

Capítulo I

A MODO DE INTRODUCCIÓN: LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO HISPANO-INDIANO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO

1. El periodo de los Austrias	1
2. El periodo de los Borbones	10
3. Los consulados	14
4. Los riesgos en el comercio hispano-indiano	20

Capítulo I

A MODO DE INTRODUCCIÓN: LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO HISPANO-INDIANO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO

1. *El periodo de los Austrias*¹

Con el descubrimiento de América se produce una repentina e insospechada dilatación en los horizontes castellanos, ampliándose con una larga serie de descubrimientos iniciados por Cristóbal Colón que parecen interminables. Tras los conquistadores se encuentran los comerciantes dispuestos a arriesgar sus caudales en las más diversas empresas de conquista y descubrimiento.²

La empresa colombina se proyecta desde sus inicios como una empresa comercial en busca de una nueva ruta marítima hacia los países asiáticos, sujeta a las Capitulaciones de Santa Fe del 17 de abril de 1492, que en materia comercial disponían que quedaban reservadas a los monarcas cualesquiera mercancías que se hallasen, gasasen, trocasen o comprasen en las tierras que fueren descubiertas, correspondiendo a Cristóbal Colón una décima parte de los beneficios por ello obtenidos. Es decir, se establecía un monopolio de los Reyes Católicos en materia mercantil.³

Como afirman Ruiz Rivera y García Bernal, “la renuncia de los Reyes Católicos respecto del monopolio comercial de las Indias y el

1 Adoptamos la división hecha por Beatriz Bernal en su trabajo “La política comercial marítima de España en Indias”, *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, México, UNAM, 1989, t. I, pp. 213-225.

2 Ruiz Rivera, Julián B. y Manuela Cristina García Bernal, *Cargadores a Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 15.

3 *Idem*, p. 17.

relevo de Colón de sus funciones marcaron el inicio de los viajes de descubrimiento y rescate” o viajes menores o andaluces, en donde dichos comerciantes empezaron a incluir los viajes atlánticos dentro de sus posibilidades de negocios.⁴

Con las noticias recibidas en Europa de las posibilidades económicas ofrecidas por los territorios recién descubiertos se inicia “una nueva etapa para las potencias europeas de la época, generalmente bajo el signo de la disputa y la rivalidad mutuas”,⁵ sin que esto impidiera la creación de fuertes redes comerciales y financieras que hicieron posible el comercio en y con las Indias.

La mayoría de las disposiciones sancionadoras del comercio hispano indiano datan del siglo XVII, sin que se constituyera por ello un régimen estatal sino de carácter privado. Así como la conquista de la América española estuvo en manos de particulares, el comercio estuvo confiado igualmente a éstos, adoptando la Corona castellana una política liberal respecto del tráfico mercantil entre conquistadores y conquistados, aunque de cualquier manera el comercio será aún restringido.⁶ Cuando se produce el descubrimiento y conquista de América, la Corona de Castilla participaba de las ideas económicas del mercantilismo cuyas bases fueron el crecimiento de una economía monetaria y capitalista y el surgimiento de los Estados nacionales,⁷ limitándose así a reglamentar el tráfico internacional para obtener una balanza de pagos favorable, si bien en un primer momento se estableció un monopolio real, éste se amplió más adelante. El mercantilismo trajo consigo la dependencia de la economía novohispana respecto de la península du-

4 *Idem*, pp. 27-28.

5 Bustos Rodríguez, Manuel, “El apoderado en el comercio de América a través de Cádiz (siglos XVII y XVIII)”, *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, España, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Córdoba, 1994, p. 155.

6 Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, UNAM, 1997, p. 19.

7 Bitar Letayf, Marcelo, *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*, 2ª ed., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 27. Véase también Gortari Palacios, Hira de, “El comercio novohispano a través de Veracruz”, *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 67, enero-marzo de 1968, p. 429.

rante la vigencia del sistema de flotas, hasta la implantación del comercio libre.⁸

Los dos principios que caracterizaron la política comercial de los Austrias fueron, de acuerdo con Beatriz Bernal, los de puerto único y monopolio. De hecho, este último fue el principio básico del todo el sistema mercantil hispano-indiano.⁹

Desde el primer reglamento dictado para gobierno de Cristóbal Colón se contemplan los rasgos distintivos del sistema comercial español que controlaba y registraba a cada marinero, oficial o pasajero a las Indias, así como a las mercancías por ellos embarcadas. El 10 de abril de 1495 se concedió a todos los súbditos de Castilla la facultad de trasladarse a las Indias y en ellas establecerse y en su caso ejercer el comercio.¹⁰

La salida y llegada de los navíos se controlaba en un primer momento a partir de la implantación de Cádiz como puerto único, lugar en donde se establecieron controles aduanales.¹¹ Una décima parte del tonelaje de cada navío quedaba reservada para el uso de la Corona, libre de flete, así como una décima parte en un inicio, quinta posteriormente, de los ingresos emanados del tráfico comercial.

En 1497 se dispensó del pago de almojarifazgo,¹² almirantazgo¹³ y cualquiera otro gravámen a las mercancías expedidas a las Indias, así

8 Florescano, Sergio, "Política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España", *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 67, enero-marzo de 1968, pp. 456-457.

9 García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias, suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, Algaida Editores, 1992, p. 19.

10 Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, trad. Emma Salinas, México, FCE, 1979, p. 5.

11 Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico...*, p. 19.

12 Este impuesto consistía en un siete y medio por ciento *ad valorem* de todas las mercancías que se enviaban de España a las Indias, según el aforo que de ellas se hacía. En 1543 se redujo a cinco por ciento, aumentándose a diez en 1766. Véase Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México desde la Conquista hasta hoy*, México, impreso por Rafael Rafael, 1853, ed. facs., Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 13.

13 Este era un impuesto cobrado sobre el valor de lo que importaban o exportaban todos los buques que entraban en Sevilla y que no fueran propiedad de los vecinos de este arzobispado o del de Cádiz, pagándose un marco de plata por cada bajel menor a las cien toneladas. Se empezó a cobrar respecto de los buques que venían de las Indias en 1737, cuando se estableció el cargo de Almirante General de España e Indias. Se fijaron cuotas de dos y medio pesos sobre cada quintal de fierro enviado a la

como del pago de la alcabala en su primera venta en España, sin que se percibieran derechos aduanales por la Corona castellana en los puertos peninsulares sobre el comercio con las Indias sino hasta 1543.¹⁴

El organismo estatal que controlaba y dirigía el tráfico hispano-indiano fue la Casa de Contratación de Sevilla, creada por real cédula del 20 de enero de 1503, como “respuesta dada por los Reyes Católicos a la problemática planteada por el incipiente tráfico indiano”,¹⁵ escogiendo a Sevilla como sede de la misma. La Casa, fundada para lograr el monopolio absoluto de los productos provenientes de las Indias, concedía las licencias para viajar a ese lugar, llevaba a cabo la inspección de las mercaderías y de las naves, regulaba la salida de los navíos, administraba la justicia civil y criminal en materia de comercio y fomentaba los estudios náuticos y geográficos, preparando y examinando a los pilotos que quisieran emprender las rutas indianas.¹⁶ En materia fiscal se encargaba del cobro del quinto real o impuesto que percibía el Estado español sobre las importaciones de la plata y demás metales americanos, recaudaba asimismo las rentas de los bienes propiedad de la Corona y administraba el impuesto de “avería”, mecanismo de financiación para la defensa de la Carrera de Indias.¹⁷

La elección de Sevilla como sede se explica por la intención de la Corona castellana de controlar las riquezas provenientes de las Indias, cobrar los impuestos a dichas introducciones y vigilar el paso y emigración a las nuevas tierras tanto de personas como de armamento y libros. Esta tarea se facilitaba en un puerto interior como Sevilla, amén de la seguridad que éste ofrecía contra ataques del exterior dada la distancia que le separaba del mar abierto. Aunado a lo anterior, en Sevilla se asentaban importantes capitales que habrían de jugar su papel

Nueva España, un peso sobre cada tonelada de cada buque y diez reales sobre cada mil pesos de plata, oro o frutos enviados desde las Indias por cuenta de particulares, Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior...*, p. 15.

14 Haring, Clarence H., *Comercio y navegación...*, p. 7.

15 Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico...*, p. 20.

16 Borrego Pla, María del Carmen, “Maestres y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, *Andalucía y América...*, p. 131.

17 Martírcé, Eduardo, “El marco jurídico del tráfico con las Indias españolas”, en Petit, Carlos (ed.), *Del ius mercatorum al derecho mercantil...*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 1997, pp. 229-230. Sobre el tema véase Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico...*, cap. VI. Se emitieron ordenanzas para la Casa de Contratación en 1503, 1510 y 1552.

en el tráfico con las Indias.¹⁸ La sede de la Casa de Contratación sería Sevilla hasta 1717, fecha en que es trasladada a Cádiz.¹⁹

En 1526, el emperador Carlos V, de vuelta al régimen liberal, extendió la posibilidad de comerciar con América a los demás súbditos no castellanos, obedeciendo quizás a presiones de los banqueros extranjeros, medida derogada por su sucesor Felipe II en 1573, conservando únicamente Cádiz el privilegio. Carlos V ordenó también la creación de la Casa de Contratación de La Coruña para el comercio con las Molucas, ampliando en 1529 el privilegio a ciudades como Bayona, Bilbao, Laredo, Avilés, San Sebastián, Cádiz, Málaga y Cartagena.

Felipe II estructuró en 1564 el sistema de comunicaciones a través de las flotas y galeones, que permitía un mayor control estatal y la protección de las embarcaciones de los ataques de piratas y corsarios extranjeros.²⁰ Era un paso adelante del sistema de navegación en conserva utilizado por la Casa de Contratación desde 1526.

En 1537 se despachó por primera vez una armada real con el fin de proteger los cargamentos de metales preciosos provenientes de los puertos indios con destino a la península.²¹

Desde 1543, las flotas salían dos veces al año desde Sevilla, una durante la primavera en el mes de abril dirigiéndose hacia el Golfo de México, Honduras y las Antillas, y la otra partía en agosto hacia Tierra Firme (golfo de Panamá), tocando Cartagena, Santa Marta y otros puertos del norte sudamericano. Al retorno en el mes de marzo siguiente ambas flotas se reunían en La Habana y hacían el viaje de regreso a España. De cualquier manera no siempre fue posible mantener la regularidad en las salidas de dichas flotas.

La flota que volvía de Tierra Firme traía consigo como cargamento la plata peruana y eran custodiados por los galeones, de quienes recibieron el nombre. La proveniente de Nueva España se denominaba simplemente “flotas”, siendo custodiados por navíos de guerra de me-

18 García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 31.

19 Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España*, Madrid, Gredos, 1991, t. X, p. 270.

20 Bernal, Beatriz, “La política comercial...”, p. 216.

21 *Ibidem*. Véase también Castillo Mathieu, Nicolás del, “Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700)”, *Annuario de Estudios Americanos. Suplemento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, XLVII, núm. 2, 1990.

nor potencia bélica. Cada conjunto de flotas o galeones se integraba por alrededor de 15 a 90 embarcaciones, dependiendo de las condiciones económicas y de seguridad.

Junto con Sevilla operaron dos puertos más en el tráfico hispano-indiano que fueron Cádiz desde 1531 y Canarias desde 1508 como escala obligada en la travesía atlántica, bajo la supervisión este último de un agente de la Casa de Contratación de Sevilla. En ese entonces los puertos habilitados en América para el comercio con España fueron los de Veracruz en la Nueva España (lugar de transbordo en el eje comercial Sevilla-ciudad de México durante el siglo XVII),²² Cartagena en la Nueva Granada y Nombre de Dios o Puerto Bello en el istmo de Panamá. En el caso de Acapulco, éste gozó de licencia para comerciar permanentemente con el Oriente a través de Manila, recibiendo la Nao de China. Cádiz pasaría en un momento dado de ser un puerto complementario al de Sevilla, a ser la sede de la Carrera de Indias.²³

De cualquier manera, no todo el comercio hispano-indiano se realizó a través del sistema de flotas, pues se permitió ocasionalmente la partida de barcos fuera del sistema, conocidos como “navíos de registro.”²⁴ Así, algunos puertos indios pudieron comerciar directamente con España a través de los navíos de registro, sujetos a un régimen fiscal particular, caso de Caracas, Buenos Aires (que gozaba de dos navíos de registro), Maracaibo, Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Matanzas, Trujillo y Campeche.²⁵

Las pesadas cargas fiscales que debía soportar el comerciante español y el atractivo mercado indiano provocaron la aparición de un mercado paralelo de contrabando en el que participaban tanto españoles como extranjeros, con las consiguientes pérdidas por parte del comercio formal, y constituyendo un grave problema para la seguridad y defensa

22 Véase Montero, Pablo *et al.*, *Ulúa, puente intercontinental en el siglo XVII*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, INAH, Museo Nacional de Antropología e Historia, Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, 1997, pp. 56-57. Véase igualmente Chauun, Pierre, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 36, abril-junio de 1960, pp. 528-531.

23 García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 33. También, Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España...*, p. 265.

24 Bernal, Beatriz, “La política comercial...”, p. 217.

25 Martiré, Eduardo, “El marco jurídico...”, pp. 231-232.

de las posesiones de la Corona española,²⁶ en donde el sistema de flotas era incapaz de oponerse efectivamente al comercio ilícito.²⁷ Por contrabando, Antonio Xavier Pérez y López entiende el “hecho de quebrantar alguno dolosamente las leyes, ya extrayendo fuera del Reyno, ó entrando en él las cosas que le son prohibidas, ya comerciando con ellas, ó no pagando los justos derechos impuestos de las mercaderías, ocultándolas, ó no registrándolas, para eximirse del pago de ellos...”. La pena impuesta al delito de contrabando se denominaba comiso, y consistía en la pérdida o confiscación de las mercancías objeto del contrabando.²⁸ Las mercancías que caen en comiso salen de la propiedad de aquel que cometió el delito y pasan al dominio del real fisco.

En las Indias, como mencionábamos, dadas las condiciones de la economía española, incapaz de abastecer los mercados de sus posesiones americanas por una mala o inadecuada gestión del aparato político-administrativo español²⁹ y el crecimiento de las economías de sus rivales europeos desde el siglo XVI, se presentó entre los habitantes de las posesiones españolas en América y los propios de las colonias de Inglaterra, Holanda y Francia un ilícito intercambio comercial con magnitudes tales que las Indias se convirtieron en el principal mercado de consumo de las manufacturas de estos tres países.³⁰

Otra de las causas de este comercio ilícito lo sería la cercanía de las colonias europeas respecto de las posesiones españolas, ya que las comunicaciones entre ellas no ofrecía mayor dificultad para sus habitantes. Las cargas impositivas establecidas por la Corona española constituían

26 Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997, pp. 228-242.

27 Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España...*, p. 267.

28 Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la legislación universal de España e Indias*, Madrid, imprenta de don Antonio Espinoza, 1744, t. IX, p. 113. En el *Diccionario Jurídico Mexicano*, 7ª ed., México, UNAM, 1994, t. I, *sub voce* “contrabando”, se señala que el contrabando “es el acto u omisión realizado por una persona para evitar el control adecuado por parte de la autoridad aduanera en la introducción o exacción de mercancías a territorio nacional”.

29 Aizpurua, Ramón, *Curacao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1993, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, p. 25.

30 Véase Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Excm. Diputación Provincial de Sevilla, 1990, p. 9.

un aliciente para los contrabandistas, quienes establecieron amplias redes comerciales para surtir el vasto mercado indiano.³¹

Por otra parte, el aumento poblacional y el incremento en la producción manufacturera trajo como consecuencia el aumento en el consumo y la búsqueda de nuevos mercados para colocar dichos productos. El colapso del sistema de flotas y el auge del contrabando se habrán de conjugar con las reformas de la casa Borbón. Así, el régimen jurídico establecido tendría que ser actualizado para intentar hacer frente a los progresos náuticos y al desarrollo del contrabando.³²

A lo largo del siglo XVIII se pusieron en práctica una serie de medidas, entre tradicionales e innovadoras, para tratar de poner freno al comercio ilícito. Entre tales medidas podemos señalar:

- Sistemas de resguardos,
 - Guardacostas reales (corsarios o de la marina real),³³
 - Creación de compañías comerciales privilegiadas que abastecieran el mercado indiano y prestaran servicios de vigilancia y represión del contrabando,
 - Vigilancia de las rutas de navegación,
 - Legislación encaminada a combatir el contrabando,
 - Gestiones diplomáticas, y
 - El corso.
- Inclusive, se les ordenó a los gobernadores de los puertos que se dedicaran a desarraigar de entre la población el error de no considerar pecaminosos los fraudes contra el erario.³⁴

³¹ *Idem*, p. 11.

³² Véase Ávila Martel, Alamiro de y Bernardino Bravo Lira, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, núm. 5, 1969, p. 136.

³³ Sobre la conveniencia de la utilización de guardacostas para combatir al contrabando en 1709, véase Monségur, Jean de, *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, ed. e intr. Jean-Pierre Berthe, trad. Florence Olivier, Blanca Pulido e Isabelle Véricat, México, UNAM, IFAL, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1994, p. 184.

³⁴ *Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben a desarraigar en sus respectivos distritos el perjudicial error de no ser pecaminosos los fraudes contra el Real Erario*, AGN, Bandos, vol. 10, exp. 3, fs. 5. Los guardas o ministros públicos que al no cumplir con su oficio como debían permitían se pasaran cosas vedadas de un lugar a otro pecaban mortalmente, quedando

Todos estos esfuerzos "... fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente".³⁵ Feliciano Ramos señala que en relación con el contrabando inglés de la primera mitad del siglo XVIII se puede clasificar en tres tipos, de acuerdo con los sujetos que realizaron la actividad: el efectuado por la Compañía del Mar del Sur; el realizado por ingleses particulares, y finalmente el realizado por súbditos, peninsulares o americanos de la Corona española.

Entre 1521 y 1699, según consigna Caballero Juárez, las flotas que partieron hacia Tierra Firme o Nueva España lo hicieron en los años de 1525, 1537, 1540, 1543, 1544, 1548, 1552, 1554, 1555, 1557, 1558, 1559, 1560, 1561, 1562, 1563, 1564, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1570, 1571, 1572, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1587, 1588, 1589, 1590, 1591, 1592, 1593, 1594, 1595, 1596, 1597, 1598, 1599, 1600, 1601, 1603, 1604, 1605, 1606, 1607, 1608, 1609, 1610, 1611, 1612, 1613, 1614, 1615, 1616, 1617, 1618, 1619, 1620, 1621, 1622, 1623, 1624, 1625, 1626, 1627, 1628, 1630, 1631, 1633, 1634, 1635, 1636, 1637, 1638, 1639, 1640, 1642, 1643, 1644, 1645, 1646, 1647, 1648, 1650, 1651, 1653, 1655, 1656, 1657, 1658, 1660, 1662, 1665, 1666, 1668, 1670, 1671, 1673, 1675, 1678, 1680, 1681, 1683, 1687, 1689, 1692, 1695, 1696, 1698 y 1699.³⁶

Durante la última década del siglo XVII las salidas de las flotas con rumbo a las Indias perderán su periodicidad quedando sujetas a las circunstancias del momento, de ahí que se dieran únicamente siete salidas entre 1690 y 1699, interrumpiéndose las comunicaciones un año más tarde por la guerra de sucesión.³⁷

obligados a la restitución de los daños al Rey. Véase Universidad del Convento de Santiago de la Ciudad de Pamplona, *Promptuario de la theologia moral, que ha compuesto el convento de Santiago, Univerfidad de Pamplona, del Sagrado Orden de Predicadores, figuiendo por la mayor parte las Doctrinas del M.R.P. Maestro Fr. Francisco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que se reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Constituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV*, reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Ángeles, año de 1766, Trat. XLIV, n. III, p. 388.

³⁵ Feliciano Ramos, Héctor R., *op. cit.*, p. 23.

³⁶ Véanse los cuadros contenidos en Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico...*, pp. 327-372. Véase también Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior...*, documento número 1.

³⁷ *Idem*, p. 76.

2. *El periodo de los Borbones*

En el siglo XVIII se llevó a cabo una importante modificación del sistema de comunicaciones comerciales entre España y las Indias. La guerra de sucesión abrió las puertas del comercio indiano a Francia inundando ésta los mercados indianos de mercaderías. Con la paz de Utrecht de 1713 apareció Inglaterra en el mercado indiano con importantes concesiones comerciales en el tráfico de esclavos, lo que dio oportunidad a la introducción de mercancías de contrabando.

Durante el siglo XVIII hubo flotas a la Nueva España en los años de 1706 (nótese el largo intervalo corrido entre la última flota de 1699 y esta),³⁸ 1708, 1711, 1712, 1715, 1717, 1720, 1723, 1725, 1729, 1732, 1735, 1739, 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776, sin que se diera la periodicidad exigida por las Leyes de Indias. Parte del problema, además de la guerra y el temor a los ataques enemigos, fue debido, según señala Pérez-Mallaina, a

los encontrados intereses de los comerciantes propietarios de las mercancías transportadas en las flotas... y aquellos que habían de comprarlas en México... [continúa:] El Consulado de Sevilla... acusaba al tráfico ilícito realizado por los comerciantes mexicanos de ser el responsable de la lentitud con que se realizaban los negocios en la feria... los mexicanos por su parte, acusaban a los flotistas de posponer la partida hasta obtener los precios que exigían por sus mercancías.

A Tierra Firme en los años de 1706, 1713 (si bien ésta con el carácter de navíos de guerra cargados de mercancías),³⁹ 1715, 1721, 1723, 1730 y 1737.⁴⁰ Como se puede observar, las comunicaciones hispano-indianas

38 En esos años ningún convoy importante partió de Cádiz hacia América, despachándose únicamente dos expediciones cargadas de azogue con destino al puerto de Veracruz en 1701 y 1703 integradas por uno o dos barcos de guerra acompañados de otros mercantes con el objetivo de entregar en la Nueva España el mercurio necesario para la extracción de la plata y regresar con ella a la península. El retraso se debió en gran medida a la situación de guerra, ya que Cádiz había sufrido en 1702 un fuerte ataque enemigo y existía el temor de su repetición en 1704 y 1705. Véase Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982, pp. 10 y 15.

39 *Idem*, p. 18.

40 Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España...*, p. 267.

se llevaron a cabo a través de la Nueva España en los primeros años del siglo XVIII, fundamentalmente por la mayor seguridad que ofrecía la ruta en la situación de guerra, teniendo como único puerto de destino Veracruz, convenientemente protegido por San Juan de Ulúa.⁴¹ En 1720, mediante el *Proyecto de galeones y flotas*⁴² se intentó reinstaurar el sistema de tráfico comercial. En él se establecía que el número y tonelaje de los navíos que habrían de partir a las Indias se determinaría en cada viaje según las circunstancias. Igualmente, se señalaba que los azogues, bulas, el papel sellado y demás efectos de cuenta de la real Hacienda se embarcarían en los buques de guerra hacia las Indias, y al retorno traerían el oro, la plata y demás efectos para la mencionada institución.⁴³ Se pretendía promover la construcción de navíos españoles, por lo que se dispuso que todos los navíos que navegaren a las Indias, ya sea en conserva, como avisos o como registros, debían ser fabricados en los astilleros de los dominios del rey, a excepción de los navíos ya adquiridos.⁴⁴

En cuanto a la periodicidad, se estableció que las flotas para la Nueva España salieran de Cádiz el día primero de junio, sin poder detenerse en Puerto Rico para repostar más de seis días. En Veracruz podrían estar hasta el día quince de abril, fecha en la que debían partir para La Habana, en donde tampoco podrían estar más de quince días. Los capitanes de galeones y flotas que incumplieran con este calendario sin causa justificada serían depuestos de sus empleos y se procedería contra sus personas y bienes. Las flotas de Tierra Firme saldrían igualmente de Cádiz el día primero de septiembre, no pudiendo detenerse en Cartagena más de cincuenta días, en Portobelo sesenta, al retorno en Cartagena treinta y en La Habana quince.⁴⁵

El *Proyecto de 1720* igualmente contempla los derechos, despachos y formación de registros para las Indias, fletes a Veracruz y Buenos Aires y otros puertos, así como de vuelta a la península, las personas que podían embarcarse y los requisitos a cumplir para ello.

41 Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *La política naval...*, pp. 56-57.

42 *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva-España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegaren a ambos Reynos*, Impreffeo en Madrid, de orden de fu Mag. por Juan de Ariztia, 1720, AGN, Bandos, vol. 1, exp. 13, fs. 283-295. De ahora en adelante "*Proyecto de 1720*".

43 *Proyecto de 1720*, foja 3v.

44 *Idem*, foja 4.

45 *Idem*, foja 6.

En el caso de las islas Canarias, como ya se mencionó, gozaban de la facultad de enviar buques a las Indias; sin embargo, no debían superarse las 1,000 toneladas de arqueo anuales, no podían visitar los puertos de Veracruz, Cartagena y Portobelo, y no podían exportar productos manufacturados ni importar metales preciosos de América, produciéndose entre 1700 y 1715, 103 viajes a las Indias.⁴⁶

El sistema de flotas fue finalmente abandonado en 1778, al adoptarse el sistema del comercio libre mediante el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias* del 12 de octubre de ese año⁴⁷ y la *Pragmática de libertad de comercio* de misma fecha. Se pensaba que el cambio de sistema serviría para mejorar el aprovechamiento del comercio con los reinos americanos. El cambio consistía en habilitar más puertos españoles para el comercio con América. Los puertos habilitados desde 1765 eran Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona,⁴⁸ sumándose con el *Reglamento de 1720* los de Alfaques de Tortosa, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mayorca en España. Los puertos americanos para el comercio

46 Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *La política naval...*, p. 35. Para el libre comercio en Canarias véase Guimerá Ravina, Agustín, "Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias", en Martínez Shaw, Carlos (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, Centre d'Estudis d'Historia Moderna Pierre Vilar, 1995, p. 523. Guimerá Ravina señala como características del comercio canario previas al libre comercio las siguientes:

1. Es un comercio especulativo por excelencia por el que se obtenían fuertes ingresos, que ayudaban a equilibrar la balanza comercial de Canarias con Europa.

2. Es un régimen limitado a los términos del régimen de excepción dentro del monopolio gaditano en lo referente a tonelaje, mercancías, destinos, etcétera, pero potenciador de las ventajas comparativas del archipiélago.

3. Es un comercio que tenía importantes repercusiones en comerciantes, cosecheros y navieros; la Real Hacienda, marinos y agentes mercantiles, así como en el artesano y campesinado canario. Guimerá concluye que "en definitiva, el régimen de excepción fue más beneficioso que perjudicial para el comercio exterior canario".

47 *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias de 12 de octubre de 1778*, en la Imprenta de Pedro Marín, Madrid, 1778, AGN, Bandos, vol. X, exp. 61, fs. 414-555. De ahora en adelante *Reglamento de 1778*.

48 Véase *Real Decreto en que S.M. ha resuelto ampliar la concesión del comercio libre, contenida en Decreto de 16 de octubre de 1765. Instrucción de la misma fecha, y demás resoluciones posteriores, que solo comprehendieron las Islas de Barlovento, y provincias de Campeche, Santa Marta, y Rio del Hacha, incluyendo ahora la de Buenos-Ayres, con internacion por ella à las demás de la America Meridional, y extension à los Puertos Habilitados en las Costas de Chile, y el Perú, &c. Expedido en 2 de febrero de 1778*. Por Juan de San Martín, Impresor de la Secretaría de Estado, y del Despacho Universal de Indias, Madrid, 1778. AGN, Bandos, vol. X, exp. 42, fs. 308-311.

directo en 1765 fueron Santiago de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad.⁴⁹ Con el *Reglamento de 1778* se añadieron Monte Christi en la isla Española, Batabanó y La Habana; Campeche, el golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa en el reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo, Chagre en el de Santa Fe, y Tierra Firme (exceptuando los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo concedidos a la Compañía de Caracas, sin privilegio exclusivo), Montevideo y Buenos-Ayres en el Río de la Plata; Valparaíso y La Concepción en el reino de Chile; y los de Arica, Callao y Guayaquil en el reino del Perú y costas de la Mar del Sur.⁵⁰

Anteriormente se había instaurado el sistema de avisos en 1764, que consistía en un sistema regular de correos entre España e Indias, autorizados para el transporte de mercaderías, sucesivamente se fueron adoptando diversas medidas liberalizadoras del comercio que fueron reunidas en el mencionado *Reglamento de 1778*.⁵¹

Del antiguo sistema se mantuvo la exigencia de que fueran españoles los titulares del tráfico comercial y española la mayoría de la tripulación. El *Reglamento de 1778* concedió la exención del pago de los derechos de palmeo, tonelada, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimientos de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos y formalidades establecidos en el *Proyecto de 1720*, mismo que quedó revocado.⁵²

En 1779 se liberalizó el tráfico negrero y en 1795 se autorizó a los americanos a traficar con las colonias extranjeras.⁵³

Finalmente, con la Constitución de Bayona de 1809, que si bien no tuvo aplicación, se decretó la igualdad de los habitantes de ambos hemisferios, así como la libertad de industria y comercio, sin que los intereses de Sevilla y Cádiz a través de la Junta Suprema de Gobierno de España e Indias y su sucesora, la Junta de Regencia, pudieran dar marcha atrás a esta nueva realidad.⁵⁴

49 Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España...*, p. 267.

50 *Reglamento de 1778*, arts. 4 y 5.

51 Gortari Palacios, Hira de, "El comercio novohispano...", p. 430.

52 *Reglamento de 1778*, art. 6º.

53 Véase Bitar Letayf, Marcelo, *Los economistas...* También a Muñoz Pérez, José, "El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII", *Revista de Indias*, año XVII, núm. 68, abril-junio de 1957.

54 Martiré, Eduardo, "El marco jurídico...", p. 234.

3. *Los consulados*

Los comerciantes se asociaban en grandes corporaciones profesionales que recibían el nombre de consulados, para la defensa de los intereses económicos de sus miembros. La matrícula, es decir los agremiados, estaba formada por los mercaderes residentes que llenaban los requisitos de edad, propiedades y ocupación.⁵⁵ Además, los consulados actuaban como tribunales especiales para resolver los litigios mercantiles surgidos entre sus integrantes. Los jueces o cónsules y el prior se elegían de dos o tres de sus miembros de manera anual. No intervenían juristas ni jueces profesionales, sino mercaderes conocedores del tráfico mercantil y de sus problemas y costumbres. Los litigios se resolvían con base en el *usus mercatorum* y en las normas escritas privativas de cada consulado.⁵⁶

El primer consulado en Castilla fue el de Burgos, creado por pragmática de los Reyes Católicos dada en Medina de Campo el 21 de julio de 1494 a petición de los mercaderes locales, incluyéndose en la *Nueva Recopilación* como ley 1^a, título 13, libro 3^o.⁵⁷ Después de unas primeras ordenanzas sobre fletamentos, y previa autorización otorgada por el emperador en 1520, el Consulado de Burgos vio confirmadas sus primeras ordenanzas en Valladolid el 18 de septiembre de 1538.⁵⁸ El consulado recibió sus segundas ordenanzas en 1572, perfeccionando las anteriores, particularmente en lo relativo a los seguros marítimos, insertando tres formularios para su elaboración. Finalmente, en el siglo

55 Smith, Robert, "Los consulados de comerciantes en Nueva España", *Los consulados de comerciantes en Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 15.

56 Tomás y Valiente, Francisco, *Manual de historia del derecho español*, Madrid, Tecnos, 1987, pp. 352-353; Coronas González, Santos M., *Manual de historia del derecho español*, Valencia, Tirant lo Blanch, 1996, pp. 353-354.

57 Véase *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, ed. facs., España, Lex Nova, 1988. Sobre el consulado véase desde luego a García de Quevedo y Concellón, Eloy, *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, Burgos, imprenta de la Diputación, 1905, ed. facs. de la Excm. Diputación Provincial de Burgos, V Centenario de la Fundación del Consulado, "Institución Fernán González", 1995. Véase también Basas Fernández, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1963, ed. facs. de la Excm. Diputación Provincial de Burgos, V Centenario de la Fundación del Consulado, 1994.

58 Basas Fernández, Manuel, *El Consulado de Burgos...*, p. 41.

XVIII se promulgaron las últimas ordenanzas del consulado, en donde se echa particularmente de menos la materia de los seguros. Es importante destacar que en septiembre de 1511 la Corona expidió una pragmática general sobre la jurisdicción de la Casa de Contratación de Sevilla, en donde se estableció que todos los procesos relativos a contratos y compañías del comercio americano, seguros y fletes se regirían por las reglas y costumbres del Consulado de Burgos.⁵⁹

En 1511 se creó el Consulado de Bilbao, regido por las mismas disposiciones que el de Burgos y que participó del comercio con las Indias desde sus inicios a través de los puertos de Cádiz, Sevilla, Canarias y Lisboa hasta la sublevación de Portugal.⁶⁰ Desde fines del siglo XVIII la burguesía mercantil se dedicó a ejercer presión sobre el Estado para terminar con el monopolio del comercio indiano en manos de Sevilla y posteriormente de Cádiz. Bilbao, a pesar de las numerosas solicitudes hechas al gobierno y de que la participación de la flota vizcaína era considerable en el comercio americano, no fue autorizada para el comercio directo con las Indias. Ante esto, los comerciantes bilbaínos registraban sus mercancías con destino a América a través de los puertos habilitados de La Coruña, Gijón, Santander y Cádiz.⁶¹

El tercer gran consulado castellano fue el de Cargadores a Indias de Sevilla creado el 23 de agosto de 1543 para el comercio indiano,⁶² aprobándose sus ordenanzas por real provisión de 14 de julio de 1556, teniendo presente, como mencionamos ya, la organización y funcionamiento del Consulado de Burgos. En ellas se establecía que el consulado contaría con un prior y dos cónsules electos de entre los mismos comerciantes, que conocerían sobre cualquier diferencia relativa al tráfico de mercancías de o para las Indias. Las actividades del Consulado de Sevilla las divide García Fuentes en tres: judiciales, mercantiles y financieras,⁶³ en donde conocía de los pleitos surgidos a raíz del ejercicio

59 Haring, Clarence H., *Comercio y navegación...*, pp. 51-52. Situación que debe considerarse para el estudio de los riesgos y seguros marítimos en la Nueva España.

60 García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América 1650-1700*, Sevilla, Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1980, p. 87.

61 Véase Basurto Larrañaga, Román, *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1983, pp. 97-99.

62 Sobre su creación puede verse también a Ruiz Rivera, Julián B. y Manuela Cristina García Bernal, *Cargadores...*, pp. 52-67.

63 García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español...*, pp. 23-25.

del comercio, la financiación a través de préstamos y donativos al comercio indiano y por delegación de la Casa de Contratación funciones relativas al control del tráfico con las Indias, controlando los seguros marítimos, tonelajes, despacho de flotas, etcétera. Por otra parte, el consulado cobraba los derechos de infantes, lonja, avería y toneladas.⁶⁴

En la Nueva España, a finales del siglo XVI, un grupo de comerciantes formularon los planes para la organización de su propio gremio separado del sevillano dado el

gran crecimiento en que ha venido la contratacion, y comercio de las mercaderias, y otras cofas que fe llevan, é navegacion de eftos Reynos, é de los del Pirú, Iflas Philipinas, Provincias de Yucatán, é otras partes de la dicha Nueva Eſpaña, y de ella para los dichos Reynos, y Provincias, avian fucedido, y cada dia fucedian muchos pleytos, y debates, dudas, y diferencias, en refulta de cuentas de compañía, confignaciones, fletamentos, é feugros, riefgos, averias, mermas, y corrupciones, daños, quiebras, faltas, y otras contrataciones, tocantes, y concernientes á el dicho comercio: de lo qual fife huvieffe de llegar á tela de juicio, y tratarfe, y feguirfe por los terminos de juſticia; de mas de la dilacion, y coftas, fe podrian feguir muchos inconvenientes, en daño de prefentes, y aufentes, por fer negocio de compañías, contrataciones, y cuentas, cuya compoficion, é inteligencia era propria de Mercaderes: y que aviendo en la dicha Ciudad Confulado, como le avia en las de Burgos, y Sevilla y de eftos Reynos, ceffarian los inconvenientes, y daños, y el comercio iría en aumento, pues en la dicha Ciudad ay al prefente, y fiempre refidian Mercaderes de experiencia, ciencia, rectitud, y conciencia, y confianza, para que ante ellos paffen, y fe hizieffen, y concluyan, y determinen con brevedad todos los negocios, cuentas, y contrataciones, fegun eftilo de Mercaderes, fin dar lugar á pleytos largos, ni dilaciones; fuplicandome atento lo fufodicho, mandaffe, que fe pufieffe, é huvieffe Confulado en la dicha Ciudad de Mexico.⁶⁵

⁶⁴ *Idem*, p. 27.

⁶⁵ Véase "ORDENANZAS / DEL CONSULADO / DE LA UNIVERSIDAD / DE LOS MERCADERES / DE ESTA NUEVA ESPAÑA, / CONFIRMADAS POR EL REY NUESTRO SEÑOR. / IMPRESSAS SIENDO PRIOR, Y CONSULES EN EL, / Clemente de Valdes, Domingo de Varahinca, / y Pedro Lopez de Cobarrubias, año de 1636. / Y REIMPRESAS SIENDO PRIOR, Y CONSULES / los Señores Theniente Coronel D. Juan Joseph Perez / Cano, D. Gabriel Gutierrez de Teran, / y D. Joseph / de Zevallos, en el 1772. / [Viñeta con insígnias del consulado] / EN MEXICO: / En la Imprenta de D. Phelipe de Zuñiga y Ontiveros / Calle de la Palma". En folio. 66 folios más portada. Véase p. 5 (de ahora en adelante *Ordenanzas del Consulado de la Nueva España*).

Así, el 15 de junio de 1592 se emitió la carta constitutiva del primer gremio mercantil hispanoamericano, concediéndose el privilegio real el 15 de junio de 1592, y recibido por el cabildo el 13 de marzo de 1593, procediéndose a organizar inmediatamente el gremio y la corte.⁶⁶

Sin mayores oposiciones al proyecto del consulado, el 17 de mayo la Audiencia autorizó la creación de la corte del gremio y proveyó a la integración de un tribunal de apelaciones bajo la administración de un funcionario del tesoro como juez de apelaciones.

Dos escribanos de cámara y tres relatores adscritos a la real audiencia objetaron la creación del consulado, pues éste podría minar la autoridad real; sin embargo, su oposición no impidió su creación, y el 8 de noviembre de 1594 se instruyó a la Audiencia para que protegiera a la nueva institución, pronunciando su acuerdo definitivo el 20 de junio de 1595.⁶⁷ Sus ordenanzas fueron ratificadas por la Corona en 1604 y publicadas en 1636, previniéndose que en cuanto fueren omisas se guardaran las de Burgos y Sevilla.⁶⁸

El siguiente consulado indiano fue el de Lima, que se constituyó mediante cédula del 29 de diciembre de 1593, aunque inició su vida corporativa hasta el 21 de febrero de 1613. Posteriormente le tocó a Filipinas contar con su consulado, constituyéndose el Consulado de Manila en 1769 con jurisdicción sobre todas las islas.

Con el *Reglamento de 1778* de Carlos III se abre una segunda etapa tardía en la creación de consulados al ordenarse su formación en todos los puertos habilitados en América para el comercio libre, para el fomento de la agricultura y fábricas, así como para extender y fomentar la navegación a los dominios americanos.⁶⁹ Así, se fundaron, por ejemplo, los consulados de La Coruña, Málaga, Santander en 1785, San

66 Smith, Robert, "Los consulados...", pp. 16-17. Véase también Montero, Pablo *et al.*, *Ulúa, puente intercontinental...*, p. 57. Igualmente, ver sobre el Consulado de la Nueva España a Ruíz Guerra, Rubén, "El Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México", en Soberanes, José Luis (coord.), *Memoria del III Congreso de Historia del Derecho Mexicano*, México, UNAM, 1984; y Barrero García, Ana Ma., "Notas para una nueva edición de las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de Mercaderes de Nueva España", en Bernal, Beatriz (coord.), *Memoria del IV Congreso de Historia del Derecho Mexicano*. México, UNAM, 1988, t. I.

67 Smith, Robert, "Los consulados...", pp. 4-10. También Smith, Robert; José Ramírez Flores y Leonardo Pasquel, *Los consulados...*, p. 18.

68 Calderón, Francisco R., *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, FCE, 1995, p. 460.

69 *Reglamento de 1778*, art. 53.

Cristóbal de Tenerife en 1786, Sanlúcar de Barrameda en 1806, Granada en 1817, Vigo en 1820 y Madrid en 1827. En Indias, los consulados de Lima y México manifestaron su oposición y no fue sino hasta 1793 cuando Caracas⁷⁰ y Guatemala tuvieron su consulado; posteriormente Buenos Aires⁷¹ y La Habana en 1795; Cartagena, Chile, Guadalajara y Veracruz en 1795.⁷²

En el caso de Veracruz, éste adquirió una importancia comercial relativa a partir de la segunda mitad del siglo XVIII gracias al comercio de cabotaje con Yucatán y Guatemala, pasando los comerciantes locales a depender de los de la ciudad de México.⁷³ En 1781 un grupo de mercaderes del puerto de Veracruz solicitaron el establecimiento de un consulado independiente del de la ciudad capital argumentando que el puerto era la llave del reino de Nueva España, meta y fondeadero de las flotas y navíos procedentes de la península y de otras tierras americanas. Señalaban además las desventajas de no contar con un tribunal mercantil en el puerto y los daños sufridos a consecuencia de tener que acudir a la ciudad de México para solucionar sus controversias. Esta petición se encontró con la resistencia de los comerciantes de la capital virreinal; sin embargo, Carlos IV, mediante cédula del 17 de enero de 1795, sancionó la creación y organización del Consulado de Veracruz, inaugurándose por el consejo municipal el 25 de abril de ese año.⁷⁴ En la cédula de erección del consulado se justifica su creación dado el considerable aumento y extensión que había tomado el comercio indiano con la libertad concedida por Carlos III en el *Reglamento de 1778*,

y con otras gracias, y franquicias concedidas posteriormente, ha dado motivo á repetidas instancias de varias Ciudades y Puertos en solicitud de que se erijan algunos Consulados en aquellos Dominios que protejan el tráfico, y decidan breve y sumariamente los pleytos mercantiles, como

70 Para el Consulado de Caracas véase Arcila Farías, Eduardo, *El Real Consulado de Caracas*, Caracas, Instituto de Estudios Hispanoamericanos, Universidad Central de Venezuela, 1957.

71 Tjarks, German O. E., *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1962, t. 1.

72 Smith, Robert, "Los consulados...", p. 27.

73 *Idem*, pp. 26-28.

74 *Idem*, pp. 28-29.

se ha hecho en España á consecuencia del citado Reglamento. Y considerando yo que en el estado presente de las cosas, y según la multitud y frecuencia de las expediciones que salen para distintos Puertos podrían no bastar los dos únicos Consulados de Lima y México para la dilatada extensión de ambas Américas...⁷⁵

En el caso de Guadalajara, un grupo de cuarenta y ocho comerciantes acompañados de dos regidores y un alcalde se reunieron el doce de julio de 1791 y decidieron solicitar licencia para la fundación de un consulado, petición que sometieron al comandante general de Nueva Galicia, argumentando que el Consulado de México se encontraba demasiado distante para poder resolver las controversias mercantiles de los comerciantes de Guadalajara. La solicitud fue apoyada por el cabildo municipal y el eclesiástico de Guadalajara y fue turnada la solicitud al virrey, quien a su vez lo entregó al Consulado de la ciudad de México, que aceptó la necesidad de contar con el nuevo consulado, no sin ciertas reservas en cuanto a su manutención. Finalmente, la Corona, mediante cédula del 6 de junio de 1795, erigió el Consulado de Guadalajara,⁷⁶ inaugurándose formalmente en sesión de cabildo del 12 de septiembre de ese año.⁷⁷ Este consulado se extinguió por decreto del congreso local del 6 de noviembre de 1824.⁷⁸

Ya en el México independiente, se constituyó el Consulado de Puebla el 10 de agosto de 1821 por el emperador Agustín de Iturbide, y tras una corta vida desapareció por decreto del Congreso de Puebla en 1824.⁷⁹

⁷⁵ *Real cédula de su majestad para la ereccion del Consulado de la muy noble y leal Ciudad de Veracruz, 1795*, prefación.

⁷⁶ Olguín Mosqueda, Socorro, "El Consulado de Guadalajara", *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, núm. 9, 1953, p. 127.

⁷⁷ Smith, Robert, "Los consulados...", pp. 28-31. José Ramírez Flores señala el día trece como fecha de inauguración. Véase Ramírez Flores, José, "El Real Consulado de Guadalajara, notas históricas", *Los consulados de comerciantes en Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 74.

⁷⁸ Ramírez Flores, José, *op. cit.*, p. 151.

⁷⁹ *Idem*, pp. 57-62.

4. *Los riesgos en el comercio hispano-indiano*

El tráfico de mercancías entre España y las Indias estaba sujeto a diversos peligros, que iban desde los estrictamente naturales, inherentes a la travesía marítima, hasta las múltiples guerras en las que se vio inmersa la península, y desde luego los ataques de piratas y corsarios franceses, holandeses e ingleses, reflejo de las condiciones y necesidades políticas, militares, económicas y sociales de la época.

Las pérdidas sufridas por los comerciantes y pasajeros a Indias se repartieron de acuerdo con la teoría del riesgo, en donde dos instrumentos jurídicos jugaron un papel particularmente ejemplificativo: en primer lugar, el *préstamo a la gruesa ventura* o *riesgo marítimo*, en donde el acreedor corre el riesgo del dinero prestado, para el caso de que los bienes sobre los que se hizo el préstamo no lleguen a su destino, o bien ve reducido el capital prestado en la medida en que los riesgos del viaje así lo hayan provocado. En segundo lugar, el seguro marítimo, mecanismo para trasladar el riesgo de la cosa al asegurador, que servía además para que el acreedor en el préstamo a la gruesa no perdiera más que la prima del seguro. Así, el prestamista aseguraba la carga que garantizaba el préstamo realizado. Si el deudor viajaba sin contratiempos, el acreedor cobraba el monto prestado más la prima, si en cambio el viaje no llegaba a buen término, cobraba el seguro.

La palabra “riesgo” indica claramente que se supone la pérdida de la cosa debida por caso fortuito o bien por fuerza mayor. Existe la máxima romana *res perit creditori*, en donde la cosa debida perece para el acreedor. También existe, aunque posterior, la máxima *res perit domino*, en donde los riesgos de la pérdida del bien que una persona ha querido adquirir por título oneroso corren para ella desde el día en que se ha hecho propietario de la misma.⁸⁰ La *Lex Rhodia*, por su parte, sostiene la norma de contribución por la avería común.⁸¹

80 Véase Labbè, J. E., “Una palabra sobre la cuestión de los riesgos”, trad. Ricardo López y Parra, *Revista de Legislación y Jurisprudencia*, México, publicada por Emilio Rabasa y Víctor Manuel Castillo, imprenta de las Escalerillas, núm. 11, t. 1, enero-julio de 1889, p. 280.

81 Bialostosky, Sara, “El *receptum nautarum*”, *Revista de la Facultad de Derecho de México*, México, UNAM, t. XXIV, núms. 95-96, julio-diciembre de 1974, p. 480.

La regla *res perit creditori* se aplicaba con los romanos a la venta y al cambio como contrato innominado. Así, las *Institutas* señalan que desde que se halla perfecto el contrato de venta, lo que sucede, al punto que el precio, si la venta se hace sin las partes que se hallan convenidas en escrito, los riesgos de la cosa vendida pasan al comprador, aunque no se le haya hecho todavía la tradición.⁸² Así, el comprador es acreedor desde el instante en que la venta se perfecciona; será propietario cuando la cosa le ha sido entregada. Labbè traduce esta regla de la siguiente manera:

cualquiera que, en virtud de un contrato oneroso, se hace acreedor, sea de una cosa, sea un hecho, ó de una ventaja cualquiera, sufre sin recurso alguno el efecto de todo acontecimiento fortuito que ponga un obstáculo á la ejecución de la obligación nacida en su provecho.⁸³

En cambio, la regla *res perit domino* se aplica sólo a los contratos que tienen por objeto un cuerpo cierto y cuyo fin es la traslación de la propiedad de ese objeto.

En el caso del préstamo a la gruesa ventura o riesgo marítimo, el riesgo del capital corre a cargo del acreedor, de ahí que en consideración a tal riesgo se fijen intereses a cargo del deudor,⁸⁴ y en su caso, que el acreedor se asegure trasladando el riesgo al asegurador.

82 *Cum autem emptio et venditio contracta sit, periculum rei venditae statim ad emptorem pertinet, tametsi adhuc ea res emptori tradita non sit.* Véase Justiniano, *Instituciones*, ed. bilingüe, Buenos Aires, Heliasta, 1976, pp. 262-263.

83 Labbè, J. E., "Una palabra...", p. 285.

84 Así D'Ors, Álvaro, *Derecho privado romano*, 7ª ed., Pamplona, Universidad de Navarra, 1989, p. 393.