

INTRODUCCIÓN

A principios de la tercera década del siglo XVI, la Corona de Castilla enfrenta la problemática de combatir grupos de agresores preparados específicamente para beneficiarse de su incipiente comercio con las Indias. Nunca antes se había visto por esa zona la presencia de tantas embarcaciones dispuestas a hacer presas. La fama del trato comercial con las Indias ya se había empezado a esparcir por el continente europeo. Una primera solución será involucrar al comercio organizado en la tarea de protección de su propio medio de subsistencia. Consistía en repartir los gastos que la defensa generaba mediante el cobro de un gravamen de carácter general llamado *avería*. El mismo no implicaba una novedad del todo. Los consulados de comerciantes solían aplicarlo con anterioridad, a fin de repartir las pérdidas causadas por imprevistos durante sus viajes o para sostener las actividades administrativas de su corporación. Este primer esbozo dará la pauta para la creación de un sistema que estará en funcionamiento en los años venideros. La estructura burocrática encargada de la formación y operación del tráfico interoceánico será también responsable del funcionamiento del sistema defensivo.

La expansión hacia las Indias venía a confirmar el rango de potencia de la marina castellana en la zona atlántica. Zona que también se conocía como el Mar Océano. Por otra parte, la unión de las Coronas de Aragón y Castilla permitirá la creación de una importante fuerza en el Mediterráneo. Consciente de las diferencias existentes entre ambos sectores, la monarquía optará por crear dos organismos independientes para su gobierno. Variarán incluso en sus propias estructuras. Se trata de las capitanías generales del Mar y del Mar Océano, respectivamente. Ambas estarían subordinadas en última instancia al Consejo de Guerra.

A pesar de que la navegación hacia las Indias se consideraba atlántica, sus mandos estaban subordinados a los organismos de gobierno indianos. Sus vínculos con la administración central eran a través de la Casa de la Contratación de Indias de Sevilla, organismo que desde los inicios del dominio estaba encargado de regular todos los aspectos relacionados con la navegación y el intercambio comercial con el Nuevo Mundo, y del Consejo de Indias. Las características de

la relación entre las Indias y Castilla exigían esta separación. No obstante, la coordinación con los organismos conductores y operativos del sector Atlántico deberá ser constante. La Junta de Guerra de Indias es un buen ejemplo de esta actividad.

La presente investigación pretende mostrar al lector un panorama general de la administración y del funcionamiento del sistema defensivo del tráfico comercial entre España y las Indias. Tráfico que comúnmente es conocido como la Carrera de Indias. Nuestro interés se centra en la estructura de su sistema defensivo. Para tal efecto, hemos considerado a la Casa de la Contratación de Sevilla como la pieza fundamental de dicha estructura. A través de ésta, intentaremos ir describiendo paso a paso cómo fue su formación y evolución. Estimamos que estudiar la reglamentación de las armadas es indispensable para nuestro propósito. Intentaremos también desentrañar todos los vínculos existentes para la puesta en marcha de una armada, así como los desarrollados durante sus operaciones. Otro aspecto que debemos resaltar será la relación de las armadas con los particulares. Dada la razón de ser de las formaciones —protección del tráfico—, sus lazos con el comercio organizado tampoco pueden ser descuidados.

Las armadas de la Carrera de Indias no son las únicas formaciones que operaron por aguas americanas. En el periodo que nos ocupa, existieron otras que se encargaron de proteger aquellas costas. Si bien en ocasiones el funcionamiento de algunas de éstas se hizo en forma coordinada con las de la Carrera, normalmente prevaleció su independencia. Respecto de la actividad naval en aguas cercanas a la península ibérica, encontramos la presencia de escuadras cuya función consistía principalmente en proporcionar mayor protección a los convoyes indianos en el último tramo de su travesía. Debido a esa estrecha relación, dichas formaciones auxiliares serán citadas tangencialmente en el desarrollo del presente trabajo.

Bajo los anteriores supuestos, la presente investigación tendrá como puntos de referencia geográficos las costas de Andalucía, las islas Canarias, y desde ahí, las rutas hacia los puertos de Nombre de Dios o Portobelo y Veracruz. Para la ruta de regreso, habrá que tener en cuenta Santo Domingo hasta la primera mitad del siglo XVI, para después fijar la atención en La Habana. Seguirán las Azores y nuevamente la llegada a las costas andaluzas. Existen también otros puertos que por sus características y ubicación fueron frecuentados por navíos de la Carrera. Algunos inclusive constituyeron importantes puntos de aprovisionamiento. Tal es el caso de Cartagena de Indias.

La investigación que presentamos aspira a obtener una aproximación institucional de las armadas de la Carrera en la que pueda observarse con toda claridad

su origen y evolución. No deseamos describir una estructura rígida cuya realidad únicamente respondería a un periodo muy determinado y, por cierto, reducido. Tampoco se ha pretendido dotar de un contenido dogmático a todos los hechos o actos que hemos encontrado a nuestro paso. El trabajo tiene un carácter fundamentalmente descriptivo. De esta manera, la vida de las instituciones que nos ocupan es integrada a la narración siguiendo un criterio cronológico.

Las referencias bibliográficas sobre el tema son amplias. No obstante, no ha sido posible encontrar ninguna obra contemporánea dedicada a estudiar los aspectos jurídicos de la organización. Es precisamente esta circunstancia la que ha motivado la elaboración de este trabajo.

Sin pretender ser exhaustivos, a continuación damos cuenta de algunas de las obras que nos han sido de especial utilidad.

El primer trabajo que toca el tema aparece en 1672. Debido a la época en que fue publicado, lo consideramos una fuente. Se trata de *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* de Joseph de Veitia Linage, quien desempeñó el cargo de oficial tesorero de la Casa de Contratación de las Indias. En él, explica el funcionamiento del citado organismo sevillano y proporciona un amplio panorama de la normatividad aplicable al trato comercial interoceánico, destacando las disposiciones dadas durante el siglo XVII. Cabe hacer mención de un trabajo anterior en el que se expresan algunas consideraciones sobre el trato comercial y, en concreto, sobre la materia de nuestro interés. Me refiero a la *Curia Philipica* firmada por Juan Hevia Bolaños y publicada en 1603.

En el siglo XVIII, se llevaron a cabo serios intentos por escribir la historia naval española. Testimonio de ello son las colecciones formadas por Fernández de Navarrete, Vargas Ponce y Sans de Barutell. En el ocaso de esa centuria aparecen las *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales* de Rafael Antúnez y Acevedo, obra que, al igual que la de Veitia Linage, resulta indispensable para aproximarse al estudio de la Carrera de Indias.

Durante el siglo XIX, la investigación corrió a cargo principalmente de Cesáreo Fernández Duro y de Javier Salas. A lo largo de sus extensos trabajos se aporta variada información, principalmente sobre los hechos de las armadas españolas.

En el presente siglo, los estudios relacionados con el tema se han multiplicado. Existen muchas obras que, si bien no tienen como su tema principal el de nuestro interés, sí aportan datos relacionados con el mismo. Así tenemos que Ernesto Schäfer, en *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, trata en el primer tomo sobre el establecimiento y funcionamiento de la Casa de Contratación de Sevilla

y, en el segundo, dedica un apartado a la navegación. Las actividades de la Casa son también analizadas por Francisco Morales Padrón en *Andalucía y América*, entre otras obras.

Entre los trabajos que tratan directamente la materia que nos ocupa mencionaremos en primer término la obra de Clarence H. Haring titulada *Comercio y navegación entre España y las Indias en época de los Habsburgo*. A pesar de haber sido terminado en 1919, el trabajo constituye una referencia obligada para todo aquél que desee adentrarse en la Carrera de Indias. Pasada la mitad del presente siglo aparece *Seville et l'Atlantique* de Pierre y Huguette Chaunu. A través de los ocho tomos de que está compuesto, los Chaunu proporcionan un exhaustivo análisis del tráfico de ultramar entre 1500 y 1650. Estimamos indispensable su consulta.

El tráfico durante el reinado de Felipe II ha sido ampliamente estudiado por Eufemio Lorenzo Sanz. De lo sucedido en la segunda mitad del siglo XVII se ha ocupado Lutgardo García Fuentes.

Existen también algunas monografías dedicadas a temas concretos de nuestra materia de estudio. Desde los años cuarenta, Florentino Pérez Embid ha venido publicando diversos trabajos sobre cuestiones navales, de entre las que destacan principalmente sus escritos sobre la marina medieval española. También por esas fechas aparece *La Avería en el Comercio de Indias*. En ella, Guillermo Céspedes del Castillo describe ampliamente el origen, características y función del citado gravamen. Hacia 1968 aparece un estudio realizado por Francisco-Felipe Olesa Muñido, que, si bien tiene el Mediterráneo como su principal protagonista, aporta preciosos datos concernientes a la organización de la marina atlántica. Bibiano Torres ha venido publicando desde hace tiempo diversos estudios monográficos que guardan estrecha relación con las armadas de Indias. De éstos cabe destacar *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Pablo Emilio Pérez-Mallaina es otro gran conocedor del mundo naval indiano. Recientemente ha publicado un documentado estudio sobre la vida cotidiana en el mar. Asimismo, es preciso mencionar a Fernando Serrano Mangas, quien tiene destacados trabajos sobre la armada de la Carrera en el siglo XVII. Para la primera mitad de esa misma centuria, también contamos con una monografía realizada por Carla Rahn Phillips. Tampoco podemos dejar de referirnos a Antonio García-Baquero, autor de numerosos estudios sobre la Carrera de Indias en el siglo XVIII y que en 1992 daba a conocer un trabajo sobre el mismo tema, desde el inicio hasta el fin de aquella centuria. Finalmente, he de mencionar la monografía titulada *El financiamiento de la Carrera de Indias* obra en la que se relata extensamente la importante aportación del comercio organizado al impulso del tráfico trasatlántico.

Respecto de los cuerpos legislativos empleados, destacamos la llamada Copulata de Leyes de Indias, el Cedulaario de Diego de Encinas, los Sumarios de Rodrigo de Aguiar, la Recopilación de León Pinelo y la Recopilación de 1680. Todos ellos contienen importantes secciones dedicadas a la Carrera. Para su empleo y valoración de contenido hemos tenido muy en cuenta los principales estudios existentes en materia de historia de las recopilaciones de Indias.

De las colecciones de documentos existentes, estimamos digna de especial mención la de Martín Fernández de Navarrete. A lo largo de sus treinta y tres tomos, proporciona abundante documentación sobre las armadas de la Carrera.

Con los fondos documentales del Archivo de Indias hemos terminado de cubrir todos aquellos aspectos que por una razón u otra no habían quedado satisfechos con las anteriores fuentes.

Una aclaración en relación con los cuerpos legislativos empleados: no todas las compilaciones y recopilaciones que hemos empleado contaron con sanción real.* Esta circunstancia necesariamente nos obliga a emplear con cautela la información que contienen.

Un fenómeno análogo ocurre con las disposiciones que citamos a lo largo de la presente investigación. Algunas de ellas se mantuvieron vigentes durante gran parte del periodo que estudiamos. Cuando existe normatividad posterior, hay ocasiones en que no se informa sobre su origen, a pesar de que muchas veces las nuevas disposiciones han copiado casi literalmente a sus predecesoras. En todo caso, estamos conscientes de los riesgos que pueden correrse refiriendo disposiciones dictadas en el siglo XVI y mencionando su vigencia en la centuria siguiente.

Para subsanar estas deficiencias, en la medida de lo posible, hemos procurado acompañar los preceptos de un periodo con su correspondiente posterior o, en su caso, colocar las citas de las disposiciones contenidas en un cuerpo legislativo cuya vigencia sea dudosa, acompañadas de su correlativa en algún cuerpo legislativo exento de dicho vicio formal.

* La Copulata de Leyes de Indias y los Sumarios de Rodrigo de Aguiar y Acuña son repertorios que contienen un breve resumen de las disposiciones consideradas vigentes por sus autores. La recopilación de León Pinelo es un proyecto que nunca obtuvo la aprobación del rey. En cuanto al Cedulaario de Encinas, a pesar de que no fue dotado de las formalidades necesarias para su entrada en vigor, estimamos que su contenido —salvo erratas— es incuestionable, toda vez que reproduce literalmente el texto original de todas las disposiciones que menciona. En defensa de estos textos, debemos mencionar que todos ellos fueron utilizados por el Consejo de Indias, por otras autoridades de gobierno y por tratadistas de la época. De hecho, existen muchos documentos oficiales cuyo contenido jurídico está basado en ellos.

En relación con la forma en que se presenta el trabajo, debemos aclarar que hemos decidido actualizar la ortografía de las citas. Asimismo, la cita del material bibliográfico empleado se ha hecho mencionando el nombre del autor, el año de la publicación y el tomo y la página. Información más detallada de cada obra podrá ser consultada en la bibliografía que adjuntamos.