

# LA AVERÍA DE DISMINUCIÓN DE RIESGOS MARÍTIMOS Y TERRESTRES. LA AVERÍA DEL CAMINO

Marta Milagros del VAS MINGO

Universidad Complutense de Madrid – Facultad de Geografía e Historia  
vasmingo@ghis.ucm.es

Miguel LUQUE TALAVÁN

Universidad Complutense de Madrid – Facultad de Geografía e Historia

## *Introducción*

Este trabajo se inscribe dentro de la línea de investigación que venimos desarrollando en los últimos años dedicada al estudio del Derecho marítimo indiano. Una de las parcelas de la historia del Derecho indiano menos trabajadas por los investigadores a pesar de su importancia y de su contribución al desarrollo del Derecho mercantil actual.<sup>1</sup>

En el mismo hemos pretendido ahondar en un nuevo tema que nos viene preocupando desde que comenzáramos nuestros estudios sobre la avería. Dentro de este tema, y en trabajos anteriores, hemos ido desbrozando los errores que existían en torno a esta figura jurídica, así como hemos delimitado todo lo concerniente a la avería de disminución de riesgos marítimos<sup>2</sup> —figura jurídica maríti-

<sup>1</sup> La aportación, desde el Derecho Indiano, de figuras como el seguro marítimo, el contrato de fletamento o la propia avería, es fundamental para entender el significado de estos contratos en el Código de Comercio vigente actualmente en España (*Código de comercio*, Editorial Civitas (Biblioteca de Legislación), Madrid, 1995 [decimonovena edición]). Para ello fue muy importante que el Derecho de los mercaderes, marítimos o terrestres, se desarrollase apegado a la práctica y a las necesidades de los comerciantes en cada momento. Mientras que la literatura jurídica de los siglos XVI al XVIII, se encargó de recoger, analizar y buscar los antecedentes legales de sus propias costumbres y leyes.

<sup>2</sup> El término *avería de disminución de riesgos* fue acuñado por Marta Milagros del Vas Mingo en un trabajo dedicado a los riesgos en el tráfico marítimo indiano (Marta Milagros del Vas Mingo, y Concepción Navarro Azcué, “El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI”, en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, (Madrid, 1991), Real Academia de la Historia - Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1992, tomo III, p. 579-614). En esta nueva investigación, y con el fin de perfilar aun más esta figura jurídica, dis-

ma propiamente indiana, surgida en 1521, bajo el reinado de Carlos V (1516/1518-1556)—.

En esta ocasión hemos seguido la pista a unas brevísimas referencias que nos ponían sobre el rastro de un nuevo tipo de avería muy particular en el espacio y en el tiempo: la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino —destinada a prevenir el riesgo de ataques de cimarrones contra las mercancías que debían ser transportadas por el Istmo de Panamá—. <sup>3</sup>

Si dentro de la investigación sobre el Derecho indiano, la parcela dedicada a los estudios sobre las leyes del mar y del comercio ha sido una de las áreas menos trabajadas por los distintos especialistas, no ocurre lo mismo con la figura de la avería, ya que contamos con varios trabajos que tratan específicamente de la misma, aunque ciertamente continuamos desconociendo muchos de los aspectos con ella relacionados. <sup>4</sup>

tinguimos entre avería de disminución de riesgos marítimos y avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino.

<sup>3</sup> Surgida y desarrollada en el istmo de Panamá, el primer autor en ofrecer datos acerca de la avería del camino fue Clarence Henry Haring que daba breve noticia acerca de ella sin indicar, eso sí, de donde procedía esta denominación (Clarence Henry Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, p. 231). Tras él, los historiadores Leopoldo Zumalacárregui, primero, y posteriormente Guillermo Céspedes del Castillo, hicieron sucinta referencia a la misma en sus respectivos trabajos sobre la avería aunque sin aportar más datos que los que ofreciera Haring (Leopoldo Zumalacárregui, “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII”, Madrid, 1945 [artículo publicado también en el v. IV, núm. 16 de la revista *Anales de Economía*, Madrid, 1944], p. 11-12. Guillermo Céspedes del Castillo, “La avería en el comercio de Indias”, en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos* (Sevilla), II (1945), p. 7-8). Con posterioridad hemos de decir que sólo hemos vuelto a verla mencionada en una obra de María del Carmen Mena García, donde se hace una breve alusión a esta figura (María del Carmen Mena García, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1984, p. 411 (Sección: Historia. V Centenario del Descubrimiento de América. Número 3).

<sup>4</sup> Zumalacárregui, 1945. Céspedes del Castillo, 1945, p. 515-698. Enrique Otte, “Empresarios españoles y genoveses en los del comercio trasatlántico: la avería en 1507”, en *Revista de Indias* (Madrid), XXIII/93-94 (1963), p. 519-530. Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1986, tomo II. Pilar Castillo Manrubia, “El seguro de avería en el comercio de las Indias”, en *Revista de Historia Naval* (Madrid), 24 (1989), p. 131-146. María Emelina Martín Acosta, “Estado de la cuestión sobre la avería en la Historiografía española y americanista. La avería en 1602”, en *Revista de Indias*, L, 188 (1990), p. 151-160. Vas Mingo y Navarro Azcué, 1992, tomo III, p. 579-614. José Antonio Caballero Juárez, “Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias”, en *Ivs Fvgit. Revista Interdisciplinar de Estudios Histórico-Jurídicos* (Zaragoza), 5-6 (1996-1997), p. 429-442. Miguel Luque Talaván, “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)”, en *Revista Complutense de Historia de América* (Madrid), 24 (1998), p. 113-145. Santiago Hierro Anibarro, *El origen de la sociedad anónima en España. La evolución del asiento de avería y el proyecto de compañías de comercio de Olivares (1521-1633)*, Madrid, Editorial Tecnocomunidad de Madrid, Consejería de Educación y Cultura, 1998. Marta Milagros del Vas

En esta línea, el propósito de este trabajo es, precisamente, ayudar al conocimiento de realidades y soluciones que los comerciantes adoptaron para solventar los problemas que se le presentaban al comercio derivados de los riesgos del tráfico comercial marítimo y terrestre: buscar el origen de la avería; tratar de esclarecer sus diferentes categorías en función de su procedencia; analizar sus diferencias, determinar su naturaleza jurídica y, por último, historiar los orígenes de la que hemos dado en llamar avería de disminución de riesgos marítimos y avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino.

### *Los riesgos de la navegación en el comercio indiano*

Uno de los elementos fundamentales que han hecho que a lo largo de la Historia se haya ido desarrollando eficazmente el “Derecho de los mercaderes”, ha sido el empeño que los comerciantes han tenido en prevenir, y disminuir los riesgos que la contratación y el transporte entrañaba, así como en restituir los daños producidos por la materialización de los riesgos en siniestros. Para ello, desde la antigüedad, se arbitraron fórmulas jurídicas que se fueron perfeccionando con el tiempo.<sup>5</sup> Su exponente máximo lo tuvieron con el comienzo del comercio indiano, en que el intercambio comercial trasatlántico aumentó considerablemente los riesgos que la navegación tradicional por el Mediterráneo había tenido. La avería, el seguro marítimo,<sup>6</sup> y el perfeccionamiento del contrato de fle-

Mingo y Miguel Luque Talaván: “La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V”, en *El Emperador Carlos y su tiempo. Actas IX Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 24-28 de mayo de 1999)*, Sevilla, Cátedra “General Castaños”, Capitanía General de la Región Militar Sur, 2000, p. 575-603. Para un análisis y valoración de la historiografía relacionada con la figura de la avería, véase: Luque Talaván, 1998, p. 114-123. En este trabajo se realiza además, por primera vez, una clasificación completa de esta figura jurídica.

<sup>5</sup> Si realmente deseamos comprender la evolución del desarrollo del Derecho marítimo indiano, no debemos circunscribirnos exclusivamente al ámbito geográfico del Atlántico, y al cronológico de los siglos XVI-XVIII, sino que debemos remontarnos en el tiempo al origen de la navegación con fines comerciales por el mar Mediterráneo, y por el océano Atlántico, ya que de estas navegaciones surgirían usos y costumbres que se irían influyendo mutuamente y adaptándose al tiempo, por lo que podemos considerar al Derecho marítimo indiano como un punto de unión entre las tradiciones y usos marítimos del Mediterráneo y del Atlántico, y un punto de partida desde el que el Derecho marítimo evolucionó, sentando las bases del de las nuevas naciones independientes de América Latina.

<sup>6</sup> El origen del seguro marítimo podemos rastrearlo ya desde la Edad Media, momento en el que hizo su aparición en Italia, desde donde su uso se extendió al resto de Europa,

tamento<sup>7</sup> fueron los recursos con que los comerciantes pudieron contar para paliar y mejorar los negocios por mar.

Para poder comprender la importancia que tuvieron los contratos señalados en el párrafo anterior, y para poder, convenientemente, situar el nacimiento de la avería de disminución de riesgos marítimos, es necesario comenzar por analizar, desde el punto de vista jurídico, los riesgos de la navegación en los momentos anteriores al descubrimiento de América.

La esencia de la “negociación” y la posibilidad de obtener ganancias para los mercaderes estaba directamente relacionada con su capacidad para superar o no los riesgos que la misma contratación entrañaba. Así lo señalan los tratadistas más importantes del Derecho cuando ponen de relieve la necesidad de los tratos comerciales para la utilidad de la *Res Publica*. Del mismo modo, el elemento “riesgo” era el que ponía la diferencia entre las distintas clases de mercaderes: a mayor riesgo asumido, mayor categoría disfrutaba dentro de la profesión de comerciante.<sup>8</sup>

alcanzando gran perfección en el ámbito comercial indiano. Véase: Guillermo Céspedes del Castillo, “Seguros marítimos en la Carrera de Indias”, en *Anuario de Historia del Derecho Español* (Madrid), XIX (1948-1949), p. 57-102. José Martínez Gijón, “La comenda en el Derecho español; I. La comenda-depósito; II. La comenda mercantil”, en *Anuario de Historia del Derecho Español* (Madrid), XXXIV (1964), p. 31-140; y XXXVI (1966), p. 379-456. Manuel J. Peláez Albendea, *Las relaciones económicas entre cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo*, Madrid, Fundación Juan March 1980 (Serie Universitaria; nº 138). Manuel J. Peláez Albendea, *Los contratos de seguro marítimo en el espacio comercial catalano-italiano desde 1472 a 1516 (análisis histórico—jurídico de esta institución del tráfico mercantil)*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1981, Sección de Publicaciones, Ediciones Intercambio Científico y Extensión Universitaria.

<sup>7</sup> El contrato de fletamento era el convenio entre el cargador y el propietario de una nave por el cual el primero alquilaba la totalidad o una parte de la misma al segundo y éste se comprometía a custodiar y llevar la mercancía al puerto de destino. La doctrina no se pone de acuerdo a la hora de establecer la naturaleza jurídica del mencionado contrato ya que unos opinan que es un contrato de transporte, mientras que otros sostienen que se trata de un contrato de arrendamiento. Nosotros nos decantamos, documentadamente, por definirlo como “contrato de alquiler de nave para realizar el transporte por mar”. Véase: Marta Milagros del Vas Mingo, “Las cartas de fletamento en la comunicación marítima con América (siglos XVI-XVIII)”, en *Primeras Jornadas. Presencia de España en América: Aportación Gallega (28 de septiembre-3 de octubre)*, Pazo de Mariñán, 1987, p. 37-50.. Véanse también: José Martínez Gijón, “La práctica del comercio por intermediario en el tráfico con las Indias durante el siglo XVI”, en *Anuario de Historia del Derecho Español* (Madrid), XL (1976). José Martínez Gijón, “La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)”, en *Historia. Instituciones. Documentos* (Sevilla), 10 (1983), p. 119-156. Jesús Rubio, “La doctrina del fletamento en Hevia Bolaños”, en *Anuario de Historia del Derecho Español* (Madrid), 15 (1944), p. 571-588.

<sup>8</sup> Juan de Solórzano Pereira, *Política Indiana*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1972, libro IV, capítulo XIV, números 1, 2, 3, 4, 8, 10.

Desde el punto de vista jurídico, el riesgo —en sentido estricto—, bien siguiendo a Sebastián de Covarrubias Orozco,<sup>9</sup> o bien tomando en consideración su procedencia latina, es un estado que se produce a consecuencia de un hecho perjudicial.<sup>10</sup> La posibilidad de que se produzca un hecho dañoso ha de ser real, aunque incierta.<sup>11</sup> Precisamente, esa contingencia, “la incertidumbre”, junto con la “posibilidad” de que el daño ocurra, constituyen los elementos claves del riesgo. Es decir, que la contingencia de que suceda un hecho que dañe la carga de un barco, o la propia nave, durante una travesía que se realiza para llevar a cabo operaciones comerciales, y la inseguridad de saber si se producirá el daño sobre las mercaderías o sobre el buque, es lo que hizo que desde muy pronto los hombres de la mar buscasen las fórmulas para dar cobertura a los riesgos de la navegación cuando se producía un siniestro. En realidad, soportaría el riesgo aquel que sufriera directamente las consecuencias del hecho previsto como probable, una vez que sucediese. En este caso, estaríamos ante el siniestro, puesto que el riesgo se habría materializado.

Ambos conceptos, riesgo y siniestro, están perfectamente diferenciados en el artículo 755 de nuestro actual *Código de Comercio*,<sup>12</sup> aunque no siempre estuvieron así definidos en la época histórica que nos ocupa. Ni la literatura jurídica, ni la legislación, desde *Las Siete Partidas* a la *Recopilación de Leyes de Indias*, distinguen claramente entre ambas voces, aunque en ellas queda patente que de cada posible riesgo se infiere en su materialización un siniestro. No será, sin embargo, hasta las *Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, de 1737, cuando los conceptos se aproximen a lo recogido en nuestra actual legislación. Sí es importante que, en este caso, tanto la literatura jurídica como las leyes generales y las ordenanzas, desde *Las Siete Partidas* hasta el siglo XVIII, cuando acuden a los riesgos que se corren en el mar, utilizan un término amplio que inclu-

<sup>9</sup> Sebastián de Covarrubias Orozco, *Tesoro de la lengua castellana o española* [reproducción facsímil de la edición de Barcelona, Horta de Impresiones y Ediciones, 1943], Madrid, Turner, 1979.

<sup>10</sup> El *Diccionario de Autoridades*, define el riesgo como: “Contingencia o proximidad de algún daño. Covarrubias quiere se haya dicho de risco, por el peligro que tienen los que andan por lugares ásperos; aunque también le toman otros del latino rigor. Lat. Diferimen. Periculum.” (*Diccionario de Autoridades*, Real Academia Española, [edición facsímil], Madrid, 1969, voz “riesgo”).

<sup>11</sup> Varios autores, *Diccionario jurídico Espasa*, Madrid, Editorial Espasa Calpe, 1994, p. 239. Fundación Tomás Moro.

<sup>12</sup> *Código de comercio*, 1995 [decimonovena edición].

ye dentro de los mismos tanto a los riesgos propios del mar y las fuerzas de la naturaleza, como a los producidos por la mano del hombre. Es decir, se emplea el término riesgos de la navegación como acepción más amplia y que engloba a todos ellos.<sup>13</sup>

De lo expuesto se deduce, que en la locución riesgos de la navegación se incluían fenómenos adversos, riesgos y siniestros no comparables, por cuanto unos eran naturales —derivados de los peligros propios de la acción de la naturaleza—, y otros venían provocados por la mano del hombre. Examinados los riesgos, se impone hacer un análisis pormenorizado de estos vocablos. Para lo cual hemos establecido tres tipologías claramente diferenciadas: los riesgos ordinarios; los riesgos extraordinarios; y los riesgos dolosos y negligentes.<sup>14</sup>

Los riesgos ordinarios podían ser de dos tipos: los producidos por los peligros naturales y los producidos por la mano del hombre. En primer lugar, hay que señalar que los daños ocasionados por la naturaleza eran aquellos derivados de la acción del agua, de la tierra, del viento, o del fuego, tal y como tormentas, huracanes, arrecifes, o el *teredo navalis* —entre otros—. Éstos eran los riesgos a los que los navíos habían de enfrentarse en la navegación y que podían ocasionar un siniestro de forma fortuita, acabando con la pérdida de las mercancías o de la nave: “(...) quebrantamiento de la nave, o de dar en tierra o tocar en baxos, o de mar o corrientes della, o de ríos, y sus avenidas, y lluvias, o viento, tempestad, granizo, nieve, yelos, sol, aire caliente o de aves, langostas, ratones, gusa-

<sup>13</sup> *Las Siete partidas del Sabio Rey don Alonso el nono, nuevamente glosadas por el Licenciado Gregorio López del Consejo Real de Indias de Su Magestad, Impreso en Salamanca, Por Andrea de Portonaris, Impresor de Su Magestad, Año M.D.L.V. Con privilegio Imperial.* [edición facsímil] Boletín Oficial del Estado, Madrid, Imprenta del Boletín Oficial del Estado, 1985, partida 5, título 8, ley 26. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, de 1556, capítulo 27, y Ss. RECOPIACIÓN: *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias. Mandadas Imprimir, y Publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II. Nuestro Señor. Va dividida en Quatro Tomos, con el Índice general, y al principio de cada Tomo el Índice esencial de los títulos, que contiene. En Madrid: Por Julian de Paredes, Año de 1681.* [Edición facsímil]; Ediciones de Cultura Hispánica, Año de 1973, libro 9, título 39, ley 42. *Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Archivo General de Indias, Sevilla, *Consulados*, libro 33. Madrid, Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernández, 1769, capítulo XXII, núm. 1, 19. Josep de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Impresa por Juan Francisco de Blas, Sevilla, MDCLXXII, edición facsímil de Francisco de Solano, Madrid, Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales, Impreso en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981, libro II, capítulo XIX, núm. 1. Juan de Hevia Bolaños, *Labyrintho de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la mercancía y contratación de tierra y mar, util y provechoso para mercaderes, negociadores, navegantes, y sus consulados, ministros de los juicios, profesores de Derechos, y otras personas*, por Francisco del Canto, Lima, 1617 [primera edición], libro III, capítulo XIV, núm. 25.

<sup>14</sup> Véase Vas Mingo; Navarro Azcué, 1992, tomo III, p. 579-614.

nos, o otros animales (...)”.<sup>15</sup> Pero la navegación marítima hasta el siglo XVI no estuvo sometida únicamente a los riesgos ordinarios producidos por la naturaleza, sino que también tuvo que enfrentarse a algunos otros ocasionados por el hombre. Éstos eran los derivados de las guerras —más o menos locales—, de las Cruzadas, del peligro de turcos, y moros, o de la inseguridad de prácticas ejercidas por algunos pueblos del norte de Europa, especialmente por ingleses y bretones,<sup>16</sup> destinadas a llevar las naves a pique para apoderarse de su cargamento.<sup>17</sup> Estos últimos —los riesgos causados por el hombre— eran considerados en la época como ordinarios, puesto que era frecuente que se produjesen. Aunque como no existía la certeza absoluta de que fuesen a suceder, eran calificados de fortuitos. A estos riesgos fortuitos, fueron a los que ordinariamente, y durante toda la Edad Media, se vieron sometidos los navegantes que habitualmente transitaban las rutas comerciales marítimas.<sup>18</sup>

Al mismo tiempo existían otros riesgos —a los que denominamos riesgos extraordinarios—, que se fueron incrementando según se intensificaba el tráfico comercial con las Indias. Nos estamos refiriendo a la aparición de una piratería apátrida —compuesta por piratas, bucaneros y filibusteros— que era particular de la zona del Caribe, y que no se había conocido con anterioridad en el ámbito europeo. Los daños que sus ataques ocasionaban, debidos exclusivamente a la mano del hombre, y siendo intencionados en su origen, se producían en función del azar, por lo que eran tenidos como fortuitos. Este riesgo adicional podemos considerarlo riesgo extraordinario, como tendremos ocasión de exponer pormenorizadamente en el apartado siguiente.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Hevia Bolaños, 1617, libro III, capítulo XIV, núm. 25.

<sup>16</sup> Jacques Le Goff, *Mercaderes y Banqueros en la Edad Media*, Barcelona, Editorial Oikos-Tau, 1991 (Colección ¿qué sé?, Nueva Serie), p. 17-18.

<sup>17</sup> *Las Siete partidas ...*, 1985, partida 5, título 9, ley 9.

<sup>18</sup> En relación con el comercio medieval europeo, véase: Marguerite Boulet, “El comercio medieval europeo”, en *Historia del comercio*, dirigida por Jacques Lacour-Gayet, Barcelona, Vergara Editorial, 1958, tomo II, libro primero, p. 9-202. Una amplia bibliografía sobre la misma cuestión en: Andrée Gobert, “Bibliografía”, en *Historia del comercio*, dirigida por Jacques Lacour-Gayet, Barcelona, Vergara Editorial, 1958, tomo II, p. 719-722. Véanse también: José María Boix, *El elemento mercantil y la universalización del Derecho en los pueblos mediterráneos durante la Edad Media*, Barcelona, Imprenta Editorial Barcelonesa, 1912. Jacques Heers, *Occidente durante los siglos XIV y XV. Aspectos económicos y sociales*, Barcelona, Editorial Labor, 1984 (Nueva Clío. la historia y sus problemas; 23), capítulo II —“El comercio”—, p. 121-215.

<sup>19</sup> Los riesgos dolosos y negligentes eran los producidos por la mano del hombre, de forma fortuita (negligente) o de forma intencionada (dolosa). En ambos casos, los riesgos se

De tal manera que el deseo de prevenir o de mitigar los siniestros ocurridos en la navegación, derivados de los riesgos que ésta corría, llevaron a los comerciantes a arbitrar las medidas necesarias para poder realizar el comercio marítimo de forma más segura. Lo hicieron mediante una serie de figuras jurídicas que durante la Edad Moderna se fueron perfeccionando y que trataron de dar respuesta a los problemas que la navegación producía en cada momento, así como a la cobertura de todos ellos. De este modo: los riesgos ordinarios fueron cubiertos por el seguro marítimo; los riesgos extraordinarios lo fueron por la avería de disminución de riesgos marítimos; y los riesgos dolosos y negligentes fueron amparados por el contrato de fletamento.<sup>20</sup>

Precisamente, uno de los objetivos de nuestro trabajo es analizar la avería de disminución de riesgos marítimos como medida precautoria que trataba de paliar los problemas que tuvo el comercio indiano, motivados por el riesgo extraordinario que supuso para la navegación por el Atlántico la aparición de la piratería apátrida, que obstaculizaba el trasiego de mercancías entre las Indias y España.

### *Origen y desarrollo de la avería de disminución de riesgos marítimos*

#### A) La avería en el comercio naval indiano

La etimología de la palabra avería ha venido siendo discutida desde el siglo XVII. En nuestra opinión, esta discusión no puede ser reducida únicamente al campo etimológico, ya que es necesario unir el estudio fonético, morfológico y semántico con la figura jurídica que la palabra designa. Mientras que unos no dudan en defender su procedencia latina, la mayor parte de los lingüistas, juristas e historiadores coinciden en declarar que procede del árabe. Con posterioridad, de esta lengua pasaría al italiano y al catalán, desde donde se transmitió a las demás lenguas europeas —romances y no romances—, si bien resulta difícil establecer la contribución de cada

cubrían a través del contrato de fletamento y el patrón podía ser el responsable de la pérdida total o parcial de la nave o las mercancías (Vás Mingo; Navarro Azcué, 1992, tomo III, p. 579-614).

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 579-614. Luque Talaván, 1998, p. 135-142, y p. 144-145.



una de ellas en esta propagación. Parece ser que el castellano recibió el término directamente del catalán y ya en el siglo XIII se documenta de una manera aislada su primera aparición en Castilla. En cualquier caso, actualmente y con los escasos datos que poseemos, sería arriesgado dar un veredicto final sobre el origen del término, ya que sólo a los filólogos corresponde esta labor.<sup>21</sup>

Para poder analizar correctamente la presencia de esta figura jurídica en Castilla debemos remontar nuestro estudio a la Grecia clásica, donde se redactaron las *Leyes de Rhodias*, donde entre otros aspectos se reguló la echazón o avería gruesa. Este código sería posteriormente insertado en el *Digesto* y en el *Código* por deseo del emperador Justiniano. Más tarde, el emperador León el Filósofo ordenó la simplificación de toda la normativa náutica existente en el Imperio Bizantino en una obra que recibió el nombre de *Las Basílicas*.<sup>22</sup>

La normativa greco-bizantina influiría ya en la Edad Media en los *Rooles de Oleron* y en las *Costums del Llibre del Consolat de Mar*. Para algunos autores, los *Rooles de Oleron* —conocidos en Castilla desde el siglo XIV— influyeron en la redacción de *Las Siete Partidas* del rey Alfonso X El Sabio, aunque esta hipótesis es discutida por aquéllos que opinan que las leyes de contenido mercantil que se pueden encontrar en las *Partidas* alfonsinas no proceden de los *Rooles de Oleron* sino que derivan del *Digesto*, aunque no de una forma directa sino a través de glosas bajomedievales. No obstante, por una parte, podemos afirmar que las leyes marítimas contenidas en *Las Siete Partidas* proceden del *Digesto*, independientemente del hecho de que fuese a través de los *Rooles de Oleron* o de las obras de los glosadores bajomedievales; y por otra, que aunque en esta

<sup>21</sup> Un análisis mas amplio de ésta cuestión en: *Ibidem*, p. 123-129, y p. 143.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 130-135, y p. 143. “El mar creó aún en tiempos remotos condiciones singularísimas para la situación de los barcos y sus tripulantes y todas las demás gentes interesadas en esas actividades, que generalmente eran extranjeros y no residentes. Así se desarrollaron costumbres típicas que alcanzaron una codificación paulatina. De lo peculiar de esas costumbres da cuenta una anécdota que el *Digesto* incluye, según la cual cuando cierta vez llevaron ante el emperador Antonino un litigio sobre naufragio, el emperador dijo: “Soy el soberano de la tierra. Pero la costumbre es soberana del mar. Sea este caso resuelto por la Ley de Rodas que nuestro Derecho acepta”. El *Digesto* incluyó en un título (XIV, 2) la ley de iactu referente a la echazón tomándola de la llamada Ley de la isla griega de Rodas, situada al este de Egipto. Reunió esa Ley una serie de costumbres de Derecho marítimo a las que se atribuyó vigencia en la isla mencionada, que alcanzó su máxima prosperidad hacia el año 300 antes de Cristo.” (Jorge Basadre, *Los fundamentos de la Historia del Derecho. Teoría y técnica de la Historia del Derecho.- La profundidad del Derecho en el tiempo. Los elementos jurídicos llegados al Perú a partir del siglo XVI: sus orígenes históricos.- Los caracteres originales de la Historia del Derecho peruano*, Lima-Perú, Librería Internacional del Perú, 1956, p. 333).

obra no aparece el término avería, sí encontramos regulado el concepto de daño y especialmente de los producidos por la echazón.<sup>23</sup>

Fue, finalmente, a partir del siglo XV cuando se inició la regulación a gran escala de esta figura, motivada por el incipiente y rentable comercio con el recién descubierto continente americano — aunque debemos interpretar que la palabra debió ser conocida y manejada con anterioridad a esa época. Veremos así como las ordenanzas de los distintos consulados dedicarán especial atención a su reglamentación, siendo el primero en hacerlo el Consulado de Burgos en sus primeras *Ordenanzas* de 1538.<sup>24</sup>

Para poder realizar una correcta clasificación de la avería<sup>25</sup> debemos referirnos, en primer lugar, al riesgo. En el seno del comercio naval indiano, tres figuras jurídicas sustentaron el comercio oceá-

<sup>23</sup> Luque Talaván, 1998, p. 130-135, y p. 144.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 130-135, y p. 144.

<sup>25</sup> Los dos primeros y únicos trabajos que en el pasado intentaron realizar una catalogación rigurosa de los distintos tipos de avería fueron los de Leopoldo Zumalacárregui (1945, p. 6-12) y Guillermo Céspedes del Castillo (1945, p. 519-524). Leopoldo Zumalacárregui realizó la siguiente enumeración: 1) avería de personas; 2) avería vieja; 3) avería gruesa; 4) avería de exceso; 5) avería del Mar del Sur; 6) avería del camino; 7) avería de Sevilla, Burgos y Bilbao. Puesto que cinco de las siete citadas van a aparecer posteriormente en el comentario del trabajo del profesor Céspedes del Castillo no las comentaremos en este momento. Si nos referiremos a la avería de personas, que —según él— únicamente menciona Josep de Veitia Linage y a las averías de Sevilla, Burgos y Bilbao que aunque fueron clasificadas como un tipo de avería, no son otra cosa que distintas denominaciones para una misma realidad: la avería consular o derecho de avería. Por su parte, Guillermo Céspedes del Castillo, defendió la existencia de diez tipos distintos que eran: 1) avería destinada a sufragar los gastos de defensa de la flota; 2) la consular; 3) la simple; 4) la de echazón; 5) “avería de la Mar del Sur”; 6) “avería del Norte”; 7) avería destinada a la defensa de puertos, costas y comercio del cabotaje; 8) “avería del camino”; 9) “avería de exceso”; y 10) “avería vieja”. No vamos a resumir todo lo que de cada una de ellas dice Céspedes del Castillo, aunque si diremos que en nuestra opinión, alguno de estos supuestos tipos de averías no son sino variaciones o matices de las ya señaladas en este apartado. En primer lugar, en lo que se refiere a la avería “de la Mar del Sur”, “avería del Norte” y la avería destinada a la defensa de puertos, costas y el comercio de cabotaje, no creemos que se pueda afirmar que fueron tipos de avería *per se*, ya que su finalidad era la de disminuir los riesgos derivados de un posible ataque pirático, por lo que debemos considerarlas diferentes denominaciones locales de la avería de disminución de riesgos marítimos. Por otra parte, ante la denominada “avería de exceso” —que según Céspedes del Castillo—, era el suplemento que se solicitaba al regreso de las Indias, cuando la vuelta se había retrasado por el mal tiempo o por cualquier otro imprevisto; debemos recordar que en las *Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, este tipo de imprevistos que surgían durante un viaje y que daban lugar a gastos suplementarios eran denominados como avería ordinaria. Por lo que los términos “avería de exceso” y avería ordinaria se refieren a la misma cosa. Decir por último que la “avería del camino”, fue una avería terrestre, tendente a prevenir el riesgo de ataques de cimarrones y piratas apátridas contra las mercancías que debían ser transportadas por el istmo de Panamá. Por su parte, la “avería vieja” no fue sino un aspecto más de la avería consular. Sin embargo con el resto de los tipos citados (averías de defensa de flotas, consular, simple y de echazón) si nos mostramos conformes (Luque Talaván, 1998, p. 141).

nico con las Indias: el seguro marítimo, la avería y el contrato de fletamento.

Se puede afirmar que, en función de la finalidad con la que fueron creados, existen dos grandes grupos dentro de los cuales podemos incluir a los diferentes tipos de avería. En primer lugar y entre las Averías Recaudatorias con fines preventivos, se encontraban la avería consular —también conocida como derecho de avería— y la avería de disminución de riesgos marítimos y la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino. Ambas tenían como finalidad proteger los intereses de los comerciantes que arriesgaban sus capitales en el comercio con Indias. En segundo lugar y dentro de las Averías Recaudatorias Restitutorias de daños encuadramos a la avería ordinaria, a la avería gruesa y a la avería simple.<sup>26</sup>

La avería consular, también conocida como derecho de avería, consistía en las aportaciones monetarias hechas por los comerciantes a sus consulados para el sostenimiento de éstos y del personal que lo componía. La avería de disminución de riesgos marítimos era, como su propio nombre indica, un sistema de protección creado por iniciativa de los propios comerciantes que consistía en el alquiler o construcción de una flota de barcos de defensa para prevenir el ataque de piratas, bucaneros o filibusteros en la travesía de la Península Ibérica a Indias y viceversa. En nuestros últimos trabajos hemos tratado de perfilar esta tipología de avería, pues junto a la avería de disminución de riesgos marítimos, existió también una avería de disminución de riesgos terrestres, nombrada por Haring como avería del camino,<sup>27</sup> que tuvo una aplicación particular en el espacio —el Istmo de Panamá— y en el tiempo. A historiar ambos tipos de avería de disminución de riesgos dedicaremos los próximos apartados.

La avería ordinaria, entendiendo aquí “avería” como daño, era el término que designaba a todos los pequeños gastos que realizaban los capitanes o maestros de los navíos a lo largo de la navegación. La avería gruesa englobaba a todos los daños causados por la echazón al mar de la mercancía transportada —en parte o en su totalidad—, con la finalidad de salvar la nave, la mercancía o am-

<sup>26</sup> Luque Talaván, 1998, p. 139-141.

<sup>27</sup> Haring, 1939, p. 231.

bas cosas al mismo tiempo. También, y dentro de los supuestos englobados dentro de la avería gruesa se encontraban —entre otros—: el rescate hecho por un navío a los corsarios para lograr su liberación; el cortar el ancla del barco para poder entrar en algún lugar de difícil acceso; o los gastos ocasionados para reflotar un barco varado. La avería simple se refiere a los daños causados indistintamente al navío o a las mercancías transportadas. Se consideraban daños englobados dentro de la avería simple a todo desperfecto que sufriese la carga por “vicio o corrupción” de ella misma durante su transporte por mar; o el derramamiento de cualquier licor contenido en barricas o merma del mismo; también los daños que se causasen entre dos navíos golpeándose accidentalmente uno al otro, así en el mar como en los puertos; etcétera.<sup>28</sup>

Así pues, podemos definir la avería como una figura propia del Derecho marítimo, aparecida y regulada por vez primera en la Grecia clásica, cuyo ordenamiento, a lo largo de los siglos y en las diferentes regiones en donde se conservó su uso, se fue completando y matizando hasta llegar a nuestros días en que su aplicación aun se mantiene. Concretamente, en el espacio indiano, la avería durante los siglos XVI, XVII y XVIII fue considerada una contribución o participación que tenía la finalidad bien de tratar de evitar el riesgo de daño —avería consular o derecho de avería, avería de disminución de riesgos marítimos y avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino— o bien de establecer la suma que había que satisfacer por los daños y desperfectos ocurridos a una nave o a la mercancía por ésta transportada, tras un siniestro —avería ordinaria, avería gruesa y avería simple—. <sup>29</sup>

Hecha finalmente la clasificación y la definición queda sin embargo por resolver uno de los puntos que quizás más confusión han creado a la hora de abordar el análisis de esta figura, como es el de analizar la naturaleza jurídica de la avería.

Se ha escrito sobre la naturaleza jurídica de la avería, tratando de etiquetarla, en la mayoría de los casos, como impuesto y se ha llevado la contradicción al máximo cuando se habla de la avería como impuesto privado.<sup>30</sup> Estimamos que habría que matizar cada una

<sup>28</sup> Luque Talaván, 1998, p. 139-141.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 145.

<sup>30</sup> A. Girard, *Le commerce français a Séville et Cádiz au temps des Habsbourg. Contribution a l'Étude du comerce étranger en espagneaux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles* [Originally Published: París, 1932],

de las diferentes clases de avería para encontrar su clasificación jurídica. Y aunque excede esta cuestión el propósito del trabajo, sí añadiremos alguna nota que puede ayudar a reforzar nuestra creencia de que se trata de una contribución. Es desde el siglo pasado cuando se comienzan a utilizar términos como impuesto, tasa, tributo o contribución con la connotación fiscal con que la entendemos, casi sin variaciones, en la actualidad; sin embargo, no sería correcto aplicar esta terminología a la realidad del siglo XVI y a su sistema recaudatorio, aproximándose más a esa realidad las obras jurídicas del siglo XVIII que la califican de repartimiento o derecho.<sup>31</sup>

El sentido de repartimiento como la división que se hace de una cosa para distribuirla en partes —tal y como dice el Diccionario de Autoridades—<sup>32</sup> es la que se ensambla a la perfección con nuestra calificación de contribución, al derivar la división de un gasto —definido como la cuantía proporcional al valor de los artículos sometidos a pago— de la intención de disminuir los riesgos del comercio y la navegación, entre todas aquellas personas que concurren a él. Por tanto la contribución es la cuota o cantidad con que cada uno ha de contribuir (incluida la Corona como un comerciante más) a pagar los gastos derivados de la protección de las naves comerciales.

Ninguna colección legislativa de los siglos XVI y XVII incluye la avería entre los impuestos; y ningún documento de la época la denominó así. Probablemente el deseo de etiquetarla en la actualidad, y la aplicación de conceptos claramente definidos en los ordenamientos jurídicos contemporáneos, ha podido crear la confusión en cuanto a la naturaleza jurídica de la avería de disminución de riesgos.

## B) La avería de disminución de riesgos marítimos

En 1521 estalló la guerra franco-española que enfrentó al rey Francisco I de Francia con el emperador Carlos V.<sup>33</sup> Esta contienda, que

Published by Burt Franklin, New York, 1967, p. 28. Véase la bibliografía sobre el tema en: Luque Talaván, 1998.

<sup>31</sup> Antonio Pérez y López, *Teatro de la legislación universal de España e Indias*, Madrid, 1791-1794, volumen II, p. 330. Aegidii de Castejón, *Alphabetum juridicum canonicum, civile, theoreticum, practicum, morale, atque politicum*, Matriti, 1730, volumen I, p. 55.

<sup>32</sup> *Diccionario de Autoridades*, Real Academia Española, [edición facsímil], Madrid, 1969.

<sup>33</sup> Alfonso Espinet, Juan Manuel González-Cremona, *Diccionario de los reyes de España*, Barcelona, Editorial Mitre, 1989, p. 356-364. Enrique Martínez Ruiz, Enrique Giménez López,

tuvo por origen las disputas territoriales que ambos soberanos mantenían sobre el Milanesado, Nápoles, Luxemburgo y, especialmente, Navarra, trasladó uno de los “campos de batalla” al océano Atlántico, y más concretamente a la zona comprendida entre el Estrecho de Gibraltar, el Cabo de San Vicente y las islas Canarias. La razón de la existencia de este escenario bélico fue la decisión del monarca francés de otorgar patentes de corso a todos los piratas franceses que —previamente y por libre— operaban ya en la zona mencionada en busca de las mercancías y metales preciosos traídos por las naves españolas de América.<sup>34</sup>

Los nocivos efectos de la medida de Francisco I de declarar corsos a los que antes fueron piratas —aunque es muy posible que algunos siguieran ejerciendo sus actividades al margen de la oferta francesa—,<sup>35</sup> motivaron la aparición entre los comerciantes asentados en Sevilla de una inquietud que trataron de eliminar solicitando al César Carlos la autorización para fletar una armada de protección para sus naves —denominada habitualmente en la documentación del siglo XVI como “Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía”—,<sup>36</sup> que ellos mismos se ofrecieron a pagar a prorrato, ya que la Corona carecía de armada propia.<sup>37</sup> Fue este el momento en el que podemos situar la aparición de la avería de disminución de riesgos marítimos, siendo la razón de su implantación la necesidad de recaudar fondos con los que sostener los navíos que com-

José Antonio Armillas, Consuelo Maqueda Abreu, *Introducción a la Historia Moderna*, Madrid, Editorial Istmo, 1991 (Colección Fundamentos; 120), p. 136-146. Luis Ribot García, (coord.): *Historia del Mundo Moderno*, Madrid, Editorial Actas, 1992, p. 267-274. Varios autores: *La España donde no se ponía el sol*, Madrid, Sarpe, 1988 (Grandes Imperios y Civilizaciones; volumen 16), p. 10-37.

<sup>34</sup> Hermann Kinder, Werner Hilgemann, *Atlas Histórico Mundial I*, Madrid, Editorial Istmo, 1992 (Colección Fundamentos 1), p. 251. Manuela Marrero Rodríguez, “La piratería atlántica y la mediterránea”, en *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla), XXV (1968), p. 599. Véase también: Antonio Rumeu de Armas, *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes, 1991, 5 volúmenes. [Reproducción facsímil de la edición de: *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita, 1947]. Acerca de las actividades piráticas en la zona del Cabo de San Vicente, entre 1492 y 1521, véanse: Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* [edición facsímil], Madrid, 1972, tomo I, p. 201, nota núm. 1. Haring, 1935, p. 87. Céspedes del Castillo, 1945, p. 23.

<sup>35</sup> Vas Mingo; Navarro Azcué, 1992, tomo III, p. 607.

<sup>36</sup> Esteban Mira Caballos, “La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550)”, en *Revista de Historia Naval* (Madrid), 56 (1997), p. 7-19.

<sup>37</sup> Federico de Castro y Bravo, *Las naos españolas en la carrera de las Indias. Armadas y flotas en la segunda mitad del siglo XVI*, Madrid, Editorial Voluntad, 1927, p. 43-44. (Colección de Manuales Hispania; vol. II-Serie A)

ponían la citada armada.<sup>38</sup> Y es que ante los grandes siniestros que no quedaban cubiertos por el seguro marítimo y, a los que consecuentemente debían hacer frente los mercaderes, individual o mancomunadamente, la avería era la fórmula ideal que trataba de aumentar la seguridad en las rutas marítimo comerciales, prestando cobertura a los peligros extraordinarios.<sup>39</sup> Y por tanto, disminuyendo los riesgos.

El emperador accedió a la solicitud de los comerciantes y nombró como general de la armada a don Pedro Manrique —hermano del conde de Osorno—, que tuvo que enfrentarse con siete navíos franceses en el Cabo de San Vicente. A esta primera flota le siguieron otras,<sup>40</sup> siendo todas ellas financiadas con el producto de la avería de disminución de riesgos marítimos, que por decisión real gravaba las mercancías que iban y venían de Indias. La trayectoria de la “Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía” —que siempre careció de naves y de artillería suficientes— se inició en 1521, comenzando a decrecer su actividad a partir de 1550.<sup>41</sup> Su radio de actuación se circunscribió a los trayectos de Sanlúcar a Cádiz, y desde estos dos puertos peninsulares a las islas Azores, el Cabo San Vicente y las islas Canarias, zonas que —en las primeras décadas del siglo XVI y debido a la presencia de corsarios extranjeros y piratas apátridas— eran las más peligrosas de la travesía oceánica.<sup>42</sup> La importancia de la Armada fue muy grande ya que fue la base y el origen del sistema de flotas protegidas,<sup>43</sup> que sería posteriormente

<sup>38</sup> Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del Comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales (es reproducción facsimil de la edición de Madrid, Imprenta de Sancha, 1797)*, presentación y estudio preliminar por Antonio García-Baquero González, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1981, p. 177-178. Haring, 1935, p. 87-88.

<sup>39</sup> Entendemos que la denominación avería de disminución de riesgos marítimos es la expresión correcta, por cuanto se ajusta al carácter y finalidad de la misma, ya que no creemos que se trate de un “seguro marítimo mutuo”, tal y como opina Guillermo Céspedes del Castillo (1945, p. 14), sino que consideramos que se trata de una recaudación con el fin preventivo de disminuir el riesgo extraordinario de la piratería apátrida. Además, es la fórmula que la diferencia de otras “averías”, como ya se ha apuntado a lo largo del trabajo.

<sup>40</sup> Veitia Linage, 1981, libro 2, capítulo 4, núm. 3.

<sup>41</sup> Mira Caballos, 1997, p. 7.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 16. Lorenzo Sanz, 1979, tomo I, p. 276.

<sup>43</sup> Céspedes del Castillo, 1945, p. 548. Según Esteban Mira Caballos, “(...), pese a que su lugar de vigilancia eran las costas andaluzas, lo que al Rey y a los comerciantes les interesaba no era la defensa de Andalucía, sino la protección de la Carrera de Indias, que tan importantes ingresos reportaba tanto a las esquilgadas arcas reales como a los sufridos comerciantes.” (Mira Caballos, 1997, p. 16).

instalado de una forma definitiva en la Carrera de Indias, hasta el siglo XVIII, cuando fue suprimido.

La cobertura de los riesgos de navegación por esta zona, y en el tiempo que duró la contienda, estuvo cubierta por los contratos de seguro marítimo. Los cuales cubrían aquellos daños ocasionados por los corsos en tiempo de guerra. Sin embargo, ya en el periodo anterior a la guerra habían aparecido piratas apátridas en la ruta comercial que unía América con España, situación a la que se sumó el progresivo encarecimiento de los contratos de seguro marítimo —que además no cubrían el valor total ni de la nave, ni de la mercancía—. Estos dos factores motivaron finalmente la aparición, en 1521, y como un sistema de reducción del peligro por ataque pirático, de la avería de disminución de riesgos marítimos.<sup>44</sup>

A esta primera armada de 1521 le siguieron las armadas de 1522, 1523, 1525, 1527,<sup>45</sup> 1533, 1535, 1536, 1537, y 1542, todas ellas apresadas con la misma finalidad que había impulsado la organización de la primera, y financiadas con la contribución de la avería de disminución de riesgos marítimos.<sup>46</sup> Tras 1522, la Corona sugirió a las naves españolas que transitaban la ruta del Atlántico que viajasen agrupadas o en conserva, para prestarse auxilio mutuo en caso de ataque enemigo. Pero tal recomendación no fue fielmente seguida, por lo que finalmente en 1543 —con motivo de la reanudación de hostilidades con Francia—, la Corona ordenó que los barcos que navegaban por la Carrera de Indias, viajasen siempre juntos. Debían reunirse en dos flotas, que partirían de la Península en los meses de marzo y septiembre, y que irían escoltadas por un navío de guerra, armado a costa de la avería de disminución de riesgos marítimos. Cada flota debía estar compuesta, como mínimo, por diez bajeles —de cien o más toneladas—. Al llegar al Caribe, cada nave mercante seguiría rumbo a su puerto de destino —Veracruz y Nombre de Dios—, mientras que el navío de guerra —con base en el puerto de La Habana—, surcaría el mar Caribe persiguiendo a los piratas. Transcurridos tres meses, los mercantes se reunirían en

<sup>44</sup> Vas Mingo; Navarro Azcué, 1992, tomo III, p. 607-608.

<sup>45</sup> Según Leopoldo Zumalacárregui (1945, p. 16), esta armada de 1527, es la misma de 1528, de la que nos informan otros autores como Rafael de Antúnez y Acevedo (1981, p. 179-180).

<sup>46</sup> Castro y Bravo, 1927, p. 46-48. Haring, 1939, p. 88-90. Zumalacárregui, 1945, p. 13-16.



La Habana y nuevamente protegidos por el navío de guerra, entenderían el retorno hacia la Península.<sup>47</sup>

El 13 de febrero de 1552, transitoriamente, tal y como constatan Josep de Veitia Linage y Rafael de Antúnez y Acevedo, se concedió libertad a los mercantes para navegar por el océano sin formar convoyes, siempre y cuando cada nave fuese armada.<sup>48</sup>

Además, como método defensivo, se dispuso la presencia de navíos de guerra en las costas de Andalucía —con base en Sevilla—, para proteger el sur peninsular;<sup>49</sup> y otros —con base en Santo Domingo—, para salvaguardar la zona del Caribe conocida con el nombre de Armada de Barlovento.<sup>50</sup>

Del mismo modo se creó la Armada del Mar del Sur que funcionó desde 1579 —coincidiendo con la presencia de sir Francis Drake en aguas del virreinato peruano ese año y el anterior— hasta 1746 —momento en el que el maremoto que destruyó el puerto de El Callao desbarató sus últimas naves—. <sup>51</sup> La creación de esta

<sup>47</sup> Castro y Bravo, 1927, p. 48. Haring, 1939, p. 90. Manuel Lucena Salmoral, *La flota de Indias*, (Cuadernos historia 16; 214), Madrid, Historia 16, 1985, p. 4. Manuel Josef de Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, edición y estudios de Milagros del Vas Mingo, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, voz “Flotas”, p. 217-218. Esteban Mira Caballos, “El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la armada del Caribe”, en *El Emperador Carlos y su tiempo. Actas IX Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 24-28 de mayo de 1999)*, Cátedra “General Castaños”, Sevilla, Capitanía General de la Región Militar Sur, 2000, p. 557-573.

<sup>48</sup> Ayala, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, p. 218. Encinas, 1945, L, IV, f. 127-130. Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, “El tesoro americano en los transportes atlánticos durante el reinado de Felipe II”, en *Congreso Internacional las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI. Tomo VI. Las Indias*, Comisaría General de España en la Expo de Lisboa’98, 1998, p. 88.

<sup>49</sup> Desconocemos si esta armada fue la misma que la “Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía”, a la que ya hemos hecho referencia. Esteban Mira Caballos (1997) dice que en 1550 decayó la actividad de la “Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía”, aunque no aporta datos sobre su historia posterior (del mismo autor, véase: Esteban Mira Caballos, *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la carrera de Indias (1521-1550)*, Sevilla - Bogotá, Muñoz Moya editor, 1998 (Colección Biblioteca Americana). Como vemos, en 1552 se autorizó la navegación sin custodia por la ruta oceánica, y para compensar la desprotección, se instauró un sistema defensivo compuesto de unos barcos de guerra que actuarían en las costas andaluzas, y en la zona de Santo Domingo. El no haber localizado más datos —ni en las fuentes ni en la bibliografía— nos impide, por el momento, dar respuesta a esta interesante cuestión.

<sup>50</sup> Castro y Bravo, 1927, p. 48-49. Ayala, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, p. 218. Bibiano Torres Ramírez, “Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento”, en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* (Böhlau Verlag Köln Graz), 11 (1974), p. 33-51.

<sup>51</sup> Jorge Ortiz Sotelo, “Bibliografía marítima iberoamericana 1975-1995, una aproximación al tema”, en *Revista Histórica. Órgano de la Academia Nacional de la Historia (Instituto*

Armada corresponde al virrey del Perú Francisco de Toledo quien tomó esta iniciativa para asegurar la navegación por las costas peruanas.<sup>52</sup>

En 1553 se regresó al sistema de navegación protegida por un navío de guerra, al verse revitalizada la guerra hispano-francesa y se asignaron cuatro navíos de guerra a cada flota. Al llegar al Cari-

*Histórico del Perú*) (Lima), xxxviii (1993-1995), p. 255-256. A pesar de ser instituida en 1578, la Armada del Mar del Sur, no contó con una fuerza organizada hasta 1591, año en el que se ordenó la construcción de una pequeña armada (Pablo E.[milio] Pérez-Mallaina, Bibiano Torres Ramirez: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987, p. 1-6). Hugo O'Donell aporta en uno de sus libros un precedente a esta Armada. Concretamente expone como en 1560 el capitán Juan Ruiz de Ochoa propuso a la Corona la creación de dos flotas pequeñas de galeras "(...) con competencia territorial, base, efectivos y misiones particulares y diferenciadas. La primera de estas dos agrupaciones, compuesta por cuatro galeras sencillas, tendría a su cargo la guarda de la costa del Perú "que anden desde el Puerto de Quito hasta el de Arequipa". A estas galeras se podría también encomendar el "hir y venir con la Armada y Navíos de toda que van y vienen desde Panamá hasta el Perú". (...). La segunda agrupación, integrada por dos galeras, y con posible base en el puerto nicaragüense del Realejo, "pueden andar en la Costa de Nicaragua y Nicoya y Sonsonat hasta llegar a Guatulco y guardarán toda la costa de la Nueva España y Nicaragua". Entre sus misiones venía implícita la protección de la arribada del galeón de Manila. (...)." (O'Donell, Hugo: *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, (Colecciones Mapfre 1492. III/6. Colección Mar y América), Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 152. El informe de Ruiz de Ochoa fue tenido en cuenta de manera parcial, ya que fueron construidas en el puerto de Guayaquil dos galeras. No obstante, la inactividad de las mismas ante la ausencia de peligros hizo que no navegasen, descuidándose su mantenimiento. Inmovilidad que provocó también la no construcción de más naves (*Ibidem*, p. 152-153).

<sup>52</sup> Acerca de la creación de la Armada del Mar del Sur y de su financiación en los primeros años de existencia, véase: "Cedula que manda se prosiga la fabrica de las dos galeras y dos vergantines, o fragatas que han de andar en la costa de la mar del Sur" —30 de septiembre de 1580— (Encinas, 1945, tomo IV, p. 123). "Cedula que manda a los oficiales Reales del Peru, cumplan las libranças que estan dadas, o se dieren para la fabrica de las galeras y vergantines que se han de hazer en el Peru" —26 de agosto de 1580— (*Ibidem*, p. 123). "Cedula que manda la orden que se ha de tener sobre lo que toca a la fabrica de las galeras y vergantines que se han de hazer en la mar del Sur, para seguridad de aquellas provincias y costas" —26 de agosto de 1580— (*Ibidem*, p. 123-124). "Cedula que manda al Virrey del Peru que informe si conuerna hazer tres o quatro galeones mas que anden en compañía de las galeras, y subir los fletes de las mercaderías" —30 de septiembre de 1580— (*Ibidem*, p. 124-125). "Cedula que manda al Virrey del Peru, que provea lo que conuenga sobre que sean grandes los navios de la mar del Sur" —28 de octubre de 1581— (*Ibidem*, p. 125). "Cedula que manda al Virrey del Peru, provea lo que conuenga cerca de que se ha entendido que los navios y galeotas de su Magestad, no son de ningun aprovechamiento" —1 de noviembre de 1583— (*Ibidem*, p. 125). "CAP. De carta que su Magestad escrivio al Virrey del Peru, en veinte y tres de Octubre de noventa y dos, que trata sobre la imposicion del averia" —1592— (*Ibidem*, tomo III, p. 192). "CAP. De carta que su Magestad escrivio al Virrey del Peru en treze de Febrero de noventa y quatro, sobre las averias que se han de cobrar en el Peru" (*Ibidem*, p. 192). El virrey Toledo se preocupó de la seguridad de las costas pacíficas de su jurisdicción ordenando también explorar el Estrecho de Magallanes (Javier Oyarzún Iñarra, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, Ediciones de Cultura Hispánica, 1999).

be, uno de ellos acompañaría a los mercantes que fuesen a Tierra Firme; otro, acompañaría a los que fuesen a Santo Domingo; y los dos restantes, protegerían a los que fuesen a México.<sup>53</sup> Sin embargo, el sistema de libertad en la navegación, implantado en 1552, continuó vigente.<sup>54</sup> Con posterioridad al año 1553, este sistema de protección descrito, fue progresivamente modificado a través de nuevas ordenanzas reguladoras del sistema de flotas, promulgadas en los años de 1554, 1564, 1572, 1573, 1581, 1582, 1591 y 1674.<sup>55</sup> Del mismo modo, diversas cuestiones relacionadas con las flotas y las armadas de Indias se encuentran reguladas en varios de los títulos del libro IX de la *Recopilación de Leyes de Indias*.<sup>56</sup>

Pero la reforma radical del sistema de flotas protegidas fue debida a los descubrimientos de metales preciosos en las minas americanas, producidos en la segunda mitad del siglo XVI. Estos hallazgos hicieron aumentar el valor de los cargamentos transportados por las flotas, lo que hizo evolucionar y perfeccionar la normativa legal relacionada con el transporte marítimo oceánico. De este modo, una Real Provisión de 16 de julio de 1561<sup>57</sup> reglamentó el sistema de las flotas, estableciendo la práctica del envío regular de dos flotas anuales a la Nueva España y a Tierra Firme.<sup>58</sup>

Esta Real Cédula dispuso que anualmente harían el viaje a Indias dos flotas: una para el virreinato de la Nueva España, y otra para el virreinato del Perú. La flota se reuniría en la costa de Andalucía —Sevilla, Cádiz y Sanlúcar—, partiendo desde la desembocadura del río Guadalquivir protegidas por una armada. El personal de cada flota estaba compuesto de un capitán general, de un almirante —de menor rango que el capitán general—, y de un gobernador del tercio de infantería. Además, los mercantes tenían que llevar

<sup>53</sup> Castro y Bravo, 1927, p. 50-51. Lucena Salmoral, 1985, p. 4-7.

<sup>54</sup> Ayala, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, p. 218.

<sup>55</sup> 18 de octubre de 1564 (Encinas, 1945, L. IV, folios 130-133); 21 de enero de 1572 (*Ibidem*, L. IV, folios 100-103); 8 de abril de 1573 (*Ibidem*, L. IV, folios 103-115); 20 de enero de 1582 (*Ibidem*, L. IV, folios 137-139); 17 de enero de 1591 (Ayala, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, p. 220-232). “Por Real cédula de 20 de julio de 1554, y por otra del 2 de agosto del mismo año, se ordenó que todas las veces que hubiera ocho o diez navios, cargados y artillados, conforme a lo ordenado, se les diese licencia para ir a las Indias. Otra Real cédula del 11 de agosto del citado año rebaja a seis el número de naos que habian de ir juntas.” (Castro y Bravo, 1927, p. 49-50). Lucena Salmoral, 1985, p. 4.

<sup>56</sup> *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias...*, 1973, libro IX, títulos XV al XXXVI.

<sup>57</sup> Real Provisión de 16 de julio de 1561, Archivo General de Indias (Sevilla), *Indiferente General* 1966, libro 14, folios 35v-Ss. Citada por: Caballero Juárez, 1996-1997, p. 432.

<sup>58</sup> Castro y Bravo, 1927, p. 50. Lucena Salmoral, 1985, p. 4-7.

artillería así como ir provistos de armamento para su defensa en caso de ataque. Todos los gastos derivados de la preparación de la armada se extraían del cobro de la avería de disminución de riesgos marítimos.<sup>59</sup>

Por Real Provisión de 18 de octubre de 1564, se distinguieron ya completamente las dos flotas.<sup>60</sup> La que viajaba a México —que comenzó a ser conocida como la Armada o Flota de la Nueva España, y finalmente sólo Armada o Flota—, con destino final en el importante puerto de Veracruz, debía zarpar de España en el mes de abril.<sup>61</sup> La destinada a Tierra Firme —denominada la Flota de los Galeones, y definitivamente, sólo los Galeones—, con dirección a Nombre de Dios —sustituido más tarde por Portobelo—, tenía que partir en el mes de agosto. Hubo ocasiones que en la Flota y los Galeones viajaron unidas, aunque conservando cada una de ellas su individualidad. No obstante, la normativa no fue siempre cumplida con fidelidad,<sup>62</sup> y en la segunda mitad del siglo XVII hubo una Flota cada dos años, y Galeones cada tres.<sup>63</sup>

El sistema de flotas comenzó a decaer en el momento en el que se dejaron de transportar los dos productos claves que justificaban su existencia: la plata indiana —cuyas remesas hacia la península comenzaron a decrecer progresivamente desde 1620—;<sup>64</sup> y los artículos manufacturados para la población criolla —ya que España se

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 7. José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)*, Málaga, Ediciones Seyer, 1991, tomo I, p. 61. Geoffrey J. Walker, *Spanish politics and imperial trade: 1700-1789*, London, The MacMillan Press, 1979. Carmen Mena [García], *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Fundación El Monte : Universidad de Sevilla, 1998. En relación a los aspectos financieros de la Carrera de Indias, consúltese: Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid- Sevilla, Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid : Fundación El Monte, 1993.

<sup>60</sup> Real Provisión de 18 de octubre de 1564. En 1582, este procedimiento fue sancionado. Insertadas en el *Cedulario Indiano* de Encinas, 1945, L, IV, folios 130-133, y 137-139, respectivamente.

<sup>61</sup> A pesar de que se emplean indistintamente los términos *armada* y *flota*, conviene recordar que la literatura jurídica señala la diferencia entre ambas palabras: “Flota se llama quando son muchas naves ayuntadas en uno, y si son pocas, se dize armada, según una ley de Partida, aunque segun el comun nombre de oy, flota se dize quando las naves son de mercancia, y siendo de guerra se dize armada.” (Hevia Bolaños, 1617, libro 3, capítulo 3, núm. 1).

<sup>62</sup> Sobre el incumplimiento de la legislación, y de como esta inobservancia afectó a la eficacia del sistema de flotas, véase: Castro y Bravo, 1927, p. 208-215.

<sup>63</sup> *Ibidem*, p. 42. Lucena Salmoral, 1985, p. 8-9.

<sup>64</sup> Véase: Pedro Pérez Herrero, *América Latina y el colonialismo europeo. Siglos XVI-XVIII*, Madrid, Editorial Síntesis (Historia Universal Moderna; 14), 1992, p. 105-109.

vio desplazada en el mercado de artículos manufacturados, debido a la competencia de las mercancías inglesas, francesas y holandesas, que entraban de forma ilegal en las posesiones españolas y que eran vendidas a más bajo precio que los artículos metropolitanos—. <sup>65</sup> Las reformas borbónicas, <sup>66</sup> iniciadas bajo el reinado de Felipe V, trataron de frenar esta decadencia y así, el 5 de abril de 1720, fue promulgado el *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos*, también conocido como *Real Proyecto de 1720*. Este reglamento terminó con el cobro de la avería de disminución de riesgos marítimos, tomando la Real Hacienda bajo su responsabilidad la organización de los convoyes para las flotas —costeándolas de sus fondos—, así como la defensa del comercio en general. Aun hubo un nuevo intento de remediar el maltrecho funcionamiento del sistema con la promulgación de la *Real Cédula sobre el despacho de galeones y flotas y método de comerciar los residentes en Indias con España* el 21 de enero de 1735. <sup>67</sup> Con la aprobación del Reglamento de Libre Comercio —el 12 de octubre de 1778—, y tras una lenta agonía, el sistema de flotas fue suprimido definitivamente. <sup>68</sup>

### *Los riesgos terrestres en el comercio indiano*

El descubrimiento del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa estimuló las exploraciones entre los descubridores y navegantes españoles que durante la década siguiente corrieron las costas de América desde el Labrador a la Patagonia en busca de un ansiado paso que

<sup>65</sup> Lucena Salmoral, 1985, p. 22-23. Ayala, 1989, tomo IV “De Ensayadores a Funerales”, p. 218-219.

<sup>66</sup> Las reformas dieciochescas en el ámbito comercial indiano se hicieron para conseguir tres fines: 1) incentivar el tráfico comercial interoceánico; 2) reducir la práctica del contrabando; y 3) aumentar en Indias el consumo de manufacturas provenientes de la metrópoli, así como fomentar la exportación de materias primas. Para lograr su consecución, las reformas fueron implantadas de una manera progresiva. Así, durante la primera mitad del siglo XVIII, la Corona comenzó a formar una escuadra mercante y de guerra, para fundamentar el desarrollo del tráfico mercantil marítimo. Resultado de esta política fue que en 1761, la Corona dispuso de una amplia flota —comercial y bélica— que posibilitó el impulso y vigilancia de las rutas comerciales oceánicas (Pérez Herrero, 1992, p. 131).

<sup>67</sup> Transcrito en: ANTÚNEZ Y ACEVEDO, 1981, apéndice número XX, p. LXXXIII-XCIII.

<sup>68</sup> La Corona intentó entonces mantener el monopolio sobre el comercio a través de esta nueva reglamentación, aunque no logró sus objetivos, provocando además el descontento entre los criollos, contribuyendo así al inicio de los procesos de independencia americanos (*Ibidem*, p. 204-206. Lucena Salmoral, 1985, p. 4, p. 26-27, y p. 31. Martín Acosta, 1990, p. 153-154).

pusiese en comunicación el océano Atlántico con la Mar del Sur.<sup>69</sup> Por fin, Fernando de Magallanes atravesó el estrecho que lleva su nombre en 1520, pero el estrecho era demasiado lejano y dificultoso para que resultase operativo en el comercio con Oriente e incluso en el comercio con las nuevas tierras descubiertas. Por tanto, desde las primeras décadas del siglo XVI, tanto la Corona como los mercaderes sintieron la necesidad de encontrar un “paso” que fuese adecuado para comunicar ambos mares entre sí y éstos con la Metrópoli.

La región ístmica fue, sin duda, la elegida por los descubridores en primer término para comunicar ambos océanos, ya que se sabía que en esa región ambos mares distaban poco entre sí. Es probable que la navegación por el río Chagres fuese lo que sugirió la posibilidad de construir en ese término un canal.<sup>70</sup> En 1523 Carlos V ordenó a Hernán Cortés que tratase de hallar un estrecho, al tiempo que recordaba a los gobernadores de Castilla del Oro la necesidad de trazar un camino real a través del Istmo. Mientras, la idea que adoptó el emperador fue la de realizar un canal artificial mandando examinar el territorio situado entre las cabeceras del Chagres y la Mar del Sur para determinar los medios más exactos de hacer el corte entre el río y el océano.<sup>71</sup> Afortunadamente, Pascual de Andagoya, de forma magistral, fue capaz de apreciar los obstáculos insalvables para la realización del canal porque la obra “agotaría el tesoro más rico de la cristiandad”.<sup>72</sup> Sin embargo, la suerte estaba echada, el Istmo era el camino adecuado para la expansión de los descubrimientos y conquistas por el virreinato del Perú y también para el tránsito de mercaderías y personas entre la metrópoli y los territorios peruanos.

#### A) El transporte de mercancías

La estructura definitiva del tráfico con América para el transporte de mercancías y de personas en las mejores condiciones de seguridad y de navegabilidad, no fue el producto de un plan preconcebido y

<sup>69</sup> Haring, 1939, p. 230-ss.

<sup>70</sup> Fue Alvaro Saavedra Cerón, pariente y subalterno de Hernán Cortés, el que recordando la angostura del istmo propuso un proyecto para hacer allí un canal (*Ibidem*, p. 241).

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 241.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 242.

elaborado de forma global, sino que se debió a la adaptación de las necesidades a la realidad y, como la mayor parte de los asuntos relacionados con el comercio, se fue moldeando con la práctica. La continua expansión de la conquista, y el aumento de la población española, hacía necesario el abastecimiento regular de los mercados americanos. Por otro lado, los peligros derivados de la navegación y el aumento de la piratería hicieron necesario tomar medidas excepcionales para que el comercio y la navegación fuesen realidades viables. Las medidas adoptadas fueron: la navegación en convoyes y la creación de un sistema de defensa financiado por medio de la avería de disminución de riesgos marítimos.<sup>73</sup> Iniciativa que desembocó con el tiempo en la creación de un sistema de flotas anuales: la de Nueva España y la de Tierra Firme, tal y como vimos en páginas anteriores.

Una vez llegadas las flotas a Indias, los mercaderes debían vender las mercaderías. Estas ventas dependían de la coyuntura a la llegada de la flota: cantidad de géneros que portaba, necesidad que tuviesen en Indias de ellos, abundancia de dinero existente, etcétera. No menos importante era sortear los peligros derivados del transporte terrestre para las mercancías que tenían como destino el virreinato peruano y que debían atravesar el istmo de Panamá. Después de la apertura de las minas argentíferas del Potosí en 1545 y de la concentración del tráfico peruano en los galeones anuales, el Istmo se transformó en el vínculo vital del sistema de transporte entre España y el Perú y, por tanto, en el punto de mira de los corsarios y piratas de las Indias Occidentales.<sup>74</sup>

Casi hasta fines del siglo XVI las flotas de Tierra Firme conducían sus cargamentos a Nombre de Dios, que siempre fue un puerto provisional por su mal emplazamiento y las características de su fondo. Las tentativas de traslado de la ciudad fueron numerosas desde tiempos tempranos, pero no llegaron a ponerse en práctica hasta fines del siglo XVI cuando se abandonó la ciudad, trasladándose ésta a Portobelo.<sup>75</sup> Una de las claves del traslado fue el aleja-

<sup>73</sup> Véase en el libro de Clarence Henry Haring el capítulo IX dedicado a los galeones y las flotas. Igualmente consúltese: Eufemio Lorenzo Sanz, "El comercio", en *Historia General de España y América. Tomo vii*, Ediciones Rialp, Madrid, 1982, p. 683-710.

<sup>74</sup> Haring, 1939, p. 229.

<sup>75</sup> Carmen Mena García, *Temas de Historia Panameña*, Panamá, Editorial Universitaria, 1996, p. 198-220.

miento de Nombre de Dios del lugar de descarga de las mercancías en la desembocadura del río Chagres. Circunstancia que se vio agravada por el aumento del tráfico comercial en los últimos años de la decimosexta centuria. Por último, el ataque de sir Francis Drake a Nombre de Dios en 1596 supuso la destrucción de la ciudad, lo que puso en marcha el proyecto de remoción de la misma.<sup>76</sup>

Dos eran los caminos del Istmo entre el Pacífico y el Caribe: la vía terrestre —que sólo se utilizaba en verano mientras que transcurría la estación seca—, y la vía fluvial a través del río Chagres —usada en invierno cuando las grandes lluvias y las inundaciones hacían impracticable el camino terrestre y navegable el río—. La vía fluvial era más larga, pero también era la más fácil y la más barata. La distancia desde Panamá hasta Venta Cruz era de cinco leguas, y de Venta Cruz a la embocadura del río de alrededor de dieciocho leguas más.<sup>77</sup> Cuando el Chagres estaba crecido podía efectuarse el tránsito en tres o cuatro días, pero en otras circunstancias se requerían de ocho a doce días. El transporte de las mercaderías desde el río a Nombre de Dios era cuestión de ocho a diez horas.<sup>78</sup>

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 203.

<sup>77</sup> Juan López de Velasco habla del camino interoceánico, cuando describe el distrito de Panamá, en los siguientes términos: “El camino más frecuentado de este distrito es el de Nombre de Dios hasta Panamá, que son diez y ocho leguas por tierras de montes muy ásperos, ríos y ciénagas de malos pasos, por donde con árrias de quinientas o seiscientas mulas que andan de ordinario a la traginería, y por el río de Chagres con barcos, hasta las ventas de las Cruces, se pasan y traginean las mercaderías que de España se llevan al Perú, que son muchas, y la plata y moneda que de allá se trae para el reparo de los caminos, que continuamente es menester por las cuestas y aguaceros continuos que las desbaratan. (...)” (Juan López de Velasco, *Geografía y descripción universal de las Indias*, edición de don Marcos Jiménez de la Espada, estudio preliminar de doña María del Carmen González Muñoz, Biblioteca de Autores Españoles. Desde la Formación del lenguaje hasta nuestros días (continuación). Tomo CCXLVIII, Madrid, Ediciones Atlas, 1971, p. 172).

<sup>78</sup> Haring, 1939, p. 231. Entre 1580 y 1587 fue utilizada únicamente la vía fluvial del Chagres (Mena García, 1984, p. 164-165). La vía fluvial era “(...) más bien (...) un camino mixto, parte fluvial y parte terrestre, por cuanto el río Chagres sólo era navegable desde Nombre de Dios hasta la Venta de Cruces y desde allí, mercaderías y viajeros debían recorrer el camino restante por tierra, hasta Panamá.” (María del Carmen Mena García, *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1992, p. 206). Celestino Arauz Monfante, “El istmo de Panamá desde finales del siglo XVI: su función en el siglo XVII”, en *Historia General de España y América. América en el siglo XVII. Evolución de los vecinos indios*. Tomo IX-2, Madrid, Ediciones Rialp, 1984, p. 291. Omar Jaén Suárez, *La población del Istmo de Panamá. Estudio de Geohistoria*, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, 1998, p. 130-135. María Antonia Colomar, (estudio realizado por): *Panamá y Nombre de Dios, puertos terminales del Camino del Istmo*, [Madrid], Agencia Española de Cooperación Internacio-



La vía ístmica fue durante los primeros tiempos un camino rudimentario para recuas, en gran medida por los obstáculos topográficos de la zona que hacían difícil cualquier ensanchamiento del terreno. En 1534 se ordenó al gobernador que gastase 1000 pesos en limpiar el río y construir un almacén en la desembocadura del río Chagres junto al mar;<sup>79</sup> dos años más tarde, se autorizó al municipio de Panamá a construir otro depósito en Venta Cruz o Cruces, en el embarcadero del Chagres.<sup>80</sup>

Las malas condiciones del camino para el tránsito de personas y mercaderías,<sup>81</sup> motivaron que la Corona en alguna ocasión hubiese tratado de poner remedio a esta penosa situación poniendo el cuidado de dicho camino en manos particulares, aunque esta medida no trajo el resultado deseado.<sup>82</sup> De esta forma, el mal estado de la ruta hacía que todos los años se perdiesen vidas humanas y mercancías, sin que pudieran los esclavos que habitaban en Panamá y Nombre de Dios —y que eran empleados en su mantenimiento— hacer mucho por mejorarla, ya que los gobernadores de estas dos ciudades y sus respectivos patricios no se preocupaban en absoluto de la misma. A toda esta situación se sumaban además los asaltos que padecían los viajeros y los poblados de la zona a manos de los cimarrones.<sup>83</sup>

Así las cosas, podemos determinar que las mercancías destinadas al abastecimiento del virreinato peruano debían, amén de encarecerse por el largo recorrido, sortear una serie de peligros adicionales a los ya numerosos derivados de la navegación. Por una parte, los riesgos del transporte terrestre considerados como ordinarios, y derivados de la acción de la naturaleza que eran comunes

nal. [s.a.]. Un magnífico mapa del tránsito por el istmo de Panamá en el siglo XVI, en: Mena García, 1984, figura 8 (entre p. 162-163).

<sup>79</sup> Haring, 1939, p. 229.

<sup>80</sup> *Ibidem*, p. 230.

<sup>81</sup> “El camino de Panamá a Nombre de Dios por tierra es malísimo, de montañas, de arboledas altísimas, y ciénagas y derribaderos, que con la mucha agua que llueve se desbarata luego, (...)” (López de Velasco, 1971, p. 174).

<sup>82</sup> “(...) en 1535 cuando el rey permitió contrato a los españoles Bernardino Gaona y Diego de Enciso que exportasen por diez años una cantidad ilimitada de lana del Perú para España, con la condición de que contribuyesen al mantenimiento del camino transistmico.” (Haring, 1939, p. 230-231).

<sup>83</sup> *Ibidem*, p. 231. Mena García, 1992, p. 208. Rubén Darío Carles, “Desenvolvimiento de la línea de tránsito Panamá-Nombre de Dios-Potobelo”, en *Lotería. Órgano de la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá* (Panamá), [2ª época], XIV/165 (agosto, 1969), p. 50-60.

tanto al desplazamiento marítimo como al terrestre, pues dependían de la acción de los elementos: agua, aire y fuego.<sup>84</sup> Por otra parte aquéllos que podían ser específicos del desplazamiento terrestre, tales como las lluvias torrenciales, las inundaciones, los huracanes, los incendios, las altas temperaturas que alterasen la esencia de los productos, etcétera. Todos estos riesgos materializados en siniestros podían ser cubiertos por el seguro marítimo,<sup>85</sup> cuyas pólizas se formalizaban en el consulado hispalense, siempre que el paso de las mercaderías de una nave a otra fuese necesario para llegar al lugar de destino. Pensemos en un viaje que tenía su punto de salida en Sevilla siendo el puerto de destino El Callao.<sup>86</sup> En el mismo, el paso por el Istmo se hacía absolutamente necesario para la conclusión del viaje, o viceversa cuando las mercaderías provenían del Perú y su punto de destino era la Metrópoli. Bien es cierto que en Perú, hasta la creación del Consulado de Lima, no se acostumbraba contratar seguros porque éstos se llevaban a cabo en Sevilla.

Este transporte por las tierras del Istmo también presentaba riesgos extraordinarios asimilables a la piratería en mar, como era el peligro de los cimarrones. Así, Juan López de Velasco, en 1574, re-

<sup>84</sup> “El temperamento de esta tierra es malo y enfermo, principalmente de cámaras de sangre, de que mueren muchos, por ser muy húmedo y caluroso, principalmente desde Mayo hasta Noviembre que corren vendavales y vientos del sur, con que hay muy grandes y continuos aguaceros, y el aire muy cerrado de nieblas y vapores gruesos; y así llaman a este tiempo el invierno, y a los otros meses verano, porque en estos meses cesan los vendavales y corren lestes y nortes que serenan el cielo, aunque algunas veces con ellos también hay aguaceros y muchas lluvias y por pasar por tierras pantanosas causan enfermedades, aunque no son tan malas como las del otro tiempo.” (López de Velasco, 1971, p. 172). Con esta descripción que hace el autor del clima del Istmo, es fácil comprender cuales eran los riesgos ordinarios provenientes de la acción de la naturaleza a los que estaban sometidas las personas y las mercaderías.

<sup>85</sup> Las pólizas concernientes a los seguros marítimos sobre mercaderías y naos, quedan establecidas en las *Ordenanzas* del Consulado de Sevilla —tanto las de ida a Indias como las de regreso—. Véase “Ordenanzas del Consulado de Sevilla de 1556”, en Antonia Heredia Herrera, “Las ordenanzas del Consulado de Sevilla”, en *Archivo Hispalense. Revista Histórica, Literaria y Artística* (Sevilla), LVI/171-173 (1973), p. 175-179.

<sup>86</sup> “Si en el viaje se passare la mercadería dela nave en que iba a otra, y entrambas se perdiere, está el asegurador a pagar la estimación de lo asegurado por ser a su cargo el riesgo dellos, más no lo está si solo se perdió la nave donde se pasó la mercadería, por no ser a su cargo el riesgo della, respeto de no se aver hecho mención en el tal seguro (...).” (Hevia Bolaños, 1617, L, III, cap. 14, nº 23). Aunque todo el capítulo 14 de Juan de Hevia Bolaños se refiere al seguro marítimo, aquí podría aplicarse este artículo por cuanto el traspaso de la mercadería de una nave a otra sería necesario para la conclusión del viaje, cuando estuviere asegurado como puerto de destino el puerto de El Callao.

lata que por estas fechas su número en la región ascendía a más de 3 000, existiendo dificultades para su reducción.<sup>87</sup>

Precisamente para paliar los efectos destructores de los riesgos extraordinarios en el paso del istmo de Panamá, se recurrió a la implantación en Indias de una figura terrestre de similares características de su homónima marítima: la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino.

Lo recaudado por este concepto, tanto sobre las mercaderías de los comerciantes como sobre las de la Corona, era empleado para la defensa y mejora del camino real del Istmo. Con lo cual se conseguía, al igual que con la avería que sustentaba las armadas, disminuir los riesgos extraordinarios del camino que eran, fundamentalmente, los ataques de cimarrones y piratas apátridas —a veces aliados ambos grupos para realizar fechorías conjuntas—.

Una vez llegadas las mercancías a Panamá, éstas eran trasladadas hasta El Callao, travesía que duraba veinte días con escalas en Trujillo y Payta. Después se repartían a los puntos más importantes del virreinato: de El Callao a Arica se tardaban 8 días, de Arica a Potosí 15 días por tierra.<sup>88</sup> Posteriormente, y desde estos puntos, se hacía la distribución hasta los lugares más apartados del virreinato. Los riesgos de esta distribución corrían a cargo de los comerciantes, mayoristas o minoristas, al no estar implantado un seguro de mercancías por tierra.

## B) La piratería en el istmo de Panamá

Atraídos por las riquezas que transportaban las naves españolas procedentes de Asia y del Perú, corsarios y piratas comenzaron a fines del siglo XVI sus intromisiones en el espacio comercial del Océano

<sup>87</sup> Los cimarrones “(...) andan en aquella parte y andan seguros, que no hay orden de podellos debelar por la fragosidad y aspereza de la tierra que es increíble, y es muy cerrada de maleza y espinos, por donde los negros se meten, porque andan untados con un betun que los defiende de las espinas. (...)” (López de Velasco, 1971, pág 174). Aunque la cifra de cimarrones puede parecer excesiva, hay que señalar que los datos manejados por López de Velasco fueron extraídos, desde su cargo de Cosmógrafo y Cronista Mayor del Consejo, de las numerosas relaciones que existían en la Casa de la Contratación y en los archivos del Consejo de Indias, de los legados del arca de Santa Cruz y de las respuestas a los cuestionarios que a instancias de Juan de Ovando se enviaron a Indias (1569-1571).

<sup>88</sup> Emilio Romero, *Historia Económica del Perú*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1949 (Biblioteca de Orientación Económica), p. 170.

Pacífico. Estos enemigos de la Corona española sólo tuvieron dos alternativas para tratar de apoderarse de dichas riquezas: la ruta del Cabo de Hornos o el istmo de Panamá. La primera ofrecía muchas dificultades a la navegación, y aunque también fue utilizada, se prefirió en la mayor parte de las ocasiones la segunda.<sup>89</sup>

Era el Istmo una zona de una geografía difícil —con una espesa selva dominada por los semi-independientes darienes—, y fronteriza con los establecimientos ingleses de las Honduras británicas, Belice y Jamaica, y con los territorios señoreados por franceses y holandeses.<sup>90</sup> A lo que debe sumarse la presencia de cimarrones que en ocasiones pactaron con los piratas ataques a las posiciones españolas. Por todo ello era un punto inseguro para el tránsito de personas y mercancías.

Así, sir Francis Drake, entre 1572 y 1573, pactó con los cimarrones, capturando en el camino real de Panamá un cargamento de barras de oro, después de incendiar Venta de Cruces causando unas pérdidas estimadas en 200 000 pesos en mercancías.<sup>91</sup> Del mismo modo John Oxenham armó en 1575 un navío de 140 toneladas con rumbo a Tierra Firme. Una vez allí, se alió con Juan Vaquero, rey de los cimarrones, aunque fue finalmente derrotado tras realizar algunos ataques con éxito.<sup>92</sup>

<sup>89</sup> Guillermo Céspedes del Castillo, “La defensa Militar del Istmo de Panamá a fines del Siglo XVII y comienzos del XVIII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Publicación de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, IX (1952), p. 235-275. Stephen Webre, “Poder e ideología: la consolidación del sistema colonial (1542-1700)”, en Julio César Pinto Soria, (editor): *Historia General de Centroamérica*, Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario : Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, 1993, tomo II, p. 189. Un relato de las actividades piráticas en el Istmo desde mediados del siglo XVI hasta comienzos del siglo XVIII, en: Berthold Seemann, *Historia del Istmo de Panamá*, Panamá, Publicaciones de la Revista “Lotería” (Nº 6), 1959, p. 34-61. Jaén Suárez, 1998, p. 130-135.

<sup>90</sup> Susana Aldana Rivera, “No por la honra sino por el interés. Piratas y comerciantes a fines del siglo XVII”, en *Boletín del Instituto Riva-Agüero* (Lima), 24 (1997), p. 15-44. Mena García, 1992, p. 215. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid-Barcelona, Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico-Lunweg Editores, 1992, p. 53-63 y p. 73-83. Junto a los cimarrones el otro problema que preocupó a las autoridades del Istmo fue el de los darienes, ya que hubo ocasiones a lo largo del siglo XVII en que éstos pactaron con los piratas que buscaban asaltar los objetivos españoles que transitaban por esta zona y sus alrededores. Este temor era comprensible puesto que si los darienes les ayudaban, los piratas podrían pasar por tierra al océano Pacífico poniendo así en peligro las costas del virreinato del Perú (*Ibidem*, p. 15-44). El riesgo hizo que en 1680 las autoridades panameñas llegasen a varios acuerdos de paz con los indios principales, pactando además que en caso de aparecer europeos enemigos de la Corona en el Playón —playa cercana a Portobelo—, los darienes deberían aniquilarlos (Aldana Rivera, 1997, p. 24).

<sup>91</sup> O’Donell, 1992, p. 128. Haring, 1939, p. 229.

<sup>92</sup> O’Donell, 1992, p. 130-131.

Como vemos, con anterioridad a 1660 ya había habido incursiones enemigas en la zona del Istmo,<sup>93</sup> pero fué a partir de la conquista de Jamaica por los ingleses entre 1660 y 1665 cuando, teniendo esta isla como base de operaciones y punto de avituallamiento, las intenciones de intrusismo en la zona aumentaron.<sup>94</sup>

Todo el despliegue de medios que supuso la defensa terrestre y naval del istmo de Panamá de las incursiones enemigas fue cuantioso, pues al dinero gastado en sueldos de soldados, armas, municiones, etcétera, hubo que sumar el costo de edificar y mantener las fortificaciones de la zona.<sup>95</sup> Fueron financiados todos estos gastos por la Real Hacienda que, para intentar reunir el dinero necesario, tuvo que recurrir a multitud de maniobras.<sup>96</sup>

<sup>93</sup> En 1572 se habían ya producido asaltos en Panamá, renovados en 1596 a manos de sir Francis Drake que tras su fracaso murió en Portobelo ese mismo año (Lucena Salmoral, 1992, p. 276).

<sup>94</sup> Guillermo Céspedes del Castillo distingue tres etapas dentro del estudio de la defensa militar del istmo de Panamá. La primera que iría de 1670 a 1696, donde los ataques piráticos se circunscribieron al ámbito antillano. Una segunda, que comprendería de 1697 a 1700 y que él califica como un período de transición, marcado por el ataque a la ciudad de Cartagena de 1697 y la expedición del inglés Patterson al Darién. Y una tercera y última etapa que se desarrollaría durante los años de la Guerra de Sucesión Española, donde las fuerzas aliadas franco-españolas lucharon contra los ataques ingleses (Céspedes del Castillo, 1952, p. 235-275).

<sup>95</sup> Panamá fue incluido por la Corona dentro del plan defensivo diseñado por Juan Bautista Antonelli. Tres fueron los puntos fortificados: en el lado del Caribe, Portobelo y el río Chagres; y en el lado del Pacífico, la ciudad de Panamá (Demetrio Ramos Pérez, "El esfuerzo defensivo. Las guarniciones y las fortificaciones", en *Historia General de España y América. América en el siglo XVII. Los problemas generales. Tomo IX-1*, Madrid, Ediciones Rialp, 1985, p. 112-117). Edwin C. Webster, *The Defense of Portobelo*, [s.n.], [s.l.], [s.a.].

<sup>96</sup> "Gastos tan cuantiosos, obligaron a aumentar la presión tributaria, porque no de otro modo podían ser atendidos. Tratóse, en primer lugar, de que cada impuesto aumentara en rendimiento; se inició en 1683 una numeración general de indios, para mejorar las recaudaciones de tributos; el duque de la Palata puso en marcha un estanco o monopolio sobre el papel blanco; se vendieron en los años siguientes títulos de Castilla, hábitos de órdenes militares y oficios de todas clases (incluso de hacienda) a quienes los pagaron bien. Como todo ello no bastase, en 1690 el virrey suplicó a los comerciantes de Lima accedieran a un recargo del 2% del valor de las mercaderías, sobre los vigentes impuestos al comercio exterior, y en repetidas ocasiones se mendigaron empréstitos y donativos gratuitos al rey. La gente respondió con sensatez. pagó los impuestos normales, y ante exacciones extraordinarias, se hizo exigente; los donativos y empréstitos destinados a usos remotos y poco conocidos, no se cubrieron en absoluto; en cambio, las peticiones económicas hechas con finalidades de defensa inmediata fueron cubiertas con largueza, sobre todo si los fondos eran administrados por los propios contribuyentes. Así, verbigracia, se financió con presteza la construcción de las murallas de Lima. Pero he aquí el ejemplo más significativo: los mercaderes se negaron en redondo a pagar el 2% sobre el comercio exterior que hemos mencionado, y que se estimaba reportaría al erario unos 200 000 pesos; sin embargo, a renglón seguido, ofrecieron construir tres buques nuevos para la Armada del Sur, que pronto entraron en servicio, y que les supuso un desembolso superior a los 300 000 pesos." (Céspedes del Castillo, 1952, p. 31-32). La Real Hacienda indiana,

### C) Cimarrones como amenaza en el camino interoceánico

La otra gran amenaza para aquellos que transitaban el camino real del Istmo estuvo representada por los cimarrones. Para prevenir el riesgo derivado de esta realidad fue instituida la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino de la que nos ocuparemos en el siguiente apartado.

Los cimarrones eran aquellos esclavos huídos de sus dueños que hacían vida independiente de los españoles en zonas apartadas, generalmente agrupados en comunidades o palenques. Muchos de estos cimarrones eran fugitivos de rebeliones truncadas que, tras lograr escapar, se escondían en los bosques donde se mezclaban o luchaban con los indios,<sup>97</sup> dedicándose al pillaje.

El término cimarrón no se registra en los documentos de Indias hasta 1530 —habiéndose usado hasta entonces el término “esclavo huído”—, comenzando a ser de uso frecuente a partir de 1540,<sup>98</sup>

cuando había dinero, lo pasaba de las Cajas Reales más ricas a las más pobres, con el fin de pagar el mantenimiento del sistema defensivo —fortificaciones, guarniciones, armamento, etcétera—. Esta política de envío de caudales para financiar las diversas plazas fuertes se inició a fines del siglo XVI y recibe el nombre de situado, el cual se recaudaba en las citadas Cajas Reales. En los primeros momentos consistió en el pago a la tropa en forma de raciones, pero en 1590 se ordenó la retribución en efectivo. A lo largo de la geografía americana aparecieron numerosos presidios, Boca del Chagres, Portobelo, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico, las Floridas, Cartagena de Indias, etcétera. A principios del siglo XVIII se pusieron en práctica medidas especiales de financiación con carácter temporal —tal y como créditos, préstamos y libranzas—, actuando de prestamistas los vecinos, los comerciantes y los hacendados. Ya a mediados del siglo XVIII, y para el caso del virreinato de la Nueva España, su Real Hacienda se encargaba de sostener la administración y defensa de las posesiones en el Gran Caribe —Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, las Floridas, la Luisiana y otras islas y guarniciones localizadas en el Caribe— (Carlos Marichal y Matilde Souto Mantecón, “New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the 18<sup>th</sup> Century: Silver and Situated”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. LXXIV, núm. 4; Carlos Marichal Salinas, Carlos Rodríguez Venegas, *La bancarrota del virreinato: Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México, 1999 (Sección de obras de Historia. Serie Estudios/Fideicomiso Historia de las Américas) : Fondo de Cultura Económica, pp. 48-52).

<sup>97</sup> Manuel Lucena Salmoral, *Leyes para esclavos. El ordenamiento jurídico sobre la condición, tratamiento, defensa y represión de los esclavos en las colonias de la América española*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000, p. 241 (en: José Andrés-Gallego, (coordinador): *Colección Proyectos Históricos Tavera (I). Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Madrid, Fundación Histórica Tavera: Digibis. Publicaciones Digitales: Fundación Hernando de Larramendi, 2000 –CD-Rom-). Hugh Thomas, *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*, Barcelona, Círculo de Lectores, 1999, p. 103.

<sup>98</sup> “Debía usarse frecuentemente en Indias, pero la emplearon por primera vez don Gonzalo de Guzmán y otros oficiales reales cubanos en su carta al Rey de 16 de septiembre de

cuando la Corona inició la promulgación de normas para la represión del cimarronaje.<sup>99</sup>

Panamá fue siempre, junto con Cartagena de Indias, un punto conflictivo en lo que a revueltas de esclavos se refiere.<sup>100</sup> Razón por la cual los ordenamientos urbanos sobre cimarronaje son los más extensos de la América española. Ya el Procurador de Panamá, Diego de Espinosa, expuso en 1542 su preocupación ante el desencadenamiento de una rebelión en la ciudad de no dictarse normas que contuviesen a la población esclava.<sup>101</sup>

Durante el siglo XVI la Corona trató de atajar el problema de los cimarrones promulgando disposiciones —Reales Cédulas de 11 de febrero de 1571 y 22 de junio de 1574—,<sup>102</sup> concediendo amnistías a aquellos que abandonasen el cimarronaje y por último, ante el fracaso de las dos medidas anteriores, iniciando una costosa guerra en Tierra Firme.<sup>103</sup>

Los cimarrones habían pactado con los corsarios franceses que frecuentaban las costas panameñas con el consiguiente riesgo para el tránsito que por esas tierras hacían los metales preciosos que hacia la Península se enviaban desde el virreinato del Perú. Circunstancia a la que se sumaba la presencia, desde 1562, del corsario inglés John Hawkins dedicado al contrabando, quien fue ayudado desde 1566 por un joven Francis Drake. La Corona, ante estos graves sucesos, declaró la guerra a los cimarrones, por Real Cédula de 23 de mayo de 1568, para terminar con los daños, robos y muertes que éstos causaban ayudados en ocasiones por los corsarios y por

1530 para aludir a la situación de tranquilidad que había en la Isla. (...)” (Lucena Salmoral, 2000, p. 164, nota 488).

<sup>99</sup> Un análisis de estas normas en *ibidem*, p. 164-166.

<sup>100</sup> En relación al cimarronaje en Cartagena de Indias, véase María del Carmen Borrego Plá, *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

<sup>101</sup> Lucena Salmoral, 2000, p. 153 y p. 211. Mena García, 1984, p. 400-427.

<sup>102</sup> Acerca de las Ordenanzas del Cabildo secular de la ciudad de Panamá sobre los cimarrones, véase: Lucena Salmoral, 2000, p. 211-214. En ellas se regulaba la manera de atajar este problema así como los castigos que se impondrían a los cimarrones capturados. Los cuales fueron prácticamente equiparados a los piratas apátridas y castigados por tanto en consonancia con tal condición. En relación a las medidas punitivas que debían ser adoptadas puede consultarse: *ibidem*, p. 164-166, p. 206-214, y p. 241. Manuel Lucena Salmoral, “La caja de los horrores: castigos impuestos a los esclavos huidos y cimarrones de Indias”, en *Disidentes, heterodoxos y marginados en la Historia. IX Jornada de Estudios Históricos*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1997-1998.

<sup>103</sup> Lucena Salmoral, 2000, p. 206-214. María del Carmen Mena García describe los gastos efectuados a lo largo del siglo XVI en terminar con este problema (1984, p. 411-413).

los piratas apátridas. Fue designado capitán de la fuerza punitiva el Factor y Veedor Pedro de Ortega Valencia.<sup>104</sup>

Por Real Cédula de 12 de enero de 1574, Felipe II concedió autorización a la Real Audiencia de Panamá para otorgar una amnistía a los cimarrones que se rindiesen voluntariamente. Sin embargo sus hostilidades no cesaron, complicándose aun más la situación al seguirse produciendo ataques piráticos y corsarios al Istmo. Por este motivo una Real Cédula de 23 de mayo de 1575 destinada a las autoridades de Panamá trató nuevamente de terminar con el conflicto —prohibición de encubrir a los desertores del bando español; prohibición de portar armas a los horros, mestizos, mulatos o zambaigos; prohibición de encubrir a los cimarrones; etcétera—, aunque sin mucho éxito, puesto que nuevamente volvieron a dictarse normas en este sentido por Real Cédula de 23 de mayo de 1578. No obstante ninguna de estas medidas pudo acabar con el problema que rebrotó nuevamente en el siglo XVII.<sup>105</sup>

### *La avería de disminución de riesgos terrestres: la avería del camino*

El estudio de la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino requiere necesariamente hacer mención a dos cuestiones relacionadas con los caminos indianos por los que transitaban las mercaderías. En primer lugar el deber de los consulados de comerciantes indianos de conservar los caminos transitables para favorecer el tráfico comercial y en segundo lugar la cuestión de la defensa de dichas vías terrestres de comunicación.

#### A) Los Consulados de Comerciantes y la conservación de los caminos

La construcción y conservación de la red de caminos de los territorios de la Monarquía Hispánica era una obligación del Estado para con sus súbditos. Sin embargo no siempre la Corona pudo atender esta obligación por lo que delegó la misma en instituciones —como

<sup>104</sup> Lucena Salmoral, 2000, p. 208-209.

<sup>105</sup> *Ibidem*, p. 206 y p. 208-210.



los cabildos seculares, y los consulados de comerciantes una vez que estos estuvieron fundados en Indias a fines del siglo XVI—,<sup>106</sup> o en particulares a través de asientos.

La razón principal que justifica el hecho de que los consulados se hiciesen cargo de estas tareas se encuentra en que de la existencia y buen estado de las vías de comunicación dependía el tráfico mercantil, por lo que si a alguien interesaba la caminería era a los mercaderes agrupados en estas instituciones, las cuales contaban además con holgados recursos para hacer frente a este tipo de obras. Confirmando lo expuesto encontramos una disposición de Felipe II, promulgada en Madrid a 16 de agosto de 1563, en la que se ordenaba que la factura y reparación de puentes y caminos corriese a cargo de aquellos que recibieren el beneficio.<sup>107</sup>

<sup>106</sup> El Consulado de México fue fundado en 1592 y el Consulado de Lima en 1593 (Marta Milagros del Vas Mingo, *Los consulados en el tráfico indiano*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000 (en José Andrés-Gallego, (coordinador): *Colección Proyectos Históricos Tavera (I). Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Madrid, Fundación Histórica Tavera : Digibis. Publicaciones Digitales : Fundación Hernando de Larramendi, 2000 –CD-Rom—).

<sup>107</sup> “Cedula que manda al Licenciado Castro siendo gobernador del Peru, provea como se hagan caminos, y puentes y el gasto necesario lo reparta entre los lugares y personas que recibieren dello” (Encinas, 1945, L. I, f. 79). Esta disposición paso después a la *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias* ...: “Ley Primera. Que se hagan, y reparen puentes, y caminos a Costa de los que recibieren beneficio. Los Virreyes, ó Presidentes Governadores se informen si en sus distritos es necesario hazer, y fazilizar los caminos, fabricar, y aderezar los puentes, y hallando, que conviene alguna de estas obras para el comercio, hagan tassar el costo, y repartimiento entre los que recibieren el beneficio, y mas provecho, guardando con los indios la forma contenida en la l. 7. Titul. 15. de este libro.” (*Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias* ..., 1973, ley 1, título XVI, libro IV). La aludida ley indica cómo los indios debían contribuir a la fabricación de puentes únicamente cuando fuese obra muy necesaria para ellos. Contribuyendo en esos casos con la menor cantidad posible (*Ibidem*, ley 7, título XV, libro IV). También Encinas compila una Cédula sancionada en 1560 por el mismo monarca en que se dispone que la obra de un puente en la ciudad de Guadalajara, de la Nueva Galicia en el virreinato de la Nueva España, correrá a cargo del Estado y de las personas que se iban a beneficiar con su uso: “(...). Por ende yo vos mando que os informeyes y sepays que rio es el susodicho, y si conviene hazerle en el la dicha puente, y hallando ser necesaria en que parte sera bien hazerse, y que es lo que podra costar, y que lugares y personas, así Españoles como Indios han de goçar della, y hecha la dicha informacion y averiguada la verdad repartireys todo lo que fuere menester para hazer la dicha puente: por el qual dicho repartimiento mandamos a los nuestros oficiales de esta tierra que de penas que se ayan aplicado, y aplicaren para nuestra Camara, y fisco, den y paguen la quinta parte dello, con que no exceda de quatro cientos pesos, demas de los quinientos pesos que así estan mandados gastar en ello, y lo que restare lo repartays entre los pueblos y personas que han de goçar de la dicha puente, a cada uno según el beneficio recibiere, y mas provecho della tuviere, y si en el dicho repartimiento os pareciere que se debe repartir alguna cosa a alguno o algunos pueblos de Indios terneys consideracion a que se les reparta lo menos que ser pueda, (...)” (Encinas, 1945, L. I, “Cedula particular, dada para la ciudad de Guadalajara, de la nueva Galicia, sobre hazer una puente en ella, y la orden que han de tener en hazer el repartimiento para ella”, f. 80).

En el caso concreto del camino real del istmo de Panamá, durante el siglo XVI las obras de construcción y mantenimiento corrieron a cargo de las autoridades panameñas,<sup>108</sup> quienes arbitraron diversas medidas para recaudar fondos con el que atender estos gastos desde 1521 en adelante.<sup>109</sup> Ya a fines del siglo XVI la financiación se extrajo del denominado derecho de piso, que consistía en el pago de dos reales por cada mula que por él transitaba.<sup>110</sup> Hubo ocasiones, como más adelante veremos, en que se recaudaron fondos con la doble finalidad de atender al mantenimiento y mejora del camino y a su defensa de los ataques de los cimarrones.

A pesar de que las *Ordenanzas* del Consulado de Lima no recojan este cometido, en algunos documentos del siglo XVII queda de manifiesto como el mismo tenía la obligación del aderezo de los caminos de Panamá a Portobelo.<sup>111</sup> Responsabilidad que en ocasio-

<sup>108</sup> La Real Audiencia de Panamá ejerció desde 1539 el gobierno de Tierra Firme de manera colegiada. Y en 1596 el presidente de dicha institución, Alonso de Sotomayor, reunió en su persona los cargos de presidente de la Real Audiencia, gobernador y capitán general de Tierra Firme, con subordinación al virrey del Perú en asuntos de gobierno, guerra y hacienda (Fernando Muro Romero, *Las Presidencias-Gobernaciones en Indias (Siglo XVI)*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos-C.S.I.C., Cátedra de Historia del Derecho Indiano, 1975, p. 45-53).

<sup>109</sup> Por Real Cédula, dada en Burgos el 15 de septiembre de 1521, la Corona concedió a la ciudad de Panamá el dinero recaudado de las penas de cámara para abrir caminos en Castilla del Oro (Castillero, Alfredo: "Antecedentes y características de la fundación de Panamá", en *Lotería. Órgano de la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá* (Panamá), [2ª época], XIV/165 (agosto, 1969), p. 38-39). Rolando Dennis Hussey, "Caminos Coloniales en Panamá", en *Lotería. Órgano de la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá* (Panamá), [2ª época], V/60 (noviembre, 1960), p. 116.

<sup>110</sup> Celestino Arauz Monfante, "El istmo de Panamá desde finales del siglo XVI: su función en el siglo XVII", en *Historia General de España y América. América en el siglo XVII. Evolución de los vecinos indios. Tomo IX-2*, Madrid, Ediciones Rialp, 1984, p. 291. "Real Cédula al Virrey del Perú, para que informe qué origen tiene el derecho de avería que llaman del piso" —dada en Madrid el 29 de agosto de 1684— (Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-3 (1613-1687), Caja número 387, folios 185 recto-186 recto).

<sup>111</sup> Una Real Cédula, de 28 de enero de 1678, dirigida al Gobernador y Real Audiencia de Tierra Firme, disponía que corriese por cuenta del Consulado de Lima la obligación de los aderezos de los caminos de Panamá a Portobelo (Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-6, Caja número 389, folios 99 recto-100 recto). Otros documentos, en la misma línea, que confirman lo aquí expuesto son los siguientes: Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-3 (1613-1687), Caja número 387, folio 54 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-3 (1613-1687), Caja número 387, folio 106 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-3 (1613-1687), Caja número 387, folio 265 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-4 (1647-1682), Caja número 388, folio 54 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-4 (1647-1682), Caja número 388, folio 73 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-5 (1652-1682), Caja número 388, folio 61 vuelto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-5 (1652-1682), Caja número 388, folio 81 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-5 (1652-1682), Caja número 388, folio 551 recto.

nes cedió en asiento a determinados particulares,<sup>112</sup> tal y como a Diego de Carvajal y Gutiérrez quien fue confirmado en su arrendamiento por Real Cédula de 28 de abril de 1680.<sup>113</sup> También se dio el caso de mercaderes que corrían con los gastos de reparación de un determinado camino por propio interés ya que por el transitaban sus mercaderías.<sup>114</sup>

Revisadas las ordenanzas de los consulados peninsulares e indianos, se observa cómo únicamente en algunos de los textos promulgados para los nuevos tribunales creados en el siglo XVIII se recoge la obligación de cuidar los puertos marítimos o fluviales y de fomentar la construcción de caminos y de conservarlos. Concretamente esto ocurre en el caso de los Consulados de Buenos Aires, Guatemala y Caracas.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-4 (1647-1682), Caja número 388, folio 170 recto.

<sup>113</sup> Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-4 (1647-1682), Caja número 388, folio 189 recto. Archivo Histórico y de Límites (Lima, Perú), LTC-5 (1652-1682), Caja número 388, folio 237 vuelto.

<sup>114</sup> “Tomado a su cargo Don Juan Félix Ximenez de Cisneros el arrendamiento y abastecer de ella por 6 años la ciudad de Lima pagando en cada uno 12 000 pesos excusados adelantados, beneficiando en el sexenio a la Real Hazienda en 24 000 porque antes no corría más que al respecto de 8 000, en cuya atención/ pedido/ se le rogase por otros 6 para cubrir los muchos empeños que avía contribuido en la compra de más de dos mil mulas, y mayor número de operarios, y reparar los caminos para el tragín; (...).” (Manuel Josef de Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, edición y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1991, tomo X “De nacimiento real a órdenes sacros”, voz “Nieve”, p. 64, número 1). María del Carmen Mena García, basándose en documentación del Archivo General de Indias (Sevilla), ha estudiado la historia del aderezo del camino istmico durante el siglo XVI (1992, p. 216-225).

<sup>115</sup> Ordenanzas de los Consulados de Buenos Aires, Guatemala y Caracas, Archivo General de Indias, Sevilla, *Consulados*, libro 34 bis, XXII-XXIII, p. 13-15. Mientras que en los Consulados de Bilbao, Santander, Alicante, Málaga y La Coruña lo único que se regula es la obligación que cada uno de ellos tenía de mantener arreglado el puerto —caso de Bilbao, Santander y La Coruña (Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, Archivo General de Indias, Sevilla, *Consulados*, libro 33. Oficina de la Viuda de D. Manuel Fernández, Madrid, 1769, “Capítulo veinte y siete. Del regimen de la Ria de este Puerto, y cuidado que deberá tener el Guarda de ella en su Surgidero de Olaveaga”, p. 275-281. Ordenanzas de los Consulados Nuevo de Sevilla, Santander, Alicante, Málaga, La Coruña y San Cristóbal de La Laguna, Archivo General de Indias, Sevilla, *Consulados*, libro 34 bis, “LIV. Escuelas de Comercio, Pilotage, Agricultura y Dibuxo”, p. 10-11, y 25-26; y de contribuir a determinados arreglos urbanísticos —caso de Alicante y Málaga (Ordenanzas de los Consulados Nuevo de Sevilla, Santander, Alicante, Málaga, La Coruña y San Cristóbal de La Laguna, Archivo General de Indias, Sevilla, *Consulados*, libro 34 bis, “LIV. Escuelas de Comercio, Pilotage, Agricultura y Dibuxo”, p. 36 y 40. La realización de obras públicas en zonas urbanas competía a los cabildos municipales quienes, por lo general, faltos de recursos, recurrían a varios medios para financiarlas. Tal y como pedir ayuda económica o material a los vecinos (Antonio [Francisco] García-Abásolo [González], “La limpieza y la ley en las ciudades de la América española”, en *Las ordenanzas de limpieza de Córdoba (1498) y su proyección*, Servicio de Publi-

Por su parte el Consulado de México tuvo parte activa en la reconstrucción de los caminos del virreinato de la Nueva España,<sup>116</sup> y en la de algunas calzadas de la ciudad de México en el siglo XVIII debido a que el séptimo contrato de arrendamiento del derecho de alcabalas —concertado en diciembre de 1707 con la Corona— disponía que parte de los excedentes de dicho ramo debían emplearse en el “(...) aderezo de calles y calzadas y limpias de las reales acequias”. (...)” para favorecer el comercio.<sup>117</sup>

Al Consulado de Veracruz, desde el momento mismo de su erección, en 1795, se le encargó la construcción de buenos caminos en el término de su jurisdicción y concretamente, entre sus realizaciones, destacan el camino entre Veracruz y Jalapa, así como el puente sobre el río de Enmedio. La construcción de dicho camino se financió con el derecho de peaje en la ruta de Jalapa, el derecho de barcas para cruzar el río de La Antigua, el derecho de avería, y unos censos redimibles que el Consulado veracruzano obtuvo de hipotecar el peaje citado y el derecho de avería.<sup>118</sup>

caciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba, 1999, p. 143-144). En determinados momentos los Consulados pasaron también a compartir estas cargas tal y como aquí exponemos. Véase también: Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México-Instituto Mora, 2001, capítulo III (El impacto del Consulado en la transformación de la ciudad portuaria), especialmente p. 107-115

<sup>116</sup> “Hecho presente la Ciudad de Mexico lo ocurrido desde que se encargo Dn Miguel de Vertiz de la custodia de los de aquel Reyno, é indulto que subrepticamente lograron los Pueblos del Marquesado del Valle de no contribuir pra los gastos de dha Comision los 2 mil pesos que le sestaban repartidos, siendo causa de que el Consulado contribuyese con el exceso de 5 mil y la Ciudad con 3 mil siendo el beneficio universal a todos los Pueblos: Mandó SM que los 3 mil que, pagaba la Ciudad con calidad de por entonces, se repartiesen entre las Poblaciones que fuesen comprendidas en el beneficio, y a proporción las del Marquesado del Valle. Orden de 24 de Noviembre de 1750. (...)” (Manuel Josef de Ayala, *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, edición y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1988, tomo II “De audiencias a cañones”, voz “Caminos”, p. 272, número 4).

<sup>117</sup> Guillermina del Valle Pavón, “Intereses del Consulado de comerciantes en la reconstrucción de las calzadas de la Ciudad de México, siglo XVIII”, en *Entorno Urbano. Revista de Historia* (México, D.F.), 2/4 (julio-diciembre 1996), p. 10. “Dicho mandato se comunicó a través de la real cédula del 23 de mayo de 1734, dictada en respuesta a la queja de que el Consulado no empleaba las sobras del producto de la renta de alcabalas en las obras públicas, como se había estipulado en el séptimo contrato de arriendo de dicho ramo, la cual fue planteada el 22 de mayo de 1732 por el virrey marqués de Casafuerte.” (*Ibidem*, p. 10, nota 11).

<sup>118</sup> Matilde Souto Mantecón, “Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote”, en Leonor Ludlow, Jorge Silva Riquer (compiladores): *Los Negocios y las ganancias de la colonia al México Moderno*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora-Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, D.F., 1993, p. 192-210.

A partir de la creación de los consulados indianos de México y Lima a fines de la decimosexta centuria, y aunque el dinero para realizar los caminos podía extraerse de otros fondos —tal y como acabamos de ver para el caso mexicano citado—, lo habitual era que los dineros fuesen sacados de la avería consular o derecho de avería, que, como ya expusimos, estaba destinada al sostenimiento del consulado, de su personal y de sus actividades. La utilización de esta contribución para aplicarla a la construcción y mantenimiento de caminos fue seguida en el tiempo aún después de la independencia y de la supresión de los consulados. Concretamente el estado mexicano, que suprimió la función jurisdiccional de su consulado en 1824 y lo disolvió definitivamente en enero de 1827,<sup>119</sup> convirtió la avería consular o derecho de avería en un ramo del erario aplicado exclusivamente a la caminería. Ramo que posteriormente, y en el caso del camino de Acapulco, fue cedido a una Junta Directiva para su administración.<sup>120</sup>

## B) La avería del camino como sistema de protección

Una vez en el istmo de Panamá había dos rutas a seguir: la terrestre y la fluvial. El camino terrestre, que es el que aquí nos interesa, nunca estuvo en buenas condiciones, de esta forma, cuando el recién designado virrey del Perú Francisco de Toledo —mandatario preocupado por la caminería—<sup>121</sup> pasó por la zona en 1569 para ir

<sup>119</sup> Vas Mingo, *Los consulados ...*, 2000, p. 69.

<sup>120</sup> Acapulco, Junta Directiva del Camino de: *Al público. Exposición documentada de la Junta Directiva del Camino de Acapulco, sobre lo ocurrido con el comisionado para la colectación de los productos del derecho de avería, aplicados por la ley de 28 de febrero de 1843; á las erogaciones de la misma empresa*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1845 (Centro de Estudios de Historia de México CONDUMEX (México, D.F.): 082.172.71 GRO. A. No. 35114-C).

<sup>121</sup> Durante el gobierno del virrey Francisco de Toledo se publicaron unas ordenanzas de tambos en las que en un primer momento pensamos encontrar alguna referencia a la avería del camino, pero no fue así. Tampoco encontramos ningún dato en las demás ordenanzas del citado virrey que fueron editadas por Guillermo Lohmann Villena (Guillermo Lohmann Villena, (Introducción) y Justina Sarabia Viejo, (Transcripción): *Francisco de Toledo. Disposiciones Gubernativas para el Virreinato del Perú (1569-1574)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla, 1986). Con el mismo objetivo, consultamos la obra de Thomas de Ballesteros, *Tomo primero de las Ordenanzas del Perú. Dirigidas. Al Rey Nuestro Señor. En Su Real y Supremo Consejo de las Indias. Por Mano del Excmo. Señor D. Melchor de Navarra y Rocafull Cavallero del Orden de Alcantara, Duque de la Palata, Príncipe de Massa, de los Consejos de Estado y Guerra, Virrey Governador, y Capitan General de estos Reynos. Recogidas, y Coordinadas. Por el Lic. D. Thomas*

a tomar posesión de su nuevo cargo en Lima, se encontró con un camino prácticamente intransitable e inseguro, lo que le hizo ver la necesidad de mejorarlo. Su proyecto de camino —que pasaría por Venta Cruz— fue propuesto al rey que lo aceptó y que permitió que Toledo impusiese una contribución de exportación de 10 000 pesos para sostener en el camino una guarnición militar de 200 españoles con el fin de someter a los cimarrones que hacían peligrar el tránsito por el mismo.<sup>122</sup> Con estos datos, de los que Haring no indica procedencia, este autor expuso que éste podría ser el origen de la llamada avería del camino que en los primeros años del siglo XVII producía ya un ingreso anual de varios miles de pesos.<sup>123</sup>

Desconocemos la fecha exacta para el establecimiento de esta figura. Sin embargo, según una Real Cédula recogida en el *Cedulario Indiano* de Encinas pudimos hallar la que ordenaba la reducción de cimarrones en Tierra Firme y establecía la forma de recaudar el dinero necesario para tal fin y que parece ser la misma que señala Haring en su estudio como el inicio del cobro de esta contribución. Dicha disposición fue promulgada por Felipe II el 12 de septiembre de 1571, siendo por tanto ésta la fecha probable de creación de la avería de disminución de riesgos terrestres o avería del camino.<sup>124</sup> La importancia de dicha disposición hizo que la misma pasase al texto recopilatorio de 1680,<sup>125</sup> lo que nos induce a pensar que aún a fines del siglo XVII se mantenía su cobro. Desconocemos, por ahora, el momento en el cual dejó de recaudarse.

*de Ballesteros, Relator del Gobierno Superior, Real Acuerdo, Sala del Crimen, y Tribunal de Cuentas de este Reyno, y de la Santa Inquisición, y Abogado de presos de sus Carceles Secretas y Alcalde mayor de la casa de moneda de esta Ciudad*, con Licencia en Lima, por Joseph de Contreras, año de M. DC. LXXXV), aunque el resultado de esta búsqueda fue igualmente infructuoso.

<sup>122</sup> Haring, 1939, p. 231. Hussey, 1960, p. 108. Ya en 1552 Panamá había sufrido una rebelión de esclavos (Thomas, 1999, p. 103).

<sup>123</sup> Haring, 1939, p. 231. Resulta interesante señalar cómo otro de los caminos importantes de los territorios indianos, el Camino Real de Tierra Adentro —que conectaba la Ciudad de México con el norte del Virreinato de la Nueva España—, contó también con un sistema defensivo organizado y permanente. La defensa de esta vía fue articulada con el establecimiento de presidios y con la constitución de compañías de vecinos en armas (Salvador Álvarez, “La hacienda-presidio en el Camino Real de Tierra Adentro en el siglo XVII”, en *Transición* (Durango), 23 (agosto 1999), p. 48-71. Chantal Cramaussel, “Viajar por los caminos del norte de la Nueva España”, en *Transición* (Durango), 22 (agosto 1999), p. 39-47. Clara Elena Suárez Argüello, “La arriería novohispana y las rutas de tierra adentro”, en *Transición* (Durango), 22 (agosto 1999), p. 72-80. [Sin autor]: “Principales ciudades y caminos reales” [Apéndice], en *Transición* (Durango), 22 (agosto 1999), p. 94).

<sup>124</sup> “Cedula que manda la orden y forma que se ha de tener en la reduccion de los negros cimarrones, y en pagar el gasto que en ello se hiziere” (Encinas, 1945, L. IV, fol. 393).

<sup>125</sup> *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias ...*, 1973, 7, 5, 20.

Felipe II dispuso que la recaudación se repartiase de esta forma: una quinta parte (20 %) sería abonada por los oficiales reales de los fondos de la Real Hacienda,<sup>126</sup> y las cuatro partes restantes (80 %) se repartirían entre los mercaderes y aquellas otras personas que pudiesen aprovecharse de la seguridad del camino. Todo ello no debía de exceder los 10 000 pesos por una vez.<sup>127</sup> Se encomendó a la Real Audiencia de Panamá —mediante la precitada Real Cédula de 12 de septiembre de 1571— su cobro, así como la organización de la defensa para prevenir el riesgo de ataques cimarrones a los transeúntes del camino del Istmo,<sup>128</sup> siendo probablemente el encargado material de llevar a cabo la recolección del dinero, bien un Oficial Real o bien un receptor de averías.

Aún son muchos los aspectos referentes a la figura jurídica de la avería que pretendemos sean objeto de futuras investigaciones. También esperamos que todas ellos nos permitan valorarla en toda su dimensión, pero si con el presente trabajo hemos contribuido a aclarar puntos difusos de nuestro pasado, habremos conseguido nuestro objetivo.

Artículo recibido el 4 de febrero de 2002 y aprobado el 21 de febrero de 2002

<sup>126</sup> Desconocemos de qué ramo de la Real Hacienda era extraído el pago del 20 %. Probablemente se pudo hacer del situado de fortificaciones o presidios. Véase: *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias...*, 1973, 3, 9, 18.

<sup>127</sup> “Cedula que manda la orden y forma que se ha de tener en la reducion de los negros cimarrones, y en pagar el gasto que en ello se hiziere” (Encinas, 1945, L, IV, f. 393). Como ya expusimos, el dinero se recaudaba tanto para el mantenimiento y mejora del camino, como para su defensa. Aunque en ocasiones ambas contribuciones se unían en una sola. Destinándose el dinero recaudado a solventar ambos fines. Datando la primera de esas contribuciones conocidas de 1534, cuando “(...)”, el teniente de gobernador, Pascual de Andagoya, dio licencia al cabildo de Nombre de Dios para que en caso de que la sisa que se venía cobrando desde tiempo atrás para el sometimiento de los negros rebeldes no fuera suficiente, se recurriera a los fondos procedentes de la sisa impuesta para el reparo y mantenimiento de los caminos. (...)” (Mena García, 1992, p. 216-217, nota 13). Del mismo modo el gobernador de Panamá, Francisco de Barrionuevo, fijó una “(...) sisa consistente en un peso de oro por cada pipa de vino que se introdujese en el puerto, y medio peso por cada pipa de harina aplicada en el reparo y mantenimiento de los caminos, así como para perseguir á los negros alzados en Nombre de Dios. Diez años más tarde, a petición del cabildo, la Corona prorroga este impuesto para “la costa que se hace de continuo en defender esta ciudad de los negros cimarrones que andan alzados por los arcabucos y perseguirlos.” (Mena García, 1984, p. 411).

<sup>128</sup> Encinas, 1945, L, IV, f. 393. En relación a los demás aspectos del tránsito de metales preciosos por el Istmo y la responsabilidad que sobre ello tenía la Real Audiencia de Panamá, véase: *Recopilación de las leyes de los Reynos de Las Indias...*, 1973, 8, 29, 19; 8, 30, 13 a 19.