

Mercancías transportadas, fletes y seguros: un acercamiento a las *protestas de mar* desde la filología¹

Yolanda Congosto Martín
Universidad de Sevilla

Recibido: 13-05-2019

Aceptado: 19-06-2019

Resumen: Con este trabajo nos acercamos por primera vez a un tipo de documento de carácter jurídico de gran interés filológico, las *protestas de mar*. Si bien nuestro principal interés está centrado en el ámbito náutico y naval, su estudio nos ha permitido penetrar también en el intrincado mundo del léxico jurídico-mercantil. Así pues, partiendo del entramado económico del comercio indiano y analizando la documentación archivística del siglo XVIII hemos llegado hasta las leyes que rigen el Comercio Marítimo actual. La documentación objeto de estudio está depositada en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz y en el Archivo Histórico de la Universidad de Santiago de Compostela. En definitiva, la intención última no ha sido otra que seguir poniendo en valor el interés de la documentación archivística a la hora de trazar la historia de la lengua española, en especial, aquellos aspectos que afectan a la lexicología y lexicografía históricas náutica y naval.

Palabras clave: protesta de mar, léxico de especialidad, lexicología y lexicografía históricas, léxico náutico, léxico jurídico, léxico mercantil.

¹ Este estudio forma parte de las investigaciones realizadas en el proyecto de investigación *Los Fondos documentales del Archivo General de Indias de Sevilla y su interés para la lexicografía histórica española. I. Nuevas aportaciones al léxico de la navegación y la gente de mar. Ss. XVI-XVIII* (Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía. Ref. P12-HUM-1195. IP. Yolanda Congosto Martín) en colaboración con el *Nuevo Diccionario Histórico del Español*.

Abstract: This work is our initial approach to a type of legal document of great philological interest, the sea protest. Although our primary interest focuses on the nautical and naval area, its study has also enabled us to enter the intricate world of commercial-legal terminology. Thus, based on the economic structure of Indian trade and by analysing 18th century archival documentation, we have reached the laws that govern modern Maritime Trade. The documentation studied is deposited in the Cádiz Provincial Historical Archive and in the Historical Archive of the University of Santiago de Compostela. In short, the ultimate aim is to continue to draw attention to the value of archival documentation when tracing the history of the Spanish language, particularly regarding aspects that affect historical nautical and naval lexicology and lexicography.

Keywords: sea protest, specialised lexicon, historical lexicology and lexicography, nautical lexicon, legal lexicon, commercial lexicon.

1. INTRODUCCIÓN

Al ser la protesta de mar un documento de carácter jurídico, en concreto, ‘una declaración justificada de quien manda un buque, para dejar a salvo su responsabilidad en casos fortuitos’ (DLE, s.v. protesta) —en relación con los riesgos inherentes a la travesía y las posibles consecuencias sobre el propio barco, la carga, la tripulación, el pasaje y la comunidad incidental afectada—, su estudio nos acerca a tres ámbitos profesionales y, en consecuencia, al léxico de especialidad de tres disciplinas: la del derecho, como ciencia que estudia el conjunto de principios y normas que regulan las relaciones humanas en toda sociedad; la mercantil, por estar relacionado con actividades económicas, impuestos y seguros del transporte marítimo; y, por último, la náutica y naval, es decir, al arte de navegar y a las naves en sí. De aquí el interés que despierta desde el punto de vista lexicológico y lexicográfico².

Pero antes de entrar de lleno en materia, conviene detenernos si acaso brevemente en analizar la realidad extralingüística que lo genera y el contexto histórico, social y económico en el que se desarrolla.

² Agradezco a D. Manuel Rovira Martín, director del Archivo General de Indias de Sevilla en el periodo 2013-2019, que me hiciera llegar la obra de Julio Molina Font citada en este artículo y fomentara en mí el interés por este tipo de documentación.

2. DEL IMPUESTO DE AVERÍA A LA PROTESTA DE MAR

2.1 La Flota de Indias y el monopolio comercial

Es un hecho que el comercio con las Indias no se realizaba libremente; muy al contrario, estaba sujeto a un férreo control administrativo. Se trababa en realidad de un monopolio comercial regulado en todos los aspectos por dos importantes organismos interrelacionados: la Casa de la Contratación y el Consulado de Cargadores, ambos asentados previamente en Sevilla y después en Cádiz. El primero, que representaba a la Corona de Castilla, a la esfera pública, se fundó en 1503³; el segundo, en representación de la Universidad de los Mercaderes Tratantes en Indias y, por tanto, de la esfera privada, se creó en 1543⁴. La finalidad de este último era, por un lado, la de agrupar y representar a todos los mercaderes, cargadores, maestros y marineros involucrados en el tráfico de la Carrera de Indias; por otro, la de defender sus intereses. Esta actividad gremial se manifestaba en tres ámbitos: judicial, financiero y mercantil. Es por ello que funcionaba no solo como tribunal privativo encargado de resolver pleitos y litigios entre sus miembros, como consecuencia del ejercicio de sus actividades mercantiles, sino que además tenía otras funciones delegadas por la Corona: el cobro de impuestos, la concesión de préstamos, la participación en el apresto de las flotas, el nombramiento de algunos cargos de estas, la intervención en los naufragios, el despacho de avisos y la intervención en las quiebras mercantiles⁵.

Asimismo, si nos centramos en el transporte de mercancías, fletes y seguros, conviene saber que en los inicios se dieron instrucciones y se dictaron normas para que las mercancías transportadas tanto a la ida como a la vuelta quedasen exentas del pago de impuestos, siendo posteriormente, con el aumento de las transacciones comerciales y las necesidades de la hacienda, cuando se procedió al cobro de una serie de gravámenes cuyo valor, además, variaba en función de las circunstancias y los acontecimientos. Tanto fue así que, como afirma Miguel Bernal (2003: 140), a diferencia de lo que sucedía en el resto de los colonialis-

³ No nos vamos a detener en explicar cuáles eran sus funciones, muchos e importantes expertos ya lo han hecho previamente. Remitimos, pues, desde aquí a sus obras: Veitia Linaje (1672), Schäfer (1935, 1945), Chaunu (1973), Acosta Rodríguez, González Rodríguez, Vila Vilar (coords.) (2003).

⁴ Por Real Provisión de 23 de agosto; y las ordenanzas que regirían su funcionamiento, por Real Provisión de 14 de julio de 1556.

⁵ Para más información sobre el Consulado, véase: Real Díaz (1968), García-Baquero (1992), Heredia Herrera (1970, 1973, 1977, 1992, 2003), Ruiz Rivera (1988) y Vila Vilar (2016).

mos europeos de la edad moderna, Castilla fue la única metrópoli que obtuvo ingresos fiscales de manera regular de sus colonias, quedando los beneficios directos de la negociación y explotación primero en manos de la iniciativa y capitales privados y después, cuando las remesas de oro y plata ascendieron a cuantías muy significativas y la deuda exterior aumentó considerablemente, bajo el control de la Corona, para lo que fue necesario realizar cambios estructurales en la gestión económica seguida en la Carrera de Indias.

Por otro lado, también hay que advertir que si bien en un principio los barcos iban y venían en función de las necesidades comerciales, la presencia del corso y la piratería provocó que en 1521 Carlos V adoptase medidas protectoras para el tráfico indiano, entre ellas, la Real Provisión de 13 de junio de 1522, por la que se consideraba necesario crear una armada para proteger las flotas de Indias. De esta manera, a partir de 1524, las naves comenzaron a salir reunidas para darse mutua protección, acompañadas por cuatro naos armadas, cuyo coste sería soportado por el impuesto de avería. Posteriormente, reinando ya Felipe II, en 1561, se estableció el sistema de Flotas y Galeones (dos expediciones anuales) por el que se les daba protección a los convoyes⁶. Este sistema estuvo vigente durante más de dos siglos, hasta que Carlos III en 1778 promulgara el Decreto de Libre Comercio.

2.2. Los impuestos del transporte marítimo. La avería⁷

De entre todos los impuestos que el Consulado controlaba, el de mayor calado y el que merece una especial atención por nuestra parte en este momento es el de avería, dada su relevancia para entender bien en qué consiste una protesta de mar, ya que con este gravamen no solo se contribuía al mantenimiento de dicho organismo, sino también, lo más importante, a los gastos de los convoyes que protegían el comercio indiano.

Aunque la avería existía antes de la Carrera de Indias y fuera de ella, al ser propia del comercio marítimo (de hecho, estaba contemplada por el Consulado de Burgos y ya reglamentada en los siglos XVI y XVII tal y como la recoge el actual derecho mercantil en su doble vertiente: avería

⁶ Junto a este sistema coexistía, solo cuando las situaciones extremas así lo requerían, los llamados Navíos de Permiso o Navíos Suelos, que realizaban el viaje al margen de las flotas. Para más información, véase Congosto Martín (2002).

⁷ No pretendemos hacer aquí un análisis exhaustivo de todos los impuestos relativos al transporte de mercancías en el tráfico de Indias, solo aproximarnos de forma somera a dicha realidad.

común o gruesa⁸ y avería particular o simple), esta cobró especial atención en el comercio indiano, tanto por su particularidad como por la importancia que alcanzó⁹.

Su significado básico estaba establecido ya etimológicamente, al considerarse mayoritariamente voz procedente del cat. AVARIA, y este del ár. 'AWĀRIYYAH 'mercadería averiada', derivado a su vez del ár. clás. 'AWĀR 'perjudicar, averiar' (DECH, s.v.)¹⁰. Sin embargo, como queda atestigüado en la literatura al uso, en el comercio entre España y las Indias el concepto quedó ampliado ya que más allá del valor de las *averías* o *daños* que en la navegación pudieran sufrir las mercancías, la cantidad que se cobraba (proporcionalmente sobre todos los artículos embarcados para América o procedente de ella) se destinaba también a sufragar los *gastos* ocasionados por los buques de escolta y armas que se crearon para proteger dicha navegación, aglutinando así dicho término ambas realidades. A ello cabe añadir que la avería también hacía referencia al tanto por ciento que sobre el valor de las mercancías transportadas los mercaderes tenían que pagar para mantenerse como corporación o gremio, con el objetivo poder gozar del amparo y los privilegios de su universidad.

Así pues, aunque como sostiene Céspedes del Castillo (1945: 522) lo que subyace bajo este impuesto de avería no es en realidad sino la necesidad que tenían los mercaderes de agruparse y ayudarse mutuamente para proteger sus intereses y, como consecuencia, para costear o pagar por sí mismos el instrumento que crearon, la armada protectora y su universidad, tanto el concepto como su calificación jurídica con el paso de los siglos (XVI-XVIII) fueron ganando en complejidad. Desde el punto de vista semántico, el término fue desarrollando cada vez más acepciones y generando formas complejas: avería *de la Mar del Sur*, avería *del Norte*, avería *de exceso*, avería *vieja*, avería *consular*, etc. Del mismo modo, su condición jurídica también estuvo sujeta a distintas interpretaciones: *costas*, *contribución*, *derecho*, *tasa*, *repartimiento* e *impuesto*¹¹.

⁸ También denominada avería *de echazón* o simplemente *avería*.

⁹ Antes de que cualquier navío, en flota o suelto, saliera a navegar, los funcionarios de la Casa de la Contratación procedían al registro oficial de todo el cargamento para calcular entre otros derechos aduanales y fletes el costo mínimo de la protección y recaudarla. Para un estudio detallado de la avería, véase, entre otros, Céspedes del Castillo (1945).

¹⁰ Frente a la etimología árabe defendida por Haring (1979), algunos autores como Veitia Linage, Artiñano y Galdácano o Girard, siguiendo las consideraciones esgrimidas por Solórzano Pereira, la consideraban derivada del verbo latino HABERE, de ahí que a veces se encuentre escrita con 'h' y 'b', *habería*.

¹¹ Para un conocimiento más exhaustivo de la avería y las dudas planteadas sobre su concepto jurídico, clases, origen y desarrollo, véase también Luque Talaván (1998).

El *Diccionario del español jurídico* (2019) define el derecho de avería como un ‘impuesto sobre el comercio colonial de los siglos XVI y XVII en España que recaía sobre los mercaderes o las mercancías y los pasajeros que pasaban a Indias, con destino a financiar las armadas que protegían a las flotas comerciales’. Sin embargo, la realidad, como ya se ha comentado, era algo mucho más compleja en todos los aspectos. Sin ir más lejos, en las fuentes documentales nunca se alude a ella realmente como un *impuesto*, sino efectivamente como un *derecho*, de ahí el que también se le haya considerado igualmente una especie de *seguro* marítimo.

Ello se debe a que, como muy bien concreta Delgado Knight (2011)¹².

La noción del *riesgo* es la base fundamental del seguro marítimo, por tanto, podemos decir que los riesgos marítimos son el resultado de la propia navegación, por ello tenemos que reconocer que cada viaje emprendido por un buque constituye una aventura.

Etimológicamente hablando, cuando nos referimos a una avería estamos haciendo una valoración al *daño* o menoscabo recibido por algo, determinación esta distinta a la que se le da en el ámbito del Derecho Marítimo.

Se entiende por avería todo *gasto* extraordinario o eventual que, para conservar el buque, el cargamento o ambas cosas, ocurriere durante la navegación¹³.

Aunque con el paso del tiempo este *impuesto* del comercio indiano, como tal, desapareció, no lo hizo así el concepto de ‘avería’, que sigue manteniéndose hasta la actualidad. Según el artículo 806 del Código del Comercio (dentro del Derecho Marítimo)¹⁴, la avería es:

1. Todo *gasto* extraordinario o eventual que, para conservar el barco, el cargamento o ambas cosas, ocurriese durante la navegación (hecho jurídico).
2. Todo *daño* o *desperfecto* que sufre el barco desde que se hiciese a la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el puerto de su consignación (hecho material).

¹² Cita tomada del preámbulo del artículo publicado por la autora en 2011 en la web *Contribuciones a las Ciencias Sociales* (sin paginar) <<http://www.eumed.net/rev/cccss/13/midk.htm>>.

¹³ Las cursivas son nuestras.

¹⁴ Título IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo. Sección primera. De las averías. BOE núm. 289, de 16/10/1885. Ref. BOE-A-1885-6627. RD de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.

Pero, más allá de esta necesaria delimitación terminológica y conceptual sobre la avería, terminaremos este apartado mencionando otras cargas o tributos existentes en la época. Este es el caso del *almojarifazgo*, otro impuesto *ad valorem* sobre las mercancías que entraban o salían de España: consistía en un derecho de aduana destinado a contribuir al mantenimiento de los organismos administrativos de la Carrera de Indias. Junto a estos estaba también el impuesto de la *alcabala*, relacionado con las ventas, que era gravado sobre toda mercancía que se vendía. Asimismo, estaba el impuesto de *toneladas*, que gravaba cada tonelada de carga que partía con rumbo a las Indias (el Consulado era el encargado de recaudarlo y beneficiaba directamente a la Universidad de Mareantes). Igualmente, estaban los *derechos de lonja* que recaía igualmente sobre todas las mercancías que salían o procedían de las Indias, excepto las que correspondían a la Real Hacienda, a la Iglesia y a los productos sevillanos. En definitiva, un sinfín de trabas y dificultades que incitaban al fraude y que propició las reformas fiscales que se realizaron a lo largo del siglo XVIII.

3. LAS PROTESTAS DE MAR

3.1. Definición y tipos

Varias son las definiciones formales que hemos encontrado sobre qué se entiende por *protesta de mar*, aunque todas remiten en última instancia a un mismo acto jurídico.

Según Vigier de Torres (1978)¹⁵, por *protesta de mar* se entiende la «manifestación de voluntad¹⁶ del capitán o patrón de un barco, hecha por escrito y en forma legal ante la autoridad competente, para hacer constar su irresponsabilidad y la del personal a sus órdenes ante cualquier accidente, situación o avería, salvaguardando con ello los derechos contra terceros de sus armadores y demás interesados en la expedición».

Por su parte, el *Diccionario del español jurídico* (2019) la define (s.v.) como ‘Acta levantada por el capitán de un buque cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad, en la que recoge los hechos ocurridos tal como estén anotados en el diario de navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos’.

¹⁵ Citado a través de la *Enciclopedia jurídica*. Edición 2020 <<http://www.enciclopedia-juridica.com/d/protestas-de-mar/protestas-de-mar.htm>>.

¹⁶ Acto jurídico (Código Civil): Una *manifestación de voluntad* es la exteriorización o reconocimiento de un hecho con la finalidad de dar a conocer hacia los demás lo que se desea con un determinado acto (por lo que la manifestación de voluntad consume un acto jurídico).

Esta protesta, como explica Marina Font en su obra sobre las protestas de mar ante la Escribanía de Marina de Cádiz en los siglos XVIII y XIX (2011)¹⁷ y se deduce de la documentación por él consultada, era presentada por el propio patrón, piloto, capitán o maestro del buque, en el primer puerto de arribada, necesariamente dentro de las 24 horas siguientes a su llegada a puerto, acompañado de dos testigos, que eran gente de su tripulación, o cualquier otra, como pasajeros o tripulantes de otra nave que hubieran presenciado los hechos acaecidos (2011: 22).

Este acto era llevado a cabo ante un escribano público del número¹⁸, posteriormente, una vez creadas las Escribanías de Marina en el siglo XVIII, ante el escribano de estas.

En ellas se describe, narra y explica con todo detalle qué, cómo, cuándo y por qué ocurren los acontecimientos, quiénes son los participantes y en qué lugar o lugares se producen, situándonos así ante episodios repletos de voces y expresiones propias del ámbito náutico y naval.

Al igual que en los *autos*, las variantes eran muchas, encontrándose entre ellas las protestas de *arribada*, de *avería*, de *revelo de avería*, de *echar al mar*, de *naufrajio*, de *estadías*, de *abordaje*, etc.¹⁹ Veamos pues en qué consiste cada una de ellas y cuáles son sus particularidades:

¹⁷ La documentación recopilada y transcrita está extraída de los protocolos de la Escribanía de Marina depositados en el fondo documental del Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Se trata de una amplia selección compuesta por unos ciento cincuenta documentos relacionados todos ellos con las protestas de mar. Otras obras escritas también sobre el mismo tema aunque centradas en otros puntos geográficos de la costa española son: Escallada González (1978), García López (2005) y Llovo Taboada (2018).

¹⁸ 'Oficial concejil que solo podía ejercer su oficio en la localidad o demarcación a la que estaba asignado [...] Entre otras obligaciones tenían las de comunicar las transacciones sobre inmuebles a los recaudadores, con efecto de pago de tributos, especialmente de la alcabala, cuando se convirtió en un impuesto indirecto'. Sus funciones se regularon en las ordenanzas de escribanos públicos del número, dadas por los RR. CC. En Córdoba, el 30 de mayo de 1492 (DEJ, s.v.).

¹⁹ En la actualidad, todo lo relativo a este tipo de documentos, como ya hemos comentado en la nota 14, está regulado en el Código de Comercio (CC). En concreto en el Libro III. Del Comercio Marítimo. Título IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo [Sección primera. De las averías (art. 806-818); Sección segunda. De las arribadas forzosas (art. 819-825); Sección tercera. De los abordajes (art. 826-839); Sección cuarta. De los Naufragios (art. 840-845)] y Título V. De la justificación y liquidación de las averías [Sección primera. Disposiciones comunes a toda clase de averías (art. 846-850); Sección segunda. De la liquidación de las averías gruesas (art. 851-868); Sección tercera. De la liquidación de las averías simples (art. 869)]. Todo ello recogido en el RD de 22 de agosto de 1885. Ministerio de Gracia y Justicia. Vigencia desde el 05 de noviembre de 1885. Revisión vigente desde 30 de diciembre de 2018. Puede consultarse en <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627&tn=1&p=20130928>>.

- Protesta de *arribada*

Se formulaba entonces, y actualmente se sigue formulando, en las circunstancias y en las condiciones que a continuación se indican:

Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino, por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios o piratas, o por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá a los oficiales, citará a los interesados en la carga que se hallaren presentes [...] y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos (CC. art. 819. De las arribadas forzosas).

En este caso, estaríamos pues hablando de una arribada forzosa y legítima ya que son las circunstancias imprevistas las que obligan a que la embarcación llegue a un punto de destino distinto del dispuesto al inicio de la travesía. Por su parte, la ilegítima, también contemplada en el Código de Comercio (art. 820), implicaría en la causa de la avería «malicia, negligencia, imprevisión o impericia por parte del capitán».

- Protesta de *avería*

Está relacionada, como ya sabemos, con los riesgos y daños que pudiera sufrir el barco y/o las mercancías y los gastos extraordinarios o eventuales que en un momento dado se pudieran hacer para conservarlos.

Los dos tipos de averías existentes desde antiguo y reguladas hoy día en el Código de Comercio (art. 808) son: las averías *simples* o *particulares* y las averías *gruesas* o *comunes*²⁰. Las primeras hacen referencia, por regla general, a «todos los gastos y perjuicios (imprevistos e involuntarios) causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga». Se trata pues de los daños acaecidos y de los gastos realizados

Dada la complejidad y detalle del CC, para la definición de cada una de ellas y sus características particulares, seguimos además de lo en él legislado, lo indicado por Molina Font en su obra de 2011 (*op. cit.*).

²⁰ Más información en los Títulos IV y V del Libro III del Código de Comercio (arts. 806-818, 846-869). Pueden consultarse también en: <<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/averias/averias.htm>>
<<http://www.eumed.net/rev/cccs/13/midk.htm>>

para evitarlos o repararlos que sobrevinieren por diversas causas, tanto por el *vicio*²¹ *propio de la cosa* (de la carga), como por accidente de mar, por fuerza mayor, por abordaje o por negligencia de la tripulación. Nos referimos tanto a los daños sufridos por las mercaderías como los soportados por el propio buque (casco, aparejos, armas y pertrechos), así como los derivados también del avituallamiento y sueldo de la tripulación mientras el buque estuviere en cuarentena. En estas será el dueño de la cosa que dio lugar al gasto o recibió el daño quien soporte las averías, de ahí que se denominen simples o particulares (CC. art. 809-810).

Por su parte, se entenderá por averías *gruesas* o *comunes* «todos los daños y gastos que se causen deliberadamente (es decir, por decisión del capitán), para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo [...]» (CC. art. 811). De manera resumida²², las averías gruesas pueden quedar agrupadas de la siguiente manera:

- a) Averías-daños: las referentes tanto al buque (sacrificio de accesorios, daños causados con finalidad de un salvamento, hundimiento en puerto para evitar un incendio) como a la carga (echazón y daños causados para evitar que el buque zozobre).
- b) Averías-gastos: tanto referidas al buque (gastos de poner a flote, siempre que se haya encallado voluntariamente para evitar su pérdida, y gastos de la tripulación producidos como consecuencia de la defensa, salvamento, embargo o detención del buque) como a la carga (los derivados del alijo o transbordo de una parte del cargamento), o al buque y a la carga conjuntamente (gasto de arreglo o rescate de aquellos y los de liquidación de la avería).

A diferencia de lo que ocurre en las averías simples o particulares, en las gruesas o comunes, todos los interesados en el buque y cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería serán los que contribuirán a satisfacer de manera proporcional a sus intereses el importe de esta.

En este caso, pues, de avería común o gruesa, el acto de avería consiste en *realizar el gasto* o *producir el daño* a alguno de los intereses de la referida comunidad incidental (titulares diferentes del buque, de la carga o de los fletes devengados). El capitán, consultando antes a los oficiales, si hay ocasión, es el que decide el acto de avería. El daño o gasto ha de ser efecto de la decisión del capitán y ha de acarrear un beneficio o utilidad común a todos los interesados.

²¹ 1. m. Mala calidad, defecto o daño físico en las cosas (DLE, s.v.).

²² Según consta en <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/aver%c3%ada-com%c3%ban/aver%c3%ada-com%c3%ban.htm>

- Protesta de *recelo de avería*

Recelo, en el sentido de ‘temer’ o ‘sospechar’. Las protestas de recelo de avería se originan cuando el capitán o patrón de un buque, en efecto, teme o sospecha que la carga se ha podido averiar, aun sin haberlo constatado. Es el temor o la sospecha lo que induce a su formulación.

- Protesta de *echar al mar*

Por *echazón* se entiende en el ámbito marítimo la ‘acción y efecto de arrojar al agua la carga, parte de ella o ciertos objetos pesados de un buque, cuando es necesario aligerarlo’ (DLE, s.v.). Este tipo de protesta queda regulada en el artículo 815 del CC, y según en él se especifica, es responsabilidad del capitán dirigir la echazón y mandar arrojar los efectos, siguiendo un orden determinado: en primer lugar, «los que se hallaren sobre la cubierta, empezando por los que embaracen²³ la maniobra o perjudiquen al buque, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor»; en segundo lugar, «los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuese absolutamente indispensable».

- Protesta de *naufragio*

Como su propio nombre indica, este tipo de protesta está relacionada con la pérdida o ruina del buque, quedando detallada en los arts. 840-845 del CC. En ellos se especifica cómo se ha de proceder llegado el caso y quiénes deben asumir la responsabilidad de las pérdidas y desmejoras que sufran tanto el buque como el cargamento.

- Protesta de *estadías*

Como término técnico relativo al ámbito del comercio, por *estadía*, utilizado más en plural, *estadías*, se entiende ‘cada uno de los días que transcurren después del plazo estipulado para la carga o descarga de un buque mercante, por los cuales se ha de pagar un tanto como indemnización’ (DLE, s.v.). En este sentido, es interesante reseñar que en la documentación consultada es muy frecuente encontrar escrito en lugar de

²³ En el sentido de ‘impedir, estorbar o retardar algo’ (DLE, s.v.).

estadias (voz procedente según el DLE de *estada* ‘permanencia, detención o demora en un lugar’ y esta a su vez del verbo *estar*), la forma verbal de este mismo verbo *estaría*²⁴.

- Protesta de *abordaje*

Este tipo de protesta nos remite a las ya mencionadas *arribadas forzosas*, donde queda contemplada la posibilidad de que el buque no pueda proseguir su viaje al puerto de destino por la acción de corsarios o piratas. A su vez, esta se considerará legítima o ilegítima según si el riesgo fuere o no conocido de manera fundada y manifiesta por el capitán (CC. arts. 819-820-825).

3.2. Datos que debe contener la protesta

La protesta de mar es un documento jurídico que responde a un acto de jurisdicción voluntaria. En él se hacen constar con el mayor detalle y rigor los hechos acaecidos, de conformidad con las anotaciones realizadas por el capitán en el diario de navegación o, en su defecto, en el cuaderno de bitácora, dado que a la autoridad competente le interesa saber, entre otros datos, todas las circunstancias que provocaron la presunción de los daños. Dicho informe tiene que ir firmado y sellado y contener la siguiente información:

- Lugar de presentación de la protesta
- Fecha de la protesta
- Tipo de protesta
- Nombre y apellidos de quien emite el informe
- Lugar o procedencia del emisor (natural de, vecino de...)
- En calidad de qué la formula (capitán de navío...)
- Tipo y nombre del buque
- Lugar de procedencia (puerto de salida)
- Motivo del viaje
- Tipo de suceso

3.3. Tipología documental

Al igual que cualquier otro documento jurídico, la protesta de mar tiene una estructura definida y acorde al contenido²⁵.

²⁴ Molina Font (2011: 27).

Esta comienza con el encabezamiento, donde se contemplan los datos fundamentales:

En la ciudad de [lugar de presentación de la protesta], a [fecha de la protesta], ante mí el infrascrito pareció [nombre y apellidos de quien emite el informe] vecino de [lugar o procedencia del emisor], capitán y maestro del [tipo y nombre del buque], que ha llegado hoy a este puerto del de [puerto de salida] de donde fue destinado a navegar [en comisión de / con carga de...] y dijo que:

Después le sigue la narración del suceso y de los acontecimientos con una descripción detallada y objetiva de los hechos ocurridos:

Fecha y hora

Lugar del suceso (si este ocurrió en el mar, de ser posible, hay que indicar las coordenadas geográficas, los puntos de referencia con respecto a las cartas náuticas, la distancia aproximada con relación a lugares y costas, entre otros detalles. Cuanto más precisa sea la descripción del lugar de los hechos, mayores serán los resultados de las investigaciones a que hubiere lugar).

Descripción de los hechos (hay que indicar con detalle y objetividad los hechos ocurridos, sin emitir opiniones personales, juicios de valor y/o de calificar y atribuir responsabilidades).

Continúa generalmente con una locución adverbial del tipo *por tanto*, seguida de la protesta en sí, fórmula jurídica (no siempre aparece en todos sus términos):

Protesta una, dos y tres veces y las demás en derecho necesarias contra [se indica contra qué se protesta, es decir, contra cualquier tipo de agente que haya podido provocar el suceso: las lluvias, el viento, la mar y su fondo, las piedras, los enemigos corsarios, etc., incluso se protesta contra las averías que el barco y su carga han recibido] para que en ningún modo sean y se entiendan por mi cuenta, del [tipo de navío], y sí del cargador, fletador, asegurador y quienes más haya lugar. A continuación se implora el favor y auxilio de las leyes, ordenanzas y estilos de navegación para que sufragen los daños.

Posteriormente, vienen los testigos:

Y para justificar esta protesta presento por testigos a [nombre, apellidos, edad, posición –cargador, pasajero, etc.– del testigo]

El juramento:

Lo que dijeron ser verdad por el juramento que han hecho en que se reafirmaron para firmarlo en su lugar.

²⁵ Aunque la redacción de este documento es responsabilidad de quien lo escribe, por lo que puede variar en algunos de sus términos, este es el esquema (formulario estándar) que solía tener, según se desprende de las protestas consultadas.

Y, por último, las firmas y rúbricas de todos los participantes en el acto.

La protesta debe ir siempre acompañada del Diario de Navegación.

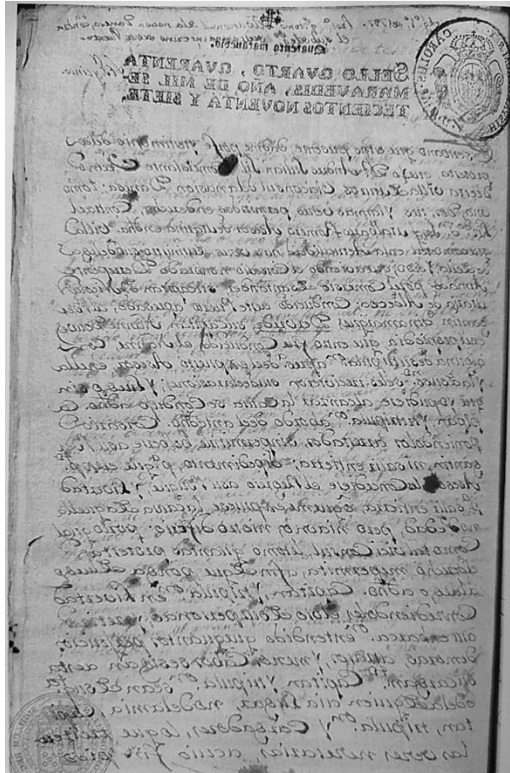


Imagen 1. Protesta de mar²⁶

4. SOBRE EL ARTE DE NAVEGAR Y LAS NAVES EN SÍ²⁷

Más allá del léxico técnico jurídico, mercantil y de las mercancías transportadas, la naturaleza y estructura formal de la protesta nos introduce de lleno en el mundo del mar. En ellas se alude constantemente al barco en sí (tipo, envergadura y función), a cada una de sus partes: casco (estructura, cubiertas) y aparejo (palos, vergas, jarcias y velas), a la meteorología (tipos de viento, según su fuerza y dirección; estado del cielo, de

²⁶ Imagen ilustrativa tomada de la obra de Llovo Taboada (2018: 17).

²⁷ Utilizo para este estudio como fuentes de información para la relación de embarcaciones las obras de Molina Font (2011) y Llovo Taboada (2018).

los horizontes y de la mar), a los accidentes geográficos (especialmente los fluviales), así como al arte de navegar, con multitud de expresiones propias del pilotaje de un buque (maniobras y técnicas de navegación).

Todos los barcos que aparecen referidos en la documentación consultada están destinados al transporte de mercancías y, en función del tipo de carga y la distancia, los hay de mayor o menor envergadura: de tres palos (como las fragatas) que atravesaban al atlántico, de dos palos (como el bergantín), incluso otras más costaneras de velas latinas que navegaban por el mediterráneo e Islas Canarias (como el caique, el canario o el falucho). Entre estos, cabe mencionar los siguientes²⁸:

Balandra. (del fr. BALANDRE, y este del neerl. BIJLANDER) ‘Embarcacion pequeña de un solo palo [...]’ (DME 1831, s.v.), ‘Embarcacion de cubierta que tiene solo un palo con una vela cangreja y un foque’ (DME 1865, s.v.)

Bergantín. (del fr. BRIGANTIN o del cat. BERGANTÍ, y estos del it. BRIGANTINO) ‘Embarcacion de dos palos, que son el mayor y el trinquete, con su bauprés; de velas cuadradas [...]’ (DME 1831, s.v.)

Bombarda. (de LOMBARDA, infl. por *bomba*) ‘[...]|| Embarcacion de dos palos sin cofas, con velas cuadradas, cangreja á popa y foques á proa, muy común en el Mediterráneo [...]’ (DME 1831, s.v.) ‘[...] = ‘Embarcacion de cruz, pero sin cofas, propia del Mediterráneo; tiene dos palos, uno tiple casi en el centro y otro á popa; además de las velas cuabras puede largar una cangreja y tres foques [...]’ (DME 1865, s.v.)

Caique. (del fr. CAÏQUE, y este del turco KAYIK) ‘Según algunos de los diccionarios que se han tenido á la vista, era un esquife²⁹ destinado al servicio de las galeras’ (DME 1831, s.v.)

Canario. barco de vela latina (no documentada la voz en ninguno de los diccionarios generales y especializados consultados).

Corbeta. (del fr. CORVETTE) ‘Embarcacion mas pequeña que la fragata, y en todo los demás semejante á ella [...]’ (DME 1831, s.v.), ‘[...] = Embarcacion en general mercante, de porte de 150 a 300 toneladas y de tres palos; el trinquete y mayor como los correspondientes de un bergantín redondo, y el mesana, que sirve para largar una cangreja y una escandalosa, sin cofa ni vergas. Se llamó antiguamente bergantín-corbeta y hoy

²⁸ Las etimologías de las voces están tomadas del DLE y las definiciones en primera instancia del *Diccionario Marítimo Español* de 1831 (en adelante DME 1831) y en caso necesario también del *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra de los buques de vela,...* de 1865 (en adelante DME 1865).

²⁹ ‘Bote de dos proas ó de igual figura en proa que en popa, con cuatro ó seis remos de punta [...] || Lo mismo que bote chico (DME 1831, s.v.).’

dia es más conocido por los nombres de barca, bergantin-barca y brick-barca [...]’ (DME 1865, s.v.)

Diate. ‘Buque portugueses de dos palos con velas cangrejas, que se emplea en el cabotaje = Fr. *Diate*. = Ing. *Yacht*. = It. *Diate*’ (DME 1831, s.v.)

Falúa. (quizá del ár. *FALŪKAH) ‘Bote grande, de veinte ó mas remos, con dos palos y carroza á popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas de carácter. Antiguamente se decía *faluca* [...]’ (DME 1831, s.v.)

Falucho. (quizá del ár. *FALŪKAH) ‘Embarcación pequeña, de un solo palo muy inclinado hácia proa, y con vela latina [...]’ (DME 1831, s.v.)

Fragata. (del it. FREGATA) ‘Buque de cruz y de tres palos, menor que el navío, del cual se diferencia en esto y en que solo tiene un puente [...]’ (DME 1831, s.v.)

Galeaza. (del aum. de *galea* <del gr. bizant. γαλέα galéa 'mustela, especie de tiburón', por comparación de los movimientos rápidos y ágiles de este pez con los de la galera) ‘Según algunos de los diccionarios consultados, era una embarcacion grande de remos, con tres palos y velas latinas, y las habia que montaban hasta veinte cañones. Capmani dice que era la mayor embarcacion de remo y vela, introducida por los venecianos; y Veitia afirma que antiguamente se llamaba *mabona* [...]’ (DME 1831, s.v.), ‘[...] Llevaba como las galeras veinticinco ó mas bancos de remeros, si bien más separados que en ellas [...] Tenian timon como las *naves* y ademas llevaban en su ayuda dos grandes remos á popa, uno por cada banda [...]’ (DME 1865, s.v.)

Goleta. (del fr. GOÉLETTE) ‘Embarcacion fina y rasa, y como de cien pies de eslora á lo mas, con dos palos y velas cangrejas. Algunas llevan masteleros para largar gavias y juanetes en tiempos regulares, y otras suelen gastar un palito á popa, donde envergan otra cangreja ó mesanilla [...]’ (DME 1831, s.v.)

Jabeque. (del ár. hisp. ŠABBÁK) ‘Buque peculiar del Mediterráneo, que navega á vela y remo, y tiene tres palos dispuestos de un modo particular [...]’ (DME 1831, s.v.)

Laúd. (del ár. hisp. AL‘ÚD, y este del ár. clás. ‘ŪD) ‘Embarcación pequeña, larga y angosta, semejante á un falucho, sin foque, aletas ni mesana. Se usa mucho en el Mediterraneo, particularmente en la pesca, y la llaman también *llaud* [...]’ (DME 1831, s.v.)

Londro. ‘Según unos de los diccionarios consultados, es lo mismo que *pingue*; según otros, lo propio que *barca*’ (DME 1831, s.v.). ‘Pequeña embarcación latina mercante que se usaba en la Edad media. A principios del siglo XVII era de remo y vela y sin cubierta todavía, pero después se

construyeron algunos londros casi tan grandes como las galeras, aunque más toscamente fabricados [...] En muchas crónicas se encuentra el nombre de *landra* para esta embarcación. = Fr. *Londre*. =It. *Lontra*' (DME 1865, s.v.)

Lugre. (del ingl. LUGGER) 'Buque pequeño, á veces entablado de tingladillo, de mucho calado á popa, con tres palos y velas tarquinas ó al tercio, sobre las cuales suele poner unas gavias volantes [...]' (DME 1831, s.v.)

Místico. (quizá del it. *MISTACO, infl. por *místico*² < del lat. MYSTĪCUS, y este del gr. μυστικός *mystikós*>) 'Según algunos de los diccionarios consultados, es una embarcación de dos palos y velas místicas envergadas en sus entenas. Usase mucho en el Mediterráneo [...]' (DME 1831, s.v.). 'Embarcacion de dos ó tres palos y de aparejo parecido al latino. Se diferencia en que sus palos mayor y trinquete se inclinan más bien hácia popa; el segundo es más largo y grueso que el primero: en que sus entenas, que son de ligadas tienen el car más corto y van colocadas más verticales, y en que en lugar de batallol usa bauprés de firme con botalon de foque. Su mesana es igual á la de los jabeques y faluchos. Es parejo propio del mediterráneo, especialmente de las costa de Cataluña, en donde hay místicos de travesía. Las falúas de Algeciras son místicos de dos palos, así como los *trabáculos* del mar Adriático [...] El aparejo de místico es un compuesto del latino y del de quechemarín' (DME 1865, s.v.)

Pailebote. (de PAILEBOT, y este del ingl. *pilot's boat* 'bote de piloto') '[...] se apropia entre nosotros á una goleta pequeña sin gavias, muy rasa y fina [...]' (DME 1831, s.v.). '[...] Es aparejo muy común en las islas Bermudas [...]' (DME 1865, s.v.)

Paquebote. (del fr. PAQUEBOT) 'Embarcacion semejante al bergantín, con la diferencia de no ser tan fina, y de llevar vela mayor redonda, como las fragatas, y mesana en lugar de cangreja envergada en el esnon ó husillo [...]' (DME 1831, s.v.)

Pingue. (de or. incierto) 'Embarcación latina muy usada en el Mediterráneo, particularmente en las costas de Italia, y en su aparejo parecida al jabeque, del que se diferencia en ser mas alterosa, mas llena de proa y de mayor calado, en no gastar aletas y tener muy estrecha la popa. Usa de vela y remo, y tiene al extremo de popa un palito de mesana, ademas de los dos principales en que van las entenas' (DME 1865, s.v.); '[...] También se llama londro, según algunos de los diccionarios que se han tenido á la vista [...]' (DME 1831, s.v.)

Patache. (quizá del ár. BATTĀŠ 'ágil', infl. por pato¹ < del ár. hisp. PĀTT, este del ár. clás. BATT, y este del persa BAT>) 'Embarcacion de dos palos, y antiguamente de guerra, que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. En el día se da este nombre á cierta embarcación de la costa de Cantabria parecida á un bergantin chico [...]' (DME 1831, s.v.)

Polacra. (del lat. POLACRA) 'Embarcacion de cruz, en su casco muy semejante al jabeque, con dos palos triples, sin cofas ni crucetas, y con el mismo velamen que los bergantines, aunque con la ventaja sobre estos de que arriando las velas superiores, quedan al socaire de las inferiores, y se aferran con facilidad [...]' (DME 1831, s.v.)

Quechemarín. (del fr. CHAICHE MARINE) '*Cachamarina* ó *Cachemarin*' (DME 1831, s.v.) 'Embarcacion chica, de dos palos, con velas al tercio, una pequeña mesana a popa, algunos foques en un botalón á proa, y gaviás volantes en tiempos bonancibles. Usase en la costas de Bretaña, y en las del norte de España [...]' (DME 1865, s.v.) (DME 1831, s.v. *Cachamarina* ó *Cachemarin*).

Saetía. (quizá del it. SAETTIA) 'Segun los diccionarios tenidos á la vista, es una embarcacion latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el *jabeque*, y mayor que la *galeota*. El Señor Ulloa dice no obstante que en cuanto al número de sus palos suele haber variedad; y uno de entre los diccionarios citados afirma ó expresa que antes llamaban asi en Cataluña á la *polacra* [...]' (DME 1831, s.v.) '[...] usada en la Edad media en el Mediterráneo: al principio llevaba remos y solo tenía dos palos siendo más pequeña que una galera sutil; después las hubo con tres palos y tres velas, mayor, mesana y trinquete: y por último, en el siglo XVI no llevaba remos [...]' (DME 1865, s.v.)

Tartana. (del occit. tartano 'cernícalo') 'Embarcacion menor de vela latina y con un solo palo perpendicular á la quilla en su centro, muy usada en la matrícula de Sevilla para las navegaciones de cabotaje; y allí y en toda la costa de poniente la llaman también *taratana* [...]' (DME 1831, s.v.)

Voces en su mayoría procedentes del francés (también del occitano y catalán), del italiano y del árabe, y en algún caso, los menos, del inglés.

Asimismo, abundan, como es lógico, unidades pluriverbales propias del arte de marear, especialmente colocaciones léxicas, colocaciones complejas compuestas por verbo + locución adverbial, y locuciones verbales que responden al esquema sintáctico verbo + sujeto, verbo +

objeto directo o verbo + complemento circunstancial, entre las que se pueden citar:

Colocaciones léxicas: *zarpar el ancla, cazar el velacho, cargar la mayor, aferrar la gavia, arriar las gavias, largar la gavia, amurar la mayor*, etc.

Colocaciones complejas [verbo + locución adverbial]: *ponerse en facha, amollar en popa, navegar de bolina, navegar a palo seco, navegar en conserva*, etc.

Locuciones verbales [verbo + complemento circunstancial]: *quedar sobre un ancla, mantenerse al ancla, echarse a la vela, hacerse a la vela, estar a pique, ponerse / quedar a la capa*, etc.; [verbo + objeto directo]: *dar fondo*; [verbo + sujeto]: *rendir un buque*, etc.

Entre otros muchos verbos que también pueden dar lugar a nuevas unidades, como son: *abarloar, abatir, adrizar, amorronar, aventar, bracear, filar, obordegear, orzar, rifar(se), virar, voltejar*, etc.

Igualmente, están presentes las denominaciones de las distintas partes del barco, del aparejo (palos, vergas, jarcias y velas) y demás pertrechos, a modo de ejemplo: *barbiquejo, botalón, briol calabrote, cuaderna, entena, entrepuentes, estoperol, estribo, foque, gavia, marchapié, motón, obenque, papabigo, plan, pollaca, rizos, velacho, vigota*, y un largo etcétera.

Del mismo modo, tampoco faltan las voces relativas a la meteorología ya que son los fenómenos atmosféricos los que provocan en la mayoría de los casos los distintos sucesos (el estado de la mar, del cielo, del horizonte o del viento):

Tipos de viento según su fuerza y dirección: *calimas, ventolinas, turbonadas, viento flojo, bonancible, auracanado, de travesía, pampero*.

Estado del cielo y del horizonte: *arrumados, aturbonados, azelajados, calimosos, claros, nublado*.

La lluvia, denominada *agua del cielo*, en contraposición a *agua de mar*.

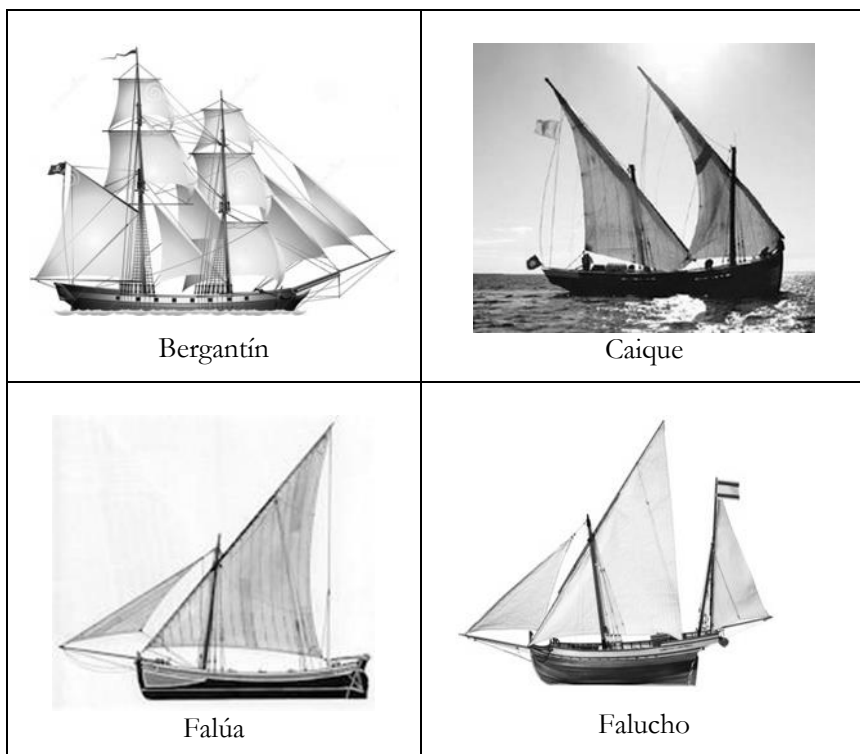
Por último, el estado de la mar: *boba, de leva, gruesa, picada, sorda*, o simplemente, *mucha*.

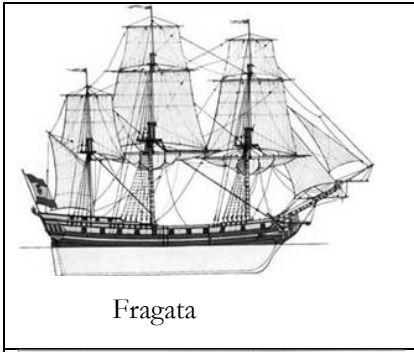
5. CONCLUSIÓN

Como decíamos al comienzo de este trabajo, acercarse a las *protestas de mar* exige llegar a comprender, si no llegar a dominar, por un lado el enrevesado mundo del derecho y las transacciones comerciales, por otro lado, el no menos complejo mundo del mar. Un complicado engranaje de términos y conceptos inter-relacionados que hemos intentado desgranar. Analizar la realidad extralingüística que las genera y el contexto histórico, social y económico en el que se desarrollan nos ha permitido trazar el hilo conductor que va desde los autos hasta las mencionadas

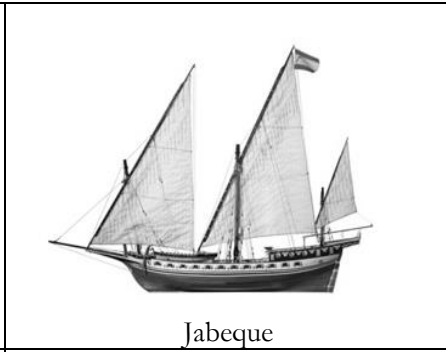
protestas, en tanto en cuanto manifestaciones jurídicas que se hacen, en este caso en concreto, para no perjudicar, antes bien asegurar, el derecho que alguien tiene.

Por su parte, la delimitación semántica del término protesta ‘*de mar*’, nos ha llevado directamente hasta nuestro centro de interés, al léxico de la navegación y la gente de mar, permitiéndonos una vez más constatar el valor filológico y lexicográfico que tiene la documentación archivística, comenzando por el Archivo General de Indias de Sevilla y terminando por el Archivo Histórico Provincial de Cádiz y el Archivo Histórico de la Universidad de Santiago de Compostela. Fondos documentales todos ellos ricos en información aún pendiente de ser descubierta y estudiada desde una perspectiva lingüística.

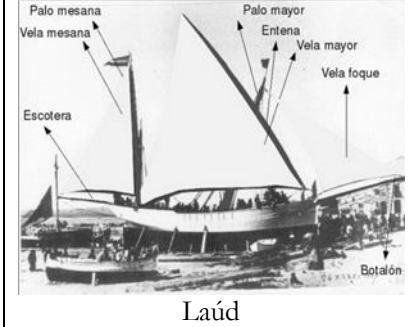




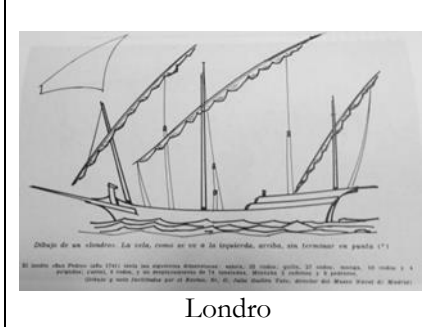
Fragata



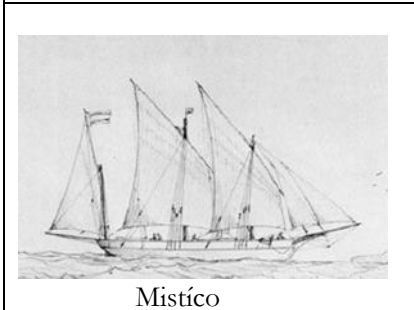
Jabeque



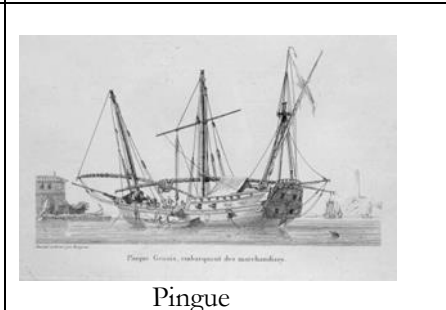
Laúd



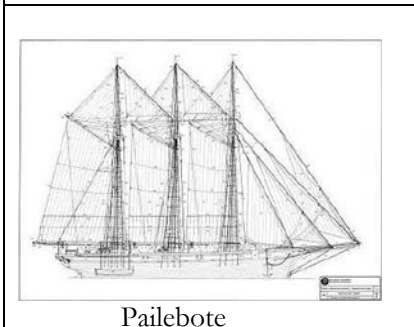
Londro



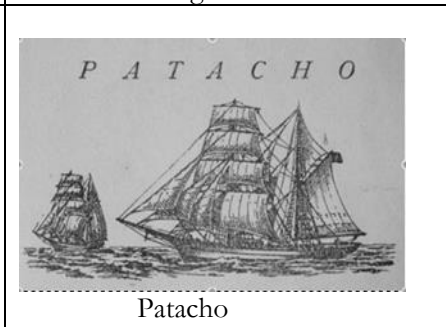
Místico



Pingue



Pailebote



Patacho

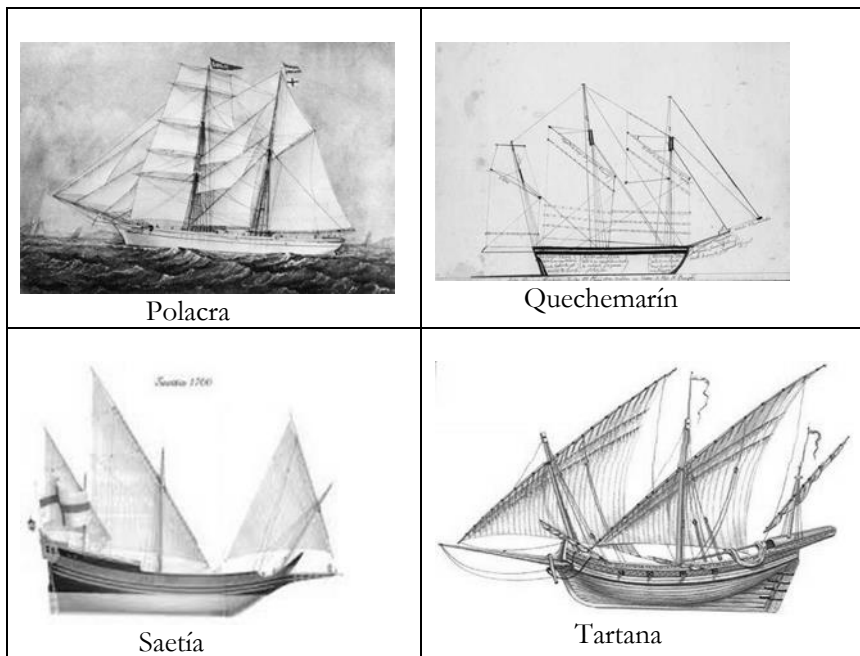


Imagen 2. Algunas de las embarcaciones mencionadas en las *protestas de mar*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACOSTA RODRÍGUEZ A., GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A., VILA VILAR, E. (coords.) (2003): *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad, CSIC, Fundación El Monte.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1945): «La avería en el comercio de Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. II, 515-698.
- CHAUNU, Pierre (1973) *Conquista y explotación de los nuevos mundos*. Barcelona: Ed. Labor.
- CÓDIGO DEL COMERCIO. BOE nº 289, de 16/10/1885. Real decreto de 22 de agosto de 1885 por que se publica el Código de Comercio. Ministerio de Gracia y Justicia [15, 10, 2019] <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627&tn=1&p=20130928>>.

- CONGOSTO MARTÍN, Yolanda (2002): *Aportación a la historia lingüística de las hablas andaluzas (siglo XVII). Los registros de navío*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- DELGADO KNIGHT, Marla I. (2011): «Algunas consideraciones generales acerca de las averías en el Derecho Marítimo», *Contribuciones a las Ciencias Sociales* [15, 10, 2019] <<http://www.eumed.net/rev/cccss/13/midk.htm>>.
- DE LORENZO, José, DE MURGA, Gonzalo Y Martín FERREIRO (1865): *Diccionario marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra de los buques de vela,...* Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.
- ENCICLOPEDIA JURÍDICA. Edición 2020 [15, 10, 2019] <<http://www.enciclopedia-juridica.com/inicio-enciclopedia-diccionario-juridico.html>>.
- ESCALLADA GONZÁLEZ, Luis (1978): «Protestas de mar en Santoña en el período de 1749-1788», *Altamira*, 73, 81-230.
- GARCÍA LÓPEZ, Alfonso (2005): *A Coruña en los protocolos notariales en el periodo de los siglos XVIII y XIX*. La Coruña: Ediciones Do Castro.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1992): *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla: Algaida.
- HARING, Clarence H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1ª reimp. en español.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1970): «Apuntes para la Historia del Consulado de cargadores a Indias en Sevilla y en Cádiz», A.E.A., XVII, 35 y ss.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1973): «Las Ordenanzas del Consulado de Cargadores a Indias». *Archivo Hispalense*, núms. 171-173, 149-183.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1977): «Guía de los fondos del Consulado de cargadores a Indias», *Archivo Hispalense*, nº 183, 87-111.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1992): *La Lonja de Mercaderes: un cofre para un tesoro singular*, Sevilla: Diputación de Sevilla.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (2003): «Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación», en A. Acosta Rodríguez, A. González Rodríguez, E. Vila Vilar, (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad, CSIC, Fundación El Monte.
- LLOVO TABOADA, Santiago (2018): *Contra el mar y el viento*. Santiago de Compostela: Andavira Editora, S.L.

- LUQUE TALAVÁN, Miguel (1998): «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», *Revista Complutense de Historia de América*, 24, 113-145.
- MIGUEL BERNAL, Antonio (2003): «La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)», en A. Acosta Rodríguez, A. González Rodríguez, E. Vila Vilar (coords.) *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: US, CSIC, Fundación El Monte, 129-160.
- MOLINA FONT, Julio (2011): *Protestas de mar ante la Escribanía de Marina de Cádiz (1779-1877)*. Cádiz: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.
- O'SCALAN, Timoteo *et al.* (1831): *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA / ASOCIACIÓN DE ACADEMIAS DE LA LENGUA ESPAÑOLA (2019): *Diccionario de la lengua española*, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. [15, 10, 2019] <<https://dle.rae.es>>.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA / CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL (2019): *Diccionario del español jurídico*. [15, 10, 2019] <<https://dej.rae.es/>>.
- REAL DÍAZ, José J. (1968): «El consulado de cargadores a Indias: su documento fundacional», *Archivo Hispalense*, tomo 48, n^o 147, 279-291.
- RUIZ RIVERA, Julián (1988): *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730-1823*, Cádiz: Diputación.
- SCHÄFER, E. (1935): *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Sevilla: Centro de Estudios de Historia de América.
- SCHÄFER, E. (1945): «La Universidad de Mareantes de Sevilla y su intervención en el viaje de las Flotas a las Indias», *Archivo Hispalense*, 14, 271-285.
- VEITIA LINAJE, J. (1672): *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Joan Francisco de Blas (Ed. Facsímil: *Norte sobre la vida y obra del autor del Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Madrid: Ministerio de Hacienda, 1981).
- VIGIER DE TORRES, A. (1978): *Curso de Derecho Marítimo*, Madrid: Subsecretaría de la Marina Mercante, 3^a ed.
- VILA VILAR, Enriqueta (2016): *El Consulado de Sevilla de mercaderes a Indias: un órgano de poder*, Sevilla, Ayuntamiento.

