



COMILLAS

UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**DE LA OBLIGACIÓN DE NAVEGAR EN
FLOTA:
ESTUDIO SOBRE LA OBLIGACIÓN DE
NAVEGAR EN FLOTA A PARTIR DE
LAS ORDENANZAS REALES PARA LA
CASA DE CONTRATACIÓN DE
SEVILLA**

Autor: Gonzalo Zurita Gascó

5º E-3 C

Historia del Derecho

Tutor: José Alfredo Sánchez Álvarez

Madrid
Abril de 2021

RESUMEN

Esta investigación se centra en analizar la obligación de navegar utilizando el sistema de navegación en flota, durante el siglo XVI. Este sistema, fue un elemento fundamental para asegurar el tránsito atlántico hacia América en la Carrera de Indias. Entre 1543 y 1564 se reguló la obligación de navegar en flota hacia América con fines comerciales, imponiendo dicho sistema, mediante la promulgación de numerosas Ordenanzas reales. Durante este periodo, los Reyes Católicos fundaron la Casa de Contratación de Sevilla. Esta institución se encargó de gestionar y regular el comercio con América, así como regular el sistema de navegación en flota. Tanto el sistema de navegación en flota, como la Casa de Contratación hispalense, fueron elementos clave para asegurar el monopolio comercial español en América, dando lugar a uno de los periodos en los que España ha experimentado mayor prosperidad, consolidándose como la principal potencia europea.

Palabras clave: Navegación en flota, Carrera de Indias, Ordenanzas, Real Cédula, Casa de Contratación de Sevilla, Consulado de Sevilla.

ABSTRACT

This research focuses on analysing the obligation to navigate using the fleet navigation system during the 16th century. This system was a fundamental element to ensure the Atlantic transit to America in the Route to the Indies. Between 1543 and 1564, the obligation to sail in fleet to America for commercial purposes was regulated, imposing this system through the promulgation of numerous royal ordinances. During this period, the Catholic Monarchs founded the Casa de Contratación of Seville. This institution was in charge of managing and regulating trade with America, as well as regulating the fleet navigation system. Both the fleet navigation system and the Casa de Contratación of Seville were key elements in ensuring the Spanish commercial monopoly in America, giving rise to one of the periods in which Spain experienced the greatest prosperity, consolidating its position as the main European power.

Key Words: Fleet Navigation, Route to the Indies, Ordinances, Royal Decree, Casa de Contratación of Seville, Consulate of Seville.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	7
1.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN	7
1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
1.3. METODOLOGÍA EMPLEADA	9
1.4. PLAN DE TRABAJO	10
2. MARCO CONCEPTUAL	11
2.1. ORDENANZA Y REAL CÉDULA	11
2.2. FLOTA Y CONVOY	12
2.3. EMBARCACIONES: NAVÍO, BUQUE, GALEÓN, PATACHE, ZABRA Y BAJEL	13
2.4. PIRATA Y CORSARIO	17
3. SISTEMA DE NAVEGACIÓN EN FLOTA O EN CONSERVA	20
3.1. CONCEPTO DE NAVEGACIÓN “EN FLOTA” O “EN CONSERVA”	20
3.2. ORIGEN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN “EN FLOTA” O “EN CONSERVA”	21
3.3. EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN “EN FLOTA” O “EN CONSERVA”	22
3.3.1. Primera Etapa: 1492-1502	22
3.3.2. Segunda Etapa: 1502-1561	22
3.3.3. Tercera Etapa: 1561-1778	24
3.4. COMPOSICIÓN DE LAS FLOTAS.....	27
3.5. LA AVERÍA, EL ASIEN TO DE AVERÍA Y OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN EN FLOTA.	30
3.5.1. La Avería	31
3.5.2. Asiento de Avería	33
4. CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA	34
4.1. FUNDACIÓN	34
4.2. ELECCIÓN DE LA CIUDAD DE SEVILLA COMO SEDE INSTITUCIONAL.....	36
4.3. REGULACIÓN DE LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA: ORDENANZAS	37
4.3.1. Ordenanzas de 1510	38

4.3.2.	Ordenanzas de 1531	39
4.3.3.	Ordenanzas de 1552	40
4.4.	REAL Y SUPREMO CONSEJO DE INDIAS	41
4.5.	FIN DE LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA Y SU CAMBIO DE SEDE A CÁDIZ	42
4.5.1.	Periodo de decadencia y crisis	42
4.5.2.	Cambio de sede a Cádiz	44
5.	CONCLUSIONES.....	46
6.	BIBLIOGRAFÍA.....	49

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Pintura de un Galeón del siglo XVII

Ilustración 2. Patache Portugués de 100 toneladas del siglo XVII

Ilustración 3. Maquetación de una Zabra del siglo XVI

Ilustración 4. Bajel Santa Ana de 112 cañones. Grabado del siglo XIX

Ilustración 5. Organización de las Flotas de Indias en el mar del Caribe

Ilustración 6. Representación del Puerto de Sevilla en el siglo XVI

LISTADO DE ABREVIATURAS

ed.	Edición
p.	Página.
pp.	Páginas.
s.	Siglo.
t.	Tomo
vol.	Volumen.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Estado de la cuestión

El sistema de navegación en flota jugó un papel muy importante en el desarrollo del monopolio comercial español en América. Tras su descubrimiento en 1492, se inició lo que hoy en día conocemos como la Carrera de Indias, cuyo objetivo era hacerse con el dominio comercial en América. Como resultado, se intensificó enormemente el tráfico comercial por el atlántico. Sin embargo, este descubrimiento llamó la atención de otras potencias europeas, que también quisieron beneficiarse de esta carrera comercial. Al mismo tiempo, el siglo XVI, fue un periodo muy convulso en Europa, donde tuvieron lugar numerosos enfrentamientos bélicos. Todo ello, dio lugar a que la navegación transoceánica fuese más insegura, debido al incremento de la piratería y de los ataques corsarios.

Para asegurar las rutas comerciales, el marino español Pedro Menéndez de Avilés, ideó el sistema de navegación “en flota” o “en conserva”, frente a la navegación individual que se llevaba a cabo hasta el momento. Este sistema consistía en que los distintos buques mercantes, debían partir conjuntamente escoltados por otros buques de guerra, que asegurarían su protección.

Dicho sistema, así como la gestión de las rutas comerciales y el control del comercio, estaba regulado por la institución fundada en 1503, conocida como la Casa de Contratación de Sevilla. Dicha institución jugó un papel fundamental en el desarrollo de este sistema y en el asentamiento de España, como potencia europea. Para ello, reguló su funcionamiento a través de numerosas Ordenanzas, que generalmente eran de procedencia Regia, y por tanto, promulgadas mediante Real Cédula.

Gracias a este sistema, España fue capaz de defenderse de la amenaza pirata y la patente de corso, para así asegurar su monopolio comercial en América y liderar la Carrera de Indias, dando lugar a uno de los periodos de mayor prosperidad de la historia de España.

Se trata de un tema fascinante que ha tenido un gran impacto en la Historia de España y que, por tanto, ha sido tratado por numerosos autores e historiadores de gran relevancia, como son

ESTEBAN MIRA CABALLOS, CLARENCE HARING, ERNESTO SCHÄFER o RAMÓN MARÍA SERRERA CONTRERAS, entre muchos otros. Sin embargo, tratar un fenómeno que tuvo su origen hace 600 años, conlleva una gran complejidad, puesto que las fuentes son limitadas y en algunos casos se contradicen entre sí.

A partir del estudio de la literatura de los autores mencionados previamente, fuentes primarias tales como Ordenanzas o Reales Cédulas, y otros trabajos realizados por autores y juristas de reconocido prestigio, este trabajo busca unificar en un mismo texto los aspectos más relevantes de la evolución del sistema de Navegación en flota y sus elementos más destacados. Esto se realizará desde una perspectiva histórica y jurídica, a partir de el estudio de las Ordenanzas que regularon esta materia y otras fuentes. Además, para ello será fundamental analizar la institución de la Casa de contratación de Sevilla, que también estaba regulado por Ordenanzas reales y que jugó un papel fundamental en el desarrollo y organización del Sistema de flotas.

1.2. Objetivos de la investigación

En términos generales, la presente investigación tiene como objetivo principal estudiar el sistema de navegación en flota o en conserva, su evolución y otros elementos destacados, a partir de las Ordenanzas en las que se regulaba. Del mismo modo, para la consecución de este objetivo, se debe analizar la institución de la Casa de Contratación de Sevilla, con el fin de poder el entender el impacto que dicha institución tuvo en el desarrollo del sistema de flotas, y, por ende, en el monopolio comercial español en América en el siglo XVI.

Para alcanzar dicho objetivo, será necesario cumplir una serie de objetivos más concretos. lo cuales son:

- Definir conceptos jurídicos clave para la investigación, como son los términos “Ordenanza” y “Real Cédula”, para comprender mejor el marco jurídico a partir del cual se regulaba el sistema de flotas.
- Definir los conceptos de “Flota” y “Convoy”, que serán esenciales para entender el sistema de navegación en flota, objeto central de esta investigación.

- Definir y distinguir los distintos tipos de embarcaciones que fueron relevantes para el sistema de navegación en flota, con el fin de entender su función concreta dentro del sistema.
- Analizar las diferencias entre los términos “pirata” y “corsario”, y estudiar el impacto que estos sujetos tuvieron en la implantación del sistema de flotas.
- Estudiar el origen del sistema de navegación en flota, y como comenzó a aplicarse en la Carrera de Indias.
- Analizar la evolución del sistema de navegación en flota, a lo largo de sus distintas etapas, a partir de las Ordenanzas en las que se reguló.
- Estudiar la composición de las flotas, para entender la función que cumplía cada uno de sus elementos y así comprender la efectividad del sistema.
- Estudiar elementos clave para el funcionamiento del sistema de navegación en flota, como son los distintos impuestos que permitieron su financiación.
- Estudiar la institución de la Casa de Contratación de Sevilla, su evolución, regulación, órganos dependientes y su traslado a Cádiz, para entender el impacto que tuvo en el sistema de Navegación en flota

1.3. Metodología empleada

En cuanto a la metodología, para llevar a cabo esta investigación, se realizará en primer lugar un análisis cualitativo. Este procedimiento de investigación se puede definir de la siguiente manera “proceso mediante el cual se organiza y manipula la información recogida por los investigadores para establecer relaciones, interpretar, extraer significados y conclusiones” (Spradley, 1980). Para ello, es necesario llevar a cabo una revisión de la literatura existente sobre el tema en cuestión. En esta investigación se han analizado aproximadamente 80 fuentes, durante más de 3 meses dedicados expresamente a la lectura y ordenación de dicha literatura.

Entre las fuentes más destacadas y utilizadas para la presente investigación se encuentran fuentes primarias y secundarias.

En primer lugar, se utilizaron fuentes de conocimiento primarias como son las Ordenanzas y Reales Cédulas, que regularon el sistema de navegación en flota y la Casa de Contratación en el siglo XVI. Además de estas fuentes primarias, también destacan otras secundarias o indirectas como son obras doctrinales de historiadores y juristas que interpretan y analizan el contenido de las mencionadas Ordenanzas y otras fuentes jurídicas de la época, así como el análisis de otros fenómenos históricos de relevancia para el objeto de la investigación.

1.4. Plan de trabajo

La presente investigación se divide en tres partes principales.

En primer lugar, se encuentra el Marco conceptual. En este apartado se lleva a cabo la definición y contextualización de aquellos conceptos que juegan un papel fundamental en la investigación y de los cuales, su entendimiento resulta imprescindible.

En la segunda parte, pasamos a analizar en profundidad el sistema de navegación en flota. Para ello, comenzaremos por el estudio de su concepto y origen. A continuación, analizaremos su evolución, la cual se divide en varias etapas marcadas por la publicación de Ordenanzas que regulan su contenido, y después, estudiaremos la composición de dicho sistema. Finalmente, este apartado se cierra con el estudio de aquellos impuestos que jugaron un papel fundamental en la financiación del sistema de navegación en flota, como son el impuesto de Avería y el Asiento de Avería.

En la tercera y última parte del trabajo, se estudia la institución de la Casa de Contratación de Sevilla. Para ello, comenzamos analizando su fundación y porque se eligió la ciudad de Sevilla como sede de la institución. Continuamos estudiando como fue regulada dicha institución, a partir de tres Ordenanzas principales, que fueron promulgadas entre 1510 y 1552. El análisis de esta institución continúa con el estudio del Consejo de Indias, el cual fue un órgano paralelo a la Casa hispalense al compartir algunas competencias y competir en otras, como veremos

más adelante. Finalizaremos este apartado, analizando las causas del fin de esta institución y su traslado a Cádiz.

Para finalizar esta investigación, analizaré las conclusiones a las que he llegado tras realizar esta investigación.

2. MARCO CONCEPTUAL

Antes de comenzar, considero oportuno definir una serie de conceptos, que serán necesarios para entender el contenido de esta investigación y alcanzar su objetivo. Se trata de términos de gran relevancia para la presente investigación, que eran muy populares en la época en la que se basa este trabajo, pero que, sin embargo, en la actualidad se encuentran en desuso.

2.1. Ordenanza y Real Cédula

Conforme a lo establecido en el diccionario de la Real Academia Española, podemos definir este concepto como “*conjunto de preceptos referentes a una materia*”. Otra de sus numerosas acepciones, afirma que se trata de un “*mandato, disposición, arbitrio y voluntad de uno*”.¹ Sin embargo, desde un punto de vista jurídico, algunos autores definen el concepto de Ordenanzas, como el “*Conjunto de proyectos referentes a una materia, con tal que su agrupación se entienda como la expresión de un pensamiento jurídico común y concreto desarrollado en párrafos*” (Altamira, 1987).

Las Ordenanzas constituyen una fuente normativa muy popular entre el siglo XIII y XVIII. A pesar de que se desconoce su origen con exactitud, se tiene constancia de su existencia en el siglo XIII. Este conjunto de normas surge como reacción al decaimiento de los fueros, tras la recepción del derecho común, lo cual supuso que gran parte del poder legislativo, recayese sobre los monarcas.² En la actualidad, las Ordenanzas Municipales, son un tipo de disposición

¹ Real Academia Española. (2021). Ordenanza. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

² Porras Arboledas, P. A. (2009). Las ordenanzas municipales: sus orígenes, contenidos y posibilidades de investigación. Vasconia, 36, 19-35.

reglamentaria, dictadas por el Alcalde de un Municipio, conforme a lo que se acuerde en el Concejo Municipal.

Por tanto, para lo que concierne a la presente investigación, podemos entender este concepto como la forma de legislar común a los reyes, y a aquellas autoridades (entre las que se encuentran virreyes y cabildos municipales) que contaban con el poder y facultad para dictar este tipo de normas jurídicas.³

Tanto las Ordenanzas, como sus posibles adiciones, constituían una serie de disposiciones normativas dictadas por el monarca, a través de un instrumento normativo conocido como Real Cédula. Según el Diccionario Jurídico y Social, podemos definir este término como “*Despacho del rey, expedido por algún consejo o tribunal superior, en que se concedía una merced o se tomaba alguna providencia.*”⁴

A lo largo de la presente investigación, haremos referencia a estos términos para introducir la obligación de navegar en flota, que definiremos a continuación, así como los distintos cambios en su regulación.

2.2. Flota y convoy

“Flota” se trata de un concepto de gran importancia para la investigación ante la que nos encontramos, y, por lo tanto, su definición y entendimiento inicial, resulta imprescindible. La Real Academia Española (RAE, en adelante) define este concepto como: “Conjunto de barcos mercantes de un país, de una compañía de navegación o de una líneamarítima⁵”. Posteriormente, entraremos en análisis de los orígenes y evolución de este concepto y del sistema de navegación que subyace tras el concepto. Otro término muy similar es el de “convoy”. La RAE define este concepto como “Escolta o guardia que se destina para llevar

³ Altamira, R. (1951). Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación indiana. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM

⁴ Gisbert, J. (2021). Cedula Real. Diccionario Jurídico y Social (1st ed.). Madrid. Recuperado de <https://diccionario.leyderecho.org/cedula-real/>

⁵ Real Academia Española. (2021). Flota. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <https://dle.rae.es> [3/3/21].

con seguridad y resguardo algo por mar o portierra”.⁶ Como podemos observar, la gran diferencia entre ambos términos radica en la idea de “protección”. Mientras que el concepto de flota hace referencia a un grupo o conjunto de embarcaciones, el concepto de convoy incluye la finalidad de protección. A pesar de ello, en esta investigación trataremos ambos términos como sinónimos, a pesar de que el concepto correcto es el de buque, puesto que en la época en la que se ambienta esta investigación, se utilizaba más el concepto de flota.

2.3. Embarcaciones: navío, buque, galeón, patache, zabra y bajel

Por otro lado, en el siglo XVI, existían numerosos términos para describir los distintos tipos de embarcaciones que surcaban los mares. De este modo, se puede distinguir y analizar las diferencias entre “buque”, “navío”, “galeón”, “patache”, “zabra”, “bajel”. Todos ellos son embarcaciones, entendiendo embarcación como “Vehículo capaz de navegar por el agua propulsado por remo, vela o motor”⁷, conforme a lo establecido en la RAE. Este conjunto de embarcaciones desempeñó un rol fundamental en la constitución del sistema de navegación en flota, como veremos más adelante. De este modo, es importante distinguir entre estos conceptos, para poder entender la función que desempeña cada una de estas embarcaciones en la flota o convoy.

En cuanto al término “buque”, la Ley de Navegación Marítima española, define este término en su artículo 56, de la siguiente forma: “se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”.⁸ Esta misma Ley, define en su artículo 57 el concepto de embarcación como “Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización”.

⁶ Real Academia Española. (2021). Convoy. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

⁷ Real Academia Española. (2021). Embarcación. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

⁸España. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, 24 de julio de 2014.

Parece que estas definiciones pueden contradecirse en cierto modo, puesto que según la RAE todo buque es una embarcación, pero no toda embarcación es buque. La RAE utiliza una definición muy genérica en la cual se incluyen tanto los buques como cualquier otro tipo de vehículo marítimo. Sin embargo, en virtud de esta ley, se trata de conceptos distintos y cuya diferencia entre ambos, parece radicar en el tamaño (a partir de 24 metros de eslora se considera buque y si es inferior, embarcación) y en la presencia o no de “cubierta corrida”. Durante el siglo XVI, los buques que componían las flotas podían ser de dos tipos: mercantes y militares. Los buques mercantes, representaban el grueso de embarcaciones que componían la flota o el convoy. Por otro lado, cuando se hacía referencia a buques militares, se utilizaba este término de forma genérica, puesto que, en realidad, se trataba de embarcaciones como galeones, bajeles o zabras como veremos más adelante.

Respecto al término “navío”, la RAE ofrece una definición muy genérica, que no deja clara la diferencia con los términos analizados previamente. Según la RAE, un navío es un “Barco de grandes dimensiones”.⁹ En otras definiciones adicionales, se clasifica a los navíos como buques, como así se refiere en la segunda definición ofrecida por la RAE, en la cual se afirma lo siguiente: “Buque antiguo de guerra, de tres palos y velas cuadas, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones”. De este modo, podemos entender que un navío es un buque antiguo, de grandes dimensiones, propulsado a vela y altamente fortificado y equipado militarmente.¹⁰

Por el contrario, el término “galeón” parece referirse a un tipo concreto de embarcación. La RAE define este tipo de embarcación de la siguiente forma: “Bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos, en los que orientaban, generalmente, velas de cruz. Los había de guerra y mercantes”.¹¹ La revista de ingeniería naval, Sector Marítimo, elabora en uno de sus artículos una clasificación de diez tipos de embarcaciones distintas. En cuanto al Galeón, afirma que se trata de una embarcación de origen español que comenzó a usarse en el siglo

⁹ Real Academia Española. (2021). Navío. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

¹⁰ Eyres, D. J., & Bruce, G. J. (2012). Ship construction. Butterworth-Heinemann.

¹¹ Real Academia Española. (2021). Galeón. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

XVI, tras sustituir a otro tipo de embarcaciones previas, como son las naos y las carracas.¹² Los Galeones, se caracterizan por ser embarcaciones de grandes dimensiones y potencia, y por su falta de agilidad y velocidad. Se trata de una embarcación destinada tanto a fines militares, como al comercio y transporte de bienes.

Ilustración 7. Pintura de un Galeón del siglo XVII



Fuente: Rafael Castex, 2015

Los “pataches” son embarcaciones de origen español propias del XVI y XVII. Este tipo de embarcaciones se caracterizan por su agilidad, ligereza y poca calado (poca profundidad). Dadas sus características, este tipo de nave jugó un papel fundamental en las flotas, realizando tareas de reconocimiento y aprovisionamiento para garantizar su seguridad.¹³

¹² Revista del Sector Marítimo. (2013). Diez tipos de embarcaciones a vela. Recuperado de <https://sectormaritimo.es/diez-tipos-de-embarcaciones-a-vela>

¹³ Tras La Última Frontera. (2021). Exploradores Hispanos: Patache [Blog]. Recuperado de <https://traslaultimafrontera.com/patache/>

Ilustración 8. Patache Portugués de 100 toneladas del siglo XVII



Fuente: Livro de Traças Manuel Fernandes, 1616.

Las “zabras” son buques de tamaño reducido, caracterizados por su utilidad militar. A pesar de su reducido tamaño, algunas de ellas, contaban con un peso de hasta 600 toneladas. Su función principal consistía en garantizar la seguridad de las embarcaciones mercantes.¹⁴

Ilustración 9. Maquetación de una Zabra del siglo XVI



Fuente: Celso Campo, 2007

¹⁴ De Artñano, G. (1920). La arquitectura naval española:(en madera) bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución. El autor.

Finalmente, se encuentra el “bajel”. Se trata de un tipo de embarcación de carácter militar, caracterizado por su solidez y fuerza. Esto le permitía desempeñar travesías de larga distancia, sin incurrir en grandes costes de manutención. De este modo, este tipo de embarcación se encargó de escoltar a los buques mercantes en su travesía a América, y, por tanto, desempeñaron un rol fundamental en el sistema de flotas.

Ilustración 10. Bajel Santa Ana de 112 cañones. Grabado del siglo XIX



Fuente: Pujadas, 1888

2.4. Pirata y Corsario

Una vez aclarados los conceptos relativos a los vehículos a través de los cuales se realizaban las rutas comerciales con América y su disposición, es importante referirse las diferencias entre los términos “pirata” y “corsario”. Esto se debe a que ambos sujetos fueron causantes del origen de la imposición del sistema de navegación en flota.

En cuanto al término “pirata”, se trata de un concepto muy amplio, para el cual dependiendo del autor podremos encontrar una definición u otra. Según la RAE, se trata de una “Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar”.¹⁵

¹⁵ Real Academia Española. (2021). Pirata. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

El Ministerio de Defensa, en una obra escrita por Enrique Otero, ofrece una definición jurídica del concepto de piratería, elaborada por José Luis de Azcárraga. Según el jurista español, la piratería es “aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado”.¹⁶ En esta definición, podemos observar la incorporación de elementos interesantes, como es la “autorización del Estado”, que será determinante para poder distinguir entre el concepto de pirata y corsario, como veremos a continuación.

Por otro lado, se encuentra el término “corsario”. Al igual que el concepto de pirata varía en función del autor, lo mismo ocurre con el de corsario. Mientras que la RAE ofrece una definición pobre y confusa de este concepto al referirse a él como “Dicho de un capitán o de un miembro de la tripulación de un buque corsario”¹⁷, otros autores abordan con mayor profundidad este término. Es común confundir los conceptos de “corsario” y “pirata”, la misma RAE los clasifica como sinónimos. Sin embargo, de nuevo Azcárraga, en su definición jurídica, aborda más profundamente este concepto y lo define como: “la empresa naval de un particular contra los enemigos del Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos”.

Los corsarios se encontraban respaldados en su actuación por un complejo marco legal. Esto se debe a que la práctica realizada por los corsarios no sólo estaba permitida, sino que estaba regulada. Para ello, se estableció la “patente de corso”. Se trata de un documento expedido por el Gobernador, del territorio en cuestión, al titular de una embarcación, para que el portador pudiese demostrar que estaba autorizado para desempeñar una campaña naval contra los enemigos del estado y la piratería.

La patente de corso comenzó a expedirse en el siglo XIV, tras la publicación de las Ordenanzas de 1356, que se titularon de la siguiente forma: “Sobre las reglas y condiciones que han de observarse en los armamentos de corsarios particulares.”¹⁸ En estas Ordenanzas se determinó

¹⁶ Otero, E. (1999). Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621 – 1697), Ministerio de Defensa, Madrid, 1999, p.35

¹⁷ Real Academia Española. (2021). Corsario. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

¹⁸ Ordenanzas sobre las reglas y condiciones que han de observarse en los armamentos de corsarios particulares, 1356.

por escrito, todo el reglamento relativo al armamento en corso, por parte de particulares. Las Ordenanzas publicadas que regularon esta metería fueron numerosas y se llegaron a promulgar hasta dieciséis de ellas sobre la materia en cuestión.¹⁹

Como hemos visto previamente, la Patente de Corso era autorizada por el Gobernador, quien al mismo tiempo ejercía la función de Capitán General. Los particulares que desearan obtener dicha autorización debían dirigirse al Gobernador aportando información sobre el nombre del armador, nombre del buque e información sobre el porte de la embarcación y pertrechos de esta (armamento y otro equipamiento necesario para desempeñar la misión). Del mismo modo, era necesario realizar el depósito de una sustanciosa fianza, con el fin de garantizar que dicha embarcación no realizase corso sobre embarcaciones que no fuesen consideradas como enemigos del Estado. El montante de la fianza era muy elevado porque el Gobernador era responsable subsidiario de los posibles daños causados por la embarcación en el ejercicio del corso. Una vez depositada la fianza, se entregaba una copia de la Ordenanza que regulaba el corso, se notificaba al rey y se expedía la autorización para realizar dicha actividad durante un periodo de tiempo determinado.²⁰

La razón de existir de este documento es la necesidad de fomentar esta actividad por parte de particulares, sin la necesidad de implicar al Estado, el cual carecía de una marina propia destinada a realizar esta tarea concreta. Esta actividad, reportaba enormes beneficios al Estado, puesto que se debilitaban a los enemigos del Estado, y al mismo tiempo, se enriquecían.

Una vez analizadas ambas definiciones, parece evidente que la diferencia entre ambos conceptos radica en la finalidad que persiguen ambos sujetos y la legalidad de sus actos. Mientras que la piratería era considerada como una práctica ilegal, realizada por particulares, los corsarios eran personas designadas por el Estado para desempeñar una misión, que principalmente consistía en desarmar y empobrecer a la flota enemiga.

¹⁹ Cruz Barney, O (1995). Notas sobre corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica. Revista de Derecho Privado – Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-MG Graw Hill, núm. 16 – Enero-Abril, 1995. México.

²⁰ Escandell, B. C., de Jurisprudencia, A., & de las Baleares, L. (2012). El contrato de corso en la Ibiza del siglo XVII. Revista general de marina, 263(1), 7-15.

3. SISTEMA DE NAVEGACIÓN EN FLOTA O EN CONSERVA

3.1. Concepto de navegación “en flota” o “en conserva”

Conforme a lo establecido en la enciclopedia Espasa, el significado antiguo del término “navegación en flota” se refiere a la “reunión de buques mercantes, de guerra o de ambas clases que navegaban "en conserva”, o lo que es lo mismo, reunidos”.²¹

Podemos entender que los motivos por los cuales los navíos mercantes o comerciales naveguen de forma conjunta se deben a dos factores principales, similares a los que dan origen la circulación en caravana terrestre por rutas comerciales. Estos son la inseguridad de los mares por los cuales se realizaban las principales rutas comerciales en el siglo XV, (siglo en el que se comenzó a utilizar el término de “flota” o “en conserva”), y por la posibilidad de asistirse entre navíos en caso de tener lugar algún contratiempo en el ejercicio de la misión comercial, ya sea derivado de condiciones meteorológicas adversas o por la acción humana.

En la actualidad, tanto el término, como el sistema de navegación en flota han dejado de utilizarse para referirse a la navegación de navíos por el océano con el objetivo de realizar rutas comerciales. Esto se debe a los avances tecnológicos y mejoras técnicas introducidos en la fabricación de navíos en comparación con lo que existía en el siglo XVI. Estas mejoras, permiten a los navíos desplazarse de forma más segura y eficiente, evitando que sea necesario ser acompañados de otros navíos, lo cual ralentizaba enormemente las travesías.

Sin embargo, en el ámbito militar, la navegación en flota sigue siendo una técnica utilizada, puesto que navegar en conjunto implica mayor demostración de fuerza. A pesar de ello, esta técnica pierde cada vez menos relevancia, especialmente en la Armada Española. Los motivos subyacentes son la reducción en el número de buques de los que dispone la Armada (en 2020 se dieron de baja 27 buques y sólo se incorporaron 9 nuevos²²), y, en segundo lugar, la disminución en la necesidad de desempeñar nuevas misiones militares.

²¹ Acepción Flota (1924). Tomo 24. Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, Espasa Calpe.

²² Araluce, G. (2020). La Armada, bajo mínimos: da de baja 27 buques y solo incorpora nueve. Vozpópuli. Retrieved from https://www.vozpopuli.com/espana/armada-buques-flota_0_1372063952.html

3.2. Origen del sistema de navegación “en flota” o “en conserva”

Hasta comienzos del siglo XVI, era común que la navegación transoceánica la realizaran navíos sueltos. No era común que en las rutas comerciales participasen más navíos de los estrictamente necesarios para llevar la mercancía necesaria. Las evidencias afirman, que la técnica de navegación en flota comenzó a realizarse de forma metódica en el siglo XVI, a pesar de que en el pasado pudiese haberse empleado. Según Villa Caro, se trata de una técnica de patente española, ideada por Pedro Menéndez de Avilés²³, cuya finalidad principal era la de proteger el oro y la plata, así como otros tesoros y cargamentos procedentes de las Indias, en misiones comerciales. En esta época, el tráfico comercial con las Indias aportaba enormes beneficios a la Corona y los particulares que realizaban el comercio. Entre los cargamentos, además de oro y plata, se encontraban rubíes, perlas, porcelanas y especias. Esto llamó la atención de piratas y corsarios que constantemente saqueaban estos buques para llevarse las mercancías y tesoros que se trasladaban a España. Como medida de protección, los monarcas Carlos I y Felipe II, impusieron la obligación de que los buques que transportasen mercancías fuesen acompañados de barcos guerra armados que garantizaran su protección. Esta obligación duró hasta 1778, año en el que tuvo lugar el desembarco de la última flota de Nueva España en Cádiz.

A pesar de que su origen oficial data de principios del siglo XVI, en 1436, las Cortes de Toledo²⁴, recomendaron que las rutas comerciales dirigidas a Flandes fuesen realizadas en flota, es decir, a acompañados de buques de guerra, para protegerse de posibles ataques de piratas y corsarios.

Esta técnica fue muy efectiva, puesto que se perdían más riquezas por culpa de tormentas o tempestades en los tránsitos náuticos que por causa de la piratería. Se habla incluso de que, gracias a esta técnica, se perdía por culpa de la piratería tan sólo un 1% de los tesoros y mercancías que se transportaban navegando hasta España, desde que se impuso el sistema de navegación en flota o “en conserva”.

²³ Villa Caro, R. (2018). El origen de la navegación “EN CONSERVA”: la “FLOTA DE INDIAS” y “LOS CORSARIOS” [Blog]. Recuperado de <https://www.exponav.org/el-origen-de-la-navegacion-en-conserva-la-flota-de-indias-y-los-corsarios/>

²⁴ Hernández, F. J. (1988). Las cortes de Toledo de 1207. Las cortes de Castilla y León en la Edad Media, 2, 221-263.

3.3. Evolución del sistema de navegación “en flota” o “en conserva”

En su obra “*El sistema naval del Imperio Español: Armadas, Flotas y Galeones en el siglo XVI*”, el historiador Esteban Mira Caballos, afirma que el sistema de navegación en flota o en conserva se desarrolla en 3 etapas a lo largo de la historia.²⁵

3.3.1. Primera Etapa: 1492-1502

La primera etapa tiene lugar entre 1492 y 1502. En este periodo, no existía una legislación clara o desarrollada respecto al tema de la navegación. En este breve periodo de 10 años, los buques mercantes podían navegar con plena libertad, puesto que no se exigía que se organizaran de forma conjunta para llevar cabo sus rutas comerciales. Sin embargo, en este periodo se intentó implantar un sistema por el cual los navíos que circularan de forma conjunta, se repartían los beneficios obtenidos, con el objetivo de minimizar los costes derivados de un posible ataque o naufragio por causas meteorológicas.

3.3.2. Segunda Etapa: 1502-1561

En segundo lugar, se encuentra el periodo que va desde 1502, hasta 1561. Esta etapa se vio marcada por la presencia de corsarios, al tratarse de tiempos de guerra con Francia. En esta época de enemistad entre Francia y España, tuvieron lugar célebres enfrentamientos como la Batalla de Pavía en 1525.²⁶ Esto derivó en numerosos ataques de corsarios a navíos españoles que circulaban de vuelta a España desde América. En 1523, un famoso corsario italiano, al servicio de Francia, conocido como Fleury, llevó a cabo un ataque sobre un buque mercante español que transportaba parte del tesoro Azteca de Hernán Cortés, convirtiéndose en uno de los ataques corsarios más conocidos de la época. En función de la presencia de corsarios en aguas costeras, se permitía la navegación oceánica o no. Durante este periodo, también se estableció la institución de la Corona de Castilla conocida como Casa de Contratación de las

²⁵ Mira Caballos, E. (2015). *El sistema naval del Imperio Español: Armadas, Flotas y Galeones en el siglo XVI*, Punto de vista editores, 2015.

²⁶ Arredondo, M. S. (1984). Relaciones entre España y Francia en los siglos XVI y XVII: testimonios de una enemistad. *Dicenda. Cuadernos de filología hispánica*, 3, 199-206.

Indias, que se encargaría de gestionar la navegación transoceánica y el comercio con las Indias, y que analizaremos posteriormente.

Debido al incremento en la piratería y los ataques corsarios, en el año 1543, año en el que tuvo lugar la última de las guerras imperiales, se publicó mediante Real Cédula, una Ordenanza²⁷, a través de la cual se buscaba garantizar la seguridad de los navíos mercantes españoles en su misión comercial con América. En esta ordenanza, se estable el sistema de convoyar las flotas mercantes para realizar la travesía del Atlántico. En estas ordenanzas, se prohibió que los buques de menos de 100 toneladas pudiesen realizar esta travesía comercial. Algunas fuentes afirman que se exigía la navegación en flota compuesta por un número mínimo de 10 embarcaciones (compuestas por buques mercantes, buques de guerra y navíos)²⁸, otras, establecen que se obligaba a que aquellos buques mercantes que navegaban con destino a América, debían hacerlo en una flota compuesta por un número mínimo de entre cuatro y ocho navíos, mientras persistiese la guerra con Francia.²⁹ Sin embargo, todas las fuentes, coinciden en que dichas flotas mercantes, debían partir en dos convoyes, que únicamente podían zarpar en los meses de Marzo o Septiembre. Además, cada flota debía estar acompañado de al menos un buque de guerra cargado de artillería y tropas veteranas. Dicho buque de guerra debía acompañar a la flota hasta las aguas caribeñas, y permanecer en el cuartel general de la Habana, el cual se estableció para la defensa de posibles ataques de corsarios franceses. La defensa de las flotas mercantes se financiaba a través del impuesto de avería o impuesto de convoy, que analizaremos más adelante.

Posteriormente, en torno al año 1557, se exigió que los convoyes con dirección a Nueva España, a estuviesen acompañados por dos grandes galeones de Guerra. El primero de ellos, recibía el nombre de “Capitana” y era quien dirigía la expedición, y el segundo, “Almirante”, se encargaba de cerrar el convoy³⁰.

²⁷ Ordenanzas para la gobernación de las Indias y buen tratamiento y conservación de los indios, 1543

²⁸ Núñez, J. M. B. (2006). Organización y semántica naval moderna. Cuadernos de Historia Moderna, 187.

²⁹ Mira Caballos, E. (2015). El sistema naval del Imperio Español: Armadas, Flotas y Galeones en el siglo XVI, Punto de vista editores, 2015.

³⁰ Hernández Yunta, R. (2016). El sistema de flotas y galeones [Blog]. Recuperado de <https://archivohistoria.com/el-sistema-de-flotas-y-galeones/>

3.3.3. Tercera Etapa: 1561-1778

La tercera y última etapa tiene lugar entre 1561 y 1778. Este periodo enmarca desde el establecimiento de la obligación definitiva de navegar en flota hasta su abolición con el tratado de libre comercio que tuvo lugar en el año 1778.

Entre 1564 y 1566, se sentaron las bases para la organización de la navegación comercial por las Indias³¹, y este sistema se mantuvo durante el reinado de los Habsburgo. El 18 de octubre de 1564³², se promulgaron mediante Real Cédula, unas Ordenanzas por la cuales se imponía que dos flotas debían partir anualmente hacia Tierra firme y otra a Nueva España. En esta Real Cédula, se regulaba y gestionaba:

“...el orden que se ha de tener y guardar, cerca de las salidas de las flotas que se despachan para Tierra firme y Nueva España...” (s.f. 1564)³³

Conforme a lo establecido en estas Ordenanzas, la primera de las flotas, que recibió el nombre de “Flota de Galeones” o “Flota de Tierra Firme”³⁴, debía partir a inicios de abril, rumbo a México, Veracruz y acompañada de otros dos barcos procedentes de Honduras y las Antillas. En 1582, se cambió la fecha de partida, de abril a mayo. Esta primera flota, se encontraba escoltada por dos galeones de guerra, que como hemos visto previamente, son embarcaciones de tamaño considerable, los cuales era denominados Almiranta y Capitana desde 1557. La segunda de las flotas, conocida como “Flota de la Nueva España”, debía poner rumbo a América en el mes de Agosto, en dirección Panamá, concretamente, Nombre de Dios (la cual cambió de nombre en 1598 por el de Portobelo, tras el ataque del famoso corsario inglés Sir Francis Drake, en 1595), realizando una parada previa en Cartagena de Indias. Esta segunda flota, gozaba de la protección de seis, ocho o más galeones de guerra que les escoltaban hasta su destino. Ambas flotas, debían permanecer en aguas americanas durante el invierno. Entorno

³¹ Haring, C. H. (1979). Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo, Fondo de Cultura Económica, México, 1979.

³² Real Cédula dada en Aranjuez el 18 de octubre de 1564. ENCINAS, D.: Cedulaario indiano. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1945

³³ Núñez, J. M. B. (2006). Organización y semántica naval moderna. Cuadernos de Historia Moderna, 187.

³⁴Iberoamérica Social. (2019). La Flota de Indias: Sistema de monopolio comercial de España en América. Cádiz. Recuperado de <https://iberoamericasocial.com/flota-de-indias/>

al mes de marzo, podían comenzar su vuelta a España, haciendo una parada de estacionamiento en la Habana. El objetivo de partir en estas fechas era reducir riesgos y navegar con buen tiempo. Desde este periodo, a penas se daba la circunstancia de encontrar embarcaciones individuales cruzando el atlántico, tan sólo embarcaciones que transportaban avisos o correo, y en algunos casos transportaban alguna mercancía.

La organización de ambas flotas se realizaba de forma independiente, sin embargo, era frecuente que actuasen de forma conjunta. En los años posteriores, estas expediciones dejaron de realizarse únicamente en las fechas señaladas previamente. Entre 1580 e inicios del siglo XVII, dichas expediciones se realizaron de forma descoordinada, dando lugar a saltos anuales en los que no se llevaron a cabo expediciones. La disminución de viajes, así como su inconsistencia y desorganización, derivó un desabastecimiento de América, que dio lugar a la progresiva pérdida de hegemonía que experimentó España en América.³⁵

Durante inicios del siglo XVIII, en España se llevó a cabo una política internacional, que fomentó la liberación del comercio. Durante la Guerra de Sucesión, en la cual Felipe V se coronó rey de España tras la firma del Tratado de Utrecht en 1713, se finalizó prácticamente la ruta realizada por las flotas españolas hasta Nueva España, debido al riesgo que implicaba navegar por esas aguas en tiempos de guerra³⁶. Como consecuencia, se clausuró prácticamente la primera flota, quedando únicamente la flota con destino a Tierra Firme, es decir la ruta a Nombre de Dios. A pesar de ello, entre 1708 y 1722, no se realizó el envío de ninguna flota que tuviese cierta relevancia. De hecho, el Gobierno español, consciente de la situación y del déficit comercial, mediante Real Decreto de 15 de Julio de 1716, fomentó la organización de una flota hacia el puerto de Veracruz en 1717. Para ello, se llevaron a cabo una serie de medidas fiscales, como la reducción de impuestos, con el objetivo de hacer más atractivo el emprendimiento de dicha flota. A pesar de ello, el resultado económico de dicha flota, que llegó a Veracruz en octubre de 1717, no cumplió las expectativas y fracasó.³⁷

³⁵ Latapie, E. V. (2007). El fin del Imperio español en América. Verbo (Madrid): Revista de formación cívica y de acción cultural, según el derecho natural y cristiano, (451), 37-68.

³⁶ Ayán, C. S. (1997). La guerra de Sucesión española (Vol. 61). Ediciones AKAL.

³⁷ Anes, R. D. (2008). Los navíos anuales de permiso del Asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731. Revista de historia naval, 26(100), 7-60.

Durante este periodo de ausencia española en el comercio con América, lo franceses se beneficiaron de determinadas concesiones obtenidas como consecuencia de la alianza franco-española que tuvo lugar tras la guerra, y ocuparon el espacio comercial dejado libre por España en estas zonas. Del mismo modo, tras la firma del tratado de Utrecht, los ingleses se apoyaron del “navío de permiso” y “asiento de negros”, para asentarse comercialmente en la región. Ambos se trataban de permisos concedidos por la Corona de España a Inglaterra. El navío de permiso permitía a los ingleses enviar una vez al año, un navío con capacidad para 500 toneladas de mercancía, para realizar actividades comerciales en el territorio indiano controlado por España. En cuanto al asiento de negros, se trata de una concesión que garantizaba a los ingleses, gozar del monopolio del comercio de esclavos en las Indias.³⁸

Posteriormente, en 1749 tiene lugar la guerra con Inglaterra, en la que el almirante Inglés Vernon, logra destruir Portobelo. Como consecuencia, deja de operar el sistema de flotas en esta dirección, dando lugar al fin régimen de galeones en la región del Virreinato de Perú. Sin embargo, el sistema de flotas con dirección a Nueva España continuó operando, a pesar de que la liberación del comercio era cada vez más evidente.

En 1717, se produjo el traslado de la casa de Contratación a Cádiz, puesto que era en la ciudad gaditana donde se organizaba el sistema de flotas, prácticamente desde 1680.³⁹ Unos años más tarde, en 1765, se acaba con el Monopolio comercial Gaditano, tras la apertura del comercio con América a otros nueve puertos españoles.

Finalmente, el sistema de navegación en flota vio su fin tras la promulgación del Tratado de Libre Comercio promulgado el 12 de Octubre de 1778. Este Tratado, otorgaba por resolución real la libertad de comercio entre puertos españoles y americanos.⁴² Hasta este momento, sólo estaba permitido el comercio entre un número limitado de puertos. Este reglamento, es el fruto de una serie de liberaciones previas. En 1765, se permitió el comercio directo entre puertos del Caribe y España. Posteriormente, en 1774 se liberalizó el comercio entre puertos americanos.

³⁸ Barrado, J. M. D. (2015). En torno a Utrecht y Aquisgrán: el pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750). *Anuario de Estudios Americanos*, 72(1), 57-96.

³⁹ Diez, C. S. A. (2019). El traslado de la casa de la contratación a Cádiz 1717. *História: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 13.

⁴² González, S. M. C. (1992). Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias. *Anuario de historia del derecho español*, (62), 67-116.

La promulgación del reglamento dio lugar a que se habilitasen trece puertos españoles, para que comerciases directamente con América. Estos son: Alicante, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Los Alfaques, Málaga, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla. Por otro lado, en América se abrió el comercio en nueve puertos mayores, como son Buenos Aires, Cartagena o la Habana, y en hasta trece puestos menores, como Puerto Rico, Santo Domingo o Trinidad. A pesar de la libertad comercial que otorgaba este reglamento, el monopolio comercial español con América se mantenía en vigor, puesto que cualquier embarcación procedente de América, debía desembarcar primero en España. Por el contrario, el reglamento permitió que las embarcaciones que desempeñaban expediciones comerciales procedentes de América, no fuese obligatorio que se organizaran en flota, dando lugar a la desaparición del sistema de navegación en flota o conserva para rutas comerciales.

3.4. Composición de las flotas

La composición de las flotas o convoyes ha evolucionado notablemente a lo largo de la historia. Desde la primera vez que se impuso este sistema, tras las Ordenanzas de 1543, hasta 1592, las flotas pasaron de componerse de 10 embarcaciones a 72. A principios del siglo XVII, el Consejo de Indias, obligó a que fuesen 20 galeones, los que debían escoltar a las flotas, y posteriormente en el año 1655, la composición de dicha escolta quedó fijada en cuatro barcos de guerra y dos pataches, reduciéndose de este modo, el mínimo número de embarcaciones por flota.

A pesar de ello, en la práctica, la composición de dichas flotas variaba en función de las circunstancias históricas del momento. Prueba de ello son los registros de averías recogidos en los escritos del Consulado de Sevilla en el s. XVII, en los cuales se inscribieron flotas compuestas de entre seis y ocho galeones, acompañados de algunos pataches y embarcaciones de correos, cuando las Ordenanzas estipulaban que dichas flotas debían componerse de 10 galeones.⁴³

De forma genérica, las flotas se componían de entre 15 y 45 buques mercantes (en función de la importancia de la misión comercial). Estos mercantes, se encontraban escoltados por galeones y otro tipo de embarcaciones de guerra caracterizados por su ligereza, como son los

⁴³ Núñez, J. M. B. (2006). Organización y semántica naval moderna. Cuadernos de Historia Moderna, 187

pataches, o bajeles, los cuales se distinguían por su solidez. Sin embargo, en función de los distintos eventos históricos, se fueron promulgando nuevas normas y ordenanzas, que cambiaron la composición de estas flotas.

Como hemos visto previamente, en 1543, tuvo lugar una reorganización de las salidas comerciales a América. En las Ordenanzas publicadas en ese año, se prohibieron las travesías comerciales en solitario y se obligó a partir en flota, y únicamente en los meses de marzo y septiembre. En este periodo, las flotas se componían de al menos 10 buques mercantes, con capacidad de carga de entorno cien toneladas de peso. Estos buques, eran escoltados por un buque de guerra. Una vez alcanzado el destino, los buques mercantes permanecían en los puertos de destino, y los buques de guerra, navegaban por las costas caribeñas en busca de piratas y corsarios, utilizando la Habana como puerto de resguardo. Posteriormente, en torno a 1543, pasaron a ser 4 buques de guerra los que escoltaban a la flota.

Desde que se convirtiera en costumbre, que los buques mercantes que se dirigían a Nombre de Dios fueran acompañados de galeones, se pasó a denominar la flota como “Flota de Galeones”, en honor a las embarcaciones que ejercían de escolta. Sin embargo, la flota, que partía a Nueva España, mantuvo la denominación de flota en todo momento.

De este modo, la flota de Indias se componía de 3 tipos de embarcaciones. Estos se clasifican en función del rol que desempeñan, y son: buques mercantes, buques de guerra y navíos de aviso o de vanguardia.⁴⁴

Los buques mercantes conformaban el elemento fundamental de la flota. Estos transportaban mercancías que iban a ser comerciadas en América, y al mismo tiempo, llevaba otras mercancías de vuelta a España. Estos buques debían cumplir una serie de características. En primer lugar, debían contar con una capacidad de carga de al menos 30 toneladas (algunas contaban con hasta 100 toneladas de capacidad), tener menos de 2 años antigüedad y contar con al menos dos piezas de artillería.

⁴⁴ Lorenzo, M. Á. R., en América, H. D. L. I., & de Sevilla, E. H. A. (2004). García-Baquero González, Antonio. Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824. Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales, 6, 130-134.

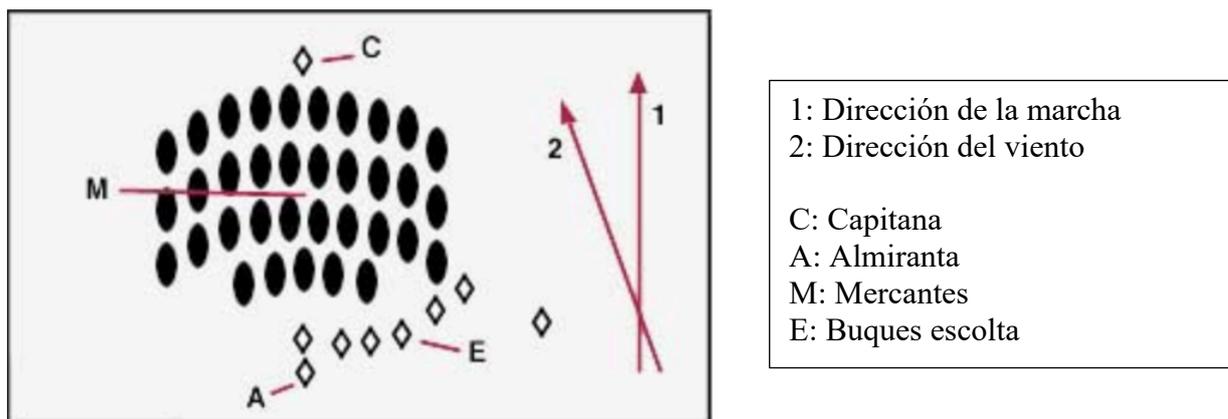
Por otro lado, se encontraban los buques de guerra, los cuales eran generalmente galeones. Estos contaban con una capacidad de carga de al menos 300 toneladas. Cada uno de ellos debía transportar aproximadamente 100 marineros y el armamento (cañones, mosquetes, artillería...). A pesar de su gran capacidad de carga, tenían prohibido la carga de mercancías. Esto no se cumplía siempre, y como consecuencia se hundieron numerosos buques de guerra, por culpa del excesivo tonelaje. En cada uno de los galeones que escoltaban la flota, se encontraban dos capitanes, uno de mar y otro de tierra. El capitán de mar, marino de profesión, se encargaba de dirigir la navegación y todas las maniobras necesarias, y contaba con la marina bajo su mando. Por el contrario, el capitán de tierra se encargaba de dirigir a las tropas terrestres, quienes combatían en caso de producirse un abordaje. Además de su función de líderes militares, estos sujetos también ostentaban la función de contadores y maestros de plata, en representación del sistema fiscal de la Corona Española.⁴⁵

Finalmente se encuentran los navíos de aviso o “vanguardia”. Se tratan de embarcaciones ligeras y veloces, que podrían cargar con aproximadamente 60 toneladas. Estas embarcaciones, no podían llevar a bordo pasajeros ni mercancías. Su función principal era adelantarse al resto de la flota, para avisar de su llegada en América.

En cuanto al orden de navegación, en primer lugar, se encontraba la vanguardia. Esta se componía de las embarcaciones más ágiles como son pataches o zabras, que se adelantaban al resto para realizar misiones de seguridad y avisar de la llegada de la flota a América. A continuación, se encontraba la fuerza principal. Esta, se encontraba liderada por la nave “Capitana”, y seguida de los numerosos buques mercantes. A su vez, estos se encontraban escoltados, por los buques escolta, que generalmente era galeones, y que se posicionaban a barlovento de los mercantes, para brindarles protección. Finalmente, la formación del convoy, la cerraba la nave denominada “Almirante”.

⁴⁵ Hernández, A. R. (2015). La agricultura en Cuba. Apuntes históricos. Revista Ingeniería Agrícola, 5(3), 63-64.

Ilustración 11. Organización de las Flotas de Indias en el mar del Caribe



Fuente: Jaime Vicens Vives (ed.), *Historia social y económica de España y América*, tomo III, pág. 476.

3.5. La Avería, el Asiento de Avería y otras fuentes de financiación del sistema de navegación en flota.

La carrera de Indias, y el monopolio comercial español en América, fue posible gracias a la existencia de una serie de impuestos, que permitieron recaudar los fondos necesarios para financiar esta empresa tan costosa. El sistema de navegación en flota, impuesto en 1543 mediante Real Cédula, obligaba a los buques comerciales a ser escoltados por una serie de galeones y otro tipo de embarcaciones de guerra, para garantizar su seguridad, ante la creciente amenaza derivada de los ataques corsarios. Navegar hacia América mediante el sistema de flotas, implicaba asumir elevados costes, como son financiar las embarcaciones de guerras, así como los soldados y marinos que las defendían, el armamento que contenían, la artillería, etc.

De este modo, fue necesario crear una serie de instrumentos fiscales, a través de los cuales fuese posible asumir los costes derivados de la empresa comercial. Por tanto, surgieron tres impuestos principales, que son: impuesto de Avería, Alcabala y Almojarifazgo.

La Alcabala es un impuesto que se aplicaba sobre el valor de las mercancías que se llevaban en los buques mercantes. Este impuesto consistía en aplicar una tasa del 5% del valor de dichas mercancías cuando estas partían hacia América, y posteriormente se aplicaba un 2,5% del valor de las mercancías que eran trasladadas a España.⁴⁶ En segundo lugar, se encontraba el

⁴⁶ Recopilación de leyes de los reynos de Indias, lib. VIII, tít. XIII

Almojarifazgo. Se trata de un impuesto aduanero, que recaía sobre todo aquello que no gozaba de un carácter comercial, y que salía de puerto español, rumbo a América.⁴⁷ Sin embargo, en este apartado me gustaría centrarme en el impuesto de avería y su futura evolución en el asiento de avería, puesto que jugó un papel determinante en la financiación del sistema de flotas.

3.5.1. La Avería

La avería es un impuesto cuya finalidad era financiar los costes derivados de la armada que escoltaba a los mercantes, y de la organización de los navíos en flota, en su carrera comercial a las Indias. Algunos autores lo definen como “el pago de la seguridad que daban los galeones”⁴⁸ (Solórzano, 2019). Para ello, se recaudaba un fondo común, a partir de las aportaciones de los Cargadores (quienes desempeñaban el comercio) y de la Corona. Este capital, se caracteriza por gozar de una personalidad jurídica propia, diferenciada del patrimonio personal de los aportantes.

El proceso para recaudar este fondo se caracterizaba por su complejidad. En primer lugar, se calculaba un presupuesto, para el que se tenía en cuenta el número de barcos que componían la armada, así como sus gastos derivados, como pueden ser la artillería, sueldos, coste de las embarcaciones, etc. A continuación, se realizaba lo mismo con las mercancías. Para calcular el valor de estas mercancías, se realizaba una aproximación lo más realista posible, puesto que no era posible calcular su valor con exactitud. Una vez calculados dichos valores, se repartían los costes totales de la armada, entre el valor de las mercancías, para calcular el porcentaje que se debía pagar para sufragar la protección de los buques mercantes.⁴⁹ Este gasto era repercutido sobre aquellos que tenían un interés en el desarrollo de las rutas comerciales con América: Cargadores (interesados en el comercio con América, debido a los grandes beneficios que reportaba) y la Corona (el comercio con América era su principal fuente de financiación en la época). El impuesto se prorrateaba entre ambos sujetos, en función de la cantidad y calidad del cargamento que se enviaba.

⁴⁷ Iberoamérica Social. (2019). La Flota de Indias: Sistema de monopolio comercial de España en América. Cádiz. Recuperado de <https://iberoamericasocial.com/flota-de-indias/>

⁴⁸ Solórzano Pereira, J. (1972): Política Indiana. Madrid: Atlas, t. V.

⁴⁹ Céspedes, G. (1945): La avería en el comercio de Indias. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla. Pp. 38-40.

La administración de este impuesto, cuya finalidad era la organización de las flotas, era llevada a cabo por unos administradores independientes, conocidos como “Administradores de la Avería”, que eran nombrados por las partes interesadas. Dicha administración contaba con un Tribunal de la Contaduría de Averías y personal necesario para llevar a cabo el cobro y apresto de las armadas.⁵⁰

Este sistema encontró numerosas dificultades, principalmente en cuanto a la recaudación de fondos, puesto que carecía de un verdadero interés por parte de sus implicados. La necesidad de navegar en flota constituía una imposición legal, promulgada en las distintas Ordenanzas de la casa de Contratación de Sevilla. La finalidad de los comerciantes era obtener un beneficio, a partir del comercio de determinadas mercancías en América. De este modo, estos sujetos deseaban incurrir en el menor gasto posible en la financiación de la armada que defendía sus embarcaciones, con el objetivo de reducir al máximo los costes de la contienda y obtener el máximo beneficio posible. Por otro lado, la Corona buscaba destinar el menor número de fondos posibles a esta empresa, puesto que se trataba de un periodo marcado por importantes guerras en Europa. Además, al fin y al cabo, el principal beneficiado del comercio eran los mercaderes, no la Corona, puesto que no se trataba de su negocio (a pesar de que indirectamente era su principal fuente de financiación).⁵¹

Ante estos problemas, se llevó a cabo una reforma a partir de la cual se reforzó la posición de los administradores, mediante la colaboración de la Casa de Contratación de Sevilla y el Consulado. Sin embargo, esta reforma fracasó y no se lograron resolver los problemas de la organización de las flotas y la recaudación de fondos. El Consulado, no fue capaz de llevar a cabo la preparación de las flotas, debido a que los cargadores se limitaban a aportar los mínimos fondos posible, y en muchos casos no se lograron cubrir los costes. Por otro lado, la Casa de Contratación tampoco resultó ser eficiente. En lugar de gestionar la organización de las flotas, se limitó a asegurar que se cumpliera con la normativa relativa a la navegación y sus numerosos requisitos. Para solucionar este problema era imprescindible diferenciar el capital destinado al

⁵⁰ *Ibíd.*, pp. 53 y ss.

⁵¹ Lorenzo Sanz, E. (1979): Comercio de España con América en la época de Felipe II. t. I. Los Mercaderes y el Tráfico Indiano. t. II. La navegación, los Tesoros y las Perlas. Valladolid: Diputación Provincial de Valladolid. Pp. 343.

comercio y el capital cuya finalidad era asegurar que se pudiese realizar dicha actividad comercial. De este modo, surgió la figura del Asiento de Avería.

3.5.2. Asiento de Avería

Ante la insuficiencia e ineficiencia de estas instituciones, se optó por privatizar la iniciativa, y regular la organización de las flotas mediante la creación de una nueva figura, conocida como Asiento de Avería.⁵²

Los asientos constituyen una serie de contratos celebrados entre particulares y el Estado. En estos contratos, se estipulaba que el particular interesado, adelantaba unos fondos a la Corona, a cambio de gozar del derecho exclusivo de explotación de un determinado negocio, así como la potestad de recaudar un impuesto relativo a dicho negocio. Se trataban de negocios de interés para la Corona, que, sin embargo, requerían de la implicación de particulares, puesto que la Corona no disponía de los fondos necesarios para desempeñar dicha empresa por su cuenta.⁵³

De este modo, el Asiento de Avería es un contrato comercial firmado entre la Casa de Contratación, actuando en representación del Estado, y una serie de particulares denominados “asentistas”. En dicho contrato, los asentistas se obligaban a financiar la organización de las flotas, con unas condiciones determinadas incluidas en las capitulaciones de dicho contrato. Mediante este sistema, los fondos necesarios para financiar la armada eran aportados por particulares ajenos a la Corona y a los cargadores. Este sistema era eficiente, puesto que aquellos que aportaban los fondos (asentistas), arriesgaban su capital con el fin de obtener beneficios y evitar el fraude que se llevaba a cabo previamente, cuando se contabilizaban las mercancías, para evitar costes. Además, en dicho contrato, también se regulaba la organización interna de los asentistas, que actuaban de forma independiente, obteniendo personalidad jurídica propia.⁵⁴

⁵² Céspedes, G. (1945). Pp. 40-41.

⁵³ Lapeyre, H. (1953): Simón Ruiz et les asientos de Philippe II. París: Librairie Armand Colin. Pp. 13-14

⁵⁴ Hierro Anibarro, S. (2005). El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España. Pp. 182-210.

La introducción de los Asientos de Avería dio lugar a la creación de un sistema sostenible, basado en el capital privado, que permitiese financiar el sistema de flotas. Este sistema, logró evitar que las partes interesadas en el comercio defraudasen en la declaración de sus mercancías con el objetivo de pagar menos impuesto, y que, al mismo tiempo, se pudiese llevar a cabo una adecuada protección de las flotas, que tan importante era para asegurar el monopolio español en el comercio con América.

4. CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA

Como hemos visto previamente, la Casa de Contratación de Sevilla fue una de las instituciones clave en el desarrollo del sistema de navegación en flota o en conserva. La Casa de Contratación actuó como centro neurálgico del comercio entre España y América. Por tanto, fue un órgano mercantil fundamental, encargado de regular y fiscalizar todos los asuntos relativos al tráfico con las Indias. Además, esta institución intervenía en aspectos como la organización de las flotas, supervisión de la condición de navegabilidad de las mismas y la gestión de las expediciones comerciales a América. Por todo ello, su estudio es de vital importancia, y es necesario conocer en profundidad la institución mercantil a través de la cual se regulaba el sistema de navegación en flota, objeto de la presente investigación.

4.1. Fundación

El 20 de enero de 1503 en Alcalá de Henares, mediante Real Cédula⁵⁵, los Reyes Católicos fundaban la Casa de Contratación, estableciendo su sede en Sevilla. Su fundación, junto con la aprobación de sus primeras ordenanzas, dio lugar al inicio de un importante proceso de institucionalización de los mecanismos de control del tráfico y comercio con la Indias⁵⁶.

Antes de su fundación, la gestión de todos los asuntos relativos a las tierras descubiertas del Nuevo Mundo, se encontraban en manos un único individuo, y no de una institución. Se trababa

⁵⁵ Real Provisión de ordenanzas de la reina Isabel I de Castilla, dada en Alcalá de Henares el 7 de junio de 1503 para todos sus reinos y señoríos con normativas precisas para la unificación del sistema del protocolo-registro notarial público, expedición de copias signadas y fijación de derechos arancelarios.

⁵⁶ Serrera Contreras, R. M. (2008). La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717). Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 36, pp.141-176.

del D. Juan Ramón Rodríguez de Fonseca, arcediano de la Catedral de Sevilla y capellán de la reina Isabel. Sin embargo, la complejidad de estos asuntos imposibilitó que un solo hombre se encargase de todo, y se pasó de un gobierno unipersonal a una institución colegiada. Tras la fundación de la Casa, Fonseca dejó de desempeñar el papel de superintendente de los asuntos relativos a las Indias, pero según autores como Haring, continuó ostentando un papel relevante al actuar con un puesto similar al de “Ministro de las Colonias”.⁵⁷

En cuanto al objetivo inicial de la fundación de la institución hispalense, un tratado de 1672 afirma lo siguiente:

“la Señora Reina Doña Juana [...] juntamente con el Rey, había mandado hacer una Casa para Contratación y Negociación de las Indias... a la cual se habían de traer todas las mercaderías y otras cosas que necesarias fuesen para la dicha Contratación, y las que se hubiesen de llevar las dichas Islas y traer de ellas, y que había de haber en la dicha Casa un Factor y un Tesorero y un Escribano que tuviesen cargo de toda la dicha negociación”.⁵⁹

Las primeras ordenanzas fundacionales redactadas, que dieron lugar a la creación de la institución, proponían la creación de un establecimiento o Casa, situado en Sevilla, en el que se pudiese almacenar tanto la mercancía que debía enviarse a Indias, como aquella que se traía desde el Nuevo Mundo a España. También se determina que esta institución debe ser dirigida por cuatro oficiales nombrados directamente por el Rey. Estos debían ser: un factor, un tesorero y dos escribanos-contadores.

El factor actuaba como gerente de la empresa comercial con las Indias. Se trata del responsable de controlar la negociación que se llevaba a cabo sobre los artículos procedentes de América. Por otro lado, el tesorero, se encargaba de recibir y gestionar todas mercaderías, dinero y otros bienes que se encontrasen en la Casa o que estuviesen destinados a ser recibidos en la Casa.⁶⁰ Finalmente, los escribanos-contadores, se encargaban principalmente del control del comercio

⁵⁷ Haring, C. H. (1972). Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo, Fondo de Cultura Económica, México, 1979. Pp. 27 y 28.

⁵⁹ De Veitia Linage, J. (1981). Norte de la contratación de las Indias Occidentales.. (Vol. 182). por Iuan Francisco de Blas.

⁶⁰ Salmoral, M. L. (1988). Historia de Iberoamérica. Ed.Catedra, tomo II.

y registro de las mercancías procedentes de América. Por otro lado, desempeñaban otras funciones no oficiales como son mantener una “estrecha relación”⁶¹ con los oficiales que residían en las Indias, así como instruir las tripulaciones que partían hacia América y controlar e inspeccionar el aparejo de las embarcaciones que navegaban en flota.

Algunos historiadores, consideran que el modelo institucional elegido para la Casa de Contratación de Sevilla se basa en el modelo portugués utilizado para fundar la Casa de Guiné. Esta institución fue sustituida posteriormente por la Casa da India, y su función era la de equipar los navíos que comerciaban con Oriente, así como vender o almacenar sus cargamentos. La gran diferencia entre ambas instituciones radica en que, mientras que el proyecto portugués implicaba que el monarca se involucrase como Armador y el Estado participase económicamente de forma plena en la empresa, el proyecto español, se limitaba a operar como un organismo de control. A diferencia del modelo portugués, en la Casa de Contratación de Sevilla, el comercio lo llevaban a cabo los particulares y por iniciativa propia, de modo que no se trataba de una institución estatal dedicada al comercio.

4.2. Elección de la ciudad de Sevilla como sede institucional

La elección de la capital andaluza como sede de esta institución no se trata de una cuestión de casualidad, sino de una decisión estratégica apoyada por numerosos motivos.

Desde el siglo XIII, Sevilla ha sido el destino en el cual se centralizaba el comercio con Portugal, África y las islas del Atlántico. Se trata de una ciudad en la que dada la larga tradición mercantil que ostentaba, en ella se encontraban casas de comercio, organismos mercantiles y judiciales, bancas e incluso agentes extranjeros asentados en la ciudad atraídos por la actividad comercial.

Otro factor determinante para su elección fue su demografía. Se estima que entorno al año 1500, la ciudad de Sevilla contaba con aproximadamente 40.000 habitantes, lo cual convertía a la ciudad hispalense en una de las mayores urbes de la época.⁶²

⁶¹ Serrera Contreras, R. M. (2008). La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717). Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 36, pp. 136.

Sin embargo, podemos argumentar que el principal motivo por el cual se eligió esta ciudad como sede, es debido a su localización geográfica. Se trata de un área bien comunicada con la Meseta interior española por vía fluvial⁶³. Sevilla cuenta con el río Guadalquivir, el cual desemboca a tan sólo 90 kilómetros de la ciudad. Esto facilitaba enormemente el tránsito de mercancías procedentes de las Indias y su distribución por la península. Sevilla actuaba como puerto interior, lo cual ofrecía mucha seguridad, al no estar sujeto a la intemperie de las adversas condiciones meteorológicas del Atlántico, ni a los ataques de piratas berberiscos.⁶⁴ Por todo ello, la ciudad hispalense se convirtió en el principal punto de conexión entre España y las Indias.

Ilustración 12. Representación del Puerto de Sevilla en el siglo XVI



Fuente: Cuadro de Alonso Sánchez Coello, 1576

4.3. Regulación de la Casa de Contratación de Sevilla: Ordenanzas

⁶² Cornejo, M. (2001). Sevilla, puerto y puerta de las Indias: El motivo de la indianización y su papel en las comedias sevillanas de Lope de Vega. *Teatro: Revista de Estudios Culturales/A Journal of Cultural Studies*, 15(15), 9.

⁶³ Serrera Contreras, R. M. (2008). La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717). *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 36, pp. 137.

⁶⁴ Piratas berberiscos: piratas y corsarios musulmanes procedentes del Norte de África.

La Casa de Contratación de Sevilla como institución se regulaba a través de Ordenanzas regias (procedentes de la Corona). Este instrumento normativo, fue la fuente legislativa más utilizada y la manifestación más prolongada de la autonomía de los poderes locales, durante más de 500 años. Surge como norma sustitutiva de los fueros y privilegios a finales del siglo XIII.⁶⁵

Fueron numerosas las ordenanzas que se promulgaron para regular esta institución y estas se fueron divulgando de forma sucesiva. Con el transcurso del tiempo, dichas ordenanzas fueron ampliando las competencias de la institución, conforme el tráfico con las Indias se volvía más complejo y relevante para los intereses de la Corona.

4.3.1. Ordenanzas de 1510

Tras las ordenanzas fundacionales promulgadas en 1503, siete años más tarde, en 1510 se promulgaron unas nuevas Ordenanzas que contenían 35 artículos nuevos⁶⁶. El objetivo principal de estas nuevas ordenanzas fue el de delimitar y concretar mejor las competencias de la institución, puesto que, en las fundacionales, su contenido era muy abstracto e indefinido. Además, se buscaba evitar conflictos competenciales con otras instituciones de la ciudad hispalense, como la Audiencia de Sevilla y el Cabildo. En estas ordenanzas se regularon asuntos varios, como puede ser el horario de trabajo de los funcionarios de la Casa, la regulación de la preparación de las expediciones, la obligatoriedad de registrar los navíos de particulares, la declaración de que la Casa se encargaría de la administración de los bienes de los fallecidos en las Indias, y la fijación normas para controlar el flujo de pasajeros.⁶⁷

Un año después de la publicación de estas ordenanzas, en 1511⁶⁸, se complementó su contenido con la publicación de una instrucción en la cual se ampliaron las funciones fijadas en las

⁶⁵ Ladero Quesada, M. Á., & Galán Parra, I. (1982). Las ordenanzas locales en la Corona de Castilla como fuente histórica y tema de investigación (siglos XIII al XVIII). *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, N. 1 (1982); pp. 221-243.

⁶⁶ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, dando nuevas Ordenanzas. Monzón, 15 de junio de 1510.

⁶⁷ Serrera Contreras, R. M. (2008). La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717). *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 36, pp. 153.

⁶⁸ Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, completando las Ordenanzas de 1510. Sevilla, 18 de mayo de 1511.

ordenanzas de 1510, y una real provisión por la cual, la Casa adquiriría jurisdicción civil y criminal plena para los asuntos relativos a la navegación y al comercio con Indias. Como consecuencia, los funcionarios de la Casa pasaron a denominarse “Jueces Oficiales de la Contratación”.

4.3.2. Ordenanzas de 1531

En el año 1531, se promulgaron unas nuevas ordenanzas⁶⁹. Estas están compuestas por 72 artículos, nuevos artículos, convirtiéndose en las ordenanzas más extensas hasta el momento, para la regulación de la institución hispalense.

La finalidad de estas nuevas ordenanzas fue principalmente recopilar aquellas ordenanzas publicadas previamente. En esta nueva publicación no se incluyeron novedades relevantes en cuanto a aspectos relativos a la organización de la institución y sus funciones esenciales.

A pesar de ello, se introdujeron algunos aspectos interesantes, como la inclusión de la figura del Piloto Mayor, como miembro de la plantilla de la institución. En 1508, se nombró Piloto Mayor a Américo Vespucio, quien posteriormente dio nombre al continente descubierto. Esta figura, no estuvo incluida como autoridad institucional, en ninguna ordenanza hasta el momento. La función del Piloto Mayor está muy vinculada al estudio y enseñanza de la ciencia de la cosmografía. Parte de su trabajo implicaba la construcción de instrumentos de navegación y la aprobación de la cartografía de las tierras Indianas.⁷⁰ Su función fue clave para la exploración y colonización del nuevo mundo.

Otra de las contribuciones más importantes de estas ordenanzas es la creación de un Archivo en el cual se custodiaba toda la documentación recibida o generada por la Casa. Este Archivo formaba parte de una de la sección titulada “Contratación” perteneciente al Archivo General de Indias de Sevilla.⁷¹

⁶⁹ Ordenanzas para la Casa de Contratación de las Indias, 1531

⁷⁰ Pozo Ruiz, A. (2005). La Casa de la Contratación de Sevilla y la enseñanza [Blog]. Recuperado de https://personal.us.es/alporu/historia/casa_contratacion.htm#:~:text=Piloto%20Mayor%20de%20esta%20casa,por%20parte%20de%20los%20pilotos.

⁷¹ Zumalacárregui, L. (1947). Las Ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación de las Indias. Revista de Indias, 8, 30

Años más tarde, en torno al año 1539, se otorgó a la Casa hispalense, través de un reglamento⁷², la jurisdicción privativa tanto civil como mercantil, de todas aquellas cuestiones relativas a la navegación y al comercio ultramarino. Sin embargo, en torno a 1543, se creó un Consulado de Sevilla, o como se conocía en la época “Universidad de Cargadores a Indias”. Este órgano de carácter gremial estaba formado por un prior, dos cónsules, funcionarios y mercaderes. Esta institución relevó a la Casa de Contratación en la tramitación de ciertos pleitos civiles entre sus miembros, por sus métodos eran más simples y baratos que el de los tribunales ordinarios.⁷³ Su regulación quedó recogida de forma oficial, posteriormente en una Ordenanzas publicadas en 1585.⁷⁴

4.3.3. Ordenanzas de 1552

En 1552, se publicaron unas nuevas Ordenanzas.⁷⁵ Esta vez se componían de hasta 200 nuevos artículos, dando lugar a la colección legislativa más completa sobre la Casa de Contratación de Sevilla.

En estas nuevas ordenanzas, se agrupaba en un mismo documento, todo lo relativo a la jurisdicción de la Casa de Contratación de Sevilla hasta el momento. Además, se regula en ellas el sistema que se debía utilizar para registrar todas aquellas embarcaciones o navíos que salían de la capital andaluza con destino América, así como de aquellas que procedían de las tierras indianas. Este registro era llevado a cabo por la figura del Visitador, la cual fue creada en el año 1518. El Visitador se encargaba de decidir si el navío era “hábil y suficiente” para la navegación, analizando criterios como son el número de marineros, grumetes y pajes, así como el estado del navío.⁷⁶

⁷² Se desconoce el título del reglamento. Fuente: García Gallo, A. (1950). Curso de Historia del Derecho Español, 5ª ed., Madrid, 1950, p. 446

⁷³ Haring, C. H. (1966). El imperio hispánico en América. Solar/Hachette. Pp. 326.

⁷⁴ Ordenanzas para el prior y consules de la vniuersidad de los mercaderes de la ciudad de Seuilla, 1585.

⁷⁵ Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias y de la navegación y contratación de ellas, 1552

⁷⁶ Jacobs, A. (2004). Funcionarios con las manos en la masa: La Casa de la Contratación durante el reinado de Carlos V. La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias (2004), pp. 375-400

En cuanto a su estructura, la Casa quedó configurada de la siguiente forma. La Casa se dividía en dos Salas: Sala de Gobierno y Sala de Justicia. Ambas salas compartían un nexo común, que es la figura de un único Presidente, a pesar de que operaban con plena independencia la una de la otra. Tras la publicación de las sucesivas ordenanzas, sus principales funciones y competencias quedaron claramente definidas y esto implicó que la institución ejerciese las funciones de “órgano de control del tráfico ultramarino, oficina de apresto y organización de las flotas, depósito de los caudales del Rey y de los particulares, departamento de control de la emigración a Indias, centro de investigación científica y Escuela Náutica y, finalmente, Audiencia y Tribunal de Justicia” (Serrera, 2008).

El contenido de estas ordenanzas confirmó que la Casa se convirtiese en una institución madura, estructurada y correctamente organizada. Además, manifestó que se trataba de una institución con sus competencias y funciones bien definidas, cuya posición se diferenciaba claramente de otras instituciones contemporáneas de gran relevancia como el Consejo de Indias.

Como consecuencia de lo anterior, las ordenanzas de 1552 apenas experimentaron algún tipo de modificación en años venideros. Perduraron casi intactas durante siglos y parte de su contenido fue recogida en la gran compilación legislativa de normas relativas a las Indias, que tuvo lugar en 1680, conocida como Recopilación de leyes de las Indias.⁷⁷

4.4. Real y Supremo Consejo De Indias

En el año 1524, se creó una nueva institución que, en cierta manera, mermó la autoridad plena de la que gozaba la casa de Contratación hasta el momento. Se trata del Real y Supremo Consejo de las Indias. Esta nueva institución era el máximo órgano político asesor y ejecutivo, y gozaba de competencias gubernamentales, judiciales, fiscales, militares y religiosos para aquellos asuntos relacionados con las Indias. El Consejo de Indias, actuaba principalmente como intermediario entre la Casa de Contratación y el Rey.⁷⁸

⁷⁷ González, F. J. D. (1997). Las competencias inspectoras y judiciales de la Casa de la Contratación hasta el reinado de Felipe II. Estudios de historia social y económica de América, (14), pp. 59-74.

Hasta 1524, todos los asuntos políticos, relativos a las Indias, eran diligencia únicamente del Consejo de Castilla. El surgimiento de esta nueva institución supuso la creación de una prolongación territorial de esta institución política, dedicada exclusivamente a temas Indianos.

Tanto la Casa de Contratación como el Consejo, mantuvieron una estrecha relación política. Desde su creación en 1503, y más concretamente, desde la emisión de las ordenanzas de 1510, la Casa siempre tuvo su finalidad y competencias claramente delimitadas, ciñéndose estas a todos los asuntos relativos a las Indias. Sin embargo, el surgimiento de esta institución mermó en cierta manera dichas competencias, al tener que compaginar ciertos asuntos, y dejar de ser el único organismo encargado de la gestión de los asuntos derivados de la Carrera de las Indias.

El cronista oficial del Consejo de Indias, Juan López de Velasco, definió en el año 1574 a grandes rasgos, las principales diferencias competenciales entre la Casa de Contratación y el Consejo de Indias. Mientras que la Casa se encargaba de la administración y provisión de los asuntos relativos a las Indias, el Consejo adoptó la función de operar como Tribunal de Justicia para aquellas cuestiones o pleitos que tuviesen lugar en la navegación transoceánica.⁷⁹

Esta nueva configuración institucional se basa en el modelo portugués. La estructura orgánica portuguesa contaba con el control de un director o “feitor” común, pero dividía la gestión de los asuntos relativos al control del comercio y las posesiones tanto asiáticas como africanas, en dos instituciones: Casa de Comercio de Guinea y la Casa de la Mina y de la India.⁸⁰

4.5. Fin de la Casa de Contratación de Sevilla y su cambio de sede a Cádiz

4.5.1. Periodo de decadencia y crisis

Desde finales del siglo XVI, hasta la implantación de las reformas borbónicas que tuvieron lugar tras la Guerra de Sucesión, la Casa de Contratación de Sevilla, no experimentó ningún

⁷⁸ Martínez, A. S. (2010). La institucionalización de la cosmografía americana: la Casa de la Contratación de Sevilla, el Real y Supremo Consejo de Indias y la Academia de Matemáticas de Felipe II. *Revista de Indias*, 70(250), pp. 715-748.

⁷⁹ De Velasco, J. L. (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias*. Establ. tip. de Fortanet. Pp. 45

⁸⁰ Chaunu, P. (1984). *Conquista y explotación de los nuevos mundos: siglo XVI* (No. 940.23/Ch49c). Pp. 102

cambio relevante. Sin embargo, se trata de un periodo marcado por la decadencia de las instituciones españolas. La casa de contratación de Sevilla no fue una excepción.⁸¹

Durante este periodo, la Casa de Contratación de Sevilla, se vio marcada por altos niveles de corrupción. Entre las prácticas corruptas, destacaba la compra de cargos, y sus distintas modalidades. Además, esta institución se vio afectada por numerosas ineficiencias operativas, que dieron lugar a grandes pérdidas económicas. Durante el siglo XVII, se produjo un considerable aumento en el número de empleados y burócratas, a pesar de que el tráfico comercial era cada vez menos relevante. A mediados del siglo XVI, la Casa contaba con aproximadamente 24 funcionarios. En 1687, se contabilizaron más de 110. Lo preocupante era que dicho incremento no estaba justificado. Muchos de los nuevos miembros de la plantilla no tenían una función concreta asignada. Como consecuencia, se incrementaron los gastos, hasta el punto de que los presupuestos asignados para administración de la institución no alcanzaban para cubrir estos excesos. La deuda incrementó notablemente, hasta alcanzar niveles de endeudamiento de hasta cinco veces el tamaño de los presupuestos anuales.⁸²

Esta crisis institucional, se encuentra estrechamente relacionada con la crisis que experimentó la Carrera de Indias durante este periodo. En el siglo XVI, como hemos visto anteriormente, se produjo la pérdida del monopolio comercial español en América, tras la entrada de los franceses en la Guerra de Sucesión, y de los ingleses tras el Tratado de Utrecht. Desde 1650 hasta finales de siglo, se produjo una disminución en la regularidad en la que las flotas ponían rumbo a América, así como en el volumen del tráfico mercantil en general. Además, debido a las numerosas guerras en las que participó España durante este período, la navegación transoceánica incrementó su peligrosidad, tras el incremento de la piratería y la patente de corso. Como consecuencia, la Carrera de Indias se encontraba en un periodo de profunda decadencia, que la Casa de Contratación de Sevilla, no supo revertir, a pesar de continuar ejerciendo su regulación, la cual, como hemos visto, fue muy ineficaz e insuficiente.

⁸¹ Serrera, R. M. (1990). Las Indias Españolas en el siglo XVII. Descubrimiento, colonización y emancipación de América, tomo VIII de la Historia de España dirigida por Antonio Domínguez Ortiz. Barcelona, 1990. Pp. 414-426.

⁸² Schäfer, E. (1947). El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria. Tomo II. La labor del Consejo de Indias en la administración colonial.

4.5.2. Cambio de sede a Cádiz

En 1717, el monarca Felipe V, decide cambiar la sede de la Casa de Contratación, de Sevilla a Cádiz. Esto se debe a varios motivos.

En primer lugar, se argumentó que las embarcaciones del siglo XVII evolucionaron en tamaño y contaban con un gran tonelaje, pero el río Guadalquivir no ofrecía el calado suficiente. Además, el aumento del tamaño y tonelaje de las embarcaciones hizo de la navegación por el Guadalquivir más complicada. Como consecuencia, se produjeron importantes siniestros a la altura de Broa y Barra de Sanlúcar de Barrameda, que supusieron grandes pérdidas económicas.

Además, una de las causas más relevantes de este traslado, es el “entreguismo” que llevó a cabo el Consulado de Sevilla, en beneficio de Cádiz. Desde finales del siglo XVII, Cádiz cobró relevancia hasta el punto de convertirse en una de las capitales del comercio con América. Esto se debe a varios motivos. En 1671 y 1673, el Consulado de Indias, autorizó a las flotas para partir desde Cádiz en lugar de hacerlo en Sevilla como estaba estipulado. Posteriormente, entre 1679 y 1680, se trasladó a Cádiz el Juzgado de Indias y al mismo tiempo, se fijó la cabecera de la flota en el puerto gaditano.⁸³ De este modo, podemos observar que, desde finales del siglo XVII, gran parte de la organización de las flotas que partían en misión comercial hacia América tenía lugar en Cádiz, a pesar de ser Sevilla la Sede oficial. De este modo, en este periodo, Sevilla actuaría como centro del aparato burocrático comercial, y Cádiz como el verdadero núcleo de la organización de la Carrera de Indias.⁸⁴

Por otro lado, algunos autores afirman que el cambio de sede para esta institución se debe a razones simbólicas, motivadas por el cambio de dinastía. El nuevo monarca borbón, quería dar un impulso a la Corona, y para ello, era imprescindible mejorar su imagen. Frente a la imagen de corrupción e ineficiencia ofrecida por la Casa de Contratación de Sevilla, el monarca Borbón, quería cambiar esta apariencia y presentar una nueva forma de actuar, pensar y gobernar de la dinastía borbónica, que se amparaba en el cumplimiento del marco legalidad.

⁸³ Navarro García, L. (1983). Apogeo y declinación de Sevilla en el siglo XVII. Catálogo de la exposición de Sevilla en el siglo XVII, Sevilla, Ministerio de Cultura. 1983. Pp. 32-33.

⁸⁴ Lorenzo, M. Á. R., en América, H. D. L. I., & de Sevilla, E. H. A. (2004). Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales, 6. Pp. 130-134.

Para ello, fue necesario realizar el traslado geográfico de la institución a Cádiz, con el objetivo de distanciarse de la reputación que le precedía.⁸⁵

En el siglo XVII, instituciones españolas como la Casa de Contratación de Sevilla, experimentaron un periodo de decadencia, que fue paralelo a la pérdida del monopolio comercial en la Carrera de Indias, así como al fin del sistema de navegación en flota o conserva. Durante este periodo, la institución sevillana se caracterizaba por su alto nivel de corrupción e hipertrofia funcionarial, que daba lugar a enormes ineficiencias operativas, y altos niveles de endeudamiento. Además, Cádiz experimentó un importante crecimiento como centro neurálgico del comercio con América, debido a sus favorables condiciones geográficas, así como a la actitud entreguista de las sedes sevillanas. Todo ello, unido al espíritu reformador borbónico, dio lugar al fin de la casa de Contratación de Sevilla y posterior traslado final a Cádiz. En Cádiz, dicha institución, que en tiempos pretéritos gozó del monopolio comercial con América, perdería, posteriormente, su relevancia institucional tras la liberación del comercio con el Tratado de 1778, el cual daría pie a su desaparición.

⁸⁵ García-Baquero, A. (1986). Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824. Barcelona, 1986. Pp. 114-124.

5. CONCLUSIONES

En primer lugar, el sistema de navegación de flota fue clave para el establecimiento del dominio comercial español, pero al mismo tiempo, su existencia sólo se justificaba es un periodo de tiempo determinado.

Gracias a la obligación de navegar en flota, impuesta a través de Ordenanzas, se minimizó el impacto derivado de los ataques piratas y corsarios, durante un periodo marcado por los numerosos conflictos militares en Europa (existía alta correlación entre las guerras y los ataques piratas y corsarios, especialmente con los ataques corsarios, dada la patente de corso). Se logró que tan sólo el 1% de los tesoros se perdiesen por causas derivadas de la piratería y ataques corsarios, puesto que la gran mayoría se debían a causas meteorológicas. Además, la coordinación de las partidas a América en dos flotas anuales logró crear una red comercial estable y segura, que permitía organizar las importantes ferias comerciales (Feria de Portobelo) y la preparación de mercancías, lo cual daría un gran impulso al comercio español con las Indias y a su posterior posición de superioridad en este aspecto.

La implantación de esta obligación de navegar en flota dio lugar al establecimiento del Monopolio comercial español en América. Los beneficios obtenidos del comercio con América permitieron financiar la exploración y colonización del Nuevo Mundo, pero, sobre todo, financiar las numerosas guerras que tuvieron lugar en Europa, como son las Guerras Imperiales con Francia, la Batalla de Pavía, La Guerra con Inglaterra (Armada Invencible y los enfrentamientos entre Blas de Lezo y el Almirante Vernon por al defensa de Cartagena de Indias...) o la posterior Guerra de Sucesiones. Como consecuencia, España logró crear uno de los imperios más extensos e importantes de la historia de la humanidad y se vio inmersa en una de las épocas más prósperas de su historia.

A pesar de ello, este sistema presentaba numerosas ineficiencias. El sistema de navegación en flota implicaba numerosos costes, al ser necesario financiar a los galeones de guerra que escoltaban a los buques mercantes y sus costes derivados. Además, navegar en flota, en únicamente dos partidas anuales, implicaba una enorme ralentización del comercio. Con el tratado de libre comercio de 1778, el comercio transoceánico se liberalizó, y como consecuencia, se agilizó enormemente. Además, el tráfico transoceánico no se vio tan afectado

por la inseguridad causada por los ataques piratas y corsarios, gracias a la mejora de las naves que realizaban el comercio. De este modo, los avances tecnológicos en la fabricación de las flotas fue factor clave, que hizo innecesaria la necesidad de organizarse en flota para partir en misión comercial.

Por este motivo, este sistema fue esencial para organizar el comercio en el siglo XVI, pero posteriormente, conforme el comercio y la construcción de las embarcaciones evolucionaron, dejó de tener sentido su imposición obligatoria.

En segundo lugar, la Casa de Contratación de Sevilla fue uno de los organismos institucionales más importantes de la historia de España, puesto que desempeñó un rol fundamental en la consolidación del monopolio comercial español en América. A pesar de ello, en algunos casos resultó ser ineficiente en la gestión de sus asuntos, y se vio enormemente afectada por la corrupción. Como consecuencia, cayó en decadencia, hasta tener lugar su traslado a Cádiz y su posterior desaparición.

Esta institución se encargaba de gestionar todos los asuntos relativos a las Indias. Para ello, desarrolló el marco normativo que regulaba las relaciones económicas con las Indias, así como la gestión del comercio y mercancías, y la ordenación del sistema de flotas. A pesar de su absoluta necesidad, especialmente en el siglo XVI, esa institución se vio marcada por un periodo de decadencia, común al conjunto de instituciones españolas durante el siglo XVII.

La Casa de Contratación Sevilla, experimentó un periodo marcado por la corrupción e ineficiencias, que desembocaron en su posterior traslado a Cádiz. Durante el siglo XVI, la compra de cargos era una práctica muy común en la institución, y como consecuencia empeoró notablemente la gestión. Prueba de ello es el incremento injustificado en el número de empleados que se observó en este periodo. Como consecuencia, la institución se encontraba en una posición financiera insostenible, al incrementar los gastos derivados del incremento en la platilla, que no se compensaban con mayores ingresos, y, por ende, incrementaron los niveles de deuda. Además, esta institución, fracasó en la gestión de la financiación del sistema de navegación en flota con la imposición del impuesto de Avería. Se vio que era necesario la implicación de capital privado para financiar las contiendas comerciales, y por ello, fue

necesaria la introducción de la figura del Asiento de Avería, la cual era un contrato comercial entre particulares y la Corona.

Por estos motivos, su traslado a Cádiz a principios del siglo XVII fue absolutamente necesario. Además de los motivos prácticos, como son la mejor posición geográfica respecto a Sevilla, esta institución necesitaba renovar su imagen si quería sobrevivir. A pesar de ello, no fue capaz de sobreponerse al Tratado de libre comercio de 1778. Tras este tratado, se liberalizó el comercio entre América y España en numerosos puertos españoles. Como consecuencia, esta institución dejó de ostentar la gestión y el monopolio comercial de los puertos españoles con América y, por tanto, dejó de tener sentido su existencia.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Acepción: Flota (1924). Tomo 24. Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, Espasa Calpe.
- Altamira, R. (1951). Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación indiana. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM
- Anes, R. D. (2008). Los navíos anuales de permiso del Asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731. *Revista de historia naval*, 26(100), 7-60.
- Araluce, G. (2020). La Armada, bajo mínimos: da de baja 27 buques y solo incorpora nueve. *Vozpópuli*. Recuperado de https://www.vozpopuli.com/espana/armada-buques-flota_0_1372063952.html
- Arredondo, M. S. (1984). Relaciones entre España y Francia en los siglos XVI y XVII: testimonios de una enemistad. *Dicenda. Cuadernos de filología hispánica*, 3, 199-206.
- Ayán, C. S. (1997). *La guerra de Sucesión española (Vol. 61)*. Ediciones AKAL.
- Barrado, J. M. D. (2015). En torno a Utrecht y Aquisgrán: el pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750). *Anuario de Estudios Americanos*, 72(1), 57-96.
- Céspedes, G. (1945): *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla. Pp. 38-40.
- Chaunu, P. (1984). *Conquista y explotación de los nuevos mundos: siglo XVI (No. 940.23/Ch49c)*. Pp. 102
- Cornejo, M. (2001). Sevilla, puerto y puerta de las Indias: El motivo de la indianización y su papel en las comedias sevillanas de Lope de Vega. *Teatro: Revista de Estudios Culturales/A Journal of Cultural Studies*, 15(15), 9.

- Cruz Barney, O (1995). Notas sobre corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica. *Revista de Derecho Privado – Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-MG Graw Hill*, núm. 16 – Enero-Abril, 1995. México.
- De Artíñano, G. (1920). *La arquitectura naval española:(en madera) bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución. El autor.*
- De Veitia Linage, J. (1981). *Norte de la contratación de las Indias Occidentales.. (Vol. 182).* por Iuan Francisco de Blas.
- De Velasco, J. L. (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias. Establ. tip. de Fortanet. Pp. 45*
- Diez, C. S. A. (2019). El traslado de la casa de la contratación a Cádiz 1717. *História: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 13.
- Escandell, B. C., de Jurisprudencia, A., & de las Baleares, L. (2012). El contrato de corso en la Ibiza del siglo XVII. *Revista general de marina*, 263(1), 7-15.
- Eyres, D. J., & Bruce, G. J. (2012). *Ship construction. Butterworth-Heinemann.*
- García-Baquero, A. (1986). *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824. Barcelona, 1986. Pp. 114-124.*
- García Gallo, A. (1950). *Curso de Historia del Derecho Español, 5ª ed., Madrid, 1950, p. 446*
- Gisbert, J. (2021). *Cedula Real. Diccionario Jurídico y Social (1st ed.). Madrid. Recuperado de <https://diccionario.leyderecho.org/cedula-real/>*
- González, F. J. D. (1997). Las competencias inspectoras y judiciales de la Casa de la Contratación hasta el reinado de Felipe II. *Estudios de historia social y económica de América*, (14), 59-74.

- González, S. M. C. (1992). Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias. *Anuario de historia del derecho español*, (62), 67-116.
- Haring, C. H. (1966). *El imperio hispánico en América*. Solar/Hachette. Pp. 326.
- Haring, C. H. (1979). Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo, *Fondo de Cultura Económica, México*. Pp. 27 y 28.
- Hernández, A. R. (2015). La agricultura en Cuba. *Apuntes históricos. Revista Ingeniería Agrícola*, 5(3), 63-64.
- Hernández, F. J. (1988). Las cortes de Toledo de 1207. Las cortes de Castilla y León en la Edad Media, 2, 221-263.
- Hierro Anibarro, S. (2005). El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España. Pp. 182-210.
- Iberoamérica Social. (2019). La Flota de Indias: Sistema de monopolio comercial de España en América. Cádiz. Recuperado de <https://iberoamericasocial.com/flota-de-indias/>
- Jacobs, A. (2004). Funcionarios con las manos en la masa: La Casa de la Contratación durante el reinado de Carlos V. *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias* (2004), pp. 375-400
- Jaime Vicens Vives (ed.), *Historia social y económica de España y América*, tomo III, pág. 476.
- Ladero Quesada, M. Á., & Galán Parra, I. (1982). Las ordenanzas locales en la Corona de Castilla como fuente histórica y tema de investigación (siglos XIII al XVIII). *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, N. 1 (1982); Pp. 221-243.
- Lapeyre, H. (1953): *Simón Ruiz et les asientos de Philippe II*. París: Librairie Armand Colin. Pp. 13-14

- Latapie, E. V. (2007). El fin del Imperio español en América. Verbo (Madrid): Revista de formación cívica y de acción cultural, según el derecho natural y cristiano, (451), 37-68.
- España. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, 24 de julio de 2014.
- Lorenzo Sanz, E. (1979): Comercio de España con América en la época de Felipe II. t. I. Los Mercaderes y el Tráfico Indiano. t. II. La navegación, los Tesoros y las Perlas. Valladolid: Diputación Provincial de Valladolid. Pp. 343.
- Lorenzo, M. Á. R., en América, H. D. L. I., & de Sevilla, E. H. A. (2004). Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales, 6. Pp. 130-134.
- Martínez, A. S. (2010). La institucionalización de la cosmografía americana: la Casa de la Contratación de Sevilla, el Real y Supremo Consejo de Indias y la Academia de Matemáticas de Felipe II. Revista de Indias, 70(250), 715-748.
- Mira Caballos, E. (2015). El sistema naval del Imperio Español: Armadas, Flotas y Galeones en el siglo XVI, Punto de vista editores, 2015.
- Navarro García, L. (1983). Apogeo y declinación de Sevilla en el siglo XVII. Catálogo de la exposición de Sevilla en el siglo XVII, Sevilla, Ministerio de Cultura. 1983. Pp. 32-33.
- Núñez, J. M. B. (2006). Organización y semántica naval moderna. Cuadernos de Historia Moderna, 187
- Otero, E. (1999). Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621 – 1697), Ministerio de Defensa, Madrid, 1999, p.35
- Ordenanzas para el prior y consules de la vniuersidad de los mercaderes de la ciudad de Seuilla, 1585.

Ordenanzas para la Casa de Contratación de las Indias, 1531.

Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias y de la navegación y contratación de ellas, 1552.

Ordenanzas sobre las reglas y condiciones que han de observarse en los armamentos de corsarios particulares, 1356.

Porras Arboledas, P. A. (2009). Las ordenanzas municipales: sus orígenes, contenidos y posibilidades de investigación. *Vasconia*, 36, 19-35.

Pozo Ruiz, A. (2005). La Casa de la Contratación de Sevilla y la enseñanza [Blog]. Recuperado de https://personal.us.es/alporu/historia/casa_contratacion.htm

Real Academia Española. (2021). Convoy. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Corsario. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Embarcación. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Flota. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Flota. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Galeón. En *Diccionario de la Lengua Española* (23^a ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Navío. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Ordenanza. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Ordenanza. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Academia Española. (2021). Pirata. En Diccionario de la Lengua Española (23ª ed.). Recuperado de: <<https://dle.rae.es>> [3/3/21].

Real Provisión de ordenanzas de la reina Isabel I de Castilla, dada en Alcalá de Henares el 7 de junio de 1503 para todos sus reinos y señoríos con normativas precisas para la unificación del sistema del protocolo-registro notarial público, expedición de copias signadas y fijación de derechos arancelarios.

Recopilación de leyes de los reynos de Indias, lib. VIII, tít. XIII

Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, completando las Ordenanzas de 1510. Sevilla, 18 de mayo de 1511.

Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación, dando nuevas Ordenanzas. Monzón, 15 de junio de 1510.

Real Cédula dada en Aranjuez el 18 de octubre de 1564. ENCINAS, D.: Cedulaario indiano. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1945

Revista del Sector Marítimo. (2013). Diez tipos de embarcaciones a vela. Recuperado de <https://sectormaritimo.es/diez-tipos-de-embarcaciones-a-vela>

Salmoral, M. L. (1988). Historia de Iberoamérica. Ed.Catedra, tomo II.

Schäfer, E. (1947). El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria. Tomo II. La labor del Consejo de Indias en la administración colonial.

Serrera Contreras, R. M. (2008). La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717). Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 36, pp.141-176.

Serrera, R. M. (1990). Las Indias Españolas en el siglo XVII. Descubrimiento, colonización y emancipación de América, tomo VIII de la Historia de España dirigida por Antonio Domínguez Ortiz. Barcelona, 1990. Pp. 414-426.

Solórzano Pereira, J. (1972): Política Indiana. Madrid: Atlas, t. V.

Spradley, J.P. (1980). *Participant Observation*. Nueva York, Rinehart & Winston

Tras La Última Frontera. (2021). Exploradores Hispanos: Patache [Blog]. Recuperado de <https://traslaultimafrontera.com/patache/>

Villa Caro, R. (2018). El origen de la navegación “EN CONSERVA”: la “FLOTA DE INDIAS” y “LOS CORSARIOS” [Blog]. Recuperado de <https://www.exponav.org/el-origen-de-la-navegacion-en-conserva-la-flota-de-indias-y-los-corsarios/>

Zumalacárregui, L. (1947). Las Ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación de las Indias. Revista de Indias, 8, 30