

# HISTORIA DEL DERECHO MARÍTIMO CASTELLANO-INDIANO

SUMARIO: I. Introducción. II. Jurisdicción marítima III. Normas de guerra marítima. IV. Normativa reglamentaria de navegación. V. Normativa sobre tripulaciones. VI. Normativas técnicas sobre la construcción y tamaño de las naves. VII. Sistema de Flotas y Galeones. VIII. La normativa del derecho marítimo en el Cedulaire de Encinas (1596). IX. El libro Noveno de la Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias (1680). X. Seguros. XI. Doctrina y bibliografía técnica. XII. Bibliografía. XIII. Apéndice.

## I. Introducción:

Hemos utilizado un valioso trabajo del querido profesor Héctor José Tanzi<sup>1</sup>, a quien conocimos y tratamos en su despacho del Instituto Ambrosio Luis Gioja en la Facultad de Derecho de la UBA, como punto de partida para profundizar, ampliar y sistematizar un tema que consideramos tan interesante como poco estudiado, dentro del Derecho Castellano-Indiano, con miras a divulgarlo en nuestros cursos de grado y, eventualmente, de postgrado. No citaremos ninguna oración ni párrafo porque lo hemos aprovechado en su totalidad y el presente debe entenderse como una reelaboración de aquel, sin el cual este no podría haber sido concebido.

## II. Normativa técnica sobre la construcción, tamaño y seguridad de las naves.

Los barcos pequeños fueron recomendados por Colón luego de su primer viaje<sup>2</sup> y él mismo acostumbraba llevarlos especialmente, como ocurrió en el cuarto, en el que empleó cuatro navíos de gavia de entre 70 y 50 toneladas<sup>3</sup>. Estos navíos “de gavia” a los que se refiere Las Casas, eran más lentos en su andar que las carabelas latinas pues tenían mucha obra muerta y elevados castillos que hacían pesada la navegación y la misma maniobra<sup>4</sup>. Se los llamaba “de gavia” pues llevaban velas cuadradas –en el palo mayor y en el trinquete-, tal como tenemos fijada la imagen de la “Santa María” de Colón<sup>5</sup>. A este tipo de embarcación con tal arboladura se la llamaba nao o carabela redonda y según entendía Juan de Escalante de Mendoza en su “Itinerario de navegación”, compuesto en 1575, aunque lentas, resultaban las más seguras en las travesías<sup>6</sup>.

Las normas de 1613 para arqueo y medidas de los navíos son recogidas en el Tomo 3º, Libro IX, título XXVIII, ley 25. El tema plantea al historiador moderno serias dificultades por las diferentes medidas utilizadas entonces, que variaban no sólo entre países sino dentro mismo de ellos pues cada lugar adoptaba un sistema propio. En primer lugar se conoce que cuando los documentos de la época del descubrimiento indican toneladas, no lo están haciendo sobre una unidad de peso sino de capacidad del buque. La tonelada

---

<sup>1</sup> Héctor José TANZI. La navegación en la legislación indiana. [Revista del Instituto de Historia del Derecho “Ricardo Levene” N° 27](#), Buenos Aires, 1990, pp. 149-158.

<sup>2</sup> MARVEL, Josiah, «Los restos de las carabelas de Vicente Yáñez Pinzón, de 1500», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 169-177.

<sup>3</sup> Bartolomé DE LAS CASAS, *Historia de las Indias*, 1º II, cap. IV.

<sup>4</sup> José Luis CASADO SOTO, «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos: Aproximación a la definición de su perfil tipológico», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 121-143.

<sup>5</sup> CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe, «Las naves de Colón», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 158-168.

<sup>6</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *A la mar madera*. Libro quinto de las [Disquisiciones náuticas](#), Madrid, 1880.

española equivalía a dos pipas de vino o de agua; cada pipa tenía veintisiete arrobas y medio, es decir que cincuenta y cinco hacían la tonelada, que a medidas actuales se aproximan a algo más de seiscientos kilogramos. En el Tomo 4º, Libro IX, título XXXI --, las leyes de Indias se refieren a estas medidas como tonelada de aforamiento o flete. Pero también existían los toneles.

Cuando Martín Fernández de Navarrete reproduce documentos de la expedición de Magallanes, se menciona el porte de sus naves en toneles, medida vizcaína. Señala allí que cada diez toneles vizcaínos, hacían diez toneladas castellanas. En consecuencia, el navío “San Antonio”, de ciento veinte toneles, equivalía a ciento cuarenta y cuatro toneladas y la “Victoria”, de ochenta y cinco toneles, a ciento dos toneladas<sup>7</sup>. Aparentemente el arqueo de las naves fue conocido desde tiempo antes del descubrimiento y existen constancias de su práctica, en España en el siglo XVI. Las Ordenanzas de 1613 establecieron un método científico muy evolucionado para determinar el porte de las naves y que se volvería a recoger en las nuevas ordenanzas de arqueos de octubre de 1633. Pero arqueador y medidor de naves sólo aparecen en la Casa de Contratación desde 1620 (*Recopilación de Indias*, Tº 4, Lº IX, tº XXVIII, ley 24). Por lo que podemos establecer que en ningún país europeo se había llegado a establecer con tanta precisión la capacidad de una nave partiendo de sus medidas.

Las leyes proponen tres formas de arqueo siendo la primera de las previstas la más frecuentemente empleada; está concebida en que el plan de la nave (maderos que se asientan sobre la quilla y que hacen de plan o suelo donde se fija la construcción, según lo explica Tomé Cano) sea igual a la mitad de la manga, cosa que en los navíos de la época era bastante común. Luego se multiplicaban los codos de la manga (M) por los que tuviere la mitad del puntal (p) y este resultado se multiplicaba por la mitad de la suma de la eslora (E) y quilla (Q); de aquí salía la capacidad en codos, que, dividida por ocho, la daba en toneles. He aquí, simplificada, dicha fórmula:

$$(M \times 1/2 p) \times 1/2 (E + Q) \text{ codos} + 8 = \text{capacidad en toneles}$$

Las leyes ponen de manifiesto una realidad que la documentación y los hechos confirman: la navegación a las Indias fue atendida en la parte náutica con sumo cuidado para evitar pérdidas de vidas y naves. Debía lucharse contra las terribles tempestades y contra los piratas, por lo que era necesario asegurar una buena construcción naval. Las naves no podían salir sin previa inspección de su quilla por las autoridades de la Casa de Contratación y cuando se incorporaba un navío nuevo debía varárselo en tierra para poder realizar la inspección (*Recopilación de Indias*, Tº 4, Lº IX, tº XXX, Leyes 19 y 20). Las naves que iban a las Indias debían ser “fuertes, sanos, veleros y tales, que con seguridad puedan hacer sus viajes y volver a estos reinos” (id., ley 17, final).

Particular atención debía ponerse, entonces, en la construcción. Fueron las regiones de Vizcaya, Guipúzcoa y Santander las que proveían de naves apropiadas y ya experimentadas en el comercio por los mares del Norte y Báltico, que resultaron muy buenas para los viajes oceánicos de Indias. Aquellas regiones poseían también buenas maderas, cabullería adecuada y excelente hierro. En cambio era fama que en Sevilla se utilizaba madera verde para la construcción naval, la cual una vez seca desajustaba la clavazón de manera que las naves se abrían. Por esto, una ley de 1593 prohibió que navegasen a Indias naves fabricadas en la costa de Sevilla, Sanlúcar, Cádiz y Santa María (*Recopilación de Indias*, Tº 4, Lº IX, tº XXX, ley 21); muy curiosa restricción impuesta a

---

<sup>7</sup> Martín FERNÁNDEZ NAVARRETE. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles, ed. Guaranía, Buenos Aires, 1946, tº IV, p. 3.

las ciudades que eran el foco del comercio marítimo oceánico<sup>8</sup>.

Las Ordenanzas de 1618 sobre fabricación de naves, establecieron el tonelaje menor en seiscientos veinticuatro pues, según se sostuvo, las de menor porte no tenían suficiente bodega y las de mayor tonelaje eran difíciles de gobernar especialmente en la entrada de los puertos. Además, se desaparejaban fácilmente con los temporales (*Recopilación*, Tº 4, Lº IX, tº XXVIII, Ley 22, nº 104). Por otra parte, mejor equilibradas las naves, la navegación en conserva se mejoraba evitándose las demoras que ocasionaban navíos menos maniobrables (*Recopilación*, Tº 4, Lº IX, tº XXXVI, Ley 11).

También en América se desarrolló la fabricación de naves. Las expediciones trajeron calafates y carpinteros que permitieron extender la práctica de tal actividad. Los primeros descubridores hicieron construir bergantines y carabelas para sus exploraciones y en casos para el retorno. En Guayaquil, ya a fines del siglo XVI se construían naves de hasta cuatrocientas toneladas<sup>9</sup>.

Se fomentó la construcción naval otorgando privilegios especiales a los fabricantes de navíos de más de mil toneladas, decisión que Felipe II reiteró a fines del siglo XVI (ver *Novísima Recopilación*, IX, VIII, 4, y *Recopilación de Indias*, IX, XXVIII, 2 y 3).

En 1535 se había autorizado para que en las costas del Mar del Sur se fabricaran navíos con toda libertad (Recop., XI, XLIV, 1), aunque la construcción fue perdiendo calidad al punto que en el siglo XVIII Jorge Juan y Antonio de Ulloa reflejan la escasa y mala forma en que salían las naves de esta región. No obstante, además de los de Guayaquil, otros astilleros lograron fama en América, como ocurrió con La Habana, Santo Domingo, Campeche y Puerto Rico, cuyos barcos fueron autorizados a entrar en las mismas flotas de Indias (1638)<sup>10</sup>. En el siglo XVIII las construcciones navales americanas llegaron a superar en calidad y cantidad a la de los astilleros peninsulares y algunos de los más famosos navíos de la época salieron de La Habana (como el “Santísima Trinidad” que terminó en Trafalgar -1805-).

Por entonces la actividad española en el tema sólo puede compararse con algunos planos sobre construcción naval que a mediados del siglo XVI aparecen en la obra inglesa “Fragment of ancient English shipwrighty”. Sin embargo, serán los holandeses los que introducirán novedosos sistemas en la construcción naval. Cuando pierden la posibilidad de comerciar con naves portuguesas luego que este país se une a la corona hispana en 1580, se lanzan a la construcción de navíos de gran porte, pues fácilmente alcanzan las ochocientas toneladas; prefieren larga eslora, de manera de hacerlos más marineros. El sistema llegará a Inglaterra y luego también será atentamente considerado en la Francia de Colbert. Mientras, España debía atender necesidades especiales de su navegación. En el terreno de la opinión teórica y práctica no faltaban expertos. Los navegantes de Indias formulaban sus consideraciones sobre las naves más aptas. Pedro Sarmiento de Gamboa, por ejemplo, informaba a la corona sobre las necesidades que exigían las naves que fueran al estrecho de Magallanes. Una junta, especialmente establecida en 1600, daba su opinión sobre el estado de fabricación en la península; la presidian marinos y armadores, como el Almirante Diego Brochero<sup>11</sup>, Juan de Veas y Diego Ramírez.

---

<sup>8</sup> MELERO GUILLO, María Jesús «“A la Mar Madera”: La madera en la arquitectura naval española», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 145-155.

<sup>9</sup> Dora LEÓN BORJA DE SZASZDI, “Guayaquil y la Real Armada de la Mar del Sur. 1579-1624” en *Memorias del Tercer Congreso Venezolano de Historia*, tº 1, Caracas, 1979.

<sup>10</sup> La cita de Jorge JUAN Y ANTONIO DE ULLOA en las *Noticias secretas de América*, cap. VI, pp. Otras noticias en: Gervasio DE ARTIÑAÑO Y DE GALDÁCANO, *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920, p. 67, 77 y ss.

<sup>11</sup> Sobre el informe de Brochero, ver Jesús VALERA MARCOS, “El seminario de marinos: un intento de formación de los marineros para las armadas y flotas de Indias”, en *Revista de Historia de América*, Nº 87,



**Fragata española de 1700 – Augusto Ferrer Dalmau**

El informe permitió dictar las Ordenanzas de 1607. Las naves de pequeño porte seguían siendo consideradas como las mejores. Algunas innovaciones se fueron introduciendo en las Ordenanzas de 1613 y de 1618, pero sin alterar aquel principio esencial. Fernández Duro considera que las de 1618 estarían inspiradas en ponderable obra de Tomás Cano, “Arte para Fabricar naos” (1611)<sup>12</sup>. Estas ordenanzas son las que aparecen reproducidas íntegramente en el libro noveno título XXVIII de la Recopilación de 1680 (en la ley 22). Pero le siguieron otras más nuevas que aparecen reproducidas en ediciones posteriores a la de 1680 (ley 23), o las que incluyen las medidas para galeones dadas en 1779 (va incluida como nota al pie de la ley 28 de la edición Boix (1841) de esta Recopilación).

---

México, 1979.

<sup>12</sup> Tomás CANO. *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante...* Impreso en Sevilla, en casa de Luis Estopiñan, 1611. En [Google Libros](#), consultado 14 de octubre de 2017.

### III. Normativa reglamentaria de navegación:

Se establecía que las naves partiesen bien marineradas, aparejadas y estancas (IX, XXVIII, 12), consejos que tendían a mejorar la navegación, al igual que el recaudo de llevar dos timones y dos bombas de achique (IX, XXVIII, 10 y 11), pues era frecuente que un golpe de mar dejase sin timón a la nave, peligro de los mayores en el mar.

Ya en 1587 se había dispuesto que la Casa de Contratación no admitiese naves de menos de trescientas toneladas para las flotas (*Recopilación*, Tomo 3º, Libro IX, título XXX, Ley 5<sup>13</sup>) *Don Felipe II en Lisboa, en 11 de marzo de 1587*.

*Mandamos al presidente, y jueces de la Casa, que de todas las Naos que eligieren para flotas, no admitan ninguna de menos porte que trescientas toneladas, y sean fuertes, y veleras, proveyendo que así se guarde.*

La normativa de seguridad siempre estuvo presente hasta las más recientes épocas<sup>14</sup>.

### IV. Normativa sobre tripulaciones.

Dentro de las Ordenanzas de Poblaciones, una ley mandaba que en estas naves no embarcasen más de treinta tripulantes, entre marineros y descubridores (IV, II, 6).

El libro 9º es en el que más se recopilado normas sobre este tópico, contiene los títulos:

21º De los Capitanes, Alférezes, Sargentos, y Soldados, y de las conductas, y aloxamientos<sup>15</sup>.

22º Del Capitán general de la Artillería, Artilleros mayor, y otros de las Armadas, y Flotas, artillería, armas, y municiones.

23º Del Piloto mayor, y Cosmógrafos, y de los demás Pilotos de la Carrera de Indias, y Arraезes de Barcos de carga y su examen<sup>16</sup>.

24º De los Maestres de Plata, y Navíos, y de Raciones, y Xarcia<sup>17</sup>.

25º De la Vniversidad de Mareante, y de los Marineros, y Pages de Navío<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> “Ley V. Que las Naos para las Flotas sean de trescientas toneladas por lo menos.”

<sup>14</sup> Ángeles FLORES MOSCOSO, «Normas de seguridad en la navegación a Indias en el siglo XIX», *Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1985, tº II, pp. 343-360.

<sup>15</sup> Ángeles FLORES MOSCOSO, «Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII», *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, tº I, pp. 252-269. Juana GIL-BERMEJO GARCÍA, y Pablo Enzilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO. «Los andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII», *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, tº I, pp. 271-296.

<sup>16</sup> María del Carmen BORREGO PLÁ, «Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Junta de Andalucía, Cajasur, 1994, pp. 129-142.

<sup>17</sup> Francisco FERNÁNDEZ-LÓPEZ. El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento. *Anuario de Estudios Americanos* 75-1, Sevilla (España), enero-junio 2018, pp. 43-66.

Antonio Miguel BERNAL RODRÍGUEZ, «Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, tº I, pp. 105-124.

Inés María SANTOS GARCÍA, «El oficio de maestro en la Carrera de Indias», *Revista General de Marina*, 263, 1, Madrid, 2012, 23-39.

<sup>18</sup> María del Carmen BORREGO PLÁ, «La Casa de Contratación y Huelva: Facultaciones de tripulaciones a Indias hasta 1700», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, tº II, pp. 39-67.

María del Carmen BORREGO PLÁ, «Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI», *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982, tº I, pp.



26° De los pasajeros, y licencias para ir á las Indias, y bolver á estos Reynos (En el Cedulaario de Encinas T° 1 folios 396-414.

27° De los extranjeros que passan á las Indias, y su composición, y naturaleza, que en ellas pueden adquirir para tratar, y contratar.



**Navíos de línea ingleses en formación – Autor desconocido**

## **V. Sistema de Flotas y Galeones:**

En un principio cada expedición estuvo especialmente regulada. También se pretendió proteger a las naves españolas: en tal sentido se mandó que no se cargasen navíos extranjeros cuando hubiese nacionales (los Reyes Católicos en 1500, en Novísima Recopilación de 1805, IX, VIII, 5 y 10).

Durante la primera mitad del siglo XVI tuvo su existencia la Armada de Guardacostas de Andalucía para la defensa del Atlántico<sup>19</sup>.

Las flotas y armadas salían de Sevilla, aunque se le unían naves de Sanlúcar y de Cádiz.

---

361-387.

María del Carmen BORREGO PLÁ, «Los hermanos de la universidad de mareantes de Sevilla en el siglo XVII», *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1983, t° I, pp. 237-252.

<sup>19</sup> Esteban Mira Caballos. La Armada de Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico. *Revista de Historia Naval*, Año XV, 1996, N° 56, pp. 7-20. ISSN 01212-467X.

De allí Ahí llegaban y salían mercaderías desde y hacia Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Portugal, y, por supuesto, las Indias. No en vano la mejor expresión para definir a Sevilla durante aquellos tiempos era la de Lope de Vega, que versaba “puerto y puerta de las Indias, por donde todos los años se puede decir que entra dos veces en ella el sustento universal de España”<sup>20</sup>. Aproximadamente en doce días llegaban a las Canarias. De aquí tenían la etapa más larga de navegación hasta las Antillas: unas tres mil cien millas que se recorrían en algo más de treinta días merced a los vientos alisios de la región. Como se dijo, en Santo Domingo se dividía la flota. Este lugar fue más tarde La Habana, considerado puerto más seguro y mejor fortificado para resguardo de las naves, donde volvían a reunirse para el retorno. Al arribo, parte de la flota se dirigía a Veracruz en Nueva España, la otra a Portobelo, en Tierra Firme, tocando también Cartagena. Esta última parte de la flota unía el intercambio con los galeones del Perú en la costa del Pacífico.

El viaje de regreso se pretendía que fuera más rápido, obligados por el rico cargamento. Pero las condiciones de navegación no eran mejores que las de ida: primaban aquí corrientes diversas y vientos no siempre favorables (*Recopilación*, T° 3 L° IX, t° XXXVI).

En lo posible se navegaba en flotas unidas, si bien en un principio esto no fue decisión oficial. Sin embargo, la guerra de corso emprendida por Francia, por entonces adversaria de España, y luego la salida al Océano por los piratas moros, obligaron a partir de 1561 a establecer un sistema de flotas protegidas por naves armadas y a regular las salidas, que lo serían en enero y en agosto de cada año. Llegadas a Santo Domingo, las flotas se dividían, partiendo para Nueva España y para Tierra Firme, reuniéndose luego en la isla y regresaban protegidas a España. Este sistema se fue perfeccionando a través de más de un siglo de aplicación<sup>21</sup>.

## VI. Jurisdicción marítima

La Casa de Contratación de Sevilla fue encargada de conocer en todo lo relacionado con la navegación a las Indias y en las causas en que fuera parte gente de mar y el Consejo de Indias en grado de apelación<sup>22</sup>. En tomo a su evolución y al desarrollo que adquieren los viajes al Nuevo Mundo se irá legislando sobre los aspectos más pequeños vinculados al tema.

Los generales de las flotas tenían jurisdicción sobre todos los embarcados; por su parte, la justicia ordinaria carecía de facultades para conocer en cuestiones atinentes a los aforados de marina<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Vera Moya Sordo. *El Sistema Naval Español durante el Virreinato: Flotas, Armadas y Defensa Costera en los siglos XVI-XVIII*. México, 2012.

<sup>21</sup> Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001.

<sup>22</sup> *Recopilación de Indias*, Tomo 3, Libro IX, título I –de la Real Audiencia, y Casa de Contratación, que reside en Sevilla-, Ley primera. Don Fernando V de Aragón y doña Isabel de Castilla, en 9 de enero y 5 de junio de 1503 “Que la Casa de Contratación de las Indias resida en Sevilla.”; el Emperador don Carlos en Monzón de Aragón en 11 agosto de 1552; y Ordenanza 1ª de don Carlos II. “Ley XII. Que el Mayordomo y Diputados de la Universidad de mareantes tengan lugar, como se declara”. Don Felipe III en El Pardo el 17 de noviembre de 1607 y en Badajoz el 23 de octubre de 1619. “Ley XXII. Que de las causas de los dueños y Maestres de Naos, y gente de Mar, solo conozca la casa de Sevilla en estos Reynos, con inhibición de todas las demás justicias”.

<sup>23</sup> *Recopilación de Indias*, Tomo 3° Libro IX, título XV –de los Generales, Almirantes, y Gobernadores de las Flotas y Armadas de la Carrera de Indias- Ley XI: “Don Felipe II en Madrid en 4 de diciembre de 1597. Que las justicias de Andaluzia no se introduzcan en cosas tocantes a la gente de la Armada”. Ley XIII: Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones del 11 de junio de 1597, Capítulo 99 “Que los Generales sean Jueces de la gente de sus Armadas y Flotas.” Ley LXXV: Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones

Estaban autorizados no sólo a defenderse de los piratas sino también a atacarlos y, si eran tomados presos, los comandantes podían juzgarlos, condenarlos y ejecutar la sentencia conforme la Ley 53 *Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones del 11 de junio de 1597, Capítulos 94 y 116*:

*“Ley LIII. Que los Generales apresen los Navíos de Extranjeros, que se declara, y procuren rendir a los Piratas:*

*Ordenamos a los Generales de nuestras Armadas, y Flotas, que si en el viaje hacia las Indias encontraren o hallaren algunos bajeles de extranjeros de estos nuestros Reynos avante de las Islas de Canaria, con cuyos Príncipes no tengamos paz, y alianza, y no se halle capitulado en ella, que puedan pasar a las partes y factorías, que hoy tienen en las Islas de Barlovento, y otras, los apresen, y castiguen conforme a derecho, y ordenanzas, y si fueren Piratas, les hagan toda hostilidad, y procuren rendir; y hecho el proceso sumariamente, si por el constare que lo son, los condene a muerte, ejecute las sentencias, y declare los bienes, y bajeles con sus armas y pertrechos por perdidos, y los reparta entre la gente de Mar y guerra, que se hallare a rendirlos, conforme a las leyes de estos Reynos de Castilla, y aunque sean vasallos de Reyes confederados, porque el mismo hecho los declara por quebrantadores de las paces. Y si les pareciere no ejecutar la pena de muerte en alguno, tráiganle preso, juntamente con el proceso y causa, entregándole al Presidente y Jueces de la Casa de Contratación, los cuales nos avisen luego, para que Nos resolvamos lo se debe hacer. Y porque algunos Italianos, vasallos nuestros, son aprehendidos entre los otros extranjeros, que pasan sin licencia nuestra. Ordenamos que este caso sean condenados en las penas ordinarias, con que hasta ahora han sido castigados las veces, que se han hallado en aquellas partes sin la dicha licencia: y si fueren Piratas, sean condenados, como los demás comprendidos en este delito, guardando lo ordenado”.*

La forma de proceder ante el aviso de corsarios o de armada enemiga<sup>24</sup> estaba especificado en la Ley 114 *Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones del 11 de junio de 1597, Capítulo 87*.

*“Ley CXIV. Que teniendo los Generales aviso de Corsarios, o Armada enemiga, antes de salir de los Puertos hagan Junta, y resuelvan:*

*Antes de salir los Generales de los Puertos de las Indias tuvieren aviso cierto de Corsarios, o Armada, que ha ya salido, y reconocieren, que los Navíos en que han de traer el oro, y plata nuestro, y de particulares, no están bien armados, ó que no fon tan fuertes, y veleros, como conviene, y es necesario, y que es bien reducirlos á menos, ó cambiarlo a Navíos mayores, o menores, o que es importante descargar el oro, y plata, y no salir de Puerto, ó mudar derrota en el Mar, hagan Junta sobre ello con el Almirante, Veedor, Capitanes Maestres, y Pilotos de la Armada, y Flota, y con la Justicia de la tierra, y nuestros Oficiales Reales y si fuere en la Nueva España, el General de la Flota dará cuenta al Virrey, y Audiencia Real de lo que en esta Junta resolvieren, para que en ella conformidad acuerden, y resuelvan entre todos lo que más convenga, y así se guarde y ejecute, aunque sea contrario lo que por instrucciones hubiéremos ordenado á los Generales, y no tengan necesidad de otra orden nuestra.”*

También ver *Recopilación de Indias*, Tomo 2º, Libro III, título XIII –De los Corsarios

---

del 11 de junio de 1597, Capítulo 60: “Que las Justicias de las Indias no conozcan de causas de la gente de Mar y guerra.”

<sup>24</sup> Marina ALFONSO MOLA, «Curso y flota de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780-1795», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 197-223.



y Piratas, aplicación de las presas, y trato con extranjeros-<sup>25</sup>

## **VII. Normas de guerra marítima:**

El peligro de la acción corsaria aumentó a fines del siglo XVI cuando franceses, holandeses e ingleses lograron instalarse en las islas antillanas. Desde entonces, las flotas que navegaban separadas debían ser vigiladas. También el peligro era grande en las travesías desde las islas Canarias y Azores a las costas europeas; desde estas últimas a Cádiz las leyes mandaban navegar con todas las naves en guerra pues era en este trayecto donde atacaban los piratas (*Recopilación de Indias*, Tomo 4º, Libro IX, título XXXVI –De la navegación y viaje de las Armadas y Flotas, Ley 62 no existe ¿será de la *Recopilación*, Tomo 3º Libro IX, título XV –de los Generales, Almirantes, y Gobernadores de las Flotas y Armadas de la Carrera de Indias-? El peligro no existía en la navegación oceánica, pues en ella no eran expertos otros navegantes que los españoles.

## **VIII. Las normativas del derecho marítimo en el Cedulaario de Encinas (1596).**

Cosmógrafo Tº 1 folio 22

Pasajeros a Indias Tº 1 folios 396-415

Pilotos y maestros extranjeros Tº 1 folios 440-457

Entrada y Salida de navíos de Cádiz Tº 3 folio 116-136

Salida y Entrada de navíos de San Lúcar Tº 3 folios 136-138

Cédula de Ordenanzas en cobranza y distribución de Averías Tomo 3º folios 174-178, dada en Madrid, 23 de agosto de 1573.

Instrucción al veedor de las armadas de la flota de Indias Tomo 3º folio 179, dada en Madrid, 3 de marzo de 1573.

Declaraciones de la Ordenanza de Averías Capítulo número X Tomo 3º folio 180, dadas en 3 de marzo de 1573.

Cédula en declaración de algunos capítulos de las ordenanzas de averías Tomo 3º folios 180-181 dada en 14 de julio de 1574.

Cédula que manda que se cobre avería de la hacienda que de las Indias se trajere para su Majestad, como de las demás personas. Tomo 3º folio 181 dada en Madrid, 6 de marzo de 1565

Tasa de fletes Tº 3 folios 192-195

Orden de repartir las presas Tº 4 folios 29-33

Galeras y cabos de ellas Tº 4 folio 41.

Flotas de Indias y despacho de ellas Tº 4 folios 73-121

Navíos se hagan en la Mar del Sur Tº 4 folios 122-127

Orden para la Navegación de las Flotas Tº 4 folios 127-151

Visita de navíos Tº 4 folios 151-159

Navíos de arribada Tº 4 folios 160-181

Maestros y pilotos Tº 4 folios 181-198

Perdón de lo que se trajo sin registrar Tº 4 folios 198-202

Que se registre lo que se llevare a Indias Tº 4 folios 202-210

Que se registre lo que se trae de ellas Tº 4 folios 210-221

## **IX. El libro Noveno de la Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias (1680)**

---

<sup>25</sup> Héctor José TANZI, “La justicia naval militar en el período hispano”, en *Revista de Historia de América*, N° 67-68, México, 1969.

El libro noveno de la Recopilación de 1680 recoge entre los títulos primero hasta el décimo cuarto, disposiciones sobre la Casa de Contratación, que es el órgano que ejerce la jurisdicción naval, y temas de administración interna y competencia. Entre los títulos 15 y 25 de la reglamentación dedicada al personal naval: 20 administrativo, 21 y 22 militar, 23 navegante, 24 técnico, 25 docente, 26 y 27 transporte de pasajeros y migraciones, 28 al 32 sobre la construcción, equipamiento y navegación de estas armadas.

15° De los Generales, Almirantes, y Gobernadores de las flotas, y Armadas de la Carrera de Indias<sup>26</sup>.

16° Del Veedor, y Contador de la Armada, y flotas, y Oficial del Veedor.

17° Del Proveedor, y provisión de las Armadas, y Flotas.

18° Del Pagador de las Armadas, y Flotas<sup>27</sup>.

19° Del Tenedor de bastimentos de las Armadas, y Flotas.

20° Del Escrivano mayor de Armadas, y Escrivanos de Naos, y de Raciones<sup>28</sup>.

21° De los Capitanes, Alféreces, Sargentos, y Soldados, y de las conductas, y aloxamientos.

22° Del Capitán general de la Artillería, Artilleros mayor, y otros de las Armadas, y Flotas, artillería, armas, y municiones.

23° De el Piloto mayor, y Cosmógrafos, y de los demás Pilotos de la Carrera de Indias, y Arraques de Barcos de carga y su examen<sup>29</sup>.

24° De los Maestres de Plata, y Navíos, y de Raciones, y Xarcia.

25° De la Vniversidad de Mareante, y de los Marineros, y Pages de Navío.

26° De los passageros, y licencias para ir á las Indias, y bolver á estos Reynos.

27° De los extranjeros que passan á las Indias, y su composicion, y naturaleza, que en ellas pueden adquirir para tratar, y contratar.

28° De los fabricantes, y Calafates, fabricas, y aderezo de los Navíos, y su arqueamiento. 29° De la xarcia. 30° De las Armadas, y Flotas. 31° Del aforamiento, y fletes.

32° Del apresto de las Armadas, y Flotas. 33° De los registros.

34° De la carga, y descarga de los Navíos.

35° De la visita de Navíos en estos Reynos, y en las Indias, y de los Guardas mayores, y otros. 36° De la navegación, y viage de las Armadas, y Flotas.

37° De los Navíos de aviso que se despachan á las Indias, y dellas á España.

38° De los Navíos arribados, derrotados, y perdidos.

39° De los Asseguradores, riesgos, y seguros de la Carrera de Indias.

40° de los Iuezes Oficiales de Registros de las Indias de Canaria.

41° Del Comercio, y navegación de las Islas de Canaria.

42° De la navegación, y comercio de las Islas de Barlovento, y Provincias adjacentes, y de las permissiones. 43° De los Puertos. 44° De las Armadas del Mar del Sur.

45° De la navegación, y comercio de las Islas Filipinas, China, Nueva España, y Perú.

46° De los Consulados de Lima y México.

## **X. Doctrina y bibliografía técnica.**

<sup>26</sup> Concepción HERNÁNDEZ-DÍAZ, «Asistencia espiritual en las Flotas de Indias», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 271-282.

<sup>27</sup> Ángeles FLORES MOSCOSO, «Fraudes en la organización y viajes de las Flotas de Indias», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 255-270.

<sup>28</sup> Antonia HEREDIA HERRERA, «Los escribanos de naos», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp..

<sup>29</sup> Ricardo CEREZO MARTÍNEZ, «La cartografía andaluza originada en el padrón real», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 179-196.

Todo esto llevaba a que hasta los mismos ignorantes de los temas del mar, llegaran a conocerlos a la perfección cuando realizaban varios viajes, como ocurrió con el Padre Bartolomé de las Casas, cuyas obras son pródigas en explicaciones náuticas y en el correcto uso del léxico mariner; y no faltaron los que con una de aquellas largas travesías salían peritos en el arte naval. Famosos estudios sobre temas marítimos fueron preparados por quienes ejercían oficios muy distintos. Como el Oidor de la Audiencia de México Diego García de Palacio, quien en el libro cuatro de su “Instrucción náutica” da bases y publica planos para la fabricación de naves de cuatrocientas y de ciento cincuenta toneladas (México, 1587). A Rodrigo Zamorano, autor también del tratado sobre navegación “Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla”, de gran fama y difundido por Europa, se le observaba que no conocía la práctica de la navegación. Juan de Hevia Bolaño en su “Labyrintho de comercio terrestre y naval” (1617), unido luego a la difundidísima “Curia Philipica” como su segunda parte, dedica buen espacio a temas náuticos e incluso llega a explicar diferentes clases de naves con erudito acopio de referencias, no pocas de ellas resultado de su experiencia. Mayor atención a estos aspectos ponen aún José de Veitía Linaje en su “Norte de la contratación de las Indias” (Sevilla, 1672) y Jerónimo Uztariz en la “Teoría y práctica del comercio y de la marina” (Madrid, 1724). Antonio de Clariana y Gualbes, en su “Resumen náutico, de lo que se practica en el teatro naval o Representación suscinta del Arte de Marina”, Barcelona, 1731 comentaba que no había dos barcos que saliesen igual aunque hubiese la intención de sacarlos gemelos. Por entonces la actividad española en el tema sólo puede compararse con algunos planos sobre construcción naval que a mediados del siglo XVI aparecen en la obra inglesa “*Fragment of ancient English shipwrighty*”.

## XI. Seguros

En las Ordenanzas Reales para la Casa de Contratación de Sevilla y para otras cosas de las Indias y contratación de ellas en Monzón, 4 de noviembre de 1552 (impresas en Sevilla, 1553), el título dedicado a los seguros (página 63 [32])

*Seguros y pólizas por constancia sean inválidos.* Ítem (nº 161) porque somos informados que en el tomar de los seguros hay muy grandes fraudes<sup>30</sup>; y que algunas personas aseguran su hacienda secreto y en confianza o por póliza en diversos aseguradores toda entera; y después cobra dos o tres veces el valor de lo que se perdió; y que el mayor daño de esto viene por hacerse pólizas secretas y en confianza; ordenamos y mandamos que de aquí en adelante el que asegurase su navío o hacienda en póliza o por confianza; que el tal seguro no valga. Y el que de esta manera asegurare no esté obligado a pagar el seguro; aunque la hacienda asegurada se pruebe que se perdió; sino que el tal seguro sea público y de la manera que se ha acostumbrado a hacer.

*Seguros de navíos como se deba hacer solamente por las dos tercias partes.* Ítem (nº 162) porque en el asegurar de los navíos hay mayor necesidad de poner remedio; y porque los señores de ellos no se descuiden por tenerlos asegurados; ordenamos y mandamos que el señor que asegurare navío, no le pueda asegurar todo sino que corra por lo menos la tercia parte del dicho navío de riesgo. Y si asegurare enteramente, que el asegurador no esté obligado a pagar más por las dos partes. Y el que asegura pierda la otra tercia parte que paga por el dicho seguro. De la cual sea la mitad para el denunciador, y cuarta parte

---

<sup>30</sup> Michel BERTRAND, «Doble contabilidad y dinero negro: fraudes de las gentes de mar en Veracruz al final del siglo XVII», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 225-239.

para la cámara, y la otra parte sea para el juez que lo sentenciare<sup>31</sup>.

En la recopilación de las Leyes de Reinos de Indias, toda la regulación acerca de los seguros marítimos se encuentra en el Tomo 4º, Libro 9º, título 39º, página 96 y ss. “*De los aseguradores, riesgos y seguros de la Carrera de Indias*”, de la *Recopilación de Indias*., normativa que en su mayor parte es tomada de las Ordenanzas del Consulado de Sevilla, dadas por Don Felipe II y la princesa G. en Valladolid, el 14 de julio de 1556. Ordenamos”;

Ordenanza 28 “*Ley primera. Que el que firmare riesgo por otro, tenga poder aprobado por el consulado y deje traslado:*

Ordenanza 29 “*Ley II. Que los Corredores tengan libro en que asienten las pólizas riesgo por otro, tenga poder aprobado por el consulado y deje traslado:*

Ordenanza 30 “*Ley III. Que las pólizas firmadas por el corredor, y con las calidades que se declaran, basten para la ejecución y embargo:*

Porque muchos aseguradores se ausentan o mueren...”

Ordenanza 31 “*Ley IV. Que ningún corredor firme riesgo por sí, ni por otro, ni otro por él: Ningún corredor firme riesgo,...*”

Ordenanza 32 “*Ley V. Que no se pueda asegurar artillería ni aparejos de nao, y el casco se pueda asegurar como se declara:*

Don Felipe II en el Bosque de Segovia a 22 de octubre de 1587, en San Lorenzo a 25 de mayo de 1588: “*Ley VI. Que ningún maestre, ni dueño de nao pueda tomar a cambio sobre ella más de la tercia parte, y con licencia del Consulado: Si el dueño o maestre de nao...*”;

Ordenanza 33 “*Ley VII. Que si se asegurare nao al tiempo que su pérdida se pueda saber, a legua por hora el seguro sea nulo: Porque cuando se hace seguro al tiempo de la pérdida de alguna nao se tiene por cierto que el asegurado lo sabía al tiempo que se hizo asegurar...*”;

Ordenanza 34 “*Ley VIII. Que pasado el año y medio, la nao asegurada saber, se tenga por perdida, y dejándola a los aseguradores, se pueda cobrar el seguro:*

Si habiendo asegurado alguna nao de ida, o vuelta, de las Indias no se supiere de ella, después de partida de puerto...”;

Ordenanza 35 “*Ley IX. Que asegurada la mercadería con precio cierto, se comprenda el principal, seguro y costas:*

Si alguna mercadería se asegurare de ida, y vuelta, tasándola por pacto expreso en precio señalado sea, y se entienda entrar en aquel precio el costo principal, seguro, y todas las demás costas.”

Ordenanza 36 “*Ley X. Que el riesgo de lo alijado o descargado en beneficio de todos, se reparta por avería gruesa como se declara:*

Las echazones al mar, hechas en beneficio de todos, y descargas y alijos de la Nao...”

Ordenanza 37 “*Ley XI. Que el premio del seguro se pague dentro de los tres meses, y si no, no corra el riesgo; pero se pueda pedir antes, y después.*

El Premio del seguro de ida, ó venida de las Indias, se ha de pagar dentro de tres meses después que se firmare de contado...”

Ordenanza 38 “*Ley XII. Que si no se cargare lo asegurado, se haya de repartir el premio de ello quince días después de partida la nao.*

El que hubiera asegurado, de España a las Indias, si por alguna causa no cargare las mercaderías, o parte de ellas, en la nao que estuviere asegurado...”

Ordenanza 39 “*Ley XIII. Que deshaciéndole póliza otorgada, se pague medio por ciento al Asegurador.*

En cualquiera forma que se deshaga la póliza de ida, ó venida de Indias, por no

---

<sup>31</sup> Textos extraídos de las Ordenanzas Reales de la Casa de la Contractación de Sevilla y otras cosas de las Indias y de la contractación de ellas (1552), impresas en Sevilla, 1553, ejemplar original de la Universidad de Salamanca.

correr el riesgo el asegurado, pague medio por ciento de todo lo que se deshiciere.”

Ordenanza 40 *“Ley XIV. Que lo que se cargare en San Lúcar o en el Río, sea como en Sevilla, y el riesgo corra en los barcos.*

Todo lo que se cargare en el Río Guadalquivir para San Lúcar de Barrameda, y allí, sea y se entienda, que se cargue en la ciudad de Sevilla, aunque la póliza no lo declare,...”

Ordenanza 41 *“Ley XV. Que asegurando el monto más del monto los últimos aseguradores vayan fuera, con el medio por ciento.*

En todas la pólizas que se hicieren de ida á las Indias, si se asegurare más suma de lo que vale la cargazón, los aseguradores postreros vayan fuera, no ganando, ni perdiendo, sino su medio por ciento de deshacerle,...”

Ordenanza 42 *“Ley XVI. Que para cobrar el seguro sea parte el cargador o consignatario.*

En todas las mercaderías, oro, plata, y otras cosas, que se registraren en el registro Real a la ida en Sevilla, y otras partes, donde se cargan las Naos, y á la venida en cualesquier partes de las Indias, donde se hiciere el registro, sea habida por parte la persona a quien vinieren consignadas, así las mercaderías, como el oro, plata y géneros,...”

Ordenanza 43 *“Ley XVII. Que para cobrar el seguro sea parte el cargador o consignatario.* En todas las mercaderías, oro, plata, y otras cosas, que se registraren en el registro Real a la ida en Sevilla, y otras partes, donde se cargan las Naos, y á la venida en cualesquier partes de las Indias, donde se hiciere el registro, sea habida por parte la persona a quien vinieren consignadas, así las mercaderías, como el oro, plata y géneros,...”

Ordenanza 44 *“Ley XVIII. Que la pérdida o avería se haga saber, pida y cobre en los términos de esta ley.*

El cargador, ó dueño sea obligado a notificar a los aseguradores la pérdida, o avería que hubiere en el viaje, de ida, y vuelta, dentro de dos años de la firma, y si no la notificare, no la pueda pedir después de ninguna forma: y si notificare que hay pérdida de avería, tenga a otros dos años de tiempo, para traer los recaudos con que cobrar: y dentro de quatro años, después de la firma de la póliza, no la pidiere y trajere los recaudos después no la pueda pedir, ni cobrar, y queden libres los aseguradores.”

Ordenanza 45 *“Ley XIX. Que en el seguro de venida de Indias se ponga si está hecho otro, y cómo, y si no, el que asegurare pague al asegurador por entero, y lo perdido lo paguen los primeros.*

Todos los que hicieren seguro de venida de Indias, así en Nao nombrada como cualesquiera, sean obligados a poner en la póliza del tal seguro antes que firme algún asegurador, si hecha otra póliza de venida en Sevilla, ó de otra parte, y de qué suma es, y lo que le falta de correr de aquella póliza, y si así no lo hicieren, cualesquier cosa que viniere de las Indias al que aseguró, sin decir lo que más tenía asegurado, sea, y se entienda venir para en cuenta de cada póliza que tenga hecha, aun que sean dos, ó tres pólizas, y en cada una lo gane los aseguradores, todo en pena de haberse asegurado, sin decir lo que pasaba, y si pérdida hubiere, la paguen solamente los aseguradores primeros en tiempo, aunque haya una póliza en cualquier Navío, y otra en navío nombrado y si la de cualesquier Navío fuese primero, se ha de cobrar primero, aunque no quede que cobrarlos de Nao nombrada.”

Ordenanza 46 *“Ley XX. Que en lo asegurado la avería del daño o falta sea a cargo del dueño, y la gruesa a cargo del asegurador.*

En ninguna mercadería que se asegure de venida de Indias, pueda haber avería de daño, ni falta que traiga, y si algún daño, ó falta hubiere, ha de ser á cargo del Cargador, y no del asegurado, si no fuere solamente avería gruesa de echazón, que esta ha de ser a cargo de los aseguradores, por su parte, conforme a la ordenanza 36, 1, 10 de este título.”

Ordenanza 47 *“Ley XXI. Que en pólizas de venida no se pueda asegurar el coste*

*del seguro.*

En todas las pólizas de venida de Indias sobre: oro, plata, perlas, y mercaderías, no se pueda asegurar el costo del seguro.”

Ordenanza 48 “*Ley XXII. Que descargándose lo asegurado en algún puerto para traerse en otra nao, por falta de la en que se cargó, el asegurador pague averías, costos y gastos, y corra el riesgo como se declara.*

Si alguna nao á la venida de las Indias se perdiere con oro, plata o perlas o se descargare en algún puerto, por no estar la Nao para navegar, de suerte, que verdaderamente todo el oro, plata, y perlas esté en salvo para poderse traer a la Ciudad de Sevilla, los dueños del tal oro, plata, o perlas, no puedan hacer dejación de ello á los aseguradores, diciendo, que hubo naufragio, y que se descargó la Nao, no estar para navegar, y esperen a que se cargue en otro navío, ó navíos, y a que venga a salvamento, o verdaderamente se pierda en el viaje; y en tal caso los aseguradores paguen todas las averías, costos y gastos que se hicieren en poner el oro, plata, y perlas en cobro, cargarlo en otros navíos, y traerlo á Sevilla y corran el riesgo en la nao, ó naos en que se volvieren á cargar, aunque sean pasados los dos años.”

Ordenanza 49 “*Ley XXIII. Que en el caso de la ley antecedente, las costas y gastos, se paguen por el juramento del que los hiciere, y después pueda hacer prueba sobre ello.*

Cuando alguna mercadería de ida o venida se descargare en alguna parte o mudare de un bajel a otro, u otra cosa semejante, los aseguradores sean obligados a pagar al cargador todas las costas, gastos, dádivas y rescates, que se hicieren en beneficio de la hacienda, por cuenta y juramento del cargador, o persona que lo gastare, solamente sin más recaudos, y si los aseguradores se sintieren agraviados, después de haber desembolsado las dichas costas, sean recibigos a prueba, y se verifique.

Ordenanza 50 “*Ley XXIV. Que los aseguradores no paguen del oro, o plata el costo de la reducción.*

En cualesquier parte de las Indias que se cargare oro, o plata y se pusiere en el registro lo que costó hacer del mal oro, bueno; o de mala plata, labrada, esta demasía no han de correr los aseguradores, y si pérdida o avería hubiere no han de pagar más de lo que verdaderamente montaren los pesos de oro, o plata que vinieren.

Ordenanza 51 “*Ley XXV. Que se cobre de los aseguradores, lo que en algún puerto tomare la justicia o pueblo, dando recaudo para pedirlo.*

Si por la Justicia de puerto, pueblo, ó por otra persona, se tomare forzosamente alguna mercadería de Nao asegurada de ida, ó venida de Indias, sin pagarla, los aseguradores la paguen por el costo, dando los asegurados recaudos para que la puedan pedir.

Ordenanza 52 “*Ley XXVI. Que la fe del registro sea la verdadera cargazón; y el día que se registrare sea el de la carga y se prefiera el primero.*

Las Fees de registro de venida de Indias, han de ser las verdaderas cargazones, y por los mismos días que se registraren se ha de entender que se cargan, no embargante que la mercadería se haya cargado antes, o se cargue después; y el día del registro sea día de carga, y siempre prefiera el primer registro al segundo, aunque el segundo sea cargado primero.

Ordenanza 53 “*Ley XXVII. Que se manifieste lo que se cargare ante el Escribano de Registros, y por cuya cuenta, y no se corra riesgo hasta el registro.*

Suele haber riesgo en las mercaderías de Indias, mientras se están cargando en los puertos, y antes que se registren, y porque el cargador las podrá cargar por cuenta de más de una persona, y atribuir el registro a quien quisiere, ordenamos, que quien cargare alguna mercadería, el día que la cargare alguna mercadería, la manifieste ante el Escribano de Registros y diga lo que carga, y por cuenta de quien, entre tanto que se hace el registro, y le firma el mercader; y esta manifestación valga tanto como el registro para cobrar de los aseguradores la pérdida que hubiere, y donde no hubiere manifestación ante el Escribano de Registros de lo que se carga, y por cuenta



de quien, que los aseguradores no corran el riesgo sobre ello.

Ordenanza 54 “*Ley XXVIII. Que habiendo riesgos antes del registro, se tenga por tal el libro del Escribano, y por él, y el juramento se cobre, y faltando el libro, se pruebe con testigos.*”

En cuanto a las mercaderías que se cargaren en Puertos de España para las Indias, mientras no estuvieren registradas antes que los Navíos partan, si algún riesgo hubiere, el libro del Escribano se entienda ser registro, y con él, y el juramento del Cargador se puedan cobrar, como si estuviesen registradas, y si faltare el libro del Escribano, lo haya de probar con testigos.

Ordenanza 55 “*Ley XXIX. Que perdida de naufragio, o descarga se pague por mandamiento del Consulado, sin apelación, con la fianza de la ley.*”

En cualesquier forma de ida, o venida de Indias que haya pérdida, ó naufragio, ó bajel o descarga de mercaderías, por no poder estar para navegar, en tal caso, los cargadores pueden hacer dejación en los aseguradores de todas las mercaderías (menos oro, y plata) que fueren o vinieren, registradas solamente y contando de la pérdida, ó naufragio, ó descarga) los aseguradores sean obligados a desembolsar luego por mandamiento del Prior, y Cónsules todo lo que hubieren afectado y del dicho mandamiento de desembolso no haya lugar apelación, ni otro remedio alguno, y ante todas cosas desembolsen, y pongan en poder de los aseguradores la cantidad que hubieren asegurado, dando primeramente fianzas los aseguradores, de que si pareciere no ser bien cobrada, devolverán lo que recibieren, con treinta y tres por ciento de interés.

Ordenanza 56 “*Ley XXX. Que la nao se entienda no estar para navegar cuando se descargare por la justicia y entonces se cobren los gastos, o se haga dejación, como se declara.*”

Entiéndase que no está la nao para navegar cuando se hace dejación ante la justicia; y diere licencia para descargarla, y verdaderamente se descargare quedando allí la mercadería, sin volverse á cargar, en la misma nao: y en tal caso, trayendo testimonio de esto, y en cuyo poder quedó la hacienda, se podrá hacer la dejación, y cobrar de los aseguradores pero volviéndose a cargar en la misma nao, no se pueda hacer dejación, sino cobrar las costas de los aseguradores: lo cual se encienda no acaeciendo lo susodicho en el Puerto donde se carga la mercadería, porque descargándose en el Puerto donde se cargó, aunque se haya descargado por mandamiento de la justicia, no se ha de hacer dejación de las mercaderías, y el cargador ha de poner cobro en ellas y los aseguradores le han de pagar las costas; y fletes si hubiere y corriere el riesgo en el mismo Navío, ó en otros; donde se volviere á cargar.

## **Bibliografía:**

### **Fuentes directas:**

ALSEDO Y HERRERA, Dionisio. *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa en la América Española, desde el siglo XVI al XVIII.* Madrid, 1883:

<https://ia600305.us.archive.org/28/items/piraterasyagres00goog/piraterasyagres00goog.pdf>

ANÓNIMO. *Piratas de la América y luz á la defensa de las costas de Indias Occidentales, etc.*, traducido del flamenco en español, por el Dr. de Buena Maisón. Madrid, 1793. (A conseguir)

BLACKSTONE, Guillermo. (A conseguir)

FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín. *Suma de Geographia*, 1519.

[http://fama2.us.es/bgu/america/006\\_enciso.pdf](http://fama2.us.es/bgu/america/006_enciso.pdf)

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Mar descrita por los mareados.* Más

Disquisiciones Náuticas, Tomo 2. Madrid, 1877, pp. 276-289.

<https://books.google.com.ar/books?id=NgYKAAAAIAAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

Martin Cortes. Breve compendio de la sphaera y del arte de la navegación (dedicado a Carlos V).

[https://catedranaval.files.wordpress.com/2016/10/martin\\_corteswm.pdf](https://catedranaval.files.wordpress.com/2016/10/martin_corteswm.pdf)

DE MEDINA, Pedro. El Arte de Navegar. 1545.

<https://catedranaval.files.wordpress.com/2014/09/medina2.pdf>

DE MEDINA, Pedro. Regimiento de Navegación. 1563.

<https://catedranaval.files.wordpress.com/2014/09/medina1.pdf>

JUAN, Jorge. Compendio de Navegación para el uso de los cavalleros guardia-marinas. Cádiz, 1757.

<https://catedranaval.files.wordpress.com/2014/09/compendio-de-navegacion-jorge-juan-original.pdf>

<https://catedranaval.com/>

<https://blogcatedranaval.com/2012/09/25/un-tratado-espanol-de-navegacion-del-siglo-xvi/>

### Fuentes indirectas:

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo L. y VILA VILAR, Enriqueta (coords.). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC, Fundación El Monte, 2004. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=5565>

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio. *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001. <https://es.scribd.com/document/130838632/El-Regimen-Juridico-de-Las-Armadas-de-La-Carrera-de-Indias> (gratuitamente con <https://docdownloader.com/>).

RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Los viajes de John Hawkings a América (1562-1595)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1947.

ALFONSO MOLA, Marina «Curso y flota de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780-1795», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 197-223.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/613/11JIX.pdf?sequence=1>

BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel. «Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, tº I, pp. 105-124. <http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/652/06JXITI.pdf?sequence=3>

BERTRAND, Michel. «Doble contabilidad y dinero negro: fraudes de las gentes de mar en Veracruz al final del siglo XVII», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 225-239.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/614/12JIX.pdf?sequence=1>

BORREGO PLÁ, María del Carmen. «La Casa de Contratación y Huelva: Facultaciones de tripulaciones a Indias hasta 1700», en Torres Ramírez, B. (coord.), *Huelva y América: Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Diputación Provincial, 1993, tº II, pp. 39-67.

BORREGO PLÁ, María del Carmen. «Los hermanos de la cofradía de mareantes en el siglo XVI», *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982, tº I, pp. 91-120.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/662/02JXITII.pdf?sequence=1>

CASADO SOTO, José Luis. «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos: Aproximación a la definición de su perfil tipológico», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 121-143.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/608/06JIX.pdf?sequence=1>

CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe, «Las naves de Colón», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 158-168.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/610/08JIX.pdf?sequence=1>

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. «La cartografía andaluza originada en el padrón real», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 179-196.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/612/10JIX.pdf?sequence=1>

FERNÁNDEZ-LÓPEZ, Francisco. «El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento». *Anuario de Estudios Americanos* 75-1, Sevilla (España), enero-junio 2018, pp. 43-66.

<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/729/729>

FLORES MOSCOSO, María Ángeles. «Naufragios en el golfo de Cádiz», *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Tomo II. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, pp. 333-359.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/314/15JITI.pdf?sequence=1>

FLORES MOSCOSO, Ángeles. «Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII», *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, tº I, pp. 252-269.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/420/10JIVTI.pdf?sequence=1>

FLORES MOSCOSO, Ángeles. «Normas de seguridad en la navegación a Indias en el siglo XIX», *Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1985, tº II, pp. 343-360.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/493/15JVITII.pdf?sequence=1>

FLORES MOSCOSO, Ángeles. «Fraudes en la organización y viajes de las Flotas de Indias», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 255-270.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/616/14JIX.pdf?sequence=1>

GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana y PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Enzilio. «Los andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII», *Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, pp. 271-296.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/421/11JIVTI.pdf?sequence=1>

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto. «La organización del tráfico comercial con las Indias en la Real Compañía de San Fernando de Sevilla», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América: Andalucía, América y el Mar* (1 volumen), celebradas en la Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida entre el 23 y el 27 de octubre de 1989. Huelva, 1991, pp. 241-254.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/615/13JIX.pdf?sequence=1>

HERNÁNDEZ-DÍAZ, Concepción. «Asistencia espiritual en las Flotas de Indias», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América: Andalucía, América y el Mar* (1 volumen), celebradas en la Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida entre el 23 y el 27 de octubre de 1989. Huelva, 1991, pp. 271-282.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/617/15JIX.pdf?sequence=1>

HERNÁNDEZ-DÍAZ, Concepción. «Avatares de las flotas de las Indias por las costas onubenses», *Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América: Huelva y América* (2 vols.), celebradas en la Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida en marzo de 1992. Diputación Provincial de Huelva, 1993, pp. 263-276.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/656/10JXITI.pdf?sequence=3>

HEREDIA HERRERA, Antonia. «Los escribanos de naos», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 283-304.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/620/16JIX.pdf?sequence=1>

MARVEL, Josiah. «Los restos de las carabelas de Vicente Yáñez Pinzón, de 1500», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 169-177.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/611/09JIX.pdf?sequence=1>

MELERO GUILLO, María Jesús. «“A la Mar Madera”: La madera en la arquitectura naval española», *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1989, pp. 145-155. <http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/609/07JIX.pdf?sequence=1>

MOYA SORDO, Vera. El sistema naval español durante el Virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII, en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la posrevolución*, Tomo 1. Estado Mayor General, Unidad de Historia y Cultura Naval, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2012. Primera edición, 2012. ISBN 978-607-7916-81-9 (Obra completa). ISBN 978-607-7916-95-6 (Tomo I).

[https://www.academia.edu/20229480/El\\_sistema\\_naval\\_espa%C3%B1ol\\_durante\\_el\\_Virreinato\\_flotas\\_armadas\\_y\\_defensa\\_costera\\_en\\_los\\_siglos\\_XVI-XVIII](https://www.academia.edu/20229480/El_sistema_naval_espa%C3%B1ol_durante_el_Virreinato_flotas_armadas_y_defensa_costera_en_los_siglos_XVI-XVIII)

MORENO ALONSO, Manuel. «América ante los pilotos de Ayamonte. El derrotero de las Indias de Benito Alonso Barrozo», *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América: Andalucía y América en el Siglo XVII* (2 volúmenes), celebradas en la Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida en marzo de 1983. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1985.

<http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/375/17JIIITI.pdf?sequence=1>

SANTOS GARCÍA, Inés María. «El oficio de maestre en la Carrera de Indias», *Revista General de Marina*, 263, 1, Madrid, 2012, 23-39.

SCHÄFER, Ernesto. «La Casa de la Contratación de Indias en los siglos XVI y XVII», *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 13 y 14, Sevilla, 1945, 149-162.

SERRERA CONTRERAS, Ramón María. «La Casa de la Contratación en Sevilla (1503-1717)», en De Carlos Boutet, G. (coord.), *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Madrid, SECC, 2003, 47-64.

TORRES AGUILAR, Manuel (coord.) *Actas del XV Congreso del Instituto Internacional del Derecho Indiano*. Diputación de Córdoba, Universidad de Córdoba, España, 2005, Tomo 1: ALONSO ROMERO, Paz. Hechos y derecho en la *Allegatio iuris* del fiscal Solórzano Pereira contra el general Benavides Bazán, pp. 335-356.

### **Hemerografía:**

MIRA CABALLOS, Esteban. “La Armada de Guarda de las costas de Andalucía (1521-1525). Andalucía y América, Córdoba, 1994.

MIRA CABALLOS, Esteban. “La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)”. *Revista de Historia Naval*, Año XV, 1996, N° 56, pp. 7-20. ISSN 01212-467X. Ministerio de Defensa, Servicio de Publicación de la Armada, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

MIRA CABALLOS, Esteban. “La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI”. *Revista de Historia Naval*, Año XVI, 1998, N° 62, pp. 47-62. ISSN 01212-467X. Ministerio de Defensa, Servicio de Publicación de la Armada, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.