

EL DERECHO MERCANTIL Y EL SURGIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN Y JURISDICCIÓN CONSULAR EN EL MUNDO HISPÁNICO

Óscar CRUZ BARNEY*

SUMARIO: I. *El surgimiento del derecho mercantil.* II. *El comercio hispano-indiano y su régimen jurídico.* III. *El periodo de los Austrias.* IV. *El periodo de los Borbones.* V. *El régimen del comercio libre y sus consecuencias: el Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias del 12 de octubre de 1778.* VI. *La jurisdicción mercantil, los consulados de comercio y el arbitraje comercial.* VII. *Conclusión.* VIII. *Bibliografía.*

I. EL SURGIMIENTO DEL DERECHO MERCANTIL

El derecho mercantil tuvo desde sus orígenes, en la Baja Edad Media, un alto grado de autonomía y de especialidad. Se le considera un derecho autónomo, debido a que sus normas se crearon con relativa independencia respecto de los poderes establecidos, en especial porque sus instituciones se distinguieron de otras semejantes, propias del derecho real.¹

En los orígenes del derecho mercantil, fenicios y griegos se rigieron por la costumbre en sus relaciones de comercio marítimo; éstas se cristalizaron en una *Lex Rhodia*, considerada originaria de la isla de Rodas, y que fue reconocida en el Digesto como *ley común del mar*. Por su parte, el *ius civile* aportó una serie de principios que enriquecieron la tradición del comercio marítimo; por ejemplo, que el mar es un espacio libre y universal, abierto al

* Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Universidad Iberoamericana, Universidad Panamericana, académico de número de la Academia Mexicana de Jurisprudencia y Legislación.

¹ Galgano, Francesco, *Historia del derecho mercantil*, trad. de Joaquín Bisbal, Barcelona, Laia, 1981, p. 23.

aprovechamiento común en el que se debe respetar la propiedad de las naves y sus mercancías, aun en caso de naufragio.²

Tras la caída del Imperio Romano de Occidente se rompió ese principio de comunidad y protección, con lo que se presentaron el problema de la piratería y el resurgimiento de los mares territoriales. Sin embargo, la jurisdicción privativa de los comerciantes la conservaron en parte los pueblos germánicos, en especial en el *Liber Iudiciorum*.

Luego, con la invasión musulmana y la ocupación de la mayor parte de las islas y los puertos mediterráneos, se terminó de romper la comunicación marítima entre éstos y aun con los del Atlántico hasta entrado el siglo XIII. Así, se forjaron dos tradiciones distintas en el ambiente mercantil de la época: la mediterránea y la atlántica, que terminaron por confluir en la España medieval.

En el mundo mediterráneo, al tiempo en que se organizaba la vida comercial en Barcelona, las costumbres y los usos mercantiles se empezaron a recoger por escrito en colecciones privadas conocidas como *Costums de la mar*, que fueron incluidas posteriormente en el *Libre del Consulat de mar* o *Libro del Consulado del Mar* en la segunda mitad del siglo XIV.³

El *Libro* es una recopilación de la tradición naval mercantil del Mediterráneo. Se componía de las *Costums de la mar*, de un reglamento de carácter procesal para el consulado de Valencia, y de disposiciones sobre la disciplina a bordo de las naves y armamentos en corso. Un notario del consulado de Mallorca, Huguet Borrás, se encargó de su redacción hacia 1345, y en 1370 recibió el nombre por el que se le conoce actualmente, es decir, *Libro del Consulado del mar*.⁴ Su finalidad fue ofrecer una obra práctica y de fácil manejo, en un estilo claro y casuístico, para todos los consulados del Mediterráneo. El *Libro* se tradujo al italiano, castellano, francés, holandés, alemán e inglés.

En el Atlántico, en el siglo XII se elaboró un texto que recogía el derecho consuetudinario del norte del Atlántico, conocido como *Rooles d'Oleron*, en alusión a las decisiones de los jueces de la isla de Oleron, en la re-

² Coronas González, Santos M., *Manual de historia del derecho español*, Valencia, Tirant lo Blanch, 1996, pp. 347 y 348.

³ Se puede consultar su texto en castellano en la edición de la Aseguradora Mexicana, México, 1983.

⁴ Iglesia Ferreirós, Aquilino, *La creación del derecho, manual. Una historia de la formación de un derecho estatal español*, 2a. ed., Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 1996, t. II, p. 231.

gión francesa de Burdeos, centro de una amplia actividad naval. El texto está compuesto por 24 capítulos redactados en gascón, y trata materias como armamentos, fletes, marinería y pilotaje. Tuvo una amplia difusión en Francia, Holanda e Inglaterra. En España se elaboró una versión castellana en el siglo XIII con el nombre de *Fuero de Layrón*.

Este conjunto de usos, costumbres, leyes y juicios de la tradición naval mercantil integraron el *ius mercatorum*, como respuesta jurídica medieval a las necesidades del tráfico comercial.

Los comerciantes se asociaban en grandes corporaciones profesionales que recibían el nombre de *consulados*, y cuya misión consistía en la defensa y protección de los intereses económicos de sus miembros. Además, los consulados eran tribunales especiales para resolver los litigios mercantiles que surgieran entre sus integrantes. Los jueces o cónsules se elegían anualmente entre dos o tres de ellos. No intervenían juristas ni jueces profesionales, sino mercaderes concededores del tráfico mercantil y sus problemas y costumbres. Los litigios se resolvían con base en el *usus mercatorum* y en las normas escritas privativas de cada consulado.⁵

En cuanto a la doctrina mercantil, fue en el siglo XVI cuando los juristas profesionales dedicaron mayor atención a los problemas mercantiles. Los juristas del *mos italicus* que escribieron sobre derecho mercantil fueron Benvenuto Stracca, Segismundo Scaccia, Ansaldo de Ansaldis, Casaregui, Carlos Targa y Francesco Rocco. En España, Juan de Hevia Bolaños, autor de la *Curia Philippica* en el siglo XVII, Joseph de Veitia Linaje y Francisco Salgado de Somoza, entre otros.

II. EL COMERCIO HISPANO-INDIANO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO

La empresa colombina se proyecta desde sus inicios como una empresa comercial en busca de una nueva ruta marítima a 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 hallaran, ganaran, trocaran o compraran en las tierras que fueran descubiertas, correspondiendo a Cristóbal Colón una décima

⁵ Tomás y Valiente, Francisco, *Manual de historia del derecho español*, Madrid, Tecnos, 1987, pp. 352 y 353; Coronas González, Santos M., *op. cit.*, nota 2, pp. 353 y 354.

parte de los beneficios por ello obtenidos.⁶ Es decir, se establecía un monopolio de los reyes católicos en materia mercantil.⁷

Como afirman Ruiz Rivera y García Bernal, “la renuncia de los reyes católicos respecto del monopolio comercial de las Indias y el 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.⁸

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”,⁹ 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.¹⁰

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,¹¹ limitándose así a reglamentar el

⁶ Ruiz Rivera, Julián B. y García Bernal, Manuela Cristina, *Cargadores a Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 15.

⁷ *Ibidem*, p. 17.

⁸ *Ibidem*, pp. 27 y 28.

⁹ 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*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasar, Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Córdoba, 1994, p. 155.

¹⁰ Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 19.

¹¹ 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 Exte-

tráfico internacional para obtener una balanza de pagos favorable, si bien en un primer momento se estableció un monopolio real, ampliado más adelante. El mercantilismo trajo consigo la dependencia de la economía novohispana respecto de la península durante la vigencia del sistema de flotas, hasta la implantación del comercio libre.¹²

Se desarrolló un derecho marítimo propiamente indiano, que representó la culminación de un derecho medieval que alcanzó su mayoría de edad al amparo del intenso y complejo tráfico comercial con los reinos de Indias.¹³

III. EL PERIODO DE LOS AUSTRIAS

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.¹⁴ 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.¹⁵

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. Una décima parte del tonelaje de cada na-

rior, 1975, p. 27. Véase también de Gortari Palacios, Hira, "El comercio novohispano a través de Veracruz", *Historia Mexicana*, México, núm. 67, enero-marzo de 1968, p. 429.

¹² Florescano, Sergio, "Política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España", *Historia Mexicana*, México, núm. 67, enero-marzo de 1968, pp. 456 y 457.

¹³ Vas Mingo, Marta Milagros del y Luque Talaván, Miguel, *Las leyes del mar en la época de Carlos V*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Universidad de Valladolid, Revista del Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Seminarios Temáticos, Fascículo V, 2000, p. 28.

¹⁴ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida Editores, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, 1992, p. 19. Si bien, en opinión de Manuel Moreyra Paz Soldán "el monopolio del comercio de América en manos de España, fue un hecho más aparente que real a partir del siglo XVII". Véase su estudio "El ilusorio monopolio comercial de flotas y galeones y la decadencia de España", *Estudios Históricos*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva Aguero, 1994, p. 111.

¹⁵ Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias, en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, FCE, 1984, p. 5.

vío 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, almirantazgo¹⁶ y cualquiera otro gravamen a las mercancías expedidas a las Indias, así 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 1543.¹⁷

Como señalamos anteriormente, el organismo estatal que controlaba y dirigía el tráfico hispano-indiano fue la Casa de Contratación de Sevilla, creada en 1503, como “respuesta dada por los reyes católicos a la problemática planteada por el incipiente tráfico indiano”,¹⁸ escogiendo a Sevilla como sede de la misma y por ser una institución estatal se le instaló en dependencias del Alcázar real, lugar en donde se habilitaron unas casas construidas sobre un palacio musulmán.¹⁹ La Casa, fundada para lograr el monopolio absoluto de los productos provenientes de las Indias, concedía las licencias para viajar a las Indias, 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.²⁰ En materia fiscal se encargaba del cobro del

¹⁶ 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 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 de México desde la conquista hasta hoy*, México, impreso por Rafael Rafael, 1853, ed. facs., Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 15. Asimismo, Cruz Barney, Óscar, *El comercio exterior de México, 1821-1928*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.

¹⁷ Haring, Clarence H., *Comercio y navegación...*, cit., nota 15, p. 7.

¹⁸ Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico...*, cit., nota 10, p. 20.

¹⁹ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, “Sevilla y la Carrera de Indias en el siglo XVI”, *Exposición Universal Sevilla 1992, Pabellón Temático Navegación*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, p. 128.

²⁰ Borrego Pla, María del Carmen, “Maestres y pilotos de la Bahía Gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalu-

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 “ave-ría”, mecanismo de financiación para la defensa de la Carrera de Indias.²¹

La elección de Sevilla como sede se explica dada la intención por parte 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 abrían de jugar su papel en el tráfico con las Indias.²² La sede de la Casa de Contratación sería Sevilla hasta 1717, fecha en que es trasladada a Cádiz.²³

La vida de la Casa de Contratación se puede dividir, atendiendo a su residencia, en dos grandes etapas: una primera etapa sevillana y una segunda gaditana.

La “etapa sevillana” se inicia con el establecimiento en la ciudad de Sevilla de la Casa de Contratación; se fijaron las bases para un comercio hispano-indiano organizado y controlado desde la península. Fue el primer cuerpo administrativo, de carácter esencialmente comercial, para cuidar los descubrimientos americanos. Si bien el inicio del sistema administrativo de fiscalización del comercio y navegación existía desde 1493 cuando los reyes católicos designaron a Juan Rodríguez de Fonseca para que cooperara con Cristóbal Colón en su segundo viaje al continente americano. Además, en las instrucciones dadas a Colón se prohibía expresamente el transporte de mercancías con fines comerciales, ya que dicho comercio debía hacerse para los reyes, por el virrey o sus encargados. Fonseca habría de mantener en sus manos el control de todo el tráfico mercantil con las Indias, desde su nombramiento hasta la creación de la Casa de Contratación.²⁴

cía y Obra Social y Cultural Cajasur, Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Córdoba, 1994, p. 131.

²¹ Martiré, Eduardo, “El marco jurídico del tráfico con las Indias españolas”, en Petit Carlos (ed.), *Del ius mercatorum al derecho mercantil*, Madrid, Marcial Pons, 1997, pp. 229 y 230. Se emitieron ordenanzas para la Casa de Contratación en 1503, 1510 y 1552.

²² García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, cit., nota 14, p. 31.

²³ Montenegro Duque, Ángel, *Historia de España*, Madrid, Gredos, 1991, t. 10, p. 270.

²⁴ Haring, Clarence H., *op. cit.*, nota 15, pp. 3, 27 y 28.

Las primeras ordenanzas de la Casa se expidieron en Alcalá de Henares, el 20 de enero de 1503, con una extensión de 20 artículos.²⁵ Se nombraron, el 14 de febrero de ese año, a tres empleados a cuyo cargo estaría la nueva institución. Los empleados fueron un tesorero, doctor Sancho de Matienzo, canónigo de la catedral de Sevilla; un contador y secretario de nombre Jimeno de Briviezca, y un factor, Francisco Pinelo, genovés.²⁶

La Casa de Contratación fue el organismo rector del comercio con las Indias, así como una institución de gobierno con atribuciones de índole política, judicial, fiscal y científica.²⁷ A la Casa correspondían todas las cosas tocantes a la negociación con las Indias, actuando como oficina de aduanas, de comercio y de administración. En sus oficinas se debían almacenar, vender y contratar las mercancías y aparejos necesarios para el viaje y la contratación de las Indias, igualmente se hacía respecto de los bienes que de las tierras americanas arribaban. Los oficiales de la Casa debían estar enterados de las necesidades indianas a efectos de poder surtir los nuevos territorios.

En la Casa de Contratación se debía llevar el asiento y control de todas las operaciones que se llevaron a cabo por cuenta de la Real Hacienda, así como equipar y aprestar los navíos que debían utilizarse para el tráfico mercantil. Tocaba a la Casa la elección de los capitanes y escribanos de las expediciones comerciales, a quienes se les debía proporcionar las instrucciones acerca de la navegación y entrega de los cargamentos. Estas tareas las desempeñaban los tres funcionarios mencionados.

Desde 1509 aparecen disposiciones tendientes a asegurar que la travesía atlántica se llevara a cabo con los menores riesgos posibles, límites mínimos de tripulación y de equipo para la navegación, así como el armamento mínimo e indispensable para la defensa de las flotas en contra de ataques piratas.²⁸

Las ordenanzas de 1503 estuvieron vigentes durante siete años, hasta que en virtud de los problemas de competencia con el Cabildo y Audiencia de

²⁵ Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la contratación de las Indias occidentales*, Sevilla, por Juan Francisco de Blas, 1672, ed. facs., Madrid, Instituto de Estudios Fiscales del Ministerio de Hacienda, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981, Lib. I, Cap. I, núm. 1.

²⁶ Haring, Clarence H., *op. cit.*, nota 15, p. 28.

²⁷ Ots Capdequí, José María, *El Estado español en las Indias*, México, FCE, 1986, p. 63.

²⁸ Caballero Juárez, José Antonio, *op. cit.*, nota 10, p. 22.

la ciudad se promulgaron unas nuevas el 15 de junio de 1510, constando de 35 artículos, en donde se establecía que los asuntos de justicia y Hacienda se debían tratar en reuniones colegiadas. Además, se establecen los libros de asiento y registro que debía llevar la Casa, uno para asentar todos los despachos dirigidos para el gobierno de las Indias; otros dos para anotar las entradas y salidas de bienes reales y uno más para consignar los objetos almacenados para el apresto de las flotas junto con un manual para las compras de material.²⁹ Se debía también llevar copia de todas las comunicaciones oficiales que pasaran por la Casa hacia las Indias.³⁰

Igualmente, se establecen disposiciones para la preparación de expediciones y se prohíbe el viaje de los navíos particulares a las Indias sin su correspondiente registro de mercancías, examen y visita por parte de los funcionarios de la Casa de Contratación, que certificaran su capacidad y tonelaje. Se establece igualmente que no podía pasar a las Indias ninguna persona sin licencia o de las prohibidas. Se le encarga a la Casa tomar a su cargo la administración de los bienes de difuntos en Indias y se le encarga no intervenir en juicios de importancia sin la asistencia de un asesor letrado de la Casa.

Las disposiciones de la Ordenanza de 1510 fueron ampliadas y aclaradas en mayo del año siguiente (1511), mediante 17 artículos nuevos.³¹ Además, en septiembre de ese año, mediante una real provisión se le otorgó a la Casa de Contratación la plena jurisdicción civil y criminal en todo lo relacionado con el comercio y navegación con las Indias, así como con todos los procesos relativos a contratos o compañías de comercio, seguros y fletes, de acuerdo con las disposiciones del Consulado de Burgos.³² A partir de entonces sus funcionarios se llamaría *jueces de la contratación*.

La Casa de Contratación no se limitó a desempeñar únicamente funciones de organización y fiscalización, sino que cumplía también con funciones científicas y educativas consistentes en el cargo de *piloto mayor*, creado en 1508³³ con la doble misión, por una parte, de examinar a los pilotos que pretendían ejercer su oficio en la Carrera de Indias, y por otra, de elaborar las *cartas de marear* y el *Padrón Real* o mapa-modelo del nuevo mundo a

²⁹ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, cit., nota 14, p. 61.

³⁰ Haring, Clarence H., *op. cit.*, nota 15, p. 38.

³¹ *Ibidem*, p. 37.

³² García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, cit., nota 14, p. 62.

³³ Ots Capdequí, José María, *op. cit.*, nota 27, p. 63.

partir de los planos y catas de navegación que eran elaboradas por los descubridores y navegantes.³⁴ En 1519 la parte relativa a la elaboración de mapas se le encargó al cartógrafo, quedando el piloto encargado de las cuestiones técnicas relacionadas con la navegación. En 1522 se creó la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía,³⁵ con lo que se constituirá así, a decir de Haring, en la primera y más importante escuela de navegación de la Europa moderna, otorgándose el cargo de piloto mayor por primera vez a Américo Vespucci.³⁶ Otros fueron, Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto, Rodrigo Zamorano, autor de las obras *Compendio de la Arte de Navegar* (Imp. Alonso de la Barrera, Sevilla, 1581) y de la *Cronología y Repertorio de la Razón de los Tiempos. El mas copioso que hasta oy se ha visto* (Imp. Andrea Pescioni y Juan de León, Sevilla, 1585),³⁷ Francisco de Ruesta, Juan Cruzado de la Cruz y Francisco Antonio de Orbe.³⁸

Tenemos entonces que la Casa de Contratación desempeñaba funciones administrativas, judiciales y educativas.

En 1531 se expidieron nuevas ordenanzas para la Casa, dadas las necesidades de control del creciente tráfico mercantil y a consecuencia también de la creación del Consejo de Indias, ya como órgano independiente en 1524. Las nuevas ordenanzas constaban de 62 artículos, que incluían las de 1510, más las disposiciones posteriores. Se hace hincapié en las obligaciones de los funcionarios, sus horarios de trabajo y residencia. Se tocan también los temas referentes a la organización de las flotas, instrucciones a capitanes y maestros, visitas, registros, castigo a fraudes, etcétera.

En los años de 1534, 1536 y 1543 se emitieron disposiciones referentes al armamento de flotas, tripulaciones y abasto de las mismas. En 1539 se le concedió a la Casa la jurisdicción privativa en materia civil y criminal en todo aquello que afectara a las disposiciones que regían el tráfico hispano-indiano, así como en los delitos de derecho común cometidos a bordo de las embarcaciones.

³⁴ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, cit., nota 14, p. 62.

³⁵ Comellas, José Luis, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Málaga, Argual Mapfre, 1992, p. 61.

³⁶ Haring, Clarence H., *op. cit.*, nota 15, p. 44.

³⁷ Del *Compendio* hubo ediciones en 1582, 1586, 1591 y 1698. Existe una edición facsimilar de la primera edición por Librerías París-Valencia, Valencia, 1995. De la *Cronología* hubo ediciones en 1594 y 1621. Palau y Dulcet, Antonio, *Manual del librero hispano-americano*, Madrid, reimpr. de la primera ed., Julio Ollero editor, 1990, t. VII, p. 247.

³⁸ Comellas, José Luis, *op. cit.*, nota 35, p. 61.

En 1552 se elaboran nuevas ordenanzas, con una extensión de 200 artículos, y que constituyen, a decir de García-Baquero la “colección legislativa más completa que poseemos sobre la Casa para todo el siglo XVI”.³⁹ En ellas se pone especial atención en las funciones a desempeñar por los empleados de la Casa, así como en el régimen de la navegación y el comercio marítimos. Estas ordenanzas, reimpresas en 1585, serán la base del futuro libro noveno de la *Recopilación* de 1680. En este momento, la Casa de Contratación de Sevilla será el centro de la carrera de Indias,

sin cuya autorización y consentimiento nada se puede llevar ni traer de las Indias; regula y fiscaliza las condiciones de navíos y tripulaciones; que controla la emigración; que asegura la protección y defensa de las rutas que previamente han fijado sus pilotos y cosmógrafos y, en suma, que vela por el cumplimiento de todas la (*sic*) leyes y ordenanzas que rigen en este comercio.⁴⁰

Además, la Casa de Contratación desempeñaba funciones de órgano consultivo del monarca en materia hacendaria.

La consolidación de la Casa de Contratación trajo como consecuencia su crecimiento en cuanto a burocracia se refiere, pues de estar integrada originalmente por tres oficiales, pasa a contar con tres jueces oficiales, un letrado, un fiscal, un escribano, dos visitadores de naos, un piloto mayor y varios cosmógrafos, un auxiliar del tesorero, cuatro oficiales y tres escribanos del contador, un alguacil, un carcelero y un portero. En 1579 se coloca a un presidente al frente de la Casa, y en 1583 se le agrega el carácter de Audiencia, contando ya entonces con una sala de gobierno y otra de justicia. Esta organización de la Casa se mantiene hasta principios del siglo XVIII, durante el cual las reformas borbónicas habrían de modificarla sustancialmente.

La venta de oficios y cargos públicos por parte de la Corona como medio para allegarse de recursos extraordinarios llega a afectar a la Casa, pues quedaban exentos de venta únicamente los cargos que implicaban impartición de justicia (corregidor, oidores de las audiencias y chancillerías, consejeros del Consejo Real),⁴¹ en este caso, los tres oidores y el fiscal. La ven-

³⁹ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, *cit.*, nota 14, p. 64.

⁴⁰ *Idem.*

⁴¹ Véase Tomás y Valiente, Francisco, *Gobierno e instituciones en la España del antiguo régimen*, Madrid, Alianza Universidad, 1982, p. 163.

ta, bajo la figura de una donación graciosa por parte de la Corona a cambio de un servicio prestado por el comprador, se lleva a cabo dentro de la Casa de Contratación a través de dos mecanismos:

- a) *Las ventas a perpetuidad o por juros de heredad*. En este caso la venta otorgaba al adquirente del cargo u oficio de transmitirlo por vía hereditaria, desempeñarlo personalmente o por medio de un teniente y designar además todo el personal subalterno que requiriese, privando a la Casa del control sobre tales empleados.
- b) *Las ventas de expectativas o de sucesiones futuras*. Ésta operaba respecto de cargos que en el momento de la venta no se encontraban vacantes. Lo que se vendía era el derecho a suceder al oficial o funcionario cuando éste desocupara su función. Se crean entonces también los oficios supernumerarios.

Aunado a lo anterior, se empezaron a crear una serie de cargos hereditarios, con derecho a nombrar subordinados, adjudicados a personajes de la monarquía en recompensa por los servicios prestados.

Este acceso a los mecanismos internos de la Casa tuvo como consecuencias en primer lugar el considerable aumento de su personal que paso de dos docenas en 1552 a 110 en 1687, con el consiguiente incremento en gastos y salarios; en segundo lugar, se produce una pérdida en la seriedad y severidad de los funcionarios, así como una inobservancia peligrosa de las ordenanzas.⁴²

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 quizá a presiones de los banqueros extranjeros, medida derogada por su sucesor, Felipe II, en 1573, conservando el privilegio Cádiz únicamente. 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 defensa de las embarcaciones de los ataques de piratas y corsarios extranjeros.⁴³ Era un paso

⁴² García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, cit., nota 14, pp. 66-68.

⁴³ Bernal, Beatriz, "La política comercial marítima de España en Indias," *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas

adelante del sistema de navegación en conserva utilizado por la Casa de Contratación desde 1526.⁴⁴

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.⁴⁵

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 menor 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 América, los puertos en ese entonces habilitados 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),⁴⁶ Cartagena en la Nueva Granada y Nom-

cas, 1989, t. I, p. 216. Véase también Velázquez, María del Carmen, *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, 2a. ed., México, El Colegio de México, 1997, p. 17.

⁴⁴ La navegación “en conserva” o convoy se utilizó para asegurar la navegación frente a los ataques de piratas o corsarios. Este sistema se utilizó según Esteban Mira Caballos por vez primera en 1522. Véase su trabajo “La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, año XVI, núm. 62, 1998, pp. 68 y 69.

⁴⁵ *Idem*. Véase también Castillo Mathieu, Nicolás del, “Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700)”, *Anuario de Estudios Americanos*, suplemento, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, XLVII, núm. 2, 1990.

⁴⁶ 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

bre 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.⁴⁷

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”. Así, algunos puertos indianos 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.⁴⁸

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 de las posesiones de la Corona española,⁴⁹ en donde el sistema de flotas era incapaz de oponerse efectivamente al comercio ilícito.⁵⁰ La pena impuesta al delito de contrabando se denominaba comiso, y consistía en la pérdida o confiscación de las mercancías objeto del contrabando.⁵¹ 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-administrati-

igualmente Chaunu, Pierre, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana*, México, núm. 36, abril-junio de 1960, pp. 528-531.

⁴⁷ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, *cit.*, nota 14, p. 33. También, Montenegro Duque, Ángel, *op. cit.*, nota 23, 1986-1988, p. 265.

⁴⁸ Martíre, Eduardo, *op. cit.*, nota 21, pp. 231 y 232.

⁴⁹ Cruz Barney, Óscar, *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, pp. 228-242.

⁵⁰ Montenegro Duque, Ángel, *op. cit.*, nota 23, p. 267.

⁵¹ 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.

vo español⁵² 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.⁵³

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 ofrecían mayor dificultad para sus habitantes. Las cargas impositivas establecidas por la Corona española constituían un aliciente para los contrabandistas, quienes establecieron amplias redes comerciales para surtir el vasto mercado indiano.⁵⁴

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 habría 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.⁵⁵

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 los sistemas de resguardos, guardacostas reales (corsarios o de la marina real), 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.

⁵² Sobre el tema véase Aizpura, Ramón, *Curazao 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, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1993.

⁵³ Feliciano Ramos, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1990, p. 9.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 11.

⁵⁵ Véase Ávila Martel, Alamiro de y Bravo Lira, Bernardino, "Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur", *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago, núm. 5, 1969, p. 136.

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.⁵⁶

Todos estos esfuerzos “...fueron insuficientes para acabar, o por lo menos, aliviar sustancialmente la crisis existente”.⁵⁷ Feliciano Ramos señala que en relación con el contrabando inglés en 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.⁵⁸ Si bien, Julio C. Guillamondegui sostiene que el principal defecto de que adolecía el sistema mercantil indiano no era la falta de protección contra el comercio ilícito extranjero, sino la misma estructura interna de la organización comercial española con respecto a los territorios indios.⁵⁹

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.⁶⁰

⁵⁶ *Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á 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 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. Francifco Larraga, Prior que fue de dicho Convento, en el que fe reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Constituciones de N. S. S. P. Benedicto XIV*, Puebla, reimpresso en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Ángeles, trat. XLIV, núm. III, 1766, p. 388.

⁵⁷ Feliciano Ramos, Héctor R., *op. cit.*, nota 53, p. 23.

⁵⁸ Sobre los guardacostas en la Nueva España véase Cruz Barney, Óscar, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, España, año XVI, núm. 60, 1998.

⁵⁹ Guillamondegui, Julio C., “La repercusión inmediata del Reglamento de Comercio Libre de 1778. Una solicitud de creación del Consulado de Buenos Aires”, *III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Actas y Estudios*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, p. 985.

⁶⁰ Caballero Juárez, José Antonio, *op. cit.*, nota 10, p. 76.

IV. 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.

Con el cambio de dinastía las necesarias reformas a la Casa de Contratación se hicieron presentes y se inició lo que se conoce como su “etapa gaditana”.

El 6 de marzo de 1701 se suprimieron todos los oficios supernumerarios de la Casa, reduciendo la plantilla de la Casa al presidente, tres jueces oficiales, tres letrados, un fiscal, el alguacil mayor y el alcaide de guarda. Los seis supernumerarios existentes al momento se dejaron sin ejercicio, pero con goce de sueldo, sin aumentos y la posibilidad de acuerdo a propios méritos de acceder a los cargos tan pronto se produjera una vacante. Posteriormente, el 28 de enero de 1717, en virtud del nombramiento de José Patiño como intendente general de Marina y superintendente del reino de Sevilla, ya que se le atribuyen algunas funciones que hasta entonces habían correspondido a la Casa. Éstas fueron las de fabricación y carena de los navíos, su abastecimiento, armamento, marinería, administración de los recursos utilizados para tal fin, etcétera. Al mismo tiempo, se nombró a Patiño presidente de la Casa de Contratación.⁶¹

El 12 de mayo de 1717 se modificó la plantilla de funcionarios de la Casa, reduciéndose a un presidente, dos ministros asesores o jueces letrados, un fiscal, dos escribanos y un contador. Desaparece la Sala de Gobierno, asumiendo sus funciones el presidente-intendente de Marina, y la Sala de Justicia se reduce de tres jueces a dos.

En virtud de las disposiciones de 1717, en 1718 la Casa de Contratación se trasladó a Cádiz, en donde habría de residir hasta su posterior desaparición. Las razones para su traslado las resume Lutgardo García Fuentes en las siguientes:

- a) Las dificultades de navegación por el río Guadalquivir.
- b) El obstáculo de la barra de Sanlúcar.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 69 y 70.

- c) La cuestión de los aranceles aduaneros y los posibles donativos de la ciudad de Cádiz para el cambio de la cabecera de las flotas.
- d) Como más importante, la aceptación del cambio por parte del Consulado de Comercio de Sevilla.⁶²

El cargo de presidente de la Casa quedaba asociado a partir de entonces con el de intendente de Marina, hasta que el 22 de octubre de 1754 se separaron nuevamente los cargos, quedando bajo la responsabilidad del intendente todo lo relacionado con el apresto de las armadas a Indias, y bajo la del presidente de la Casa la de autorizar y vigilar la carga y descarga de los navíos.

Internamente la Casa sufrió algunas reformas en 1739, 1749 y 1752 relativas al cargo del contador principal al cual se le otorgó el tratamiento de juez oficial. En 1749 se creó el cargo de veedor juez oficial con rango y sueldo similares al del contador y oidores, y en 1752 se concedió al jefe de la Depositaria de los caudales de Indias el título de Depositario Juez Oficial de la Contratación, contando así la Casa nuevamente con tres jueces oficiales, reconstituyéndose de alguna manera la Sala de Gobierno.⁶³

En materia de justicia, en 1748 y 1749 se priva a la Casa del conocimiento de las causas de los cargadores, ya que los pleitos entre comerciantes se debían resolver por el Consulado, quedándole únicamente la facultad para conocer de las causas de los marineros. En la segunda mitad del siglo XVIII, con la implantación del comercio libre se transfieren a las Aduanas una buena parte de las funciones que todavía desempeñaba la Casa, dejándole a ésta la expedición de las licencias de embarque y de patentes de navegación. En 1776 se produce una pausa en el desmantelamiento de la Casa, al nombrarse dos nuevos oidores y restituyéndole al presidente las facultades anteriores a 1760. Sin embargo, dos años después, el 12 de octubre de 1778, con el Reglamento para el comercio libre de España a Indias, los juzgados de Arribadas y los consulados de nueva creación en cada puerto habilitado habrían de asumir las funciones que correspondían a la Casa de Contratación, dejándola convertida en un organismo carente de sentido y competencias, excepto la de Juzgado de Arribadas en Cádiz por algunos años.

⁶² García Fuentes, Lutgardo, *op. cit.*, pp. 57, 58 y 65.

⁶³ García-Baquero González, Antonio, *La carrera de Indias...*, *cit.*, nota 14, p. 71.

La Casa de Contratación se suprimió mediante real decreto del 18 de julio de 1790, creándose en su lugar un Juzgado de Arribadas similar a los que estaban ya en funciones en todos los puertos habilitados para el comercio libre.⁶⁴

Se inicia con el siglo un largo proceso de reformas comerciales que arrancan con el Proyecto de galeones y flotas de 1720, que continúan con el establecimiento del comercio libre para ciertos puertos tanto peninsulares como indianos por el real decreto de 1765 y desde luego el Reglamento de Comercio Libre de 1778.

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 ésta),⁶⁵ 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...

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),⁶⁶ 1715, 1721, 1723, 1730 y

⁶⁴ *Ibidem*, pp. 72 y 73.

⁶⁵ 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 por 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.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 18.

1737.⁶⁷ Como se puede observar, las comunicaciones hispano-indianas se llevaron a cabo fundamentalmente 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.⁶⁸ En 1720 mediante el Proyecto de galeones y flotas⁶⁹ se intentó reinstaurar el sistema de tráfico comercial y regularizar el tráfico.⁷⁰ 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. Se procura restaurar el sistema de galeones y flotas, permitiendo además la salida de avisos y navíos de registro con regularidad, buscando facilitar el tráfico legal hispano-indiano.⁷¹ 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.⁷² 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.⁷³

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 despedidos de sus empleos y se procedería contra sus personas y bienes. Las

⁶⁷ Montenegro Duque, Ángel, *op. cit.*, nota 23, p. 267.

⁶⁸ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *op. cit.*, nota 65, pp. 56 y 57.

⁶⁹ *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva-España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegaren a ambos Reynos*, Impreffo 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 citado como *Proyecto de 1720*.

⁷⁰ Véase en este sentido a Bravo Lira, Bernardino, "Notas sobre el Reglamento de Comercio Libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano", *III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Actas y Estudios*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, p. 1020.

⁷¹ *Proyecto de 1720, cit.*, nota 69, prefacción.

⁷² *Ibidem*, foja 3v.

⁷³ *Ibidem*, foja 4.

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.⁷⁴

El Proyecto 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.

En el caso de las Islas Canarias, como ya se mencionó, gozaban con la facultad de enviar buques a las Indias; sin embargo, no podían superarse las 1,000 toneladas de arqueo anuales, no se podía visitar los puertos de Veracruz, Cartagena y Portobelo y no se podían exportar productos manufacturados ni importar metales preciosos de América, produciéndose entre 1700 y 1715, 103 viajes a las Indias.⁷⁵

V. EL RÉGIMEN DEL COMERCIO LIBRE Y SUS CONSECUENCIAS: EL REGLAMENTO Y ARANCELES REALES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA Y LAS INDIAS DEL 12 DE OCTUBRE DE 1778

Las reformas intentadas con el Proyecto de 1720 resultaron insuficientes respecto a sus objetivos, si bien operaron eficazmente en lo referente a las flotas para Nueva España, en otros campos se evidenció su inoperancia. Bravo Lira afirma que así sucedió con la manutención de la regulación de los derroteros y formas de navegación, que significaban encauzar nuevamente el tráfico lícito por una sola ruta: Cádiz-Veracruz para las flotas de Nueva España o Cádiz-Portobelo para las de tierra firme.⁷⁶ El 16 de octubre de 1765 se expidió el Real Decreto suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instrucción sobre ello,⁷⁷ con el cual se introduce el comercio libre para las mencionadas

⁷⁴ *Ibidem*, foja 6.

⁷⁵ Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *op. cit.*, nota 65, 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.

⁷⁶ Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, nota 70, p. 1024.

⁷⁷ *Real Decreto de 16 de octubre de 1765 suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instrucción sobre ello*, Carlos III, *la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988.

islas, si bien un comercio libre referido fundamentalmente a la navegación, que se autoriza dentro de la zona liberalizada.

Con el real decreto de 1765 se habilitan para el comercio con Cuba los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijón.⁷⁸

Se liberó a las zonas de aplicación del real decreto del pago del derecho de palmeo, del de toneladas, de la imposición pagada al seminario de San Telmo, del derecho de extranjería, de los de las visitas y reconocimientos de carenas, habilitaciones y licencias de navegación. Se autoriza pues una libertad de navegación cómo, cuándo y al puerto que a cada quien conviniera y se acentúan la desgravación y simplificación administrativa iniciadas por el *Proyecto de 1720*, intentando terminar con el aislamiento económico de una zona que por su tamaño no atraía suficientemente al comercio establecido.⁷⁹

El sistema de flotas fue 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 año⁸⁰ 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 *Reglamento de 1778* “condensa y simboliza el espíritu reformista en el campo de la economía”.⁸¹

El cambio consistía en habilitar más puertos españoles para el comercio con América, los puertos habilitados eran desde 1765: Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona,⁸² su-

⁷⁸ *Ibidem*, artículo II.

⁷⁹ Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, nota 70, p. 1028.

⁸⁰ *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias de 12 de octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, AGN, Bandos, vol. X, exp. 61, fs. 414-555. Se citará como *Reglamento de 1778*. Fue publicado también por Antonio Xavier Pérez y López en su *Teatro*. Existe una edición facsimilar contenida en la obra *Carlos III, la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988 y una edición en transcripción bajo el cuidado de D. Bibiano Torres Ramírez y D. Javier Ortiz de la Tabla, publicada por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla, la Escuela de Estudios Hispano-Americanos y el C. S. I. C. en 1978.

⁸¹ Langue, Frédérique, “Hombres e ideas de la ilustración en dos ciudades consulares: Caracas y Veracruz”, *Historia Mexicana*, México, núm. 179, enero-marzo, 1996, p. 469.

⁸² *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*

mándose con el *Reglamento* los de Alfaques de Tortosa, Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mayorca en España. Los puertos americanos para el comercio directo en 1765 fueron Santiago Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad.⁸³ 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; Valparaiso, 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.⁸⁴ Se crea así, un área para el intercambio comercial sujeta a una regulación jurídica uniforme, con especial atención al intercambio recíproco dentro del área indiana.

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*.⁸⁵

Del antiguo sistema se mantuvo la exigencia de que fueran españoles los titulares del tráfico comercial y española o naturalizada española las dos terceras partes de la tripulación, lo que se debía hacer constar ante los jueces de Indias en los respectivos puertos habilitados.⁸⁶ Además, se buscó fomentar la construcción de embarcaciones para el comercio atlántico,⁸⁷ haciendo una rebaja de una tercera parte de los derechos adeudados en el

resoluciones posteriores, que solo comprendieron las Islas de Barlovento, y provincias de Campeche, Santa Marta, y Río 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, Madrid, por Juan de San Martín, Impresor de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, 1778, AGN, Bandos, vol. 10, exp. 42, fs. 308-311.

⁸³ Montenegro Duque, Ángel, *op. cit.*, nota 23, p. 267.

⁸⁴ *Reglamento de 1778*, artículos 4o. y 5o.

⁸⁵ Gortari Palacios, Hira de, *op. cit.*, nota 11, p. 430.

⁸⁶ *Reglamento de 1778*, artículos 1o. y 3o. El tercio restante podía integrarse de extranjeros católicos.

⁸⁷ Sobre el tema de la nacionalización de la flota mercante española véase Alfonso Mola, Marina, "La marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)", en Martínez Shaw, Carlos (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna, cit.*, nota 75.

primer viaje a las Indias por los frutos embarcados de cuenta propia a quien fabricare navío mercante de trescientas toneladas o más.⁸⁸ 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 para toda la nueva zona de libertad comercial, reservándose formar el correspondiente para el comercio y negociación con la Nueva España y permitir que a partir de 1779 los navíos de registro anual de azogues llevaran a Veracruz los frutos y manufacturas de España.⁸⁹ Una de las innovaciones del Reglamento fue la introducción de dos aranceles, uno para los géneros registrados para las Indias y otro para los enviados a España.

La posterior declaración de guerra con la Gran Bretaña retrasó la expansión del Comercio Libre a los puertos habilitados y la incorporación de la Nueva España en el nuevo régimen comercial. De hecho, la reglamentación para la libertad de comercio con el virreinato novohispano nunca llegó a elaborarse.⁹⁰ No fue sino hasta la expedición del Real Decreto del 28 de febrero de 1789, más otro de 10 de julio,⁹¹ que se amplió la libertad comercial a Nueva España y Caracas.

⁸⁸ *Reglamento de 1778*, artículos 3o. y 33.

⁸⁹ *Ibidem*, artículo 6o.

⁹⁰ Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821 crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, C. S. I. C., 1978, pp. 7 y 8.

⁹¹ Muro, Luis, “Revillagigedo y el comercio libre (1791-1792)”, *Extremos de México. Homenaje a don Daniel Cosío Villegas*, México, El Colegio de México, 1971, p. 299.

Un análisis de la opinión del comercio de la Ciudad de México respecto al libre comercio en Suárez Argüello, Clara Elena, “El parecer de la élite de comerciantes del Consulado de la ciudad de México ante la operación del libre comercio (1791-1793)”, en Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003. El Libre Comercio se implantó en Perú hasta 1784. Véase Mazzeo, Cristina, “El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)”, en Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003, p. 200.

Real Decreto de 18 de Febrero de 1789, en Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, en la Oficina de Don Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra, 1794, t. VII. El Real Decreto estableció que: “El comercio de frutos y manufacturas nacionales para Nueva-España y Caracas, por ahora y hasta nueva providencia sea libre, y puedan embarcarse géneros extranjeros de lícito co-

Como señala Bravo Lira, “el comercio libre y protegido de 1778 confiere a la legislación mercantil un sentido unificador y atribuye al comercio un carácter de factor de complementación económica”⁹²

En 1779 se liberalizó el tráfico negrero y en 1797 mediante Real Orden de 18 de noviembre se autorizó a los americanos el llamado comercio neutral.⁹³

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.⁹⁴

VI. LA JURISDICCIÓN MERCANTIL, LOS CONSULADOS DE COMERCIO Y EL ARBITRAJE COMERCIAL

Las asociaciones de comerciantes para promoción del comercio y defensa de sus agremiados o consulados se integraban por los mercaderes residentes que llenaban los requisitos de edad, propiedades y ocupación.⁹⁵ Los consulados obedecieron a la necesidad de una administración de justi-

mercio hasta la tercera parte del valor total de cada cargamento. Asimismo se concede, á beneficio de las fábricas nacionales, y para promover la salida de sus manufacturas, que la embarcación que complete su carga de frutos y géneros Españoles, disfrute de alivio de la rebaxa de un 10 por 100 de los derechos que adeuden las manufacturas nacionales á la salida de España, y otro tanto en el de almozarifazgo á su introducción en América, sin perjuicio de las mayores gracias que estan concedidas al comercio de Islas y de los Puertos menores. Si se dudare si dichos géneros son ó no nacionales, ss esté á lo que declaren expertos, según se previene en las Cédulas de Contrabando, con sujeción á las penas que en ellas se imponen: y si por dichos reconocimientos no se lograre aclarar la duda, se traten como géneros extranjeros para la extracción de derechos”.

⁹² Bravo Lira, Bernardino, *op. cit.*, nota 70, p. 1031.

⁹³ Véase Souto Mantecón, Matilde, “El Consulado de Veracruz ante el comercio extranjero: 1799-1819”, en Meyer Cosío, Rosa María (coord.), *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1999, colección científica, serie historia, p.125. Sobre el tema a Muñoz Pérez, José, “El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVII”, *Revista de Indias*, núm. 68, año XVII, abril-junio de 1957.

⁹⁴ Martiré, Eduardo, *op. cit.*, nota 21, p. 234.

⁹⁵ 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.

cia especializada en cuestiones mercantiles.⁹⁶ En este sentido, actuaban como tribunales especiales para resolver los litigios mercantiles surgidos entre sus integrantes, gracias a que en 1494 los reyes católicos dieron en Burgos una pragmática por virtud de la cual se separó la jurisdicción mercantil de la jurisdicción ordinaria, permitiendo así esta actuación de los consulados como tribunales de comercio. Sostienen Vas Mingo y Luque Talaván que “la autonomía de la jurisdicción mercantil de la ordinaria supuso un gran paso en la estabilización del comercio castellano desde el punto de vista jurídico, además de sentar las bases necesarias para hacer frente al monumental comercio indiano...”⁹⁷

Derecho mercantil y jurisdicción mercantil están unidos en su origen y desarrollo.⁹⁸ El derecho mercantil será por definición de carácter internacional, uniforme y con una jurisdicción particular: los tribunales mercantiles, como función propia de los consulados de comercio. Por el hecho de ser miembro de un consulado, el individuo quedaba sujeto al juicio del mismo.⁹⁹

Los jueces o cónsules y el prior se elegían de dos o tres de sus miembros de manera anual. El arbitraje va a adquirir una especial relevancia en la solución de las controversias mercantiles, dada la necesidad de contar con resoluciones expeditas.¹⁰⁰ No intervenían juristas ni jueces profesionales, sino mercaderes concedores del tráfico mercantil y sus problemas y costumbres. Los litigios se resolvían con base en el *usus mercatorum* y en las normas escritas privativas de cada consulado.¹⁰¹

⁹⁶ Noejovich Ch., Héctor, “La institución consular y el derecho comercial: conceptos, evolución y pervivencias”, en Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003, p. 25.

⁹⁷ Vas Mingo, Marta Milagros del y Luque Talaván, Miguel, *op. cit.*, nota 13, pp. 28, 119 y 120.

⁹⁸ Sobre el tema de la jurisdicción mercantil véase Cruz Barney, Óscar, *La jurisdicción mercantil en México: de los consulados mercantiles al Código de Comercio de 1889*, tesis de grado, México, Universidad Panamericana, Facultad de Derecho, 2005.

⁹⁹ Szramkiewicz, Romuald, *Histoire du droit des affaires*, París, Montchrestien, 1989, p. 60.

¹⁰⁰ Vas Mingo, Marta Milagros del, “Los consulados en el tráfico indiano”, en Andrés-Gallego, José Andrés (cord.), *Colección proyectos históricos Tavera (I), nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica* (cd rom), Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000, p. 11.

¹⁰¹ Tomás y Valiente, Francisco, *Manual de historia...*, *op. cit.*, nota 4, pp. 352 y 353; Coronas González, Santos M., *Manual de historia...*, *op. cit.*, nota 5, pp. 353 y 354.

En el periodo que corre de 1821 a 1841 se presenta, como en el resto del sistema jurídico mexicano, un proceso de transición del derecho indiano al derecho nacional, con una clara supervivencia del primero, que nutre y da vida al segundo. Se sustituye no solamente el orden jurídico, sino también la forma de administrar justicia.¹⁰²

La nueva generación de consulados respondía a la prosperidad comercial alcanzada por los puertos indianos en el siglo XVIII¹⁰³ y habrían de desempeñar un papel de sociedad económica, con una clara influencia del pensamiento ilustrado, desempeñando funciones no solamente de tribunal mercantil, sino de fomento a la agricultura y al comercio.¹⁰⁴ Se pensaba en ellos como herramientas para fomentar la actividad económica.¹⁰⁵

Bajo el modelo de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737¹⁰⁶ se crearon los consulados de Manila, Caracas, Guatemala, Buenos Aires, Cartagena de Indias, Chile, Guadalajara y Veracruz,¹⁰⁷ todos nacidos bajo un mismo modelo iniciado con el de Caracas del 3 de junio de 1793 y que concluye con el de Cartagena de Indias del 14 de junio de 1795. Las reales cédulas de erección de los consulados conforman por su contenido y por su

¹⁰² Para el tema de la transición jurídica véase Cruz Barney, Óscar, *Historia del derecho en México*, México, Oxford University Press, 2002, p. 510.

¹⁰³ Sobre el tema del impacto económico de la liberalización comercial introducida por el Reglamento de 1778 véase Fisher, John R., “El comercio y el ocaso imperial: el comercio español con Hispanoamérica, 1797-1820”, en Vila Vilar, Enriqueta y Kuethe, Allan J. (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Texas-Tech University, 1999.

¹⁰⁴ Langue, Frédérique, “Hombres e ideas...”, *cit.*, nota 81, pp. 470 y 483. Véase asimismo Cruz Barney, Óscar, “Notas sobre la libertad de comercio y la creación de los consulados de comercio indianos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Jurídica, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, México, núm. 30, 2000.

¹⁰⁵ Parrón Salas, Carmen, *De las reformas borbónicas a la república: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995, p. 14.

¹⁰⁶ Vas Mingo, Marta Milagros del, “Los consulados en el tráfico indiano...”, *cit.*, nota 100, p. 14.

¹⁰⁷ Por real cédula del 22 de junio de 1773 se prevenía que en los pueblos en donde no existiera un consulado pero si hubiera comerciantes, el corregidor o el alcalde mayor debían elegir junto con el ayuntamiento a un comerciante de por mayor y a otro de por menor para que formaran cada uno una lista de comerciantes de su clase. Véase Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, en la Oficina de Don Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra, t. VIII, p. 337.

régimen de supletoriedad un cuerpo jurídico uniforme de derecho mercantil para los consulados americanos. Estos consulados tienen la peculiaridad de estar integrados no solamente por comerciantes, sino también por hacendados, agricultores y navieros. Estos nuevos consulados manifiestan una importante intervención real en su creación y funcionamiento.¹⁰⁸

Una vez consumada la independencia de México, las Ordenanzas de Bilbao¹⁰⁹ conjuntamente con las de Veracruz, México y Guadalajara se constituyeron en el cuerpo de leyes de comercio que rigió al país,¹¹⁰ con excepción de lo relacionado con la organización de los consulados, pues éstos fueron suprimidos por decreto del 16 de octubre de 1824,¹¹¹ al ser “creencia general que los tribunales consulares debían ser suprimidos por tener el carácter de tribunales especiales” frente a la justicia ordinaria.¹¹²

¹⁰⁸ Figueroa, María Angélica, “El Tribunal del Consulado de Chile y la política de fomento de los Borbones”, *V Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Anuario Histórico Jurídico Ecuatoriano*, Quito, núm. VI, Corporación de Estudios y Publicaciones, 1980, p. 189.

¹⁰⁹ Que habían sido mandadas observar en México por órdenes de 22 de febrero de 1796 y 27 de abril de 1801. A las Ordenanzas de Bilbao hay que añadir el Código de Comercio español de 1829 y el Código de Comercio francés, cuyas disposiciones se utilizaron para llenar algunas lagunas del derecho mexicano. Véase *Febrero Mejicano ó sea La Librería de Jueces, Abogados y Escribanos que refundida, ordenada bajo nuevo método, adicionada con varios tratados y con el Título de Febrero Novísimo, dió a luz D. Eugenio de Tapia, nuevamente adicionada Con otros diversos tratados, y las disposiciones del Derecho de Indias y del Patrio, por el Lic. Anastacio de la Pascua*, Méjico, Imprenta de Galván á cargo de Mariano Arévalo, 1834, t. IV, p. 4.

¹¹⁰ El Reglamento Político Provisional del Imperio Mexicano del 18 de diciembre de 1822, disponía en su artículo 58 que mientras subsistieran los consulados, únicamente podrían ejercer el oficio de jueces conciliadores en asuntos mercantiles, pudiendo ejercer el de árbitros por convenio de las partes. Su texto, en Carbonell, Miguel, Cruz Barney, Óscar y Pérez Portilla, Karla, *Constituciones históricas de México*, 2a. ed., México, Porrúa, 2004.

¹¹¹ Desapareciendo los consulados de Veracruz, Guadalajara y Puebla en ese año poco tiempo después y el de México hasta 1827. Sobre el Consulado de Puebla véase Cruz Barney, Óscar, “El Nacional Tribunal del Consulado de Comercio de Puebla: 1821-1824”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, t. XVII, 2005, y del mismo autor “El Tribunal de Alzadas del Nacional Consulado de Puebla”, *Jurídica, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, México, núm. 34, 2004.

¹¹² Aunque como bien señala Manuel Cervantes Rendón, “No es ésta sin embargo, la verdadera concepción del tribunal especial prohibido por las constituciones de los pueblos libres: sino el tribunal *ad hoc*, el especialmente establecido para juzgar de caso determinado”. Véase su estudio *El derecho mercantil terrestre de la Nueva España*, México, A. Mijares y Hno., 1930, p. 51.

En 1824 se dispuso que los pleitos que se suscitaran en territorios federales en materia mercantil se terminarían por los alcaldes o jueces de letras en sus respectivos casos, asociados con dos colegas que escogerían entre cuatro propuestos por las partes, arreglándose según las leyes vigentes en la materia.

El decreto de 1824 hizo mención a los territorios federales,

porque entonces solo ellos estaban, en su administración interior, bajo la inspección del Supremo Gobierno general; pero habiéndose sujetado á la jurisdicción del mismo en el dec. de 18 de noviembre de 1824 la ciudad de Méjico y demas pueblos del Distrito federal, y declarándose después que no debía conocer el Consulado de Méjico de las causas del Distrito,¹¹³ se extendió también á aquella y estos por paridad de razón, lo prevenido en la citada ley.¹¹⁴

Aparentemente la expresión “terminarán” utilizada en el decreto de 1824 dio lugar a cuestionarse si el juez debía asociarse con los colegas únicamente para dictar sentencia o bien desde el inicio del juicio para los trámites propios de la sustanciación del procedimiento. La segunda opción se señala como correcta en el Febrero Mejicano, ya que

no manifestándose claramente el ánimo del legislador, debe el juez acompañarse para mayor seguridad, desde el principio, porque obrando de esta manera, si aquel quiso que así se practicase, se obsequia su determinación, cuya inobservancia induciría nulidad; y si solo exigió el nombramiento de los colegas para la sentencia, y estos intervinieron también en la sustanciación, no se viciará ciertamente el proceso con este procedimiento, de que se hizo por cautela: pues como dice la regla: *Utile per inutile non debet vitari*.¹¹⁵

Además, tal como se señala en el Febrero Mejicano citado, existe el antecedente de la real cédula del 11 de marzo de 1740, que prescribe la concu-

¹¹³ Decreto del 24 de mayo de 1826, 1er. Congreso Constitucional. Véase Brito, José, *Índice alfabético razonado de las leyes, decretos, reglamentos, ordenes y circulares que se han expedido desde el año de 1821 hasta el de 1869*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1872, t. I, p. 487.

¹¹⁴ *Febrero Mejicano*, cit., nota 109, t. IV, pp. 240 y 241.

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 241.

rencia de mercaderes adjuntos a la determinación de cualquiera providencia interlocutoria o definitiva, aunque el punto fuera de puro derecho.¹¹⁶

Señala Manuel Cervantes Rendón que algunos estados de la República conservaron provisionalmente la jurisdicción consular, o bien su estilo. En el Estado de México, por decreto del Congreso local del 11 de noviembre de 1824, se estableció que en tanto se tomaba la decisión definitiva que fuera conveniente, continuaba el Tribunal del Consulado en el ejercicio de sus funciones. Tiempo después, el 19 de enero de 1827, se decretó su extinción y que los negocios por él conocidos lo serían por los jueces ordinarios.¹¹⁷

En Oaxaca, por decreto del 12 de marzo de 1825, se dispuso que:

No debiendo subsistir los tribunales de consulado y minería, deben conocer de los pleitos pertenecientes a uno y a otro ramo los jueces de la 1a instancia en su respectivo partido. En consecuencia, las demandas de mercaderes en materia mercantil, se substanciarán y determinarán al estilo consular proponiendo las partes dos colegas mercaderes, de los cuales nombrará una el actor de que los que proponga el reo, y otro el reo de los que proponga el actor.¹¹⁸

En cuanto al procedimiento que debía seguirse ante los alcaldes o jueces de letras mencionados y sus dos colegas, este debía determinarse conforme a las leyes vigentes de la materia, siendo estas las *Ordenanzas de Bilbao*. El procedimiento se llevaba conforme a las Reales Cédulas de Erección de los Consulados de Veracruz y Guadalajara,¹¹⁹ si bien con ciertos ajustes y adecuaciones al sistema constitucional.¹²⁰

¹¹⁶ Bentura Beleña, Eusebio, *Recopilación Sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España*, por el doctor..., impresa en México por Felipe de Zúñiga y Ontiveros, México, núm. CCXXI, 1797, p. 149, tercer folio.

¹¹⁷ Ambos decretos en *Colección de Decretos del Congreso Constituyente del Estado Libre y Soberano de México*, Toluca, Imprenta de J. Quijano, 1848, t. I. Se pueden consultar también en Téllez, Mario y Piña, Hiram, *Colección de Decretos del Congreso del Estado de México, 1824-1910*, México, (Cd Rom), LIV Legislatura, Instituto de Estudios Legislativos, El Colegio Mexiquense, Universidad Autónoma del Estado de México, s/f. En este sentido, véase Macedo Jaimes, Graciela, *Elementos de historia del derecho mexicano*, 3a. ed., Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Derecho, 2000, p.109.

¹¹⁸ Según cita de Manuel Cervantes Rendón, *op. cit.*, nota 112, p. 52.

¹¹⁹ Que estudiamos en nuestro trabajo *El régimen jurídico de los Consulados de Comercio indianos: 1784-1795*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001.

¹²⁰ En particular, el artículo 155 de la Constitución Federal de 1824, el artículo 1o., capítulos 3, 9, 10 y 11 de la ley del 9 de octubre de 1812 y el artículo 2o. de la del 18 de mayo de 1821.

Ésa fue la práctica observada hasta el 15 de noviembre de 1841 en pleno sistema centralista y bajo la vigencia de las Siete Leyes Constitucionales de 1836.¹²¹

Antonio López de Santa Anna, presidente provisional de la República mexicana, en uso de facultades extraordinarias, expidió el Decreto de Organización de las Juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles¹²² que fue complementado por el Decreto de Primero de Julio de 1842,¹²³ que reformó la organización de dichos tribunales para facilitar el despacho de los asuntos relativos a los negocios mercantiles. A partir de ese momento, tocaba a cada tribunal de comercio conocer en el lugar de su residencia, de todos los pleitos que en él se suscitaban sobre negocios mercantiles, y siempre que el interés en litigio excediera de cien pesos. En el caso de las demandas que no pasaban de esa cantidad, seguían conociendo los alcaldes y jueces de paz respectivos.¹²⁴

Señala Pablo Macedo que los tribunales mercantiles subsistieron conforme al Código Lares¹²⁵ y funcionaron hasta el triunfo de la revolución de Ayutla, debiéndose al de México la fundación en 1845 “de la única Escuela de Comercio que entre nosotros haya existido...”, ubicada en el número 5 de la calle del Ángel.¹²⁶

¹²¹ Su texto en Carbonell, Miguel, Cruz Barney, Óscar y Pérez Portilla, Karla, *Constituciones Históricas de México*, 2a. ed., México, Porrúa, 2004.

¹²² Véase *Nuevo Febrero Mexicano. Obra completa de jurisprudencia teórico-práctica, dividida en cuatro tomos: en el primero y segundo se trata de la parte teórica; en el tercero de las sustanciaciones de todos los juicios y de todos los tribunales establecidos en la República; y en el cuarto del derecho administrativo*, México, Publicada por Mariano Galván Rivera, Impreso por Santiago Pérez, 1851, t. II, p. 506; asimismo en Dublan, Manuel y Lozano, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, México, Imprenta del Comercio a cargo de Dublan y Lozano, Hijos, 1876, t. IV, núm. 2221. Citaremos como *Decreto de Organización*.

¹²³ Su texto en Dublan, Manuel y Lozano, José María, *op. cit.*, nota 122, t. IV, núm. 2353. Puede leerse asimismo en Martínez, Víctor José, *Tratado filosófico-legal sobre letras de cambio*, México, 1872, t. III, pp. 399-404.

¹²⁴ *Decreto de Organización*, artículo 33. Además, una vez que se instalaron los tribunales de comercio, cesaron todos los demás en el conocimiento de los negocios mercantiles, debiendo turnarlos al de comercio para su sustanciación y determinación.

¹²⁵ Sobre este Código y la codificación mercantil posterior véase nuestro trabajo *Historia del derecho en México*, México, Oxford University Press, 2002, pp. 583-588.

¹²⁶ Macedo, Pablo, “La evolución mercantil”, *La evolución mercantil; comunicaciones y obras públicas; la Hacienda pública. Tres monografías que dan una idea de una*

Los tribunales mercantiles se arreglaron en la decisión de los negocios de su competencia a las Ordenanzas de Bilbao en lo que no estuviesen derogadas, mientras se formaba el *Código de Comercio* de la República.¹²⁷

VII. CONCLUSIÓN

La jurisdicción mercantil y por ende el derecho mercantil, son un claro ejemplo de supervivencia del derecho hispano-indiano en México. No solamente sobreviven las Ordenanzas de Bilbao, sino también disposiciones de las Reales Cédulas de Erección de los consulados de Veracruz y Guadalajara, así como disposiciones sobre organización judicial, caso del Reglamento de las audiencias y juzgados de primera instancia del 9 de octubre de 1812.

Característica fundamental de un consulado fue precisamente la existencia de un tribunal propio, especializado e independiente, capacitado ya sea a través del arbitraje o mediante el procedimiento mercantil correspondiente, para decidir las cuestiones planteadas ante él por los miembros de la comunidad mercantil.

A partir de 1494, con el nacimiento del Consulado de Burgos, las resoluciones dictadas por el prior y cónsules contaban con las características del arbitraje aunado a una innegable fuerza ejecutiva. A partir de ese momento se puede resolver una controversia mercantil ante un consulado ya sea mediante el arbitraje o el procedimiento consular.

parte de la evolución económica de México, México, J. Ballezá y Cía., Sucesores, Editores, 1905, p. 77.

¹²⁷ Vigencia de las Ordenanzas de Bilbao, que pese a la extinción de los citados tribunales mercantiles fue confirmada por los artículos 45 y 77 de la llamada Ley Juárez o Ley de Administración de Justicia y Orgánica de los Tribunales de la Federación del 22 de noviembre de 1855. Véase Mercado, Florentino, *Libro de los Códigos, ó prenociones sintéticas de codificación romana, canónica, española y mexicana, por...*, México, Imprenta de Vicente G. Torres, 1857, p. 567. (De esta obra existe una edición facsímil del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal). Se puede consultar en Fairén Guillén, Víctor y Soberanes Fernández, José Luis, *La administración de justicia en México en el siglo XIX*, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1993, pp. 251-255. La codificación mercantil en México puede consultarse en Cruz Barney, Óscar, "La codificación del derecho mercantil. Balance y perspectivas", *Anuario de la Cultura Jurídica Mexicana*, México, I, 2005, y en Cruz Barney, Óscar, *La codificación en México 1821-1917. Una aproximación*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2004.

El arbitraje es un antecedente directo de la jurisdicción consular por su especial relevancia en la solución de las controversias mercantiles, dada la necesidad de contar con resoluciones expeditas. No intervenían juristas ni jueces profesionales, sino mercaderes conocedores del tráfico mercantil y sus problemas y costumbres. En tal virtud, la autonomía de la jurisdicción mercantil de la ordinaria supuso un gran paso en la estabilización del comercio castellano desde el punto de vista jurídico, además de sentar las bases necesarias para hacer frente al monumental comercio indiano.

La continuidad y permanencia de las disposiciones y usos mercantiles del derecho indiano en el México independiente se complementan con las obras de diversos juristas cuyas *opiniones* y *pareceres* siguieron, pese a la idea y presencia del constitucionalismo, siendo aplicadas en los juicios mercantiles e invocadas en obras como la edición de 1834 del Febrero Mejicano.

Los consulados de comercio de México, Guadalajara, Veracruz y Puebla fueron instituciones que mantuvieron la jurisdicción mercantil en el México independiente y fueron eliminados por razones políticas, pese a su utilidad práctica. Con ello desaparece a decir de juristas del siglo XIX, el denominado fuero de comercio.

VII. BIBLIOGRAFÍA

- AIZPURUA, Ramón, *Curazao 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, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1993.
- ÁVILA MARTEL, Alamiro de y BRAVO LIRA, Bernardino, “Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur”, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago, núm. 5, 1969.
- BENTURA BELEÑA, Eusebio, *Recopilación Sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España, por el doctor...*, impresa en México por Felipe de Zúñiga y Ontiveros, México, 1797.
- BERNAL, Beatriz, “La política comercial marítima de España en Indias”, *Estudios en homenaje a Jorge Barrera Graf*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1989, t. I.

- 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.
- BORREGO PLA, María del Carmen, “Maestros y pilotos de la Bahía Gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700”, *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 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.
- BRAVO LIRA, Bernardino, “Notas sobre el Reglamento de Comercio Libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano”, *III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Actas y Estudios*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973.
- BRITO, José, *Índice alfabético razonado de las leyes, decretos, reglamentos, órdenes y circulares que se han expedido desde el año de 1821 hasta el de 1869*, México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1872, t. I.
- 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*, Córdoba, 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.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- CARBONELL, Miguel *et al.*, *Constituciones Históricas de México*, 2a. ed., México, Porrúa, 2004.
- Carlos III, la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988.
- CERVANTES RENDÓN, Manuel, *El derecho mercantil terrestre de la Nueva España*, México, A. Mijares y Hno., 1930.
- COMELLAS, José Luis, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Málaga, Arguval, Mapfré, 1992.
- CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *Manual de historia del derecho español*, Valencia, Tirant lo Blanch, 1996.

- CRUZ BARNEY, Óscar, *El comercio exterior de México, 1821-1928*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.
- , *El régimen jurídico de los Consulados de Comercio indianos: 1784-1795*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001.
- , *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- , *Historia del derecho en México*, 2a. ed., México, Oxford University Press, 2004.
- , *La codificación en México 1821-1917. Una aproximación*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2004.
- , *La jurisdicción mercantil en México: de los consulados mercantiles al Código de Comercio de 1889*, tesis de grado, México, Universidad Panamericana, Facultad de Derecho, 2005.
- DUBLÁN, Manuel y LOZANO, José María, *Legislación Mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, México, Imprenta del Comercio a cargo de Dublan y Lozano, Hijos, 1876, t. IV.
- FAIRÉN GUILLÉN, Víctor y SOBERANES FERNÁNDEZ, José Luis, *La administración de justicia en México en el siglo XIX*, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 1993.
- Febrero Mejicano ó sea La Librería de Jueces, Abogados y Escribanos que refundida, ordenada bajo nuevo método, adicionada con varios tratados y con el Título de Febrero Novísimo, dió a luz D. Eugenio de Tapia, nuevamente adicionada Con otros diversos tratados, y las disposiciones del Derecho de Indias y del Patrio, por el Lic. Anastasio de la Pascua*, Méjico, Imprenta de Galván á cargo de Mariano Arévalo, 1834, t. IV.
- FELICIANO RAMOS, Héctor R., *El contrabando inglés en el Caribe y Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1990.
- FIGUEROA, María Angélica, “El Tribunal del Consulado de Chile y la política de fomento de los Borbones”, *V Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Anuario histórico jurídico ecuatoriano*, Quito, núm. VI, Corporación de Estudios y Publicaciones, 1980.

- FISHER, John R., “El comercio y el ocaso imperial: el comercio español con Hispanoamérica, 1797-1820”, en Vila Vilar, Enriqueta y Kuethe, Allan J. (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Texas-Tech University, 1999.
- GALGANO, Francesco, *Historia del derecho mercantil*, trad. de Joaquín Bisbal, Barcelona, Laia, 1981.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida Editores, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, 1992.
- GUILLAMONDEGUI, Julio C., “La repercusión inmediata del Reglamento de Comercio Libre de 1778. Una solicitud de creación del Consulado de Buenos Aires”, *III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano. Actas y Estudios*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín, “Legislación borbónica y enclaves marítimos. La génesis del comercio libre para Canarias”, *El derecho y el mar en la España moderna*, Martínez Shaw, Carlos (ed.), Granada, Universidad de Granada, Centre d’estudis d’historia moderna Pierre Vilar, 1995.
- HARING, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias, en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.
- IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino, *La creación del derecho, manual. Una historia de la formación de un derecho estatal español*, 2a. ed., Madrid, Martial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 1996, t. II.
- 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.
- Ley de Administración de Justicia y Orgánica de los Tribunales de la Federación del 22 de noviembre de 1855.*
- MACEDO JAIMES, Graciela, *Elementos de historia del derecho mexicano*, 3a. ed., México, Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Derecho, 2000.
- MACEDO, Pablo, “La evolución mercantil”, en *La evolución mercantil; comunicaciones y obras públicas; la Hacienda pública. Tres monografías que dan una idea de una parte de la evolución económica de México*, México, J. Balleescá y Cía., Sucesores, Editores, 1905.

- MARTÍNEZ, Víctor José, *Tratado filosófico-legal sobre letras de cambio*, México, 1872, t. III.
- MARTIRÉ, Eduardo, “El marco jurídico del tráfico con las Indias españolas”, en Petit Carlos (ed.), *Del ius mercatorum al derecho mercantil*, Madrid, Marcial Pons Librero, 1997.
- MAZZEO, Cristina, “El Consulado de Lima y la política comercial española frente a las coyunturas de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)”, en Hausberger, Bernd e Ibarra Antonio (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003.
- MERCADO, Florentino, *Libro de los Códigos, ó prenociones sintéticas de codificación romana, canónica, española y mexicana, por...*, México, Imprenta de Vicente G. Torres, 1857.
- MOLA Marina, Alfonso, “La marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)”, 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.
- MONTENEGRO DUQUE, Ángel, *Historia de España*, Madrid, Gredos, 1991, t. 10.
- 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.
- MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel, “El ilusorio monopolio comercial de flotas y galeones y la decadencia de España”, *Estudios históricos*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva Agüero, 1994.
- MURO, Luis, “Revillagigedo y el comercio libre (1791-1792)”, *Extremos de México. Homenaje a don Daniel Cosío Villegas*, México, El Colegio de México, 1971.
- NOEJOVICH Ch., Héctor, “La institución consular y el derecho comercial: conceptos, evolución y pervivencias”, en Hausberger, Bernd e Ibarra Antonio (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003.
- Nuevo Febrero Mexicano. Obra completa de jurisprudencia teórica-práctica, dividida en cuatro tomos: en el primero y segundo se*

- trata de la parte teórica; en el tercero de las sustanciaciones de todos los juicios y de todos los tribunales establecidos en la República; y en el cuarto del derecho administrativo*, México, Publicada por Mariano Galván Rivera, Impreso por Santiago Pérez, 1851, t. II.
- ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821 crisis de dependencia*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, CSIC, 1978.
- OTS CAPDEQUÍ, José María, *El Estado español en las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.
- PALAU Y DULCET, Antonio, *Manual del librero hispano-americano*, Madrid, Julio Ollero Editor, 1990, t. VII.
- PARRÓN SALAS, Cármen, *De las reformas borbónicas a la república: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995.
- PÉREZ Y LÓPEZ, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación universal de España e Indias*, Madrid, en la Oficina de Don Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra, t. VIII.
- , *Teatro de la legislación universal de España e Indias*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Espinoza, 1744, t. IX.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio, “Sevilla y la Carrera de Indias en el siglo XVI”, *Exposición Universal Sevilla 1992, Pabellón Temático Navegación*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992.
- , *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982.
- Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva-España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegaren a ambos Reynos*, Impreffo en Madrid, de orden de fu Mag. por Juan de Ariztia, 1720, AGN, Bandos, vol.1, exp. 13, fs. 283-295.
- Real Decreto de 16 de octubre de 1765 suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instrucción sobre ello, Carlos III, la Ilustración en las imprentas oficiales, 1759-1788*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1988.
- Real Decreto de 18 de Febrero de 1789*, en Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, Madrid, en la Oficina de Don Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra, 1794, t.VII.

- 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*, Madrid, por Juan de San Martin, Impresor de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, 1778, AGN, Bandos, vol. 10, exp. 42.
- Real Orden de 15 de Septiembre de 1776 a los Gobernadores de los Puertos para que se dediquen como deben á 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.
- Reglamento Político Provisional del Imperio Mexicano del 18 de diciembre de 1822*, Carbonell, Miguel *et al.*, *Constituciones históricas de México*, 2a. ed., México, Porrúa, 2004.
- Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias de 12 de octubre de 1778*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1778, AGN, Bandos, vol. X, exp. 61, fs. 414-555.
- RUIZ RIVERA, Julián B. y GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina, *Cargadores a Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.
- SMITH, Robert, “Los consulados de comerciantes en Nueva España”, *Los consulados de comerciantes en Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde, “El Consulado de Veracruz ante el comercio extranjero: 1799-1819”, en Meyer Cosío, Rosa María (coord.), *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1999.
- SUÁREZ ARGÜELLO, Clara Elena, “El parecer de la élite de comerciantes del Consulado de la ciudad de México ante la operación del libre comercio (1791-1793)”, en Hausberger, Bernd e Ibarra Antonio (eds.), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Vervuert, Instituto Mora, Iberoamericana, 2003.
- SZRAMKIEWICZ, Romuald, *Histoire du droit des affaires*, París, Montchrestien, 1989.

- TÉLLEZ, Mario y PIÑA, Hiram, *Colección de Decretos del Congreso del Estado de México, 1824-1910*, México, cd rom, LIV Legislatura, Instituto de Estudios Legislativos, El Colegio Mexiquense, Universidad Autónoma del Estado de México, s/f.
- TOMÁS Y VALIENTE, Francisco, *Gobierno e instituciones en la España del antiguo régimen*, Madrid, Alianza Universidad, 1982.
- , *Manual de historia del derecho español*, Madrid, Tecnos, 1987.
- 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 fe reforman, y corrigen muchas de fus opiniones: y se ilustra con la explicacion de varias Conftituciones de N.S.S.P. Benedicto XIV*, Puebla, reimpreffo en el Colegio Real de S. Ignacio de la Puebla de los Angeles, trat. XLIV, n. III, 1766.
- VAS MINGO, Marta Milagros del, “Los consulados en el tráfico indiano”, en Andrés-Gallego, José Andrés (coord.), *Colección Proyectos Históricos Tavera (I), Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamerica* (cd rom), Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000.
- y LUQUE TALAVÁN, Miguel, *Las leyes del mar en la época de Carlos V, Valladolid*, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Universidad de Valladolid, Revista del Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Seminarios Temáticos, 2000, fascículo V.
- VEITIA LINAJE, Joseph de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, por Juan Francisco de Blas, 1672, ed. facs., Madrid, Instituto de Estudios Fiscales del Ministerio de Hacienda, Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1981.
- VELÁZQUEZ, María del Carmen, *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, 2a. ed., México, El Colegio de México, 1997.

Hemerografía

- CASTILLO MATHIEU, Nicolas del, “Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700)”, *Anuario de Estudios Americanos*, suplemento, Sevilla, XLVII, núm. 2, 1990.

- CHAUNU, Pierre, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana*, México, núm. 36, abril-junio de 1960.
- CRUZ BARNEY, Óscar, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de historia naval*, España, año XVI, núm. 60, 1998.
- , “El Nacional Tribunal del Consulado de Comercio de Puebla: 1821-1824”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, 2005, t. XVII.
- , “El Tribunal de Alzadas del Nacional Consulado de Puebla”, *Jurídica, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, México, núm. 34, 2004.
- , “La codificación del derecho mercantil. Balance y perspectivas”, *Anuario de la Cultura Jurídica Mexicana*, México, I, 2005.
- , “Notas sobre la libertad de comercio y la creación de los consulados de comercio indianos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Jurídica, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, México, núm. 30, 2000.
- FLORESCANO, Sergio, “Política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España”, *Historia Mexicana*, México, núm. 67, enero-marzo de 1968.
- GORTARI PALACIOS, Hira de, “El comercio novohispano a través de Veracruz”, *Historia Mexicana*, México, núm. 67, enero-marzo de 1968.
- LANGUE, Frédérique, “Hombres e ideas de la ilustración en dos ciudades consulares: Caracas y Veracruz”, *Historia Mexicana*, México, núm. 179, enero-marzo de 1996.
- MIRA CABALLOS, Esteban, “La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, año XVI, núm. 62, 1998.
- 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.