrón. También fijaba las reglas básicas de distribución del daño, que la doctrina posterior identificaría con la avería gruesa y la avería particular[14].

---

[11] Danjon, D., *Tratado de Derecho Marítimo*, tomos III, *Abordajes. Asistencia. Seguros*, y IV, *Fletamento, passaje, averías*, Madrid, 1934 y 1936.

[12] Addobbati. A., "Principles and Develpments of General Average: Statuory and Contractial Loss Allowances from the *Lex* Rhodia to the Early Modern Mediterranean", *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries)* (Maria Fusaro, Andrea Addobbati and Luisa Piccino, eds.), Palgrave Macmillan. 2023, pp. 145-168; Hellwege, P. y Rossi, G. (eds.), *Maritime Risk Management. Essays of the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin, 2021.

[13] Rivera Medina, A.M., "The 'Mutualisation' of Maritime Risk in the Crown of Castile, 1300-1550", *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries)*…, pp. 169-192.

[14] *Las Siete Partidas del Sabio Rey don Alfonso el nono, nueuamente Glosadas por el Licenciado Gregorio Lopez del Consejo Real de Indias de su Magestad*, Impreso en Salamanca por Andrea de Portonaris, Impressor de su Magestad, Año 1555, Edición facsímil de la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 1985, 3 vols. Título IX: Ley I. *Qué cosas son tenudos de guardar e de fazer los maestres de las naves, e los marineros a los mercaderos e a los otros que se fian en ellos.* Ley II. *Como las conuenencias que fazen los mercaderos con los mayorales deuen ser guardadas, e que poderio han estos mayorales sobre los otros omes que van con ellos*. Ley III. *Como se deue compartir el daño de las mercadurias que echan en la mar por razon de tormenta.* Ley IIII, *Como los mercaderos feuen compartie entresi el daño del mastel quando lo cortan por estorcer de la tormenta.* Ley V. *Por quales razones no son tenudos los mercadores de compartir entresi el daño de la nave quando se quebrantasse en peña, o en tierra por quales non se podrian escusar*. Ley VI. *Como se deue compartir el dao del echamiento: maguer despues se quebrantasse el navio por ocasión*. Ley VII. *Como las cosas que son falladas en la ribera d ela mar que sean de pecios de navios, o de echamient, deuen ser tornadas a sus dueños*. Ley VIII. *Como se deue compartir la perdida de las mercaderias que meten en los barcos para vaziar e aliuiar los nauis en la entrada de los puertos*. Ley IX. *Como los mayorales de la naue son tenudos de pechar a los mercaderos los daños que les auinieren por culpa de ellos.*Ley X. *Que pena merescen los marineros que fazen quebrantar las naues a sabuendas oir cibdicia de auer las cosas que van en ellas.* Ley XI. *De los pescadores que fazen señales de fuego de*

Las *Partidas* articulan con detalle los casos en los que procede la distribución colectiva de pérdidas, lo que la doctrina posterior llamará avería gruesa, y los distinguen con claridad de los daños que han de ser soportados de forma individual por la parte afectada. En términos posteriores, esta línea divisoria se expresará en la contraposición entre averías gruesas, vinculadas a sacrificios o gastos realizados en beneficio común del viaje y repartidos entre todos los interesados, y averías particulares, referidas a daños que no nacen de un acto deliberado en favor de la comunidad y que recaen exclusivamente sobre el dueño de la carga o del navío perjudicado. Así, por ejemplo, el deterioro de unas mercaderías por humedad o mala estiba no se reparte entre todos, sino que corresponde al cargador afectado o, si se prueba culpa del maestre, a este último. Solo en un segundo momento y, siempre que existiera póliza, el eventual seguro podría indemnizar el daño, algo que en las navegaciones atlánticas no estaba garantizado y que podía abocar a la quiebra de un mercader sin suficiente liquidez.

Muy distinta es la lógica de los supuestos que *Las Partidas* consideran como avería gruesa, entre los cuales ocupa un lugar central la echazón o *echamiento*, esto es, el arrojo deliberado de parte de la carga al mar para salvar la nave en situación de peligro. En estos casos, el código alfonsino subraya que el daño se reparte "por pro comunalmente", es decir, en beneficio de todos. Figuran también entre los supuestos de distribución colectiva el corte voluntario de mástil o entena, la decisión de varar la nave tomada mediante acuerdo, y el traslado de carga a una embarcación menor.

De especial interés para este trabajo es el último caso de avería gruesa regulado por *Las Partidas*, y concebido en el contexto de la navegación en el Mediterráneo: el secuestro de la nave por corsarios o "robadores que anduviesen en la mar". Si los secuestradores liberaban finalmente la nave y a su tripulación, el valor de la carga perdida debía compartirse entre todos los participantes del viaje. El texto distingue con notable precisión el supuesto del secuestro efectivo, que generaba la obligación de repartir, del mero robo de algunas mercancías, que no daba lugar a contribución conjunta. Asimismo, si una nave apresada por corsarios era rescatada por otro navío cristiano y transportaba hombres, viandas u otra carga, la propiedad debía retornarse a sus dueños originales "porque las mercadurías que traen los mercaderes se aprovecha la tierra de ellas comunalmente". En estos supuestos, la utilidad común justificaba la restitución. Este principio, vigente en las navegaciones del siglo XIII, resonará directamente en los pleitos de la Carrera de Indias que se analizan en las páginas siguientes.

La primera aparición documentada del término avería en castellano no se encuentra en *Las Partidas*, sino en el *Fuero de Layron*, versión castellana de los *Rôles d'Oléron*, redactada en la primera mitad del siglo XIV. Margarita Serna Vallejo ha identificado la copia más antigua en las últimas décadas del siglo XIV[15]. El *Fuero* es citado ya en el privilegio concedido por Carlos V de Francia a los comerciantes castellanos en 1364. Los *Rôles d'Oléron* habían surgido como recopilación privada de costumbres marítimas

noche en los nauis por fazerlos quebrantar. Lay XII. *Como se deue compartir el daño que reciben los que van en los nauios de los corsarios.* Ley XIII. *Por quales razones pueden cobrar los mercadores las cosas que les ouiessen tomado los cursarios si fuessen despues fallados, e por quales non.* Ley XIIII. *Como los judgadores que son puestos en la ribera de la mar, deue librar llanamente los pleytos que acaescieren entre los mercaderes.*

[15] Serna Vallejo, M., *Los Rôles d'Ôleron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna.* Santander, 2004. De la misma autora, *Textos jurídicos marítimos medievales,* Madrid, Boletín Oficial del Estado, 2018.

atlánticas (probablemente en un puerto del suroeste francés, como Bayona, Burdeos, La Rochelle o la isla de Oléron), en torno a mediados del siglo XIII, y entre los siglos XIII y XVIII proliferaron copias en todo el litoral europeo, influyendo en los *coutumiers* de Bretaña y Normandía y en las ordenanzas marítimas del Báltico. La versión castellana (que no es una traducción literal, sino una adaptación a la práctica local, con adición del capítulo XXV, de origen bretón) contiene cuatro menciones del término avería, bajo las voces *auerios de echazon*, *averios* y *auerias*[16]. Tanto *Las Partidas* como el texto original francés de los *Rôles* desconocen la palabra y, sin embargo, hemos descubierto que es la versión castellana la que acuña por vez primera el vocablo para el ámbito hispano.

El *Fuero de Layron* regula dos supuestos de avería gruesa con un procedimiento específico que anticipa el que encontraremos siglos después en los pleitos ante la Casa de la Contratación. En la echazón bajo tormenta (apartado VIII), el maestre debe advertir previamente a los mercaderes de la necesidad de alijar carga. Si alguno no responde, aquél puede actuar con sus marineros, y a continuación deberá jurar sobre los Evangelios, en puerto de salvación, que lo hizo "por saluar los cuerpos e la nao e los averes". El daño se reparte "por sueldo e por libra" entre las mercaderías salvadas, la nave y el flete. El mismo procedimiento rige para el corte de mástil (apartado IX), con la obligación de que las averías sean contabilizadas antes de la descarga. La firma del maestre y el testimonio de dos o tres marineros como medios de prueba, la distribución proporcional al valor de lo salvado y la exigencia de que el acto se realizó para el beneficio común son los preceptos sobre los que se asienta la institución. Todos estos elementos volverán a aparecer, con adaptaciones propias a la magnitud del viaje atlántico, en la documentación judicial de la Carrera de Indias.

El paso decisivo hacia la codificación normativa de la avería gruesa en la Castilla de la Edad Moderna lo dio el Consulado de Burgos, fundado por pragmática real de los Reyes Católicos el 21 de julio de 1494, aunque la institución gremial preexistente (la Universidad de Mercaderes de Burgos) venía aplicando repartos de riesgo desde tiempo antes. En este entorno, la avería gruesa tradicional de la Ley Rodia (la distribución proporcional de los daños causados por sacrificios o gastos extraordinarios en situaciones de peligro común) siguió funcionando como herramienta básica para repartir entre cargadores y navieros las pérdidas y daños sufridos durante el viaje. Las ordenanzas consulares burgalesas de 18 de septiembre 1538 y las de 1 de agosto 1572 representan los dos grandes hitos de esa codificación[17].

Ahora bien, la configuración específica del comercio lanero y de la navegación en convoy por las rutas del Cantábrico, el golfo de Vizcaya, el canal de la Mancha y el mar

[16] *Fuero de Layron.* Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid, ff. 91-94. Serna Vallejo, M., *Textos jurídicos marítimos medievales*, Madrid, 2018, pp. 947-951

[17] *Ordenanzas del Consulado de Burgos.* Editorial Lex Nova, 1988. Sobre la actividad aseguradora consular, Casado Alonso, H. "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI", Boletín de la Institución Fernán González 219, 1992, pp. 277–306, y del mismo autor, "Los seguros marítimos de Burgos: observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI", Revista de Facultad de Letras. Historia, vol. 4, nº 1, 2003, pp. 213-242, "El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos", Historia mexicana, vol. 61, nº 3 (243, enero-marzo), 2012, pp. 935-993, "El seguro marítimo en la Carrera de Indias en la época de Felipe II", *Comercio y cultura en la Edad Moderna: actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna.* Comunicaciones (Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Manuel Francisco Fernández Chaves (coords.)), Vol. 2, 2015, pp. 943-960, y *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI,* Universidad de Valladolid, 2021.

del Norte fomentó el desarrollo de una modalidad distinta de reparto, concebida con carácter preventivo. La avería de armada se configuró, en este contexto, como una submodalidad específicamente hispana de avería, esta vez de naturaleza preventiva. Según este nuevo tipo de avería, no se repartía un daño ya causado durante la travesía, sino que establecía una contribución anticipada para sufragar los gastos de protección antes de que el siniestro llegara a producirse. A diferencia de la avería gruesa tradicional, que se activaba tras el sacrificio de bienes o la realización de gastos extraordinarios en situación de peligro común, la avería de armada gravaba a naos y mercaderías con el fin de financiar hombres armados, artillería, pertrechos y armadas de escolta. Bajo la también denominación de avería gruesa, el Consulado gestionaba precisamente estos gastos extraordinarios destinados a fortalecer las naos frente a las amenazas de corsarios y armadas enemigas, de modo que los costes de defensa quedaban distribuidos entre todos los participantes en el tráfico. El capítulo XXXVIII de las ordenanzas de 1538 expresa con claridad el principio que vertebra esta contribución: "que todo contribuya en la dicha avería, pues es provecho e beneficio de todos e no deje de pagar cosa alguna, de manera que en todo haya justificación e igualdad". Contribuían al repartimiento de este tipo de avería gruesa de armada todas las mercaderías, según el padrón de sobordo, tanto las registradas como las que iban sin registrar, la nao y el flete, de manera que el principio de universalidad del reparto resultaba prácticamente absoluto. Esta avería de carácter general, concebida para sostener la defensa colectiva, surgió estrechamente vinculada a las exigencias del tráfico del norte peninsular y en Burgos recibió, primero, el nombre de avería gruesa y, más tarde, de avería de armada. Bajo esta segunda denominación adquirió un papel central en la navegación de las rutas laneras del norte de Europa. Posteriormente, pasaría a la navegación atlántica, especialmente después de su traslado a Sevilla, donde la Casa de la Contratación y el Consulado hispalense la acomodaron a las necesidades específicas de la Carrera de Indias[18].

La transmisión del modelo normativo burgalés a Sevilla se produjo cuando el monopolio del comercio con las Indias quedó asentado en esa ciudad y la monarquía ideó un organismo ligado al tráfico atlántico: la Casa de la Contratación. Las ordenanzas de la Casa de la Contratación de 28 de septiembre de 1543 y de 5 de abril de 1552, junto con las ordenanzas de la Universidad de Cargadores de Sevilla de 14 de julio de 1556, se convirtieron en el marco normativo sobre el que habrían de desarrollarse las navegaciones oceánicas. La nueva normativa convivió con la aplicación ancestral de los principios de la avería gruesa del Digesto y de Las Partidas, adaptándolos a las peculiaridades de la Carrera de Indias y añadiendo algunos criterios para el repartimiento de daños entre los participantes en esos viajes. En los litigios sobre avería gruesa existen prácticas sustancialmente comunes en Burgos y en Sevilla, en tanto en cuanto el Consulado de Burgos sirvió de modelo institucional y normativo, y sus categorías jurídicas (avería gruesa, avería particular, avería de armada, repartimiento proporcional, intervención de contadores expertos) se trasplantaron al ámbito de la Carrera de Indias bajo singulares adaptaciones locales[19].

[18] García de Quevedo y Concellón, E., *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 que ahora de nuevo se publican anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado.* Burgos, 1905. Basas Fernández, M., *El Consulado de Burgos en el siglo XVI,* Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 136.

[19] García Garralón, M., "The Nautical Republic of the *Carrera de Indias*: Commerce, Navigation, *Casos Fortuitos* and *Avería Gruesa* in the Sixteenth Century", *Sharing Risk: General Average and European Maritime Business (VI-XVIII Centuries)* …, pp. 215-258.

La peculiaridad del caso sevillano radica en que los usos y prácticas marítimas vinculados a la navegación comercial fueron perpetuados y adaptados, no solo por la Universidad de Cargadores, sino también por la Casa de la Contratación. En el ámbito atlántico, ambas instancias intervinieron en la ordenación del tráfico a las Indias, en ocasiones en abierta competencia y, en otras, actuando de forma convergente sobre una amplia gama de asuntos relativos a la organización de las flotas, la seguridad de la navegación y la distribución de riesgos. Esta doble herencia institucional resultó decisiva, porque será la Real Audiencia de la Contratación de las Indias (y no el tribunal de la Universidad de cargadores sevillanos, como cabría esperar por la tradición consular) la que conozca de un número considerable de litigios por averías gruesas.

Las rutas de las flotas de Indias (de Sevilla o Cádiz hacia las Antillas, Nueva España o Tierra Firme) implicaban travesías de varios meses, en naves con frecuencia sobrecargadas o en condiciones precarias, expuestas a temporales atlánticos, enfermedades, invernadas forzosas en puertos americanos y, de manera particularmente grave, a los ataques de corsarios y navíos enemigos. Este entramado de riesgos, frente a los que afrontaban las navegaciones mediterráneas o del tráfico lanero del norte peninsular, dotó a la Carrera de Indias de un perfil propio, caracterizado por la larga duración del viaje, la concentración de riqueza embarcada y la intensidad de la amenaza bélica en el mar. En ese escenario, la avería gruesa se presenta como una herramienta jurídica de notable plasticidad, capaz de absorber y regular supuestos de daño peculiares en relación con otros circuitos comerciales como, por ejemplo, cuando se trataba de persecuciones o de apresamiento de naos. El principio del bien común, que justificaba el reparto del sacrificio cuando éste se realizaba en beneficio de todos los interesados en la expedición, siguió siendo la piedra angular de la institución, con la misma lógica que había articulado la *lex Rhodia de iactu* siglos atrás.

3. Marco normativo e institucional de las averías en la Carrera de Indias. La avería gruesa por amenazas de corsarios y naves enemigas

La regulación de las averías en la Carrera de Indias descansó sobre un conjunto normativo de raíces ancestrales, concebido para la gestión del riesgo y la distribución de daños de la navegación. La Casa de la Contratación de Sevilla, fundada en 1503, fue uno de los ejes técnicos y administrativos del sistema, con competencias en el despacho de flotas, el control de rutas y en el conocimiento de pleitos relativos a navegación, contratos y comercio ultramarino[20]. A su lado, el Consulado de cargadores sevillano actuó como órgano representativo de los mercaderes y tribunal privativo para litigios comerciales[21], mientras que el Consejo de Indias se reservó el papel de instancia ejecutiva, legislativa y de tribunal de apelación[22].

[20] *Primeras Ordenanzas para el establecimiento y gobierno de la Casa de la Contratación de las Indias*, 20 de enero de 1503; *Mandamiento de los Oficiales de la Contratación sobre el modo de tomar los maestres dineros a cambio y de vender y fletar sus navíos*, 29 de noviembre de 1507; *Hordenanzas sobre libertades e vedamientos que debe gozar la Casa de la Contratación de Sevillaen las cosas de India*; *Ordenanzas de 15 de junio de 1510;* Declaración de las ordenanzas anteriores con otras nuevas para el buen gobierno de la Casa de la Contratación, 18 de mayo de 1511, Fernández de Navarrete, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la Historia de la Marina castellana y de los establecimientos de los españoles en Indias*, pp. 316 y siguientes.

[21] Carta de privilegio fundacional del Consulado de Cargadores de Sevilla, de 23 de agosto de 1543.

[22] *Ibid.*

El nuevo marco normativo para la navegación atlántica combinó tradición y adaptación a las exigencias de la navegación oceánica. Las ordenanzas de la Casa de la Contratación (1552)[23] y de la Universidad de Cargadores de Sevilla (1556)[24] transmitieron los principios heredados de la *Lex Rhodia* y de Las Partidas, como parte fundamental del derecho castellano. La Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias recogió esta tradición al establecer que las echazones al mar, las descargas y alijos realizados "en beneficio de todos" y otros riesgos comunes debían entenderse como avería gruesa y repartirse entre nao, fletes y mercaderías, siempre que la ocasión hubiera resultado forzosa y sin culpa del maestre[25].

Adicionalmente a las averías tradicionales, sobre esa base se desarrolló una institución de carácter preventivo que la historiografía identifica como una aportación específica del comercio hispánico: la avería de armada o derecho de avería. Como ya hemos visto, en las rutas del norte peninsular los mercaderes burgaleses ya habían comenzado a imponer una contribución proporcional sobre el valor de las mercancías, destinada a financiar armadas protectoras frente a corsarios y armadas enemigas. Sevilla replicó esta idea, desarrollando un mecanismo mutualista gestionado por la Corona a través de la Casa de la Contratación y/o el Consulado de Cargadores[26]. La avería de armada no repartía un daño ya sufrido, sino que anticipaba mediante un fondo común los costes de defensa necesarios para reducir el riesgo de capturas y naufragios. A partir de mediados del siglo XVI, esta modalidad se integró en la arquitectura financiera de la Carrera de Indias, sustentando las armadas de escolta de las flotas y dando lugar a un léxico marítimo en el que el término avería, a la postre, designaba tanto repartos de daños efectivos como contribuciones preventivas ligadas a la protección del tráfico[27].

En este escenario normativo atlántico, la avería gruesa tradicional originada por ataques, amenazas y persecuciones de navíos enemigos adoptó un perfil propio. El código

[23] Las ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1552 regulan los casos fortuitos (ordenanza 182), y las averías de echazón (ordenanza 199). Aparecen insertas en las *Ordenanzas reales para la Casa de la Contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias y de la navegación y contratación dellas*, Sevilla, 1647, Imprenta Francisco de Lyra.

[24] *Ordenanzas para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes de la ciudad de Sevilla*, Valladolid, 14 de julio de 1556. El apartado 36 recoge *la echazón de mercaderías a la mar u otro riesgo*, y el 46, *De la paga del daño de lo que se asegurare*. *Ibid.*

[25] *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Mandadas imprimir, y pvblicar por la Magestad Catolica del Rey Nuestro Señor. Va dividida en qvatro Tomos, con el Indice general, y al principio de cada Tomo el Indice especial de los titulos, que contiene,* Madrid, 1681, Por Ivlian de Paredes, 4 vols, tomo tercero. Título 34. Ley XXXIIII. *Forma en que han de hacer los capitanes y maestres las echazones al mar, reservando la artillería y jarcia*. Título 39. Ley XX. *Que en lo asegurado, la avería de daño o falta, sea a cargo del dueño, y la gruesa a cargo del Asegurador*. Ley XXXIII. *Que en los seguros de esclavos, o bestias se declare así, y se paguen de las que se echaren al mar, sin ser por avería gruesa.*

[26] Céspedes del Castillo, G., *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, 1945.

[27] *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias ...* , Tomo Tercero, Libro Nono, Título 8, *De la Contaduría de Averías, y Contadores Diputados.* Vas Mingo, M. M. y Navarro Azcue, C., "El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI", *Congreso de Historia del Descubrimiento.* Actas Madrid, 1992, 4 vols., vol. III, pp. 579-612; *Los Consulados en el tráfico indiano,* 2000 [disponible en línea] http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000183 ; Vas Mingo, M. M. y Luque Talaván, M., "La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V", *El emperador Carlos V y su tiempo: actas IX Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, 2000, pp. 575-604; "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino", *Estudios de historia novohispana*, 2002, n. 26, pp. 125-163; *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, 2004.

alfonsino ya había previsto el secuestro de naves por "robadores que anduviesen en la mar" como supuesto de contribución comunal, y la doctrina posterior insistió en que el rescate de una nave apresada, la liberación de la tripulación o la pérdida de parte de la carga en ese contexto generaban el derecho a repartir el coste entre todos los interesados en la expedición[28].

Las ordenanzas sevillanas precisaron algunos supuestos concebidos como avería gruesa y, por tanto, respecto de los cuales había de hacerse un reparto de daños entre la nao, el flete y las mercaderías. Por ejemplo, los rescates pagados a corsarios para liberar nave y tripulación y las sumas satisfechas para evitar la destrucción del buque, siempre que el daño se hubiera causado para preservar el conjunto de la empresa marítima y no solo el interés de una parte[29]. Lo relevante para la investigación de este artículo reside en que la práctica judicial sevillana, partiendo de los principios que sustentaban tradicionalmente la institución de la avería gruesa (daño ocasionado voluntariamente, beneficio común y distribución equitativa y proporcional entre todos los interesados) aplicaba estos viejos principios mediante flexibles interpretaciones, que iban más allá de los preceptos normativos, y que demuestran la adaptación de la institución a la casuística más rica y compleja de la navegación atlántica.

El veterano marino de la Carrera de Indias Escalante de Mendoza, identificaba como habitual en las derrotas indianas aquel caso en el que la nao se encontraba con corsarios enemigos y se veía precisada a combatir, y para ello era necesario "cazarla, librarla y componerla echando algunas cosas en el mar y haciendo otras diligencias que en semejantes tiempos conviene que se hagan", un supuesto cuyas consecuencias económicas debían redistribuirse entre todos los operantes en el viaje marítimo[30].

En el Atlántico de los siglos XVI y XVII, donde el corso y la guerra naval formaban parte de la normalidad del tráfico, estos principios se proyectaron sobre episodios de

[28] Hevia Bolaño, J., *Curia Philipica, Primero y Segundo Tomo. El Primero, dividido en cinco partes, donde se trata breve y compendiosamente de los Juicios Civiles y Criminales, Eclesiásticos y Seculares, con lo que sobre ello está dispuesto por Derecho, y resoluciones de Doctores; útil para los Profesores de ambos Derechos y Fueros, Jueces, Abogados, Escribanos, Procuradores y otras personas. El segundo Tomo, distribuido en tres libros, donde se trata de la Mercancía y Contratación de Tierra y Mar; útil y provechoso para Mercaderes, Negociadores, Navegantes, y sus Consulados, Ministros de los Juicios y Profesores de Jurisprudencia. Nueva impresión en que de orden del Supremo Consejo de Castilla y a costa de la Real Compañía de Impresores y Libreros del Reyno, se han enmendado las erratas y se han puntualizado las citas equivocadas que contenían las impresiones anteriores, por el Licenciado Don Juan Martín de Villanueva, Abogado de los Reales Consejos y del Ilustre Colegio de la Corte*, Imprenta de Ulloa, Madrid: año de 1790, Por Ramón Ruiz, en la Imprenta de Ulloa, con las licencias necesarias. Hevia Bolaños sistematiza estos supuestos al tratar la responsabilidad del maestre por exposición imprudente a zonas de enemigos (Libro III, cap. XII, arts. 11–12 y 14), el apresamiento por "corsarios robadores que andan la mar" y el rescate del navío, su gente y la carga, cuyo coste ordena contribuir *pro-rata* entre nave y hacienda, incluso respecto de quienes solo llevan su persona (Libro III, cap. XIII, art. 18). También refiere al rescate de lo cogido por corsarios entre las partidas de avería gruesa que se reparten entre todos los interesados en la expedición y que, a efectos de seguro, recaen sobre el asegurador en la medida en que disminuyen la indemnización del asegurado (Libro III, cap. XIV, arts. 25 y 28).

[29] Además de las averías gruesas motivadas por ataques de corsarios o enemigos, otras causas originadoras de este tipo de avería, consistían en las echazones al mar cuando se acordaban en beneficio de todos; las descargas y alijos necesarios para pasar barras y bajos; el corte de mástil o el sacrificio de aparejos, anclas o jarcia para evitar la pérdida de la nave. En estos supuestos, el valor de lo sacrificado también debía entrar en contribución "por sueldo y por libra" con el buque, el flete y las mercancías salvadas.

[30] Escalante de Mendoza, J., *Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Occidentales* [Manuscrito], Archivo del Museo Naval, mss. 2519, fols. 279 y siguientes.

persecuciones, combates con enemigos o maniobras extremas para evitar el apresamiento, que podían implicar hacer una echazón, sacrificar parte de la carga o cortar un mástil para poder sobrevivir. Cuando el maestre demostraba que tales decisiones se habían adoptado siguiendo las buenas prácticas de la navegación y en beneficio de todos los interesados en la nave, el tribunal podía declarar la avería gruesa y ordenar el repartimiento proporcional de los daños entre nao, flete y mercaderías.

El principio del bien común operó, así, como fundamento último del repartimiento en casos de violencia marítima. La clave de la institución de la avería gruesa no residía en que el daño procediera de un temporal o de un ataque enemigo, sino en que el sacrificio fuese voluntario, necesario y útil para la preservación de la empresa común.

De este modo, la avería gruesa se consolidó en la Carrera de Indias como un dispositivo de redistribución del infortunio, que amortiguaba el impacto económico de los siniestros y favorecía que las decisiones críticas adoptadas en la mar (incluidas las motivadas por amenazas, persecuciones y ataques enemigos) pudieran ser sometidas a un control judicial *ex post*, a la luz de un criterio de justicia compartida entre todos los interesados en el viaje atlántico.

4. La Real Audiencia de la Casa de la Contratación: jurisdicción y procedimiento

La Real Audiencia de la Casa de la Contratación se consolidó desde mediados del siglo XVI como tribunal de la Carrera de Indias, dotado de jurisdicción civil y criminal sobre la navegación y el comercio atlántico. La estructura del tribunal se articuló en dos salas de gobierno y de justicia[31]. Dentro de este marco institucional, las peticiones de avería gruesa originadas por persecuciones, ataques de enemigos, arribadas forzosas y naufragios constituyen un material documental relevante para estudiar la gestión del riesgo marítimo y la aplicación en clave atlántica de esta institución de naturaleza jurídico-mercantil. Paralelamente, desde 1543, el nuevo tribunal de la Universidad de Cargadores de Sevilla quedó habilitado como jurisdicción especializada para conocer de los litigios relativos al trato indiano, factorías, fletamentos, compañías, cuentas y mercancías vinculadas al comercio de Indias[32].

Sobre este trasfondo se proyecta el conflicto de jurisdicción entre el Consulado de Cargadores de Sevilla y la Real Audiencia de la Contratación, especialmente vivo cuando se trataba de averías relacionadas con la navegación a Indias. Ya desde la real cédula de

[31] *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias …* , Tomo Tercero, Libro Nono, Título 1. *De la Real Audiencia y Casa de la Contratación, que reside en Sevilla.* Ley XIIII. *Que el Presidente y Jueces de la Casa conozcan de lo ordenado para navegación, trato y comercio de las Indias.* Ley XX. *Que los Jueces de la Casa conozcan de los que perdieren navíos o mercaderías, o dieren causa para ello*. Ley XXII. *Que de las causas de los dueños y maestres de nao y gente de mar, solo conozca la Casa de Sevilla en estos reinos, con inhibición de todas las demás justicias.*

[32] En la carta de privilegio fundacional de 23 de agosto de 1543, se otorgaba jurisdicción al tribunal consular para conocer de las "cosas tocantes y dependientes a las mercaderías que se llevaren o enviaren a las dichas nuestras Indias, o se trujeren de ellas, y entre mercader y mercader y compañía y factores, así sobre compras, ventas, cambios, seguros, cuentas y compañías que hayan tenido y tengan, como sobre fletamentos de naos y factorías que los dichos maestres y cada uno de ellos hubieren dado a sus factores, así en estos reinos como en las dichas indias, y de todas las otras cosas que acaecieron y se ofrecieren de aquí adelante tocantes al trato y mercaderías de las dichas Indias".

1511[33] y, sobre todo, desde las ordenanzas de 1539[34], la Corona había dotado a la Audiencia de la Casa de competencia civil y criminal en las causas tocantes a dueños y maestres de naos, gente de mar, pérdidas de navíos, observancia de las ordenanzas de navegación y delitos cometidos en los viajes de ida y vuelta. La apelación de las sentencias se interponía ante el Consejo de Indias. La creación del Consulado sevillano en 1543, con ordenanzas propias y facultad para conocer de pleitos de trato, fletamentos, seguros, cuentas y mercaderías de Indias, introdujo una segunda instancia judicial especializada, que reivindicó su capacidad para intervenir también en litigios de avería gruesa entre cargadores, dueños y maestres. La existencia de diversos tribunales con legitimación para el conocimiento de averías gruesas dio lugar a numerosos conflictos de jurisdicción, tan frecuentes en el panorama judicial de la Edad Moderna.

A pesar de que, en puridad y atendiendo a la tradición mercantil consular, el conocimiento judicial de las averías gruesas debía encajar en la órbita consular, la práctica muestra que la Real Audiencia de la Casa continuó conociendo durante todo el siglo XVI y buena parte del XVII de un amplio abanico de asuntos que, por su contenido mercantil (cobros de mercaderías, pagos de fletes, liquidación de averías pendientes, escrituras de obligación), podían haberse ventilado ante el prior y cónsules, entre los que se incluyen pleitos sobre casos fortuitos y averías gruesas. Incluso después de la consolidación del Consulado, la Real Audiencia de la Casa se mantuvo como tribunal conocedor de asuntos del tráfico indiano, con jurisdicción privativa sobre navegación y comercio atlántico[35]. El mismo Consejo de Indias reforzó la jurisdicción de la Audiencia al ordenar que, en aquellos casos en que el tribunal de la Casa de la Contratación reclamase el conocimiento de pleitos de avería gruesa incoados ante el Consulado, los autos fueran remitidos a esta instancia. Pero el Consulado de cargadores no se conformó con esta decisión e intentó revertir y atraer a su jurisdicción los pleitos sobre avería gruesa[36]. Con todo, lo que hoy en día podemos constatar es que fue la Real Audiencia de la Casa de la Contratación la que asumió de manera abrumadora el conocimiento de las averías gruesas vinculadas a la navegación de la Carrera de Indias, desplazando de hecho al tribunal corporativo en una

[33] Ley XIIII. La reina doña Juana, en Burgos, a 11 de septiembre de 1511. El conocimiento de la Audiencia abarcaba todo lo relacionado con la guarda, ejecución y cumplimiento relacionado con la navegación, trato y comercio con las Indias e islas de Tierra Firme del Mar océano. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias ...* , Tomo Tercero, Libro Nono, Título 1.

[34] Ley XVI. *Que la Casa conozca de causas criminales en ejecución de lo ordenado*. Ibid.

[35] Veitia Linage, J., *Norte de la Contratacion de las Indias Occidentales. Al Exmo S.or Conde de Peñaranda Gentilhombre de la Camara de Su Mag.d de su consejo de estado de la junta del gouierno uniuersal de estos Reynos y Presidente del Real y supremo Consejo de Indias por Don Joseph de Veitia linage cauallero de la orden de Santiago s.or de la Casa de Veitia del cons.o de Su Mag.d su Tesorero Juez oficial de la Real audiencia de la contratacion de las Yndias de la ciudad de Sevilla* (Sevilla: Juan Francisco de Blas, Impressor mayor de dicha ciudad, 1672), Madrid, 1753, Imprenta de Francisco Xavier, Libro I, Capítulo VI. *De la creación de la Sala de Justicia y su jurisdicción.* Garcia Fernández Castro, A.B., "Entre la ley y la justicia: Una aproximación a la cultura jurisdiccional castellana del siglo XVI a través de la experiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias", Historia. Instituciones. Documentos, nº 44 (2017), pp. 40-77.

[36] AGI, Justicia, 829, n. 1. 1546. *El prior y cónsules de Sevilla apelan al Consejo la sentencia dictada por los oficiales de la Contratación en el pleito que de oficio les pusieron aquellos oficiales sobre el uso de la jurisdicción, no debiendo conocer en pleitos que pertenecen al tribunal de la Casa de la Contratación*. AGI, Justicia, 878, n. 6. 1564. *El Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla apelan al Consejo ciertos autos dictados por los jueces de la Audiencia de la Contratación en el pleito que han seguido contra ellos sobre la competencia de jurisdicción en el conocimiento de las causas de Avería gruesa. Se remiten adjuntos los traslados de dos procesos pendientes, contra los maestres Juan de la Feria y Miguel de Iturriaga.*

materia que, en principio, podría haber quedado reservada al fuero consular de los mercaderes.

La preferencia efectiva de la Audiencia en asuntos mercantiles puede tener su explicación, además, por razones de equilibrio procesal y de cultura jurisdiccional. La Casa de la Contratación se arrogó para sí el conocimiento de todas las causas concernientes a los maestres de naos, con prohibición expresa a otras jurisdicciones de intervenir en ellas[37]. De esta manera, el Consulado vio cercenadas sus posibilidades de entrar a conocer sobre averías gruesas[38]. En los litigios entre cargadores y maestres, el tribunal del Consulado, formado por jueces-mercaderes, difícilmente podía desprenderse de los intereses del gremio, mientras que la Real Audiencia ofrecía a los dueños de naos y maestres una instancia percibida como más ecuánime, con experiencia técnica en asuntos sobre navegación y comercio, y, en teoría, capaz de ponderar con un cierto equilibrio las responsabilidades de unos y otros. No es casual que los maestres acudieran con frecuencia al tribunal de la Casa para solicitar la declaración de avería gruesa y el correspondiente repartimiento, reservando para sí la decisión final sobre qué daños y gastos debían entrar en contribución.

Las sentencias de la Casa en causas de avería gruesa eran revisables ante el Consejo de Indias, y las apelaciones contra las resoluciones del tribunal consular sevillano igualmente correspondían al Consejo, que se erigía así en cúspide del sistema y garante último de la justicia real.

Siguiendo un relato de trazos muy generales, los litigios sobre avería gruesa, el procedimiento ante la Real Audiencia de la Contratación arrancaba con la petición del maestre o dueño de la nao y la notificación de la demanda a las partes interesadas. Posteriormente, sucedía una fase probatoria, que culminaba con la sentencia y, en caso de declararse la avería gruesa, la orden de realizar un repartimiento. En la documentación consultada existen diversas solicitudes de declaración de avería gruesa cuyo procedimiento no siempre culminaba en el repartimiento. De hecho, observamos peticiones de avería gruesa interrumpidas abruptamente en diferentes fases del proceso, sin que conste la causa de la falta de continuidad. Es razonable pensar que esos pleitos inacabados obedecieran a diversos motivos, entre ellos, la concertación de un acuerdo extrajudicial beneficioso para las partes, que ponía fin al litigio. En otros casos, bien podía existir una reclamación paralela con la misma o similar petición ante un segundo tribunal (por ejemplo, ante la Audiencia de Grados de Sevilla o ante el mismo tribunal del Consulado de cargadores), y finalmente continuarse el proceso por acumulación en una de las dos instancias. Fuera cual fuere el motivo, la presente investigación aporta para su examen dos procesos completos, con demanda, probanza, sentencia y repartimiento, junto con un tercer caso en el que solo se conserva la reclamación del maestre y la documentación justificativa de los gastos. Este último expediente se ha incorporado al análisis por la riqueza de los hechos narrados en relación con el enfrentamiento con corsarios y los daños causados al mercante.

La demanda inicial, presentada mediante procurador, exponía de forma sumaria los principales hitos del viaje y concentraba su petitum en la solicitud de declaración de existencia de avería gruesa, y el consiguiente repartimiento proporcional de los daños

[37] Ley XXII, previamente citada. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* ... , Tomo Tercero, Libro Nono, Título 1.

[38] *Ibid.*

entre todos los interesados. Junto a esa petición, el maestre podía añadir otra serie de peticiones: por ejemplo, que el tribunal admitiese como caso fortuito determinados hechos causantes de daños sufridos en la carga o en determinados elementos de la estructura de la nao (carga mojada, rotura de mástiles, o del casco de la nao...). El maestre también podía adicionalmente solicitar que se obligase a los cargadores a recibir la carga en el mal estado en que había llegado, así como a pagar los fletes íntegros, y que se le absolviera de cualquier responsabilidad. Estos daños y pérdidas derivadas de temporales, persecuciones o arribadas forzosas, y la declaración en sede judicial de su accidentalidad e imprevisibilidad (caso fortuito) estaban encaminados a eximir de culpa al maestre respecto de sus obligaciones principales de entregar la carga en el mismo estado en el que la había recibido, en el tiempo pactado y que los sucesos causantes del daño habían quedado fuera de su control.

A partir de la solicitud del maestre, el pleito solía ordenarse en torno a dos tipos de pruebas: la acreditación documental de gastos y la prueba testifical. Los memoriales, elaborados por el maestre y/o por las autoridades portuarias, recogían los desembolsos extraordinarios realizados en beneficio del viaje (reparaciones del casco, carenas, gastos de carga y descarga imprevista, compras de jarcia, velamen y pertrechos) que se pretendían incluir en el reparto de avería gruesa. La probanza testifical, articulada mediante interrogatorios a testigos de los hechos relatados, tenía como intención acreditar el buen estado inicial del navío, la concurrencia de temporales o amenazas imprevistas y accidentales, la necesidad de las decisiones adoptadas por el maestre y el carácter común del beneficio obtenido por el daño ocasionado. A menudo, los testigos solían ser los mismos contramaestres, guardianes, marineros, grumetes o pajes que habían formado parte del viaje marítimo.

Concluida la fase probatoria, la sentencia de la Sala solía articularse sobre varias decisiones: la calificación jurídica de los hechos (reconocimiento o no de la existencia de caso fortuito y avería gruesa), la absolución o condena del maestre respecto de los daños originados y, en su caso, la orden de proceder al repartimiento. La Real Audiencia determinaba qué bienes sacrificados y qué gastos habían de ser parte en el cómputo de la avería gruesa. En ocasiones, también imponía a los cargadores la obligación de recibir las mercaderías con el daño sufrido, así como el pago al maestre de los fletes sin descuento. La parte final de la sentencia mandaba al maestre e interesados nombrar a terceros, encargados de elaborar el repartimiento, aplicando el tanto por ciento que correspondía satisfacer a cada interesado en el viaje en función de los daños recibidos y el valor de la carga. Tratándose de averías gruesas, los principios tradicionales establecían que debían contribuir a la masa principal tanto el valor de la carga como el del navío y, en ocasiones, también el valor de los fletes. Estos repartimientos, elaborados siguiendo criterios de contribución pro-rata, es decir “por sueldo y por libra”, solían incorporarse al proceso. El repartimiento tenía naturaleza de título ejecutivo, y podía servir para exigir coactivamente el pago a las partes que se negasen a pagar su cuota de contribución por avería gruesa. De esta forma, la avería gruesa se convirtió en un mecanismo jurídicamente exigible para la redistribución de pérdidas originadas en los viajes atlánticos de naos mercantes.

5. Averías gruesas por ataques enemigos ante la Real Audiencia de la Contratación: tres estudios de caso

En los escenarios de riesgo de las navegaciones atlánticas, una de las situaciones más frecuentes pasaba por el avistamiento amenazador de velas enemigas. Nada mejor que el testimonio de un marino veterano de la Carrera de Indias del siglo XVI, buen conocedor del riesgo al que solían enfrentarse las naos mercantes, y de la práctica marinera más eficaz ante los ataques de los ladrones del mar.

Años de navegación sobre las cubiertas de mercantes, le familiarizaron con el espacio donde se aprendía a reconocer y a evitar al corsario, a preparar la nave para el combate y a decidir en qué circunstancias era legítimo sacrificar carga o aparejos para salvar vidas y haciendas. La experiencia de Juan Escalante de Mendoza nos permitirá, ya en una segunda parte del apartado, examinar cómo la Real Audiencia de la Contratación de Sevilla conoció esos mismos sucesos, bajo la forma de reclamaciones de avería gruesa y en clave jurídica y mercantil. El análisis conjunto de ambos planos, el náutico y el judicial, sirve para valorar de qué manera las decisiones adoptadas por capitanes y maestres en situaciones de riesgo extremo en la mar fueron reinterpretadas por la justicia como sacrificios en beneficio común, susceptibles de reparto entre cargadores y dueños de naos. Ese reparto contributivo ofreció a los participantes en el viaje un marco de seguridad razonable para seguir comprometiendo capitales y fletes en un tráfico marítimo cada vez más expuesto a la violencia enemiga.

Juan de Escalante de Mendoza ofrece, en su *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, una valiosa información sobre la navegación y la guerra en la mar en tiempos de la Carrera de Indias. Su tratado, redactado hacia 1575 en forma de diálogo entre un aprendiz y un piloto experimentado, aborda la práctica adquirida en las rutas atlánticas y la convierte en una suerte de discurso instructivo para futuros capitanes y mareantes[39]. En el cuerpo de su discurso y a los efectos de la presente investigación, nos interesa especialmente la visión del marino sobre los encuentros con corsarios, la forma de ejecutar las maniobras de reconocimiento, las reglas que regían la defensa de la naos y qué criterios debían inspirar a los capitanes de las naos mercantes ante situaciones de enfrentamientos en la mar[40].

Para el marino, oriundo de Ribadedeva (Asturias), navegar en aquellos mares significaba adentrarse en un espacio donde el arte de los ardides y las estratagemas resultaba tan necesario como el manejo de cartas y derrotas. El corsario no siempre se anunciaba con signos claros. A veces escondía su propósito, tanteaba al contrario con viradas, variaciones de velas y juegos con el viento, y aguardaba el instante favorable para intentar el abordaje. Así que el buen capitán debía gobernar su nao bajo una continua vigilancia, observar los movimientos ajenos, desconfiar de los gestos de aparente tranquilidad y responder controlando sus propias maniobras, de modo que la seguridad del viaje dependiese tanto de la ruta elegida como de la capacidad para frustrar las tretas del enemigo. En esa combinación de atención, cautela y firmeza situaba Escalante la posibilidad de llegar felizmente "en salvamento" a puerto, en un océano donde una travesía ordinaria podía convertirse en cuestión de horas en una situación de extremo riesgo.

[39] Rodríguez Lorenzo, S., "La política de sigilo en la carrera de Indias: el Itinerario de navegación de Juan Escalante de Mendoza", *Diálogo y censura en el siglo XVI (España y Portugal)* (Ana Vian Herrero, María José Vega Ramos y Roger Friedlein (ed. lit.), 2016, pp. 307-327.

[40] Escalante de Mendoza, J., *Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Occidentales*, Archivo del Museo Naval, mss. 2519. Los encuentros con corsarios aparecen relatados en los folios 285 y siguientes.

En la navegación atlántica, las naos se rigen por fines contrapuestos. Unas se limitan a defenderse y a culminar su viaje, y otras salen deliberadamente a ofender y a hacerse con navíos y mercaderías. Esa oposición permitía a Escalante confrontar la conducta esperable de las embarcaciones mercantes y la de los corsarios. El navío de comercio evitaba siempre los choques, procuraba no reconocer a otros buques y, siempre que le era posible, conservaba su derrota sin alterar los tiempos ni la derrota. El corsario, en cambio, gobernaba con ánimo de probar la fuerza del contrario, se aproximaba una y otra vez, se servía del viento para ganar ventaja y perseguía con insistencia cualquier embarcación que pueda convertirse en presa.

Un capitán de nao cauteloso había de estar siempre atento a leer los movimientos del otro navío. Escalante advertía la importancia de observar el comportamiento de la nave avistada cuando se alteraba la propia derrota. Si se viraba sobre ella cargando todas las velas y la otra embarcación se apartaba, temerosa de ser confundida con un corsario, era razonable suponer que se trataba de un mercante en busca de ganar tiempo y distancia. Si, por el contrario, la nao sospechosa mantenía la aproximación, procuraba situarse de barlovento y respondía a cada cambio de rumbo con un nuevo intento de ventaja, cabía entonees pensar que se hallaba ante un enemigo decidido. Escalante nos presenta varios ejemplos de esta casuística, tanto cuando el buque dudoso seguía la estela por la popa, como cuando aparecía por la proa o por la banda. La pauta común de aprendizaje residía en la insistencia del corsario en aproximarse y en la necesidad de gobernar la nao propia siempre en la posición más favorable al viento.

Reconocida la condición hostil del otro navío, la navegación daba paso al refuerzo preventivo y a la adopción de medidas para un potencial enfrentamiento. La nao de mercaduría, a pesar de su natural condición de buque comercial, experimentaba la necesidad inmediata de transformarse en una embarcación defensiva. Para el marinero asturiano, esto requería de la conjunción de tres habilidades: la utilización de la artillería, tener las armas a punto y distribuir a la tripulación en distintos lugares del buque. Los bombarderos y sus ayudantes debían permanecer junto a los cañones y falconcetes, pendientes de la orden de disparar; los gavieros ocupar las gavias, atentos a las variaciones del viento y a la necesidad de marear las velas con rapidez; el timonel gobernar la nao sin interrupción. conforme a las voces del capitán. Los marineros encargados de las jarcias debían ubicarse en los lugares apropiados a la hora de ejecutar con prontitud las maniobras de carga y descarga de paños. Una lenta reacción de la marinería podía costar la pérdida de la posición privilegiada del barlovento.

Escalante recomienda, además, que los hombres de armas se distribuyan de proa a popa bajo la jarcia y resguardados, permaneciendo en el puesto asignado sin abandonarlo. Llama la atención un aspecto revelador de la concepción del marino sobre el mando. En tales trances, no se debe abrir una discusión sobre lo que conviene hacer. El capitán no ha de detenerse a escuchar consejos, porque el propio caso indica lo que procede y el tiempo empleado en debatir se traduce en desorden. Junto las órdenes para cada uno de los oficios de la tripulación, prescribía un conjunto de cautelas que completaban la preparación de la nao de cara al combate: tinas de agua a lo largo de la cubierta para sofocar incendios, pólvora custodiada con especial cuidado en un lugar protegido y un breve reparto de comida y bebida, suficiente para evitar que la gente entre cansada en la acción.

La comprensión de Escalante del mando naval, más allá de la gestión económica del navío, se entiende como un deber de protección y de honor, formulado desde su propia experiencia como general de flota en la Carrera de Indias. El capitán de una nao mercante no solo maneja negocios privados, además, tiene bajo su responsabilidad la carga que se le ha confiado, la vida de los embarcados y, no en último lugar, la honra propia y la del rey, a cuyo servicio navega. Estos principios forman parte de la cultura bélica de la guerra en el mar durante la Edad Moderna, en la que se concebía el combate naval como una prueba de valor, lealtad y servicio al monarca. El marino asturiano contrapone con claridad la posición del mercader (que busca conservar su libertad, su reputación y su patrimonio) con la del corsario, cuyo oficio pasa por "quitar lo suyo a su dueño". A su entender, quien manda un buque no puede contentarse con huir siempre que ve una vela sospechosa. Si el encuentro se hace inevitable, está obligado a defender la nao y a sostener el combate hasta donde alcancen sus fuerzas. El capitán, escribe, ha de ir "determinado de morir, siendo necesario, sobre la defensa", y la nao de mercaduría debe navegar "bien apercibida" para resistir al enemigo.

Las tácticas defensivas practicadas no se comprenden sin esta idea de obligación. El viento desempeña un papel central en su exposición. Escalante aconseja hacer todo lo posible por alcanzarlo y, si no se logra antes del choque, procurar que, una vez trabadas las naos, ambas queden con la popa al viento para reducir la ventaja en el tiro de artillería. Conoce por experiencia la violencia con que determinados corsarios (señala en particular a los franceses) suelen abordar las naos, y por ello propone una defensa escalonada. El primer asalto debe recibirse con cautela, la tripulación mantenerse bajo la jarcia, preparada para rechazar a los que saltan a la cubierta y obligarlos a retirarse a su propio buque. Solo cuando se percibe que el ímpetu del adversario decae conviene pasar a la ofensiva y abordar de forma sincronizada la nao enemiga. Escalante recuerda experiencias vividas en las que, siguiendo estas pautas, logró imponerse en combate, un elemento que otorga el paso de la experiencia marinera.

Ahora bien, para este marinero la preparación para el combate no se agotaba en las maniobras. El capitán también era responsable de cuidar el ánimo de la gente de mar. Antes de entrar en acción, recomendaba dirigirse a la tripulación para recordar el peligro acechante y el deber al que todos se habían de entregar. Transcribimos la literalidad de sus palabras por su fuerza y animosidad de espíritu

> "Hermanos, hoy es el día en que se deben señalar y mostrar los hombres de honra y de vergüenza, porque bien véis que este nao que aquí viene es de corsarios, y que vienen con ánimo y determinación de robarnos y quitarnos nuestra nao y honra, vidas y haciendas, y pues que ellos vienen a ello, justo es que nosotros la defendamos y nos dispongamos a morir sobre ello, siendo necesario, porque más vale morir peleando como hombres de bien, que sufrir que después de rendidos, [y] ellos mismos nos maten a palos o de otra más vil manera como quisieren, y si de nuestra parte hacemos el deber y lo que somos obligados, nosotros triunfaremos de ellos, como ellos pretenden triunfar de nosotros, que ladrones son y desanimados vienen por más osadía y fiereza que muestren. Y prometo que al que peleare e hiciere lo que debe a hombre de bien de honra, le daré de mi propia hacienda, y el que no peleare como debe, aparéjese que luego ha de morir a mis manos, y para ello he de andar muy vigilante sobre todos vosotros".[41]

[41] *Ibid.*, *Palabras de amonestación que el capitán de la nao ha de decir a su gente para los animar y esforzar a pelear bien siendo necesario,* fol. 290v.

La arenga del capitán entrelaza apelaciones a la honra, a la obligación de servicio y al temor de la deshonra, y cobra tanto valor como las propias maniobras para sostener la defensa de la nao.

El conjunto de consejos tácticos que despliega Escalante responde a una concepción muy precisa de gobierno de embarcaciones mercantes en situación de combate. La posición de la nao respecto del viento resulta decisiva. El asturiano recomienda hacer todo lo posible por ganarlo y, si no se consigue antes del choque, procurar que, una vez trabadas las naos, ambas queden con la popa al viento, para neutralizar en lo posible la ventaja en el tiro de artillería. Conoce por experiencia la violencia con que determinados corsarios, en particular los franceses, suelen abordar naos vulnerables, y por ello diseña una defensa escalonada. El primer asalto debe recibirse con cautela, la tripulación permanecer bajo la jarcia, dispuesta a rechazar a quienes saltan a la cubierta y a forzarlos a volver a su propio buque. Solo cuando se percibe que el ímpetu del adversario disminuye juzga oportuno pasar a la ofensiva y lanzar un abordaje concertado sobre la nao enemiga. Escalante menciona episodios en los que, siguiendo estas pautas, consiguió rechazar a sus adversarios. En algunos de esos enfrentamientos, la simulación de debilidad en la primera acometida, con la gente armada oculta bajo la jarcia, permitió desbaratar el ataque de corsarios franceses que habían saltado confiados a la cubierta. En otros, el manejo prudente de la artillería, evitando tiros cortos o manifiestamente desviados y buscando disparos altos y bien dirigidos, bastó para que el enemigo reconociera que tenía delante una nao bien gobernada y moderara, o incluso abandonara, la persecución. Estas escenas muestran con viveza el riesgo de tomar decisiones bajo situaciones de gran peligro, como ordenar maniobras arriesgadas, prolongar los enfrentamientos pese a los daños sufridos e incluso sacrificar parte de la carga cuando la seguridad del conjunto así lo exigía. A bordo, la gestión del riesgo se traducía en órdenes urgentes y en elecciones tácticas tomadas en cuestión de minutos. En tierra, esas mismas decisiones daban lugar a reclamaciones, probanzas y repartimientos ante los tribunales de la Carrera de Indias.

A continuación, se aborda el examen de tres litigios sustanciados ante la Real Audiencia de la Contratación de las Indias, en los que los maestres de las respectivas naos reclaman la declaración de avería gruesa por los daños derivados de persecuciones y ataques de embarcaciones corsarias o enemigas.

Los tres pleitos seleccionados se sitúan en las primeras décadas del siglo XVII, un momento de particular intensidad del riesgo bélico en las rutas de la Carrera de Indias. Son años en los que el tráfico atlántico está ya plenamente articulado en flotas y galeones, aunque subsiste la navegación aislada de naos mercantes con licencia de la Casa de la Contratación. En ese contexto, los viajes en solitario o las naos rezagadas que pierden la conserva de la flota constituyen las situaciones más expuestas a la acción de corsarios y escuadras enemigas.

Los expedientes analizados recogen precisamente esa variedad de situaciones: un mercante que navega solo desde Santo Domingo, una nao que se integra en las flotas de Tierra Firme y un tercer caso en el que una almiranta de Honduras acompaña a la flota de Nueva España y a los galeones de la Armada. En la navegación aislada, el maestre es el se hace cargo de forma individual de la responsabilidad de la derrota, de la defensa y de la eventual necesidad de sacrificar carga o pertrechos para salvar el navío. Cuando la nao navega en formación de flota, esas decisiones pueden ser parte de una cadena de mando

más compleja, en la que las órdenes del general condicionan la actuación de los capitanes y maestres. Este segundo escenario no se produce en ninguno de los tres casos, porque las naos quedan apartadas de las flotas por causa de los temporales.

En todos los casos, el núcleo del litigio gira en torno a persecuciones, combates, echazones de carga, roturas de aparejos o gastos extraordinarios causados por enemigos durante el viaje y presentados ante el tribunal como susceptibles de repartirse por avería gruesa. Los hechos contenidos en los escritos de solicitud, expresados por hombres de mar, ofrecen relatos breves y fragmentarios de los hechos, a veces toscamente redactados y centrados en qué daños se han producido, cuáles fueron las circunstancias y cómo deberían distribuirse. Sobre esa base procedimental, se contraponen los argumentos de maestres y cargadores, se practica la prueba y se dicta la sentencia del tribunal.

5.1 Juan Criado y la nao *Nuestra Señora de la Asunción* (1607–1608). Persecuciones de enemigos, arribada a Lisboa y pérdida del navío[42]

Maestre Joan criado, nao *Nuestra Señora de la Asunción*. Navegación en solitario. Ruta Santo Domingo-Sevilla. Salida desde Santo Domingo (isla de La Española) el 24 de abril de 1607.

Carga de la nao: cueros, azúcar, jengibre, cañafístola, tabaco

Arribada a la ciudad de Lisboa.

La nao "viniendo [en] su derecha derrota al puerto y desembarcadero de esta ciudad [Sevilla]" con temporales y fuertes vientos.

Primera persecución por parte de navíos pechilingueses. Echazón y daños en la nao y en la carga.

Segunda persecución de navíos sin daños.

Arribada a Lisboa y echazón. Temporal sobre la nao amarrada y echazón de parte de la carga.

Las distintas escalas del viaje permiten el seguimiento de dónde y cómo se produjeron los daños que darían lugar a la declaración de avería gruesa. El comercio practicado por la nao estaba ligado a una de las especialidades productivas del territorio, donde las redes comerciales atlánticas habían encontrado un suministro creciente de materias primas de origen ganadero. Hacia la segunda mitad del siglo XVI, la isla de La Española se había convertido en un espacio relevante para la economía ganadera orientada al cuero. Mientras la carne apenas tenía precio en el interior, el cuero y la corneja (cuernos y partes óseas de la cabeza del ganado bovino) constituían un elemento importante de las exportaciones, hasta el punto de que Pierre Chaunu presenta el Saint-Domingue de la primera mitad del siglo XVI como prototipo de la potente economía del cuero rioplatense de fines de la época colonial[43].

[42] AGI, Autos entre partes, Contratación, 767, n. 5. *Autos de Juan Criado, maestre, con los interesados en las mercaderías de su nao, sobre avería gruesa*.

[43] Chaunu, H. y Chaunu, P., *Séville et l'Atlantique (1504-1650),* A. Colin, 1959, Tomo VIII, *Structures,* pp. 515 y siguientes.

Primera persecución

La nao se ve obligada a remontar hasta los 44,5° de latitud en su derrota de vuelta a España. En ese paraje descubre dos navíos de "enemigos pechilingueses" que la persiguen durante todo el día y la noche siguiente, hasta que a la mañana siguiente, hacia las ocho, se hallan "tan cerca que casi hubieran tomado y robado". Ante la proximidad del atacante, y "viendo que los dichos enemigos le iban dando caza de suerte que no se podía escapar", a requerimiento del piloto y de la demás gente de mar y de los pasajeros "se alijó y echó a la mar el fogón, un ancla con su cepo, dos estrenques […] y más de 360 cueros y otras muchas cosas, de que consta por la fe del escribano de dicha nao... con la cual dicha alijación quedó el dicho navío boyante, de suerte que pudo escaparse de los dichos enemigos y dejarle atrás".

El maestre presenta en el pleito el testimonio de esa echazón, otorgado por el escribano de la nao, Juan Gallardo, que se convierte en una de las piezas probatorias centrales del proceso. La expresión "pechilingueses" alude, en este contexto, a corsarios de origen holandés o, más ampliamente, a enemigos procedentes del Atlántico norte.

Segunda persecución

Al continuar el viaje de vuelta, y en el mismo paraje, la nao *Nuestra Señora de la Asunción* avista otros dos navíos de corsarios. El mercante toma contacto con ellos para hacerse con un ancla y un cable "y tomar lengua y nueva de los dichos enemigos". El proceso no aporta más detalle sobre este episodio, dando a entender que la actitud del maestre era la de obtener información y algunos pertrechos para la nao. La ausencia de información adicional en la declaración del maestre nos impide conocer con mayor detalle las circunstancias en las que se produjo este acercamiento y contacto entre corsario y mercante.

Arribada a Lisboa y echazón

En el relato de hechos que abre la reclamación, el maestre expone que la nao entra de arribada el día de San Juan por la tarde en el puerto de Lisboa, alejada de la derrota directa que debía llevarla a Sevilla. Fondea en la vía de Santa Catalina, por debajo de la Torre de Belén, con 10 o 12 brazas de guindaleza. Un viento norte muy recio hace garrear la nao, que "se iba a la otra banda, perdiendo", y los marineros largan la guindaleza con que estaba amarrada y, dando vela, entran por la barra adentro hasta situarse gracias al viento y a la marea en el paraje de la Alfándega. Allí queda amarrada por orden del proveedor general, Joan de Pedroso.

Poco después, el capitán mayor portugués, en nombre del proveedor, ordena desamarrar de nuevo la nao y llevarla al paraje de Belén, "que es en franquía". Cumplida la orden, "yendo cerca del dicho paraje frontero de la Alcántara, calmó el viento y saltó el contraste, y virando las velas para ir para fuera fue tanta la corriente del agua que, sin poderlo remediar, aunque se dio fondo a la dicha ancla, vine sobre la punta del sitio que llaman de Santo Amaro, y el dicho navío dio en seco y se abrió por abajo con la gran carga que tenía, y aunque se hizo toda la diligencia posible para sacar la hacienda que venía en el dicho navío, no fue posible...".

Del naufragio en aguas portuguesas, únicamente se salvan 1883 cueros, un quintal y medio de cañafístola, 11 quintales, 2 arrobas y 2 libras de jengibre, y cierta cantidad de tabaco, en tan mal estado "que no sirvió de cosa alguna". El maestre presenta testimonio del escribano del proveedor portugués, Joan de Pedroso, autoridad que ordena recoger y registrar todo lo que se salva. Según el registro, el cargamento consistía en 2283 cueros, 4 quintales de cañafístula, 400 manojos de tabaco, 22 quintales, 1 arroba y 9 libras de jengibre y dos cajas de azúcar, de 40 y 20 arrobas.

Petición de caso fortuito y avería gruesa

Sobre este relato de acontecimientos, el maestre argumenta que lo ocurrido es caso fortuito y que no ha mediado culpa suya. De ahí que afirme que "el daño de la dicha alijación se ha de repartir entre todos los interesados, declarando haber lugar al dicho caso fortuito y avería gruesa de las cosas que se alijaron para salvar las dichas mercadurías del dicho navío, y [que] los mercaderes interesados han de ser compelidos a recibir las mercaderías que se salvaron en su ser y estado que tuvieren".

En el suplico, Joan Criado pide expresamente que la Audiencia declare haber sucedido caso fortuito y mande repartir "por avería gruesa entre todos los interesados" las cosas alijadas. El maestre también solicita que se extienda la calificación de caso fortuito a las mercadurías registradas y a la pérdida del navío, y que se obligue a los interesados a recibir las mercaderías salvadas en el estado en que se hallan, a fin de que se beneficien y vendan, y "de su precio y valor se hagan pagados de la parte que hubieren de haber". Finalmente, suplica su absolución de cualquier pretensión de los cargadores.

En suma, Joan Criado insta en sede judicial el reconocimiento de la existencia de caso fortuito y avería gruesa, el reparto prorrata de la echazón realizada en beneficio de la nao y sus personas, y que integren en la avería gruesa los gastos hechos en Lisboa por carga y descarga, almacenaje, vigilancia y transporte de la mercancía. La utilidad de la calificación de caso fortuito es evidente, pues la declaración judicial le exoneraría de culpa frente a los cargadores, tanto repecto de la persecución corsaria como del temporal y de los daños sufridos como consecuencia de la orden del proveedor portugués. En su conjunto, son presentados como sucesos imprevisibles y ajenos a su control.

Apoderamiento para vender la carga en Lisboa

Perdida la nao en aguas de Lisboa y salvada solo una parte de la carga, muchas piezas han perdido sus marcas y resulta imposible identificar a sus propietarios. La salida económicamente viable es vender, en la medida de lo posible, esa hacienda de propiedad incierta. Para ello, un grupo de interesados otorga en Lisboa, el 28 de agosto de 1607, poder a favor de Gaspar Díaz Regil para que reciba la carga salvada, la beneficie y la venda "al mayor precio que ser pueda", con la instrucción de hacerlo "de contado y no fiado".

Testimonio de la primera echazón

Los testimonios de echazón suelen ajustarse a un patrón muy definido, con fórmulas recurrentes dirigidas a acreditar el hecho mismo del arrojo de las mercancías, la identificación precisa de la carga, la presencia de testigos y la intervención del escribano de nao como garante de la fe pública que reviste el documento. En ellos se detalla quién ordena la echazón, qué bienes se sacrifican, en qué circunstancias de peligro se toma la

decisión y de quién es la carga afectada, de forma que el testimonio pueda servir de base a un eventual repartimiento de avería gruesa. Este tipo de documentación sobre alijaciones se repite en las navegaciones de la Edad Moderna en muy diversos escenarios marítimos y portuarios, tanto europeos como extraeuropeos. Este hecho obedece a la difusión geográfica de prácticas comunes de disminución del riesgo y a la necesidad de justificar el sacrificio de la carga ante autoridades y tribunales.

En el caso que nos ocupa, el escribano de la nao, Juan Gallardo, es requerido por el piloto Alonso Díaz de Bustamante, por tres marineros (Pedro Marqués, Juan Gago y Pedro Motrico), por Juan de León y por los pasajeros Antonio Maciel y Francisco Fagundes "por sí y en nombre de la demás gente que viene en la nao". Declaran que, desde la tarde del día 4, "les han corrido y vienen siguiendo dos naos de corsarios enemigos y les vienen dando caza, y que no se podían escapar, de que los dichos enemigos no les tomen a causa de ser el dicho navío pequeño y llevar en él muy poca defensa y demás de esto va muy cargado". Para evitar ser tomados y "para salvar sus personas y la dicha nao y mercadurías", consideran necesario echar a la mar "alguna cantidad de cueros y algunas cosas de peso, con lo cual el dicho navío quedará más boyante [y] podrá navegar mejor". Piden al escribano que requiera al maestre, bajo protesta de reclamarle todos los daños si no actúa.

Notificado el requerimiento, el maestre se reúne con el piloto y los marineros, y de común acuerdo deciden la echazón. Se arrojan al mar, según el testimonio: 370 cueros vacunos (sin poder anotar las marcas por la premura), el fogón de la nao, ocho palos grandes de madera de las Indias que el maestre tenía para fortificar su navío y 20 botijas vacías. El escribano consigna que, tras la echazón, "el dicho navío quedó muy boyante y marinero" y que, "con esta diligencia y mojando las velas y metiendo bonetas", lograron irles saliendo a los dos navíos enemigos hasta dejarlos a la vista, atribuyendo el éxito "al favor de Dios y la dicha alijación que se hizo".

Prueba testifical y configuración del caso fortuito

En la fase de probanza[44], el maestre suele presentar testigos que generalmente son marineros de la propia nao accidentada. Las preguntas buscan, por un lado, confirmar las causas de las echazones y de los daños en la carga y en la nao, e identificar con la mayor precisión posible qué se alijó y en qué cantidad y, por otro, subrayar que los daños sufridos en el viaje han sido "sin culpa" del maestre, y que determinadas pérdidas se produjeron mediante actos voluntarios (echar carga al mar) para salvar el navío, la hacienda y las vidas, lo que remite directamente a la categoría de avería gruesa.

En el caso de la nao de Joan Criado, la testifical tiene además un objetivo específico, como es el de demostrar que el cambio de surgidero en Lisboa se hizo por mandato de la autoridad portuaria y que, una vez desencadenado el temporal, el maestre hizo todas las diligencias posibles para salvar carga y personas. Los distintos testimonios sirven también para precisar la naturaleza y cantidad de la carga salvada.

Sentencia de 18 de octubre de 1607

[44] *Preguntas por parte de Joan Criado Maestre del navío nombrado nuestra señora de la Asunción qué este presente año vino de las provincias de Santo Domingo isla española y aportó a la ciudad de Lisboa en el pleito con los interesados en las mercadurías que vinieron en el dicho navío*. AGI, Autos entre partes, Contratacion, 767, n. 5, fol. 38.

La Real Audiencia califica la petición del maestre de "caso fortuito por tormenta y enemigos, alijación y repartimiento por avería gruesa"[45]. Declara probados los hechos alegados por Juan Criado y la existencia de caso fortuito, como origen de la echazón y de la pérdida de la nao. Condena a los interesados a que, en el plazo de tres días, nombren un tercero repartidor que, junto con el designado por el maestre, repartan "por avería gruesa entre las mercadurías salvadas el valor de los 360 cueros vacunos, dos estrenques, un ancla, el fogón... y 20 botijas vacías que se alijó a la mar por salvar a las personas e mercadurías". Además, ordena a los interesados que "reciban las mercadurías salvadas con el daño que tuvieren sin descuento alguno".

La Audiencia estima casi todas las peticiones del maestre, incluso con costas, pero no los gastos originados por la segunda echazón de una guindaleza a raíz de uno de los temporales, cuyo coste no se integra en la masa de avería.

Apelación y querella de los cargadores

Una parte de los cargadores interpone recurso el 24 de octubre de 1607 contra la sentencia de la Real Audiencia y solicita la revocación o enmienda de la sentencia. al sostener que la entrada en Lisboa no tuvo su origen en caso fortuito, sino en la intención ilícita del maestre de vender los cueros en un puerto no autorizado. Niegan que hubiera "tiempo forzoso, tempestad de mar, ni otra causa ni razón" que justificara la arribada ni la echazón, y cuestionan incluso el encuentro con los corsarios, al que califican de ficción destinada a encubrir un propósito defraudatorio. En la misma línea, ponen en duda la versión de los hechos ocurridos en Lisboa que condujeron al naufragio, y anuncian su propósito de formular querella criminal contra Criado por haber sacado de la nao "más de 400 cueros y otras mercaderías" y venderlos sin consentimiento de los cargadores. Piden su encarcelamiento hasta que otorgue fianzas suficientes.

El maestre responde solicitando la confirmación de la sentencia en grado de revista. Se ratifica en los hechos declarados probados y en la exención de culpa por caso fortuito. Tacha de "siniestra" la alegación de que sacó cueros en Lisboa para venderlos, "porque mi parte es hombre principal y honrado que no había de hacer semejante exceso", y sostiene que, habiendo la parte contraria alegado ya civilmente lo que estimaba oportuno en su escrito de agravios, no hay lugar a admitir una nueva querella, ni las informaciones que pretende. Rechaza también la petición de arraigo y fianzas adicionales, recordando que ya ha otorgado fianzas para su maestraje a Indias.

El Consulado de cargadores de Sevilla se persona en el pleito mediante poder otorgado el 22 de mayo de 1607, lo que subraya la relevancia del pleito para la corporación de comerciantes. Una segunda sentencia de la Real Audiencia confirmará el fallo inicial.

Memoria de gastos y repartimiento

La *Memoria y razón* de los gastos hechos en la hacienda del navío *Nuestra Señora de la Asunción*, perdido en Lisboa en 1607[46], detalla las partidas que luego se

[45] *Ibid.* Sentencia de la Real Adiencia de 18 de octubre de 1607.

[46] *Ibid. Repartimiento fecho por nos el capitán martín monte Bernardo y francisco sanchez terceros nombrados por parte de juan criado maestre de la nao nombrada Nuestra señora de la asuncion que el*

incorporarán a la masa de avería. Se enumeran, entre otros, la extracción de la hacienda de la nao y su secado en la playa; el alquiler de una bodega para recoger la mercancía; las guardias puestas por el proveedor portugués Juan de Pedroso en la descarga; los gastos del alguacil de la proveeduría general en la carga y descarga y en el nuevo embarque en una carabela que traerá la hacienda a Sevilla; las guardias en la Alhóndiga de Lisboa; los honorarios de escribanos que acuden a la carga y a la aduana; el trabajo de carreteros que trasladan la hacienda desde Santo Amaro a Belén; nuevas guardas; correos de Lisboa a Sevilla para dar aviso de la arribada y de la pérdida; y otros gastos derivados de la intervención del proveedor general y del escribano de la Alhóndiga.

El repartimiento de avería gruesa, otorgado el 31 de enero de 1608 por los terceros Martín Monte Bernardo y Francisco Sánchez se ajusta a la lógica del trato mercantil de la época. Se forma una masa con los daños y gastos comunes y se distribuye entre los cargadores, en proporción al valor de su hacienda. La cantidad global asciende a 436553 maravedís, suma de todos los conceptos que la Audiencia ha declarado susceptibles de reparto. En esa masa se incluyen el valor de los cueros alijados al mar (tasados a 27 reales los cueros mediados y a 39 reales los de toro), el ancla, los dos estrenques, el fogón y la madera de las Indias arrojados para aligerar la nao, la pérdida por la "quiebra" de cueros mal acondicionados y sin marca, los gastos realizados en Lisboa en beneficio de las mercaderías, las costas procesales del pleito y los honorarios de los terceros encargados del repartimiento.

La regla de reparto se explicita en el propio documento: "les cabe a pagar a los dichos interesados a diez y nueve y tres cuartos por ciento". En términos actuales, se aplica un 19,75 % sobre el valor en maravedís de cada partida. Si el 100 % del valor de la carga soporta los 436553 maravedís, el 19 ¾ % del valor de la hacienda de cada interesado representa su cuota en la avería. El caso de Luis Ortiz de Sandoval, con 137700 maravedís de valor y una contribución en torno a 27195 maravedís, ilustra bien el mecanismo.

En los repartimientos de avería gruesa se parte, en líneas generales, de un procedimiento simple. Se reúnen, por un lado, los daños y gastos realizados en beneficio común de la empresa marítima y, por otro, los valores de los intereses salvados que han de contribuir a cubrirlos. Sobre esa base, se determina qué proporción del daño corresponde a cada participante según el valor de su parte en la masa común. En este caso, el esquema sigue en lo esencial la lógica tradicional, aunque con un matiz significativo. La distribución se practica únicamente sobre el valor de las partidas de los cargadores y deja fuera de la masa de avería tanto el valor de la nao como el de los fletes, lo que supone una desviación parcial respecto del modelo clásico, que concebía también la nave y el flete como intereses llamados a contribuir cuando se beneficiaban del salvamento.

Los daños y gastos declarados comunes se cargan sobre los distintos lotes de mercancías en proporción a su valor monetario y no al número de piezas. Los cueros se valúan a un precio fijado y el jengibre se computa por quintales (15300 maravedís por 9

año pasado de seiscientos y siete vino de la ciudad de santo domingo de la isla española y de los interesados en las mercaderías que trajo en conformidad de la sentencia de los señores presidente y oidores de la real audiencia de la Casa de la Contratación de esta ciudad, de lo cual les toca a pagar a los interesados de las 436.553 mrs que se reparten por averia gruesa entre todas las mercadurías que vinieron en la dicha nao en esta manera..., fol. 94.

quintales), de manera que una carga físicamente heterogénea se transforma en una serie de montantes en dinero comparables entre sí y sometidos a una misma regla proporcional.

El repertorio de conceptos incluidos en la masa de avería, limitado al ámbito de la carga, es relativamente amplio. Junto a los gastos por la echazón y al coste de los bienes dañados se incorporan las costas del proceso y los honorarios de los terceros. El resultado del repartimiento pone de relieve el peso dominante de los cueros y, en menor medida, del jengibre, mientras que la ausencia de azúcar, cañafístola o tabaco apunta a partidas de escasa cuantía o de valor poco apreciable, o quizá a diferencias de tratamiento jurídico entre mercancías.

5.2 Hernando de Aguilar y la nao *Nuestra Señora de los Ángeles*. 1629. Temporales, enemigos e invernada en La Habana[47]

Maestre Hernando de Aguilar, nao *Nuestra Señora de Los Ángeles*

Navegación en conserva de la flota de Tierra Firme y galeones del general Tomás de Larraspuru. Cartagena de Indias-Sevilla. Salida en 1628 y llegada en abril de 1629

Carga de la nao: cueros, tabaco, jengibre

Circunstancias del viaje

Trayecto Cartagena-La Habana: Un viento Recio rinde el trinquete y el árbol mayor y rompe los machos del timón. El navío queda abierto por varias partes y no puede seguir a la Armada, perdiendo la navegación en conserva. Navega con dificultad en demanda de La Habana.

Ataque en el Cabo de Corrientes: antes de llegar al cabo de corrientes le corre un navío de enemigos. Varada en unos bajos de la costa de La Habana. Pérdida de los anclas, medio cable y de la verga mayor. Cueros y tabaco mojados, y se pierden cuatro quintales de jengibre.

Invernada en Cartagena de Indias por amenaza de enemigo holandés: mermas en algunas de las mercancías. Carga y descarga de la mercancía. Se carena la nao en La Habana. El palo y el tabaco se deterioran y sufren mermas. El maestre pide al respecto un 8% de merma adicional

Daños de diverso tipo, caso fortuito, invernada, y avería gruesa.

Regreso de la armada

En el verano de 1628 llegó aviso a Cartagena de Indias de la presencia en aguas de Cuba de la escuadra holandesa de Piet Pieterszoon Heyn, que impedía la salida y ponía en riesgo la destrucción o captura de la armada. Tras invernar en La Habana, la escuadra llegó a Sanlúcar el 7 de abril de 1629 con la flota de Tierra Firme. Traía a bordo al general don Juan de Benavides y Bazán, comandante de la flota de Nueva España, perdida en Matanzas ante Piet Pieterszoon Heyn el año anterior. Para regresar a la Península, la

[47] AGI, Autos entre partes, Contratación, 819, n. 19. *Autos de Fernando de Aguilar, maestre, con los interesados en las mercaderías que trajo de Indias en su nao, sobre avería gruesa*.

armada tomó una nueva derrota por el sur de Cuba y las Antillas, eludiendo así a las escuadras enemigas. Transportó a bordo 6.887.800 pesos[48].

La nao del maestre Hernando de Aguilar *Nuestra Señora de Los Ángeles* sale del puerto de Cartagena con dirección a La Habana para navegar en compañía de la flota de don Luis de Velasco, y galeones del cargo del general Tomás de Larraspuru en 1628.

La flota y armada, en la que viaja la nao mercante de Hernando de Aguilar, se ve obligada a invernar en Cartagena de Indias por la presencia de la escuadra holandesa de Piet Pieterszoon Heyn, que impedía su salida. Durante la invernada, los grandes soles y aguaceros deterioran el casco, que requiere de la reparación de sus costuras con estopa. Concluida la invernada, la nao se dirige a La Habana haciendo algo de agua. En el trayecto sufre vientos recios que rompen el trinquete, el árbol mayor y los machos del timón. El navío se abre por muchas partes y no puede mantener el ritmo de vela en la conserva. La nao *Nuestra Señora de Los Ángeles* continúa sola hacia La Habana.

A la altura del cabo de Corrientes, en la costa noroeste de la isla de Cuba, es perseguida por un navío enemigo, y el maestre Aguilar se ve precisado a varar la embarcación en un bajo de la costa, con pérdida de dos anclas, medio cable y la verga mayor. La varada provoca que se mojen cueros y tabaco, y que se pierdan cuatro quintales de jengibre por el agua que entra en la nao. La tripulación trabaja con dos bombas simultáneamente para achicar, pero no logra evitar que la mercancía sufra daños.

La nao entra en el puerto de La Habana muy maltratada y se le vuelve a dar carena. Allí se reconocen mermas adicionales, además de las ya sufridas en Cartagena, fijadas en un 8 % sobre palo y tabaco. En el puerto habanero, el maestre se ve obligado a descargar en tierra las mercaderías y volverlas a embarcar tras las reparaciones necesarias.

En su escrito de reclamación ante la Real Audiencia[49], Hernando de Aguilar solicita el abono de 1699 pesos en plata doble, el reconocimiento de ese 8 % de merma suplementaria sobre tabaco y palo, que el jengibre sea recibido por sus interesados en el estado en que se halla, y lo mismo en cuanto a las mercadurías restantes. Finalmente, reclama el pago íntegro de los fletes, sin descuento.

Aguilar acompaña al pleito una memoria de los gastos realizados en La Habana para reparar la nao[50], que había entrado en puerto muy dañada tras la varada. La relación incluye la compra de materiales para la reparación (estopa, brea, sebo, piezas del timón, tablas y tablones, clavazón, estoperoles), así como la adquisición de un calcés, una verga y un árbol mayor, un trinquete, un ancla y jarcia. A ello se suman los jornales de calafates y carpinteros, el trabajo de descargadores, el pago al contramaestre, el alquiler de una bodega y las comidas de los hombres empleados en la descarga. El total asciende a 1699 pesos en plata doble.

[48] Armada de Tierra Firme de 1628. Consulta en línea https://www.todoavante.es/index.php?title=Armada_de_Tierra_Firme_1628 [acceso en línea] [consultado en 20 de abril de 2026]

[49] AGI, Autos entre partes, Contratación, 819, n. 19, fols. 1 y 2.

[50] *Ibid.*, fol. 3. *Memoria de los gastos que hice en la habana y de las perdidas que tuve por la mar desde Cartagena a la habana que me dejaron los galeones, e sin timón y después huyendo de un ladrón di fondo en el cabo de corrientes y perdi dos anclas y un medio cable y una verga mayor y muchos cueros adicionados y podridos porque me iba a pique con agua...*

Se practica prueba testifical a instancia del maestre[51], que se apoya en varios miembros de su tripulación para acreditar los hechos alegados en su petición de avería gruesa: el contramaestre Simón de Biera, Hernando de Ojeda, el maestre Pedro Morillo y Diego Ramírez.

La sentencia de la Real Audiencia de la Contratación de las Indias de diciembre de 1630[52] acoge sustancialmente las pretensiones del maestre. Condena a los interesados a pagar a Hernando de Aguilar 1300 pesos en moneda de vellón (y no en plata doble, como él pedía) por todos los gastos reconocidos como avería gruesa, y ordena que reciban el jengibre y las demás mercaderías en el estado en que se hallan. Asimismo, el tribunal manda compensar las mermas de palo y tabaco con un 3 % adicional, además de las mermas ordinarias que previamente habían sido pactadas. Finalmente, la sentencia reconoce al maestre el cobro íntegro de los fletes, sin descuento. El pago de los 1300 pesos de avería gruesa ha de hacerse mediante repartimiento.

Repartimiento

El repartimiento lo elabora Francisco de la Parra, oficial de bienes de difuntos de la Contaduría de la Casa de la Contratación[53]. En este caso resulta significativo que el tercero repartidor no sea un marino ni un mercader, sino un funcionario de la propia Casa, habituado a manejar cuentas complejas y liquidaciones de bienes y herencias, y con la autoridad real que le confiere su empleo para este tipo de operaciones. La Audiencia fija una masa común de 1300 pesos en vellón en concepto de avería gruesa, cuantía inferior a los 1699 pesos inicialmente presentados por Aguilar. Esa suma recoge los daños y gastos que la sentencia ha declarado comunes (reparaciones del navío, carena en La Habana, descarga y nueva carga, jornales y otros desembolsos vinculados al salvamento del buque y de la hacienda), de modo que el repartimiento se limita a precisar cómo se distribuye esa cantidad entre los interesados. Sobre esa base, Francisco de la Parra incorpora además los costes de su propio trabajo, integrando también los gastos de gestión en la masa de avería.

El cálculo se hace a partir del valor aforado de las mercaderías, utilizando las tasaciones que habitualmente se realizan para el cobro de averías de armada, y se aplica un tipo uniforme a todos los interesados. Si se convierte la suma de 1300 pesos de a ocho reales a maravedís y se compara con el valor total aforado de la carga, el porcentaje de avería que soportan los cargadores se sitúa en torno al 19–20% del valor de sus partidas.

[51] *Ibid.,* s/f. *Preguntas a los testigos de Hernando de Aguilar maestre*.

[52] *Ibid.,* 24 de diciembre de 1630.

[53] *Ibid.,*. s/f. *Repartimiento de lo que toca a pagar a los dueños de las mercadurías que se cargaron en Cartagena en el navío nombrado sra de los ángeles maestre Hernando de Aguilar que vino en compañía de la armada general tomas de larraspuru que llego por abril del año pasado de 629 de los 1300 pesos de 8 reales en vellón que por sentencia de los señores presidentes y oidor de esta real audiencia de esta casa pronunciada en 24 de diciembre de 630 se mandan dar al dicho maestre por avería gruesa por gastos que hizo con el dicho navío y de lo que asimismo toca a pagar a los interesados en el tabaco y palo que se trujo en el dicho navío por el 3% que por la dicha sentencia se les manda pagar de merma demás de las ordinarias, para lo cual se consideran las dichas mercadurías por el valor que se les dio en los afueros por donde se cobraron las averías de armadas todo en la manera siguiente*.

El documento distingue entre lo que cada mercader debe pagar por la avería gruesa y las pequeñas cantidades que se le cargan por el 3 % adicional de merma sobre tabaco y palo, de forma que el gravamen principal recae en la avería.

Los mayores contribuyentes son los grandes consignatarios de cueros y tabaco. Destaca Juan Domínguez de Larrea, con 1481 cueros de Santo Domingo, cuyo valor lo convierte en uno de los principales pagadores en la avería gruesa. A su lado, Bartolomé Rodríguez de Melo aparece con una partida mixta de cueros, tabaco y jengibre y soporta una carga elevada, tanto por la avería como por la merma adicional sobre el tabaco. Otros cargadores con grandes partidas de tabaco (como Agustín Pérez y Enrique de Andrada, Francisco de Conique o Juan Pérez Enríquez) contribuyen de forma muy significativa al montante global, lo que confirma el peso de estas mercaderías en la carga de la nao.

El maestre Hernando de Aguilar no queda fuera del reparto. Figura a la vez como capitán y como cargador, y sus propias mercancías entran en el cómputo y soportan su parte proporcional de avería, en coherencia con el principio según el cual todos los intereses salvados deben contribuir a los daños comunes.

En este segundo caso tampoco el valor de la nao ni el de los fletes se integran en la base de la avería como partida sujeta a prorrateo. La sentencia ordena, por el contrario, que se paguen íntegramente los fletes sin descuento, separando el derecho del maestre a cobrar el transporte del mecanismo de avería gruesa. Es verosímil que, en situaciones de seminaufragio con daños muy graves en el buque, los jueces tuvieran en cuenta esa pérdida y evitasen cargar sobre la propiedad de la nao una contribución adicional por avería, para no agravar aún más el quebranto del navío.

5.3 Maestre Francisco Sánchez de Avilés, nao *Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio* (1637). Temporales, arribadas, refiregas con corsarios holandeses y cuantiosos daños[54]

Maestre Francisco Sánchez de Avilés, nao *Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio*.

Navegación en conserva de la flota de Nueva España (almiranta de Honduras), al mando del general Luis Fernández de Córdoba, y posteriormente con los galeones de la Real Armada del general Carlos de Ybarra.

Salida de Cádiz en 1636. Regreso a la Península tras una serie de arribadas y reparaciones (1637–1639).

Carga de la nao: cueros de Honduras y Nueva España, palo de Campeche, mechoacán, zarzaparrilla, cajas de tinta y chocolate, petacas de tabaco de Cartagena y otras mercaderías.

Circunstancias del viaje: múltiples temporales en la derrota de regreso; arribadas sucesivas a La Habana, Cuba, Veracruz y Cartagena; varias carenas de firme y de pala;

[54] AGI, Autos entre partes, Contratación, 831, n. 28. *Autos de Cristóbal Sánchez de Avilés, jurado de Sevilla, dueño de nao, y Francisco Sánchez de Avilés, su maestre, con los interesados en las mercaderías que trajeron de Indias, sobre repartimiento de gastos causados en la navegación para salvar la carga*.

refriegas con corsarios holandeses que causan daños en el casco, el arbolado y la jarcia; mojadura y pérdida de parte de los cueros.

Naturaleza del litigio: reclamación del dueño y maestre para que se repartan por avería gruesa los gastos de salvamento, carenas extraordinarias y operaciones de descarga almacenaje recarga realizadas en beneficio de la carga. Oposición de los cargadores, apoyados institucionalmente por el Consulado de Sevilla, que niegan el carácter de avería gruesa de muchos gastos y los consideran riesgo propio del armador.

Singularidad: pleito iniciado ante el Consulado de cargadores de Sevilla y continuado en la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla.

En este tercer caso nos encontramos ante un pleito inconcluso, que no culmina con sentencia ni repartimiento, pero que comprende una relación de desgraciados sucesos en cadena, presentada por el dueño y el maestre de la nao, junto a una serie de memorias de gastos muy precisas, suficientes para reconstruir la lógica de la avería gruesa.

Cristóbal Sánchez de Avilés, jurado de Sevilla y dueño de la nao *Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio*, y su hijo Francisco Sánchez de Avilés, maestre, presentan reclamación, relatando que el navío salió de Cádiz en 1636 como almiranta de Honduras, en conserva de la flota de Nueva España, al mando del general Luis Fernández de Córdoba, y que posteriormente navegó con los galeones de la Real Armada del general Carlos de Ybarra[55]. La nao había sido carenada de firme en Veracruz, quedando, según los Avilés, bien calafateada y estanca de quilla y costado, y convenientemente pertrechada y marinada para el viaje de retorno.

La carga combinaba cueros de Honduras y Nueva España, una gran partida de palo de Campeche, zurrones de mechoacán, zarzaparrilla, cajas de tinta y chocolate y petacas de tabaco procedentes de Cartagena. En conjunto, 3737 cueros, 1000 quintales de palo de Campeche y otros géneros coloniales, un volumen de carga considerable.

El itinerario de regreso resulta especialmente accidentado. De Veracruz a La Habana, la nao llega muy maltratada por los temporales, hasta el punto de hacer agua y obligar a descargar parte de las mercaderías y dar un recorrido a la banda. Al salir de La Habana hacia el norte, en demanda de los galeones de plata, los temporales en las cercanías de la latitud de Bermudas abren una vía de agua que no se puede vencer y la nao rinde el árbol mayor. La difícil situación fuerza la arribada de la nao al puerto de Cuba, en donde se descarga de nuevo casi toda la carga, se almacenan las mercaderías en tierra y se procede a carenar el casco y a reparar la arboladura. Desde Cuba se intenta navegar a Cartagena, pero nuevos temporales obligan a regresar a Cuba, donde la nao se vuelve desaparejada. Allí se produce su entera descarga y se le da carena de pala con una larga serie de obras de carpintería y calafatería. Solo después llega a Cartagenade Indias, en donde se la embona y arbola, adquiere un nuevo árbol mayor, se cambia la jarcia y el velamen, y se renuevan piezas estructurales, antes de salir de nuevo en conserva de los galeones de la Armada.

En la costa de La Habana, la nao sostiene dos refriegas con el enemigo holandés, que dejan una huella directa en el desarrollo del viaje y en el estado del buque. Un balazo

[55] *Ibid.,* s/f. *El jurado Xtobal sanchez de aviles, dueño de la nao nra. sra. de la Candelaria y san Antonio...*

en el mastelero de proa y otro en la verga de mesana la dejan muy mal aparejada, con daños en su jarcia y velas, mientras que un tercer impacto a flor de agua, por la banda de babor, vuelve a maltratar el casco. La lancha se anega y se pierden en el fondo muchos enseres, y unos 200 cueros, colocados como pavesadas, quedan llenos de agujeros de la mosquetería durante la refriega. A ello se suman las lluvias de ocho días, que mojan una cantidad importante de cueros, con su consiguiente pudrición y pérdida de valor. Tras el ataque, la nao sevillana arriba con la armada a la Nueva Veracruz y pasa allí siete meses de invernada. Se descarga y almacena toda la carga en bodegas, se da nueva carena de firme, se realizan trabajos de carpintería y calafatería, se renuevan velas y jarcia y, finalmente, se vuelve a embarcar la hacienda para emprender el retorno a España.

Sobre este rosario de temporales, arribadas y combates, Cristóbal y Francisco Sánchez de Avilés presentan ante el Consulado de cargadores de Sevilla una memoria jurada de gastos que cifran en 152.591 reales, aclarando que no incluyen en esa suma los pagos de comida, que "montaron casi otro tanto", ni otros desembolsos de la nao. En su escrito subrayan que todos esos desembolsos se hicieron "para bien y conservación de las dichas mercadurías y que no se perdiesen y corriesen peligro", y que gracias a ese cuidado "las dichas mercadurías vinieron en salvo y sus dueños las alcanzaron y vinieron a recibir a esta ciudad, que de otra suerte no recibieran… antes las perdieran todas". De ahí deducen que los interesados en la carga "tienen obligación a satisfacerlas y restaurarlas en conformidad de las ordenanzas y cédulas reales de este Consulado", y piden que, por vía sumaria, se les compela a "compartiendo entre sí, nos den y paguen las dichas cantidades y reciban las dichas mercadurías en la forma que están sin descontar cosa alguna".

Aunque el texto no utilice la expresión avería gruesa, la estructura argumental remite con claridad a esa categoría. Los maestres buscan que se reconozcan esos desembolsos como gastos comunes, hechos en beneficio de todos, y que se prorrateen entre quienes se han beneficiado del salvamento.

Las memorias de gastos[56] permiten diferenciar, con bastante precisión, los desembolsos que encajan en la lógica de la avería gruesa de aquellos otros que los cargadores procuran trasladar al terreno del riesgo propio del armador. Entre los primeros destacan todas las operaciones extraordinarias de descarga, almacenaje y recarga en puertos de arribada (Veracruz en 1637 y 1638, La Habana, Cuba, Cartagena): alquiler de bodegas, carretadas, jornales de marineros, grumetes y descargadores negros empleados en sacar, trasladar y volver a embarcar la carga. Igualmente, se incluyen carenas extraordinarias motivadas por los daños de los temporales y del combate: compra de brea,

[56] *Ibid.,* s/f. *Memoria y cuenta de los gastos que se hicieron en el lado que se dio en Truxillo a lanao nuestra señora de la Candelaria y San Antonio de que es dueño el jurado Cristóbal Sánchez de Avilés el año pasado de 1637 es lo siguiente...; Memoria y cuenta de lo que se gastó en la descarga de la Veracruz a 15 de mayo de 1637 años...; Veracruz. Memoria y cuenta de la cadena que se dio en dicho puerto del la Veracruz a 15 de mayo es lo siguiente...;Havana. Memoria de lo que se gastó en La Habana en el lado y descarga el dicho navío...; Cuba. Memoria de lo que se gastó en el lado y descarga en Cuba en dicho año de 1637...; Cuba. Memoria de lo que se gastó en la cadena en Cuba y descarga en el año 1638 es lo siguiente primeramente por una bodega que se hizo para meter la carga de la nao...; Cartagena. Memoria de lo que se gastó en el enbon (sic) hora de Cartagena año de 1638...; Veracruz. Memoria de lo que se gastó en la descarga en la Veracruz de diciembre del año pasado 1638 es lo siguiente...; Veracruz. Memoria de lo que se gastó en la carena del dicho navío de la Veracruz en el año de 1638 es lo siguiente...; Memoria de lo que ganó la gente de mar en la nao nuestra señora de la Candelaria y San Antonio el año pasado de 1638 de soldada de Cuba a Cartagena es lo siguiente...*

estopa, sebo, tablones y tablas, pernos y clavazón, jarcia nueva, lonas para velas, jornales de calafates y carpinteros, alquiler de fragatas para descargar el aparejo mientras el casco se somete a carena y pago de buzos que inspeccionan y taponan vías de agua. Se trata de gastos que desbordan el simple mantenimiento ordinario y que, de hecho, han sido necesarios para que el viaje no terminase en la pérdida total del buque y de la hacienda.

Junto a esos costes de naturaleza típicamente común en la distribución de daños por avería gruesa, las mismas memorias incluyen otras partidas más discutibles desde la perspectiva de dicha distribución de daños: soldadas de la gente de mar en determinados tramos, o consumos de comida y vino para calafates, carpinteros y marineros más allá de los jornales, que fácilmente pueden interpretarse como gasto de explotación ordinaria de la nao. Los Avilés, como es lógico, tienden a agrupar todos estos desembolsos bajo la idea de "gastos hechos para bien y conservación de las mercadurías", mientras que los cargadores se esfuerzan por trazar una frontera entre lo verdaderamente común y lo que consideran propio del dueño del buque.

La contestación de los interesados es muy nítida. Aun aceptando en hipótesis la realidad de los temporales y daños descritos, argumentan que tales daños "no son de la obligación de mis partes ni deben contribuir en ellos y que solamente tocan al dueño de la dicha nao, por ser sucedidos como afirman por los sucesos y casos fortuitos de los tiempos cuyo riesgo y peligro toca solo al dueño de la nao y no a los interesados en la carga". Para ellos, el riesgo de los "casos fortuitos de los tiempos" recae sobre el naviero, cuya obligación consiste en traer la nao "bien marinada y pertrechada", y subrayan que no ha existido contrato ni acuerdo en que los interesados pidan "que por salvar las mercadurías se hiciese alguna echazón de los aparejos de la nao ni varase en la tierra". Desde este prisma, no se habría producido el supuesto típico de la avería gruesa, que exige un sacrificio deliberado, consentido y en beneficio común.

Más aún, los cargadores dan la vuelta al argumento y atribuyen a culpa del maestre y del administrador una parte sustancial de los daños. Sostienen que la nao salió de Honduras "sin gente y sin haberle dado carena, mal marinada y haciendo agua", y que en Veracruz no se reparó con la firmeza necesaria. Si se hubiera carenado de firme en origen, añaden, no habría hecho la misma agua ni se habría visto obligada a tantas arribadas. De ahí concluyen que los desperfectos de las mercaderías no proceden de caso fortuito sino "por culpa del maestre y administrador", y que los gastos de carpintería, clavazón, jarcia, velamen y carenas aumentan el valor del buque, pertenecen al dueño e "injustamente pretenden que mis partes les paguen lo que él debió hacer y poseen y tienen en su poder". En reconvención, llegan incluso a pedir que se condene a los Avilés a satisfacer los daños y menoscabos sufridos por las mercaderías.

Los memoriales justificativos de los cuantiosos gastos del viaje son inicialmente presentados ante el tribunal del prior y los cónsules de la Universidad de cargadores de Sevilla. Sin embargo, el escrito de reclamación de avería gruesa por parte del maestre ya consta interpuesto ante la Real Audiencia, así como el resto del proceso, que, aunque incompleto, está a partir de entonces incoado por los jueces de la Casa, con la manifiesta oposición del Consulado[57].

[57] *Ibid., Juan de Bertolasa en nombre del prior y cónsules de la Universidad de los cargadores a indias de esta ciudad en el pleito que sobre avería gruesa intentaron en el dicho consulado Cristobal Sánchez de Avilés y Francisco Sánchez de Avilés dueño y Maestre de la nao nombrada nuestra señora de*

Aunque el pleito no se resuelva mediante sentencia ni tampoco existe repartimiento, el caso de la nao *Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio* ofrece un rico material para comprender las problemáticas a la hora de discernir entre lo que se considera como avería gruesa y los gastos del buque, que corren de cuenta del naviero, la contraposición entre caso fortuito y culpa del maestre, y el papel del Consulado como instancia que, al mismo tiempo, organiza el tráfico y defiende corporativamente a los cargadores.

5.4 Balance de los casos de estudio: entre el modelo doctrinal y la práctica judicial

Los tres casos examinados muestran que las reclamaciones de daños en la Carrera de Indias rara vez se refieren a un único tipo de avería. Con frecuencia, los maestres agrupan en un mismo escrito pérdidas que, desde el punto de vista jurídico, remiten a categorías distintas: daños particulares que debe soportar el dueño de la cosa dañada, averías gruesas que se pretende repartir entre todos los interesados y, en ocasiones, situaciones que la parte contraria trata de trasladar al terreno de la culpa o negligencia del maestre. La línea divisoria entre unas y otras se perfila en el litigio a partir del relato de los hechos, de la prueba aportada y de la interpretación que realizan los jueces.

Las demandas iniciales siguen fórmulas bien conocidas en el mundo marítimo-mercantil. Las naos "salen estancas de quilla y costado, bien marinadas y pertrechadas" y, ya en la mar, sufren "temporales recios", "casos fortuitos de los tiempos" o "persecuciones de enemigos"; ante el peligro común, se arroja carga al mar, se cortan mástiles o se realizan gastos extraordinarios de carga, descarga, carena o recorridas. Sobre esa base, el maestre solicita que se declare caso fortuito para quedar exonerado de culpa respecto de los daños inevitables, que se reconozca avería gruesa en las echazones, sacrificios y gastos hechos en beneficio común, que se obligue a los cargadores a recibir la mercancía en el estado en que ha llegado y que se le paguen íntegros los fletes. La respuesta de los interesados se orienta, en cambio, a estrechar el perímetro de la avería gruesa, a subrayar que muchos daños proceden de un mantenimiento deficiente del buque y a sostener que los "casos fortuitos de los tiempos" pertenecen por definición a la esfera de riesgo del naviero.

Desde la teoría clásica, en el momento del repartimiento el dueño de la nao es un interesado más en la avería gruesa, y su contribución debe calcularse sobre el valor de lo que tiene en riesgo, casco y aparejo, y eventualmente también el flete. En los dos primeros casos analizados, sin embargo, la manera en que el armador entra en el reparto se apoya sobre todo en su condición de gran cargador de cueros, sin que se proceda a una valoración explícita de casco, aparejo y/o fletes integrada en la base de la avería. En el pleito de Juan Criado, el maestre soporta en solitario la pérdida del navío, calificada como caso fortuito, pero consigue que parte de los gastos de salvamento y de los pertrechos sacrificados se repartan entre los interesados. En el caso de Hernando de Aguilar, la sentencia ordena el pago íntegro de los fletes y limita la masa de avería a los gastos extraordinarios reconocidos como comunes. En el tercero no contamos con sentencia ni con repartimiento formal, de modo que ignoramos si la nao había de contribuir a la masa común.

la Candelaria y San Antonio que este presente año vino con los galeones de la provincia de Honduras contra los interesados en las mercaderías que trajo cargadas...

Esta contradicción entre el modelo doctrinal (la tríada buque-carga-flete) y los repartimientos efectivamente practicados abre un campo de análisis específico para la casuística de gestión del riesgo en la Carrera de Indias. La aplicación de los principios generales de la avería gruesa se modula en función de cada caso y muestra hasta qué punto la categoría se somete a una valoración conjunta, en virtud de la cual no todo daño sufrido en el viaje, ni siquiera todo gasto de reparación, se acepta como repartible. El tribunal examina en cada ocasión si ha habido decisión deliberada, beneficio efectivo para el conjunto del viaje y necesidad razonable en la producción del daño.

En conjunto, los tres casos permiten observar que, en la Carrera de Indias, la avería gruesa no opera como una fórmula automática, sino como una serie de preceptos generales dotados de gran capacidad de adaptación a las circunstancias concretas de cada travesía. La distribución del daño no se aplica mediante una matemática jurídica invariable y se hace depender de cómo se definan las categorías de daño (caso fortuito, avería gruesa, culpa del maestre…) y de la lectura que los jueces hacen de cada riesgo experimentado en la práctica.

6. Conclusiones

El recorrido por los textos normativos y el examen de documentación judicial sobre avería gruesa nos llevan a reflexionar sobre el mantenimiento y aplicación de los principios esenciales de esta institución, herederos de la *Lex Rhodia de iactu* y reelaborados por un sinfín de normativas (*Las Partidas*, el *Fuero de Layrón*, las ordenanzas consulares y las normativas de la Casa de la Contratación y de la Universidad de Cargadores), testigos inmutables de su largo recorrido histórico. El principio según el cual los sacrificios voluntarios de bienes y los gastos extraordinarios realizados en situación de peligro común deben repartirse entre todos los interesados en la expedición siguió operando en el Atlántico del siglo XVII como fundamento de un mecanismo contributivo para la disminución del riesgo en el mar.

Al mismo tiempo, las fuentes judiciales muestran hasta qué punto la avería gruesa es una institución plástica, sometida a un trabajo constante de reinterpretación por parte de jueces, maestres y cargadores. La gran variedad de circunstancias a las que estaba sometida la navegación atlántica (temporales, invernadas forzosas, arribadas, persecuciones y combates con enemigos) obligó a los tribunales a modular la aplicación de los principios generales tradicionales de la avería gruesa (Digesto y Partidas), y a adaptar las sentencias a la singularidad de cada ruta y viaje. En ese sentido, la avería gruesa no aparece como una categoría cerrada, sino como un ámbito flexible en el que se dirimía qué daños eran considerados como comunes y cuáles quedaban circunscritos al riesgo propio del naviero o del cargador.

Los tres expedientes analizados ilustran esta dimensión casuística. En todos ellos, las reclamaciones mezclan pérdidas y daños que obedecen a distintos tipos de riesgos y, por tanto, se clasifican mediante diferentes categorías jurídicas: daños particulares, averías gruesas y daños que son causados por la culpa o negligencia del maestre. La frontera entre unas y otras se dilucida en el propio litigio, a partir del relato de los hechos, de las pruebas incorporadas al proceso y de la lectura que hacen los jueces a la luz de la tradición normativa y de la práctica local. Esto explica que decisiones semejantes (una echazón, el corte de un mástil, los gastos de descarga y carena en puerto de arribada)

puedan recibir tratamientos distintos, según se aprecie o no una necesidad razonable a la hora de decidir, la existencia de peligro común o un beneficio efectivo para todos.

Las navegaciones de la Carrera de Indias añaden, además, una casuística propia con respecto a la variante de avería gruesa originada por ataques enemigos. Frente a otros circuitos, aquí se combinan la larga duración de los viajes, la frecuencia de climatología muy adversa, la concentración de carga de alto valor (sobre todo en transportes de plata) y la intensidad de la violencia marítima. Tales elementos multiplican las amenazas y situaciones en las que la nao puede verse abocada a sacrificar carga, aparejos, pertrechos, o incluso a provocar daños en sus propios elementos estructurales, para evitar un apresamiento o para salvar las vidas de los participantes en el viaje. Los casos de Juan Criado, Hernando de Aguilar y Francisco Sánchez de Avilés nos trasladan persecuciones, refriegas y amenazas de corsarios o enemigos en la mar, que generaron escenarios de riesgo. Esos riesgos llevaron a los maestres a invocar la avería gruesa para mutualizar el coste de decisiones tomadas en beneficio de las vidas, de la hacienda y del propio buque. La respuesta de los cargadores y del Consulado revela, en cambio, la oposición a las pretensiones de los maestres, imputándoles dolo o culpa, y una tendencia a reducir el perímetro de lo común, argumentando, por ejemplo, que los gastos de reparación de la nao reclamados lo que realmente hacen es incrementar el valor del buque, y que no han obedecido al beneficio común.

Desde el punto de vista institucional, el protagonismo de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación en estos litigios, frente al menor número de pleitos examinados por el tribunal consular en materia de avería gruesa atlántica, nos demuestra otro hecho singular, de desplazamiento significativo de la justicia corporativa a la justicia regia. Al contrario de lo que dicta la tradición consular, la avería gruesa (y, en general, los daños generados en la navegación atlántica) dejó de ser una cuestión propia del tribunal de la Universidad de cargadores sevillana, y su conocimiento fue generalmente sometido al control de jueces y oidores formados en el *ius commune* y en la práctica de mareante de la Casa de la Contratación. En el tercer sumario analizado, el hecho de que el pleito se iniciara ante el tribunal del Consulado de cargadores y que, pese a la protesta de los comerciantes, los autos fueran remitidos a la Real Audiencia, revela que las competencias de jurisdicción entre ambos órganos judiciales y la pugna por atraer a su ámbito de actuación los repartimientos de daños por avería gruesa, se decantaron finalmente en favor del tribunal de la Contratación.

Finalmente, la relación entre el modelo doctrinal de la avería gruesa y la práctica de los repartimientos concreta algunas aportaciones específicas de este estudio. La teoría clásica sitúa en la base del reparto de daños causados en pro del beneficio común en el viaje en el tríptico buque-carga-flete. La documentación en sede judicial para los casos analizados muestra, sin embargo, que la contribución efectiva del maestre/naviero no se ha realizado incorporando el valor de su nao y/o flete a la masa del repartimiento, y la ausencia de contribución de esta parte afecta directamente al principio de la aportación universal de todos los interesados en el viaje.

En cualquier caso, será necesario seguir avanzando en la investigación para poder valorar esta circunstancia con un mayor detenimiento, pues existen otros pleitos de reclamación por avería gruesa en los que el maestre/naviero sí contribuye a la masa de reparto con el valor de su nao y/o de su flete, según lo estime el tribunal. Por el momento, esta constatación obliga a matizar la aplicación mecánica de los modelos y a tratar de

comprender en su profundidad la casuística de las reclamaciones en sede judicial, donde las categorías se rehacen a partir de la información presentada y de la prueba.

En conjunto, las averías gruesas por persecuciones y ataques en la Carrera de Indias confirman que la larga duración de esta institución jurídica descansa menos en la rigidez de sus fórmulas que en su capacidad para reinterpretarse a la luz de coyunturas cambiantes en torno a la navegación y al riesgo. La combinación de un principio estable (el sacrificio voluntario en beneficio común) con una aplicación flexible, atenta a la especificidad de cada ruta y de cada viaje, ayuda a comprender el hecho de que la avería gruesa haya atravesado más de dos mil años de historia y siga vigente en el derecho marítimo contemporáneo.

Apéndice bibliográfico

Ashburner, W., *Nomos Rhodion Nautikos. The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909.

Bernal Rodríguez, Antonio-Miguel, *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América,* Sevilla, Tabapress, 1993.

Aubert, J.J., "Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu, D 14.2) and the Making of Justinian's Digest", *Beyond Dogmatics: Law and Society in the Roman World* (2007), 8, pp. 157-172.

Buti, G. y Hrodej, P. (ed.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, CNRS Editions, 2016 y de los mismos autores, *Dictionnaire des corsaires et pirates*, CNRS Editions, 2021.

Casado Alonso, H.,

- "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI", *Boletín de la Institución Fernán González* 219, 1992, pp. 277–306.
- "Los seguros marítimos de Burgos: observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI", *Revista de Faculdade de Letras. Historia*, vol. 4, nº 1, 2003, pp. 213-242.
- "El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos", *Historia mexicana,* vol. 61, nº 3 (243, Enero_marzo), 2012, pp. 935-993.
- "El seguro marítimo en la Carrera de Indias en la época de Felipe II", *Comercio y cultura en la Edad Moderna: actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Comunicaciones* (Juan José Iglesias Rodriguez, Rafael M. Pérez García y Manuel Francisco Fernández Chaves (coords.)), Vol. 2, 2015, pp. 943-960.
- *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI,* Universidad de Valladolid, 2021

Coakley, J., Kwan, N. y Wilson, D., *The Problem of Piracy in the Early Modern World. Maritime Predation, Empire, and the Construction of Authority at Sea*, Routledge, 2025

Chaunu, H. y Chaunu, P., *Séville et l'Atlantique (1504-1650),* A. Colin, 1959.

Chevreau, E., "La Lex Rhodia de Iactu: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain", *Tijdschrift voor rechtsgeschiedenis, Revue d'histoire du droit, The legal history review,* nº. 1 (2005), pp. 67-80.

Díaz Blanco, J.M.,

- *Así trocaste tu gloria: guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Valladolid, 2012.

- "La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos", *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, nº. 29 (2018) (Ejemplar dedicado a: Stratégies argumentatives dans le dialogue espagnol / Góngora et les humanités numériques / La España de Carlos II).

Dostalík, P., "Lex Rhodia de Iactu and general average", *Gdanskie Studia Prawnicze* (2019), nr 3, pp. 139-148.

Escalante de Mendoza, J., *Libro nombrado regimiento de la navegación de las Indias Occidentales,* Archivo del Museo Naval, mss. 2519.

Ford, J.D., *The Emergence of Privateering*, Brill, Series: Legal History Library, Volume: 62/24, Studies in the History of International Law, Volume: 62/24, 2023.

Fusaro, M., Addobbati, A. y Piccino L. (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Palgrave Mcmillan, 2023.

Heebøll-Holm, T., Höhn, P. y Rohmann, G., *Merchants, Pirates, and Smugglers: Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World* (1200–1600), Campus, Schwächediskurse und Ressourcenregime|Discourses of Weakness & Resource Regimes, 2019.

Hellwege, P. y Rossi, G. (eds.), *Maritime Risk Management. Essays of the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin, 2021.

García de Quevedo y Concellón, E., *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 que ahora de nuevo se publican anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado.* Burgos, 1905.

García Fernández Castro, A.B., "Entre la ley y la justicia: Una aproximación a la cultura jurisdiccional castellana del siglo XVI a través de la experiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias", *Historia. Instituciones. Documentos*, nº 44 (2017), pp. 40-77.

García Fuentes, L., *El comercio español con América (1650-1700),* Sevilla, 1980.

García-Baquero González, A., *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios,* Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992.

Hevia Bolaño, J., *Curia Philipica, Primero y Segundo Tomo. El Primero, dividido en cinco partes, donde se trata breve y compendiosamente de los Juicios Civiles y Criminales, Eclesiásticos y Seculares, con lo que sobre ello está dispuesto por Derecho, y resoluciones de Doctores; útil para los Profesores de ambos Derechos y Fueros, Jueces, Abogados, Escribanos, Procuradores y otras personas. El segundo Tomo, distribuido en tres libros, donde se trata de la Mercancía y Contratación de Tierra y Mar; útil y provechoso para Mercaderes, Negociadores, Navegantes, y sus Consulados, Ministros de los Juicios y Profesores de Jurisprudencia. Nueva impresión en que de orden del Supremo Consejo de Castilla y a costa de la Real Compañía de Impresores y Libreros del Reyno, se han enmendado las erratas y se han puntualizado las citas equivocadas que contenían las impresiones anteriores, por el Licenciado Don Juan Martín de Villanueva, Abogado de los Reales Consejos y del Ilustre Colegio de la Corte*, Imprenta de Ulloa, Madrid: año de 1790, Por Ramón Ruiz, en la Imprenta de Ulloa, con las licencias necesarias.

Khalilieh, H., *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*. Brill, The Medieval Mediterranean, 2006, Volume: 64.

Kruit, Jolien, "General average-general priciple plus varying practical application equals uniformity?", *The Journal of International Maritime Law* (2015), 21, pp. 190-202.

Lucena Salmoral, M., Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, Editorial Síntesis, 2005.

Mataix Ferrándiz, E., "Will the Circle Be Unbroken? Continuity and Change of the Lex Rhodia's Jettison Principles in Roman and Medieval Mediterranean Rulings", *AL-MASĀK* (2017), Vol. 29, no. 1, pp 41-59.

Maziane, L., *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marrocain au XVIIe siècle,* Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007.

Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Mandadas imprimir, y pvblicar por la Magestad Catolica del Rey Nuestro Señor. Va dividida en qvatro Tomos, con el Indice general, y al principio de cada Tomo el Indice especial de los titulos, que contiene, Madrid, 1681, Por Ivlian de Paredes, 4 vols.

Rodríguez Lorenzo, S.,

- *La Carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías),* Esles de Cayón, 2012.
- "La política de sigilo en la carrera de Indias: el Itinerario de navegación de Juan Escalante de Mendoza", *Diálogo y censura en el siglo XVI (España y Portugal)* (Ana Vian Herrero, María José Vega Ramos y Roger Friedlein (ed. lit.), 2016, pp. 307-327.

Serna Vallejo, M.,

- *Los Rôles d'Ôleron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, 2004.
- *Textos jurídicos marítimos medievales,* Madrid, Boletín Oficial del Estado, 2018.

Sevda Söğüt, İpek, "A Synoptic Overview of the Lex Rhodia De Iactu", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 23 (2017), pp. 209-234.

Unali, A., *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*, Editorial Renacimiento, 2007.

Vas Mingo, M. M. y Navarro Azcue, C.,

- "El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI", *Congreso de Historia del Descubrimiento*. Actas Madrid, 1992, 4 vols., vol. III, pp. 579-612;
- *Los Consulados en el tráfico indiano,* 2000 [disponible en línea] http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000183

Vas Mingo, M. M. y Luque Talaván, M.,

- "La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V", *El emperador Carlos V y su tiempo: actas IX Jornadas Nacionales de Historia Militar,* Sevilla, 2000, pp. 575-604.
- "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino", *Estudios de historia novohispana*, 2002, n. 26, pp. 125-163.
- *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, 2004.

Zamora Manzano, J.L., *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, Edisofer, 2000.