

EL ORDENAMIENTO Y LA ACTIVIDAD MERCANTIL MARÍTIMA DE LA EDAD MEDIA A LA EDAD MODERNA

(DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO)

Agustín CORRALES ELIZONDO
Coronel Auditor
Doctor en Derecho

Introducción

El desarrollo de la actividad mercantil y de la normativa aplicable desde la Edad Media ha sido fundamentalmente marítima. En una primera fase, las ciudades italianas como Pisa, Génova y, sobre todo Venecia, van a ser los centros neurálgicos que irradian la actividad de transporte que va a poner en relación la actuación de comerciantes individuales y pequeñas sociedades colectivas y comanditarias, muchas veces de carácter familiar. Es el esquema de un comerciante individual, que actúa encuadrado en relación con los gremios, o bien de un comerciante social, lejos de las compañías mercantiles capitalistas, que organiza su actividad en el marco de la sociedad regular colectiva o de la comanditaria.

Más adelante, la aventura ultramarina trasladará los centros principales del Mediterráneo al Atlántico. Se constituirán las sociedades anónimas como entidades tipo que faciliten la cobertura de los grandes riesgos y que obtengan la canalización del ahorro en masa bajo el principio de responsabilidad limitada de los accionistas. Primero en un sentido público a través de las grandes Compañías de Indias y después a través de empresas con capital privado, el tráfico transatlántico impregnará el desarrollo comercial europeo con el Nuevo Mundo hasta la edad contemporánea, primero a través de España y Portugal, y poco después, a través de Inglaterra, Francia, Holanda, etc.

Luego, el futuro en alguna medida parece seguir orientando esta especie de traslación de la actividad mercantil marítima que, en parte, a lo largo del siglo XX se orienta hacia el Pacífico que, quién sabe, pudiera constituirse a largo plazo en el centro del sistema.

La actividad comercial desde el feudalismo hasta el siglo XIV

El feudalismo, desde el punto de vista comercial, supuso un cierto empobrecimiento respecto a la situación precedente a la caída del Imperio Romano Bizantino. Al centrarse en la productividad de la tierra, como única fuente de

riqueza, y al estructurarse la vida con la finalidad de la protección del señor y la obediencia del vasallo, se provoca una organización campesina alrededor del castillo, laico o eclesial (1). Cada núcleo atiende a su propia seguridad y a su subsistencia y se atomiza sin relacionarse con el grupo contiguo. Sólo alguna ciudad como Venecia, por su especial estructura geográfica y organización política, puede mantener la condición comercial en los siglos IX y X.

Ya en el siglo XI se produce lo que Raul Glaber, citado por Rubio (2), configura como el cambio de situación, anunciando la abundancia y la reedificación con el resurgir económico. El aumento de los cultivos, el crecimiento de la población y, sobre todo, la reaparición de los burgos o ciudades, contribuye al advenimiento de la nueva clase de los mercaderes que pueblan aquéllas, dándoles vida y, sobre todo, impregnándolas de un impulso de libertad frente a las formas precedentes de sumisión al señor.

Gran parte de los burgueses son comerciantes y los comerciantes exigen libertad para negociar, igualdad en el trato con las restantes clases, desde el punto de vista de los derechos y, también, un orden jurídico que integre sus usos comerciales y su manera de actuar.

En cierto modo surge un derecho de clase (de la clase de los mercaderes), el denominado *ius mercatorum*, que por parte de la doctrina se ha dicho que iba a regular a los «sin clase» (3), porque el burgués comerciante no se va a

(1) RUBIO: *Introducción al Derecho Mercantil*: Barcelona, Ediciones Nauta, 1969, describe esta evolución (páginas 138 y siguientes); GALGANO: *Historia del Derecho Mercantil*, Barcelona, Editorial Laia, 1980, (versión de Joaquín Bisbal), va a exponer como «La crisis del sistema feudal, a la que se vincula directamente la fortuna de los nuevos mercaderes, vino determinada por razones internas. La ineficacia de la economía señorial y la baja productividad del trabajo servil, unidas a la creciente necesidad de renta que tenía la clase dominante, son las causas de esta crisis. Los señores feudales aumentaron cada vez más la presión ejercida sobre los productores hasta el punto de hacerla insostenible. La población servil desertó en masa de los señoríos. La sustracción de la fuerza de trabajo del sistema productivo perjudicó de manera irreparable la posibilidad de supervivencia.

Entre aquéllos que se desvinculan de la servidumbre feudal se halla no sólo la plétora de vagabundos y mendigos y las bandas de salteadores, sino también un elemento económicamente activo: los mercaderes ambulantes, que viajan en caravanas por razones de seguridad, que trafican entre las diversas cortes señoriales o entre éstas y las nuevas rutas comerciales extraeuropeas, adquiriendo y revendiendo, y que obtienen los mayores beneficios de la enorme desproporción existente entre el precio de los productos en los lugares de producción y el precio de los mismos en los lugares de consumo.

A esta primera generación de mercaderes ambulantes se debe la formación de un originario capital comercial, premisa necesaria del desarrollo sucesivo. Sin embargo, se mueven todavía en el contexto de la economía señorial, pues el tipo de comercio que realizan lo exige. El modo de producción feudal, al separar el productor del consumidor, es la fuente de los beneficios. La segunda generación de mercaderes ya no será ambulante; se organizará establemente en la ciudad. Es la generación que será la artífice de un nuevo modo de producción basado en una nueva forma de comunidad política.

En el mismo sentido, PIRENNE, Henri: *Les villes du Moyen Âge*, señala que «resulta inútil producir más de lo indispensable para los hombres que vivían en el dominio (feudo)».

(2) RUBIO: *Op. cit.*, página 140.

(3) GALGANO: *Op. cit.*, páginas 37 y 53 y sigs., se refiere a «un derecho de clase para los comerciantes miembros de la sociedad urbana», añadiendo que el renacer del tráfico europeo y la aparición de los mercaderes se explican, a partir del siglo XI, por la reapertura de las vías

integrar entre los nobles, entre los campesinos, o entre los clérigos. Va a ser la nueva clase que nace como fenómeno general europeo, aunque en España no muy generalizado en un primer momento, toda vez que sólo las ciudades de Cataluña, las mediterráneas y, por la influencia europea, las del Camino de Santiago, van a ver surgir de una manera más regular el espíritu comercial y la denominada ciudad-mercado.

Las nuevas situaciones van a hacer florecer este derecho a través de las costumbres o de los usos practicados, que irán introduciendo la nueva riqueza mobiliaria, el auge del dogma de la autonomía de la voluntad, la flexibilidad y el informalismo y, en definitiva, el espíritu de organización capitalista que sólo se desarrollará plenamente años más tarde pero que va presidiendo en este momento los primeros cauces de la libertad de mercado y de la actuación bajo el principio utilitarista del beneficio máximo en el ánimo de lucro. La navegación y las ferias llevan a las grandes ciudades del Mediterráneo las fórmulas de Venecia y Génova (4). Autores como Pirenne (5) y Valdeavellano (6) explican el fenómeno. El segundo escribirá que «lo que se llama burguesía no solamente se habría empezado a constituir a partir de los siglos XI y XII, en estrecha relación con el renacimiento de la vida urbana y de la actividad mercantil en la Europa medieval, sino que, incluso, podría discernirse un proceso de formación del espíritu burgués con anterioridad a los fines del siglo X».

El fenómeno se extiende a Italia, Portugal y Alemania, como han expuesto algunos representantes, en relación con esta última, como W. Sombart (7) y Weber y, desde el punto de vista comercial, introducen distintas

comerciales al norte y al sur de Europa. Las antiguas ciudades romanas se repoblarán. Las ciudades extenderán su soberanía al espacio rural circundante.

Por su parte CIPOLLA, Carlos: «Storia económica dell'Europa pre-industriale», traducción de Esther Benítez, *Revista de Occidente*, Madrid, 1979, página 126 y siguientes; afirmará que el sistema económico de la sociedad comunal gravita sobre dos polos: el taller del artesano y el almacén del comerciante, citando cómo se desarrolla, en las mansiones de Venecia y Florencia, este almacenamiento de materias primas y productos acabados.

(4) Sobre estos extremos cfr. REHME, Paul: *Historia Universal del Derecho Mercantil*, Editorial *Revista de Derecho Privado*, Madrid, 1941, traducción de E. Gómez Orbaneja, págs. 65 y sigs., que explica cómo, además de Venecia, primer centro comercial, se desarrolla ampliamente la actividad en Amalfi, Pisa, Génova, Siena, Milán, Bolonia y Florencia, esta última constituida como la plaza más importante en banca y cambio. En estas ciudades se fueron elaborando recopilaciones de usos mercantiles como el «Constitutum usus» de Pisa o el *Liber consuetudinum* de Milán. Aparecen los Colegios de Mercaderes y las Curias o Corporaciones Generales, así como la jurisdicción de estas corporaciones que aplicarán preceptos marítimos, como los *Capitulare nauticum* de Venecia o la *Tabula Amalfitana*, de Amalfi.

(5) PIRENNE, H.: *Op. cit.*, *Les villes...* y también en *Histoire économique de l'occident médiéval*, 1951.

(6) VALDEAVELLANO: *Sobre los burgos y los burgueses de la España medieval*. Madrid, 1960, págs. 30 y sigs.

(7) SOMBART, Werner: *Der Moderne Kapitalismus*. Traducción al italiano de Cavalli. Torino, 1967.

En la doctrina española es complejo abordar el tratamiento del origen y desarrollo del «ius mercatorum» y del Derecho Mercantil. El maestro Garrigues en distintas ocasiones, además del «Tratado» y el «Curso» de Derecho Mercantil, estudia el desarrollo del Derecho Mercantil, par-

prácticas que luego se generalizarían, como el mecanismo contable de la partida doble que se introduce en Francia, sin que esté probado que se usase antes en Venecia y el desarrollo bancario en Italia y Flandes, con la introducción del descuento como operación más activa ya en el siglo XIV en ciudades como Florencia, como han puesto de manifiesto autores como Roover (8), Goldschmidt (9). Paralelamente se va desterrando la moneda metálica y aparece la moneda de banca y, en el ámbito marítimo el préstamo a la gruesa y los primeros seguros, de los que ya se encuentran antecedentes en el siglo XIII, y que, ya de forma regular, se agilizan en el XIV.

Como insiste Pirenne (10), «apareció una nueva noción de riqueza, la riqueza mercantil, que ya no consiste en tierras, sino en dinero...», y más adelante, preguntándose «¿cómo hubiera podido mantenerse y desarrollarse el grupo mercantil bajo el imperio de las costumbres formalistas que habían bastado hasta entonces a una población enteramente rural?».

En alguna medida puede decirse que, como antecedente de la Edad Moderna nace en esta época el espíritu capitalista y los primeros baluartes del Derecho Privado Mercantil Marítimo que habrían de conducir al principal monumento legislativo de la época, un cuerpo jurídico compacto y completo,

tiendo de su condición de categoría histórica y su nacimiento como Derecho especial frente al Civil. Junto a su estudio en el «Curso», cuya primera de las múltiples ediciones es de 1936/40, ha tratado el tema en «Hacia un nuevo Derecho Mercantil» (*R. Estudios Políticos*, 1942, y luego en Tecnos con otros trabajos), «La crisis del derecho mercantil contemporáneo», *Revista de Derecho Mercantil* (en adelante *R. D. M.*, número 57, 1955), y «Qué es y qué debe ser el Derecho Mercantil» (*R. D. M.* número 71, 1959), este último también en la edición de Tecnos.

La escuela innumerable del profesor Garrigues ha seguido con matices esta línea. Así BROSETA (*Manual*, págs. 40 y sigs.; SÁNCHEZ CALERO: *Instituciones de Derecho Mercantil*, 16.^a edición, Madrid, 1992, págs. 19 y sigs.; BERCOVITZ, A.: «Notas sobre el origen histórico del Derecho Mercantil», en *Estudios Garrigues*, Madrid, 1971. También en casi todos los grandes trabajos sobre el concepto del Derecho Mercantil aparece la cuestión del origen y desarrollo del *ius mercatorum*.

Baste citar, por todos, los de GIRÓN TENA: «Concepto...», *Anuario de Derecho Civil*, 1954 y en la edición de Apuntes de 1977, así como en los de URÍA: *Curso y El concepto...* Una reseña excede de este lugar y, por otra parte, son sobradamente conocidos por los especialistas. Tal vez por su especial contenido proceda citar la obra de ALONSO UREBA, A.: *Elementos de Derecho Mercantil I*. Introducción, Albacete, 1989, y aludir a los maestros clásicos como J. de Benito; Blanco Constans, y sobre todo, a ÁLVAREZ DEL MANZANO, F.: *Tratado*, Madrid, 1915, y *Curso*, Madrid, 1890, que estuvieron muy atentos en el estudio del Derecho Mercantil histórico. Una reseña amplia sobre el tema puede verse en RUBIO: *Introducción...*, *Op. cit.*

(8) ROOVER, R.: *The rise and decline of Medici Bank*, 1963.

(9) GOLDSCHMIDT: *Universalgeschichte*. La obra de Goldschmidt, seguido por Rehme y Rubio en muchos puntos, es destacada por los datos sobre la época, si bien el autor hizo sus publicaciones en 1889, poniendo de manifiesto estudios sobre el comercio en la época del Imperio Romano en la que consideraba probado que era superior a cualquier otro período de la Edad Media y que sólo resultaba superado en las últimas centurias de la Edad Moderna. Más adelante abordará la aplicación del Derecho Civil de manera universal y flexible en la misma época a los negocios de comercio para luego estudiar el Derecho Mercantil dimanante del mundo del tráfico y del derecho burgués de la ciudad, al que describía como un derecho urbano, civil con las características que ya hemos esbozado, aunque con contratos especiales propios y típicos como los de factor y comisión y las especialidades propias de los títulos valores.

(10) PIRENNE, H.: *Op. cit. Les villes...*, págs. 424 y sigs.

que constituye una obra mediterránea, cuya paternidad aún mantiene algún problema entre catalanes y valencianos, pero que, en cualquier caso, es una ilustre obra del Reino de Aragón (en la época no podemos —en puridad— decir española), el *Libro del Consulado del Mar*, cuyo título por respeto al origen debe enunciarse en catalán.

El *Llibre del Consolat de Mar*

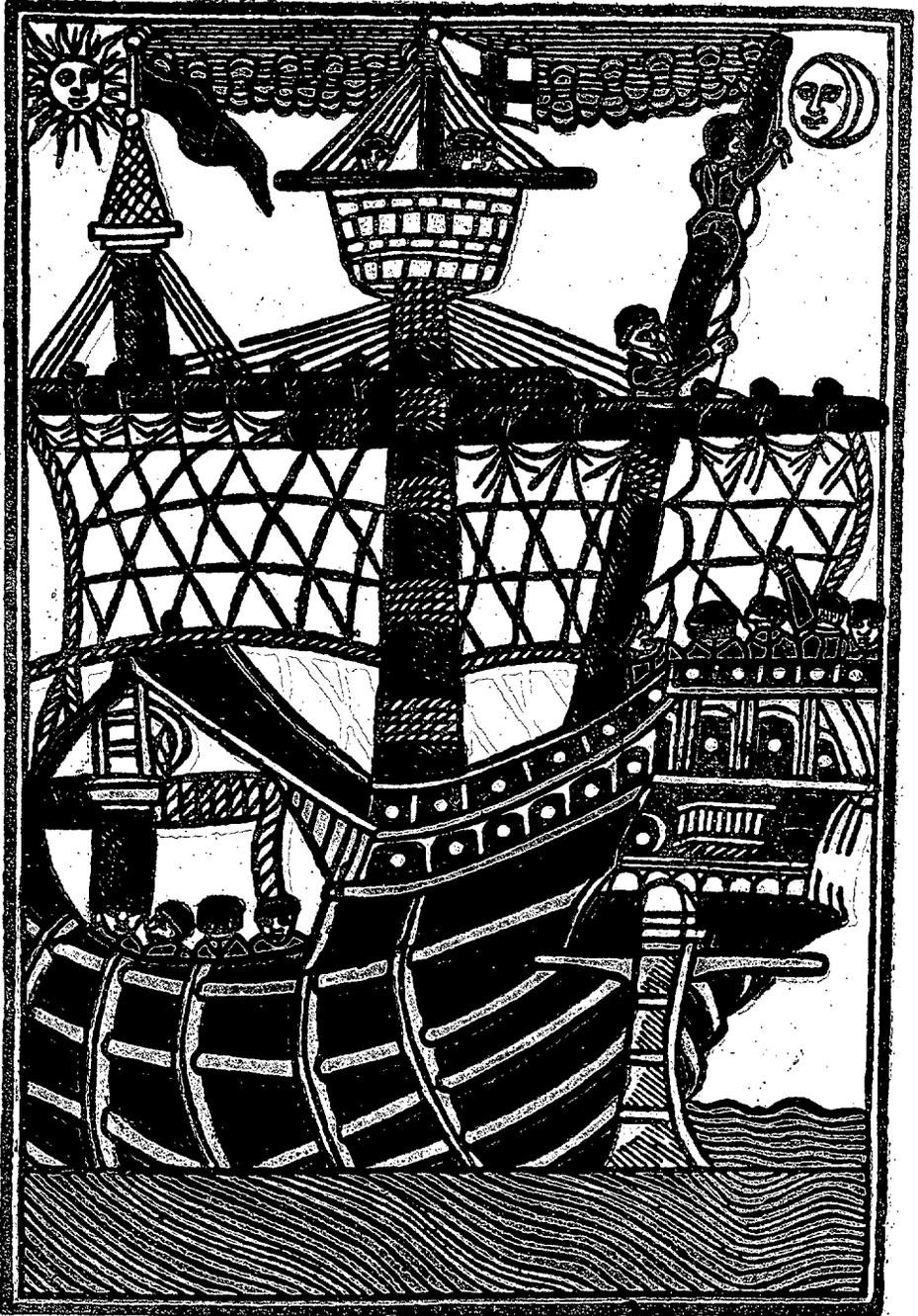
También llamado «Código de las costumbres marítimas de Barcelona», supone el momento clave del Derecho Marítimo de la época y su elaboración se cifra, sin precisión, hacia 1370.

Las fuentes en las que se basa son las ordenanzas dictadas para el Consulado valenciano de 1347 y las del de Barcelona, más la colección denominada «Costums de la mar». A ello hay que unir un conjunto de normas de tipo estatutario, quizás traducidas del latín al catalán, sobre los deberes recíprocos entre mercaderes, pasajeros («peregrinos» en el lenguaje del *Llibre*) y marineros. Se anotan también por la doctrina incidencias de las «Costums de Tortosa» y de la colección de decisiones judiciales sobre negocios mercantiles marítimos denominada «Usatges de Mar», ello habría de completarse con los capítulos sobre hechos y actos de las armadas que tienen su origen en Pedro IV el Ceremonioso.

El *Llibre del Consolat de Mar* es un verdadero código con tres partes diferenciadas, la orgánica, la sustantiva y la procesal. Se constituye de forma definitiva la jurisdicción consular con dos grados jurisdiccionales, el primero con dos cónsules que forman tribunal colegiado y que son electivos, anuales y técnicos, actuando mancomunadamente. Eran elegidos la víspera de Navidad en la iglesia de Santa Tecla por el Consejo de los Prohombres Navegantes, patronos y marineros, por mayoría de votos, y para ser elegible debía ser considerado dentro de los buenos hombres del mar, sin que se pudiera desempeñar en dos años consecutivos. El juramento se prestaba en la Seo ante el Justicia. Por otro lado, el segundo grado de la jurisdicción estaba constituido por un tribunal de apelación unipersonal, también anual y cuya designación la realizaba el Rey.

En cuanto al procedimiento, habría dos tipos de proceso, el ordinario y el sumario, siendo trámites principales la demanda, la contestación, con admisión de la posible confesión inicial anticipada y la fase de prueba que precedía a la sentencia. Había también un proceso verbal sumario y un proceso especial ejecutivo para hacer efectiva la deuda vencida.

Por otro lado, una parte sustantiva, tras preconizar como fuentes del Derecho a la *costum* y al buen juicio, se trataban materias relacionadas con la vida civil del mar, desde la construcción de la nave y la copropiedad, hasta el gobierno de la misma, tratando a su vez de los pasajeros, las mercaderías, la estiba y su cuidado con una gran profusión de detalles en relación con la responsabilidad por daños producidos en las mercancías.



Libre de Consolat; portada de la edición de 1502

Como dato anecdótico Baltasar Rull (11) cita la responsabilidad dimanante por parte del naviero de no haber dotado de gato a la nave en el caso de que se produzcan daños por las ratas. Son también muy interesantes los análisis del flete, de la echazón, de las averías y su pago, de las incidencias por muerte a bordo de pasajeros, del cambio de rumbo por causa de corsarios y otras.

Se analiza también la figura del *Senyor de la nau*, figura compleja de dueño y capitán (12), y también la figura del *Nauxer*, que tiene la dirección de la maniobra y el mando directo de la gente (precedente en parte del contra-maestre). Se estudia también al piloto, como encargado del rumbo, y a los marineros, distinguiéndolos por su función con determinación de las obligaciones de los vigías, los gavieros y los encargados de otros menesteres. Es también curioso el tratamiento disciplinario, duro y riguroso, con sanciones tan pragmáticas como la pérdida del vino del día, además de otras sanciones duras de carácter físico, siendo mayor la sanción según la importancia de la función y así se castiga en distinta medida al vigía de proa y al de popa.

El *Llibre del Consolat de Mar* tiene una larga tradición de estudio en la doctrina española, pudiendo realizarse una breve relación en este sentido (13).

El derecho mercantil en los siglos XV al XVII

La vida mercantil de los siglos XV y XVI gira básicamente en torno a los Consulados, alrededor de los cuales se verifica la actividad normativa y judi-

(11) RULL, Baltasar: «Comentarios al Consolat de Mar», *Revista Española de Derecho Marítimo*, Sexta Semana Valenciana, 1960.

(12) La figura del capitán no ha estado separada nitidamente de la del naviero ni en el Derecho Romano ni en el Derecho de la Edad Media, estableciéndose, a veces, problemas de distinción, sobre todo dimanantes del Derecho Germánico. Es obvio que existieron supuestos en que el naviero mandaba su propia nave como *magister navis*, pero lógicamente ni esto era lo usual ni tenía por qué producirse. En el caso del *Llibre del Consolat de Mar*, precisamente por sus formas analíticas en el tratamiento de todos los temas, cabe entender que no existe la confusión en un sentido estricto, el nauta es independiente del «senyor», si bien la figura del propietario parece estar mucho más cerca del gobierno de la nave que lo que está a partir de la codificación. Piénsese, sin embargo, que el concepto de naviero va a seguir siendo uno de los más polémicos desde el punto de vista legal en nuestros Códigos de Comercio de 1829 y 1885.

(13) Un análisis completísimo de esta bibliografía puede confrontarse en PELÁEZ, Manuel J.: *Cambios y seguros marítimos en Derecho catalán y balear*, en los *Studia Albornotiana*, dirigidos por el profesor Verdura, en el Real Colegio de España en Bolonia, Cometa, Zaragoza, 1984. El autor, tras citar la traducción castellana del *Llibre del Consolat de Mar* de Antoni de Capmany i Montpalau, se refiere a los estudios de Font i Rius, Pardessus, Wagner, Valls i Taberner, Moliné i Brases, García i Sanz, así como al trabajo de DURÁN i SANPERE: «El comerç marítim», Barcelona, 1973.

Por nuestra parte nos parece necesario aludir al citado estudio de Rull y, muy especialmente, a la conferencia de don Pascual Cervera y Cervera pronunciada el 28 de marzo de 1960 en el marco de la Semana Valenciana de Derecho Marítimo: «La época marítima del Rey Jaime I y el Derecho Marítimo de su tiempo», en la que pasa revista a las distintas colecciones y ordenaciones de la época. Por cierto que se plantea el problema de las fechas del *Llibre del Consolat de Mar* apuntando alguna muy anterior a la que nosotros hemos establecido siguiendo a Rubio y considerando que podría datar de 1258.

cial. Los cónsules de Mar eran elegidos por consejo o asamblea general de los representantes de la ciudad entre mercaderes y también miembros no comerciantes, para facilitar una visión más amplia e independiente. La actividad consular se extiende también tierra adentro y, junto a los Consulados de Barcelona, Valencia o Tortosa, surgirán los de Burgos y otros. El de Burgos, en particular, es referenciado por los autores cifrando sus ordenanzas en el año 1538 y su creación en 1494, aunque tal vez fuera una confirmación de su propia existencia. Hasta entonces, estudia Rubio (14), la Universidad de Mercaderes era un gremio o cofradía que tenía ordenanzas por las que se constituía y por las que se regía y funcionaba internamente. La Pragmática Real de 1494 que confirma como consulado la actuación de la Universidad de Mercaderes, impregna de facultades públicas las hasta entonces internas para decidir las contiendas mercantiles y se constituye una auténtica jurisdicción consular.

En 1511 se considera como existente el Consulado de Bilbao, aunque otros le otorgan una mayor antigüedad. Cabe pensar que su evolución fuera paralela y similar al de Burgos en cuanto a su funcionamiento pretérito.

Junto a las normas específicas españolas, cabe pensar en la influencia de las recibidas de las ciudades italianas en la redacción de las ordenanzas de los consulados. Incluso un historiador del prestigio de Galo Sánchez expone que las analogías entre algunas normas del Consulado del Mar y de las Leyes Marítimas de Pisa pueden considerarse normales por esta razón.

Debe también señalarse que en el comercio marítimo influyó la legislación general, existiendo normas marítimas en las Partidas, como ha señalado Arias Bonet (15).

En cualquier caso, en coincidencia con el reconocimiento en 1511 del Consulado de Bilbao se dictan las primeras Ordenanzas Navales de Burgos, de las que afirma Rubio que constituyeron un «semillero de pleitos entre ambas jurisdicciones». En el estudio de estas Ordenanzas se las clasifica, como se hará luego con las Ordenanzas de Bilbao, en Antiguas (de 1538, aprobadas por Doña Juana y Don Carlos), Nuevas (de 1572) y Modernas (de 1776, aprobadas por Carlos III).

En estas fechas, en 1543, se fundará el Consulado Universidad de los Cargadores de Indias, en Sevilla, y se traslada la organización consular a los nuevos reinos, creándose los de Lima y Méjico y más adelante el de «Ciudad de los Reyes, Tierra Firme y Chile», constituido en 1627. Todo ello sin perjuicio de las directrices generales, en alguna medida, de la Casa de la Contratación de Sevilla, constituida en 1503 por los Reyes Católicos. Con el tiempo, ya en el siglo XVIII, se crearán los Consulados de Guatemala, Buenos Aires, La Habana, Guadalajara, Veracruz y Cartagena de Indias.

Hemos hecho un salto al Atlántico porque, como es lógico, los siglos XVI

(14) RUBIO: *Op. cit.*, *Introducción*..., págs. 151 y sigs. y 286 y sigs. También es de interés el estudio que realiza sobre los orígenes de la sociedad anónima en su obra *Curso de Derecho sobre sociedades anónimas*, Madrid, Editorial Derecho Financiero, 1964, págs. 5 y sigs.

(15) ARIAS BONET, V.: «Derecho Marítimo en las partidas», *R. D. M.*, 1966, págs. 91 y sigs.

y xvii en España se verán impregnados en su totalidad por el impacto del Descubrimiento, cuyo contenido en el ámbito que aquí estudiamos merece epígrafe independiente.

La conquista y la normativa de contratación marítima derivada de la misma

Es difícil abordar el tema del Descubrimiento haciendo abstracción de la magnificencia del acontecimiento y del orgullo español por la autoría de cuanto conlleva, pero la humildad y la objetividad hace que deban conjuntarse todos los aspectos y variables que incidieron en el problema para no caer en el extremismo triunfalista o, mucho menos, escuchar como otros hacen únicamente las descripciones del padre Las Casas para estudiar la conquista.

Este conjunto de variables podría resumirse en la leyenda del soldado Mancio Sierra. En Cuzco (Perú) está la iglesia de Santo Domingo edificada sobre el templo al Dios Sol o «Inti». Según la leyenda, la gran imagen de oro del dios fue hecha suya por el soldado, pero la noche del mismo día en que se la apropió la perdió jugando a las cartas, porque proverbialmente había pensado: «juega al sol antes de que amanezca». Con posterioridad, no es casualidad que en el mismo lugar se edificase el templo católico. Hay en esta anécdota posible o factible, entiendo, mucho del espíritu de la conquista, aunque no precisamente de su lado más noble: aventura, épica, agiotismo, riesgo, trivialización del valor de la vida, riqueza, choque de culturas, evangelización, etcétera.

Junto a esa forma o enfoque está también la velocidad con que fueron estableciéndose las normas, desarrollándose las enseñanzas, mezclándose las sangres o creando las universidades y, lo que es más importante, la integración plena de ambos mundos en una sola lengua y en una sola historia, que puede justificar plenamente la grandeza de la palabra Hispanoamérica.

La Casa de Contratación fue creada en Sevilla por la Corona cuando Colón se encontraba protagonizando todavía su cuarto y último viaje, en 1503. Tenía plenas atribuciones competenciales sobre la navegación con Indias, el control migratorio, la preparación de flotas, la fiscalización del tráfico y el registro de mercancías y, más adelante, llegaría a asumir funciones científico-náuticas y judiciales, reguladas por sucesivas ordenanzas y reglamentos a lo largo del siglo xvi, en particular en su primera mitad (1510, 1526, 1534, 1543, etc.). Se inspiró, al parecer, en el precedente portugués de la Casa de Guinea y en el de la Casa de la India, también del país vecino, y se achaca su fundación a un proyecto de un genovés residente en Sevilla llamado Francisco Pinelo. La elección de la ciudad hispalense tenía razones fundamentales. El que llegó a llamarse «Puerto y Puerta de las Indias» venía a significar el enclave central de la Baja Andalucía en su relación con el resto de la Península y, desde el punto de vista marítimo, era puerto seguro y abrigado que recibía la subida de los buques desde Bonanza, ofreciendo indudables ventajas con respecto a los puertos mediterráneos y cantábricos, en tiempos en que

las corrientes y el callejón de los alisios impulsaban con más facilidad la navegación atlántica hacia el mar gaditano. Por otro lado, la infraestructura naval propia y la de Cádiz, la milenaria tradición náutica y la población sevillana, que era de 70.000 habitantes en el año 1500 y, por consiguiente, de las primerísimas ciudades españolas, no sólo justificaba sino que provocaba la centralización en el puerto del Guadalquivir.

El sistema permitía un filtro legal de fiscalización del tránsito de pasajeros y del percibo de aranceles portuarios y, lo que es más importante, la organización y distribución de metales preciosos y el armamento de las flotas. En 1543 se creó el Consulado o Universidad de Cargadores a Indias, corporación gremial reconocida públicamente que desempeñó una amplia actividad mercantil y también funciones judiciales. Puede decirse que hasta el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz, en 1717, el Consulado sevillano constituyó un auténtico centro neurálgico de la actividad mercantil marítima.

El aumento del calado de los buques hizo que se fuese trasladando el tráfico a Cádiz, si bien en una amplia fase bajo la supervisión del organismo sevillano, y la centralización en esta última. También Canarias participó en el tráfico desde 1525, teniendo la autorización para que zarpasen directamente los navíos desde las Islas Afortunadas, igualmente también bajo el control de Sevilla. Con el tiempo hubo medidas liberalizadoras del comercio patrocinadas por el emperador Carlos, que autorizó al puerto de La Coruña en 1522 a organizar expediciones con las islas de la Especiería, aunque siete años más tarde el puerto gallego quedó cerrado a dicho tráfico. Otros puertos abiertos a este efecto, bajo el impulso del Emperador, fueron los de Avilés, Laredo, Bilbao y San Sebastián, de entre los del Cantábrico, y los de Cartagena y Málaga en el Mediterráneo, con el compromiso expreso, eso sí, de que el retorno de los buques se produjese fondeando en Sevilla para rendir cuenta y registrar las mercancías en la Casa de Contratación.

La tendencia absorbente sevillana, casi monopolizadora, se vio colmada en 1573, año en el que Felipe II estableció nuevamente el sistema de puerto único en favor de Sevilla, culminando de esta manera el privilegio y el histórico protagonismo de la ciudad.

El sistema de despacho de flotas, ante la concurrencia de navíos piratas y corsarios, exigía protección, llevándose a cabo la navegación en convoy o «en conserva». Ello desarrolló las flotas que eran despachadas a América con los destinos de Nueva España y La Habana, dando lugar a la existencia de puertos estratégicos en el comercio indiano famosos por sus galeones, como los de Cartagena de Indias y Nombre de Dios (más tarde Portobelo) en Nueva Granada y en Perú.

Las razones de seguridad justificaron un sistema de navegación y de tráfico con un trazado muy simple que en cuatro grandes puertos mantenía el flujo del metal. Eran las denominadas rutas legales, que evitaron la prohibición de comercio entre lugares distintos a los previstos, y así, por ejemplo, la interdicción del tráfico de Méjico con Perú y la posible salida de plata peruana

hacia el mercado asiático. Las rutas, como ha comentado Serrera (16), de quien tomamos algunos de estos datos, pueden parecer hoy absurdas y, así, por ejemplo, para enviar mercancía a Buenos Aires, el itinerario aproximado podría ser el siguiente: Sevilla-Canarias-Portobelo-Panamá-Lima-Alto Perú-ruta del actual Noroeste Argentino-Buenos Aires y, por otro lado, la ruta de Filipinas era: Sevilla-Canarias-Veracruz-Méjico-Acapulco-Manila.

En el siglo XVI el promedio anual despachado hacia las Indias osciló entre los 28 del período comprendido entre 1506 y 1515, 50 entre 1516 y 1525, 68 entre 1526 y 1545 y cerca de 99 entre 1545 y 1600, según los datos de Serrera; el contenido del tráfico era a la ida: vino, aceite, tejidos, instrumentos de labranza, libros, obras de arte, etc., y en cuanto a la vuelta, básicamente plata y oro y también productos coloniales como cochinilla, índigo, azúcar y cueros. En cuanto a las importaciones de plata, el balance general calculado es de 17 millones de kilos entre 1503 y 1660, mientras que el oro alcanzó unos 180.000 kilos en el mismo período si se atiende a las cifras legalmente registradas por los funcionarios de la Casa de Contratación.

Junto a las normas especiales de la Casa de Contratación y de los consulados, fundamentalmente la organización legal siguió estando basada en el Consulado del Mar, surgiendo ya, como antes precisábamos, las primeras aplicaciones en la regulación de avería común y particular, del préstamo a la gruesa y de los seguros, que incidían, obviamente, en los entonces abundantes supuestos de arribada forzosa y de naufragios con motivo de siniestros en la navegación, ya por la fuerza mayor de los huracanes o las varadas o ya por la captura o hundimiento por piratas y corsarios.

Pero sin duda, como apuntábamos al principio en la reflexión introductoria de este trabajo, el acontecimiento más importante vinculado al desarrollo del comercio americano fue la generalización de las sociedades anónimas en razón del riesgo entrañado por la aventura marítima.

La organización comercial de las expediciones. La sociedad por acciones: su desarrollo en el estado absoluto y en el siglo XVII

A lo largo del siglo XVI hemos observado el florecimiento de un incipiente capitalismo en sentido técnico, entendiendo por tal las organizaciones privadas de comercio, aunque fuese con el apoyo público y la protección de las flotas. En Europa se iba produciendo, por otra parte, la fundamentación de lo que habría de ser el Derecho Mercantil del Estado nacional. Hay que distinguir entre el tráfico americano, íntimamente ligado a la actividad del Estado, y el resto del comercio marítimo nacional. La recopilación de las Leyes de Indias reunirá el derecho público de la navegación con indudable preferencia por el aspecto administrativo, pero la tradición de las compilaciones y la juris-

(16) SERRERA, Ramón María: «La Conquista». Capítulo II del Tomo VIII. *Historia de España*, Planeta, 1990, págs. 141 y sigs.

dicción de los consulados se van a mover básicamente en el terreno de lo mercantil-privado. Desde el Consolat de Mar hasta las Ordenanzas de Bilbao, que agruparán en un mismo cuerpo el derecho terrestre y el marítimo, las instituciones jurídico-marítimas que se van articulando, ya individualmente o ya conjuntamente con las del comercio en general, se mantienen esencialmente dentro del derecho privado y, aunque con inevitables interferencias, remiten a las recopilaciones generales los aspectos no mercantiles sobre navegación. Hevia Bolaños (17), uno de los más clásicos tratadistas mercantiles, reúne la disciplina marítima con la terrestre en su *Laberinto del Comercio*.

En la España unificada, ya en el siglo xvii, las fuentes del Derecho Mercantil van a estar en las Ordenanzas Reales (las de carácter general) y las Consulares. La Nueva y la Novísima Recopilación, en sus Libros III y IX, contienen una serie de autos y leyes referidas a los comerciantes y a su tráfico, la mayor parte de ellas de naturaleza pública. Tras los consulados que citábamos antes, se crearán los de Madrid, con Felipe IV en 1632, San Sebastián (Carlos II, en 1682) y Barcelona (Fernando VI, en 1758).

En el ámbito de los buques se contemplan sobre todo las normas sobre construcción naval. Las Ordenanzas de Bilbao, en particular las Nuevas, de 1737, supondrán ya un tratamiento consumado, precedente inmediato de la unificación, e integrador de toda la materia; pero antes de referirnos a esa fase nos detendremos en la organización mercantil europea de la sociedad anónima a lo largo del siglo xvii.

La creación de entidades mercantiles modernas como las primeras organizaciones bancarias y bursátiles se desarrollará con gran fuerza en el siglo xvii, que en Europa está presidido por la importancia de las Ordenanzas de Colbert, tanto del comercio terrestre como del marítimo del reinado de Luis XIV. Dictadas en 1681, en lo marítimo se inspiraron sobre todo en otro libro clásico y tradicional, el denominado *Guidon de la Mer*. Pues bien, en Flandes y en Centroeuropa ciudades como Brujas y sobre todo Amberes, que la sucede en la cabeza del comercio en el siglo xvi, van a ser escenario, al amparo del nacimiento de las Bolsas (la de Amberes es de 1531 y a ella concurrían propietarios de las casas comerciales de todos los países e incluso los soberanos de Europa, y hasta el Papa) de un desarrollo notorio de la actividad mercantil, del que también serán parte importante Francia (Lyon que es el centro básico comercial), Londres, ya incipiente capital del comercio marítimo mundial (la Bolsa de Londres se fundó en 1536) y, tal vez sobre todas ellas, las ciudades holandesas, al menos en lo que se refiere al comercio de Indias.

(17) Juan de Hevia Bolaños está considerado como el punto de referencia en el que ha de entenderse basada toda la doctrina mercantil española posterior. Sus dos conocidas obras, la *Curia philippica* y el *Laberinto del comercio terrestre y naval*, publicadas entre 1600 y 1617 (la primera edición del *Laberinto*, por cierto, se realiza en Lima, de cuya Audiencia era, a la sazón, portero), suponen antecedente de todos los estudios no ya históricos sino institucionales de la materia mercantil. En el ámbito marítimo estudió con cierta amplitud, y profundidad, las cuestiones relativas al fletamento, así como a los principios públicos y privados relativos a la navegación y a las personas que en ella intervienen, analizando el régimen del comercio de importación y exportación, aduanas, registro y otros extremos que, como veremos, en este mismo estudio, tuvieron gran trascendencia en el comercio de Indias.

En efecto, con las Compañías de Indias aparecerá por primera vez el fenómeno que se ha denominado por Galgano (18) de «socialización del capital». En las compañías inglesas, la base accionarial estará reducida a la clase mercantil y a la aristocracia, como cuenta Trevelyan (19), que las describe como «sociedades adaptadas a la estructura de un siglo aristocrático», incluso comenta que el «magnate agrario», sin necesidad de asumir la figura del comerciante por aquel entonces en cierto modo aborrecida o despreciada, se encontraba en el consejo de administración de una compañía actuando de forma que se conjugaba su aportación monetaria con el ingenio comercial de los empresarios técnicos.

En Francia, sin embargo, la socialización o, si se quiere, democratización de las sociedades anónimas es mucho mayor. En este orden, en la Declaración de las Ordenanzas de Luis XIV sobre la Compañía de las Indias Orientales, se dice que ésta se formará «por todos nuestros súbditos, sea cual sea su condición, con tal que quiera formar parte de ella aportando la suma que consideren oportuna», añadiendo incluso que «todos los extranjeros y los súbditos de cualquier Príncipe o Estado podrán formar parte de la citada compañía».

Esta socialización se produce en Holanda. Cita Galgano como el embajador veneciano de Italia en Amsterdam, Contarini, describía esta composición del capital social de la «Oostindische Compagnie», considerada como la primera sociedad anónima moderna: «El capital de esta Compañía de las Indias es de seis mil millones seiscientos mil florines de Flandes. En ella están interesadas personas de toda cualidad, habiendo comerciantes, tanto del país como extranjeros, caballeros ingleses y franceses, diciéndose incluso que el propio Rey de Francia se halla interesado,... hay además en estas tierras muchos que, siendo servidores o sirvientes de las casas, han querido tener una porción, ora de treinta ora de cincuenta florines, más o menos, según la fuerza de sus pobres fortunas...».

Por tanto, las sociedades mercantiles de las naciones europeas van a ser privadas, y las nuevas sociedades anónimas como formas de empresa mercantil son las que van a tipificar, como antes veíamos, a la Compañía de las Indias Orientales holandesa, creada en 1602, o a la de las Occidentales, creada en 1621, ya auspiciada por el Banco de Amsterdam, que se constituyó en 1609.

Las compañías españolas no van, desde luego, a constituirse ni con la importancia ni con la potencia de las holandesas.

En España, no cabe duda de que el siglo XVII supone el inicio de la crisis de nuestro Imperio. La muerte de Felipe II en 1598 abre esta primera caída de las entonces dos Españas. El reinado de Felipe IV coincidiendo con los graves conflictos internos (Portugal, Cataluña y Andalucía) y externos, que culminan en la Paz de Westfalia, contribuyen a una contracción del tráfico atlántico que, sin embargo, se mantiene elevado hasta 1620. Sin embargo, la postración de la España europea coincide con una cierta consolidación cultu-

(18) GALGANO, F.: *Op. cit.*, *Historia del...*, págs. 139 y sigs.

(19) TREVELYAN: *English social History*, Londres, Longmans, 1944.

ral de la España colonial, acompañada de una cierta tendencia a la independencia de quienes habían obtenido la condición de encomenderos y sucesivamente iban adquiriendo una relativa autonomía en sus respectivos lugares. Puede decirse que en el XVII se madura la personalidad continental de la España ultramarina. El alejamiento del comercio, al descender el tráfico de metales, viene a coincidir con la pérdida de la exclusiva continental. En efecto, en 1607 se fundará la ciudad de Jamestown en Virginia y en 1608 la de Quebec, inaugurándose el asentamiento estable inglés y francés, respectivamente, en Norteamérica. La España hasta entonces propietaria de un inmenso espacio continental que iba desde Alaska hasta la Tierra del Fuego y desde el Atlántico hasta el Pacífico, sólo con los límites del ahora conmemorado Tratado de Tordesillas que nos hacía compartir la hegemonía con Portugal, ante la falta de control va a quedar ya reducida al centro y al sur del nuevo continente. En la realidad, de manera efectiva y poblacional, España había permanecido en las áreas más ricas en recursos humanos y económicos, tales como el centro de Méjico, Nueva Granada, las Islas Antillanas, parte de Centroamérica, el litoral venezolano, medio Chile, los Andes centrales, enclaves aislados del Río de la Plata y parte del litoral norte y sur de Brasil. El resto, sin que pueda calificarse de una *res nullius* estaba pendiente de la anexión decidida por una potencia ocupante. Castilla, ya España, no podía estar presente en todos los confines.

Además, se produjeron reiterados ataques corsarios e incursiones piratas (sobre todo de súbditos británicos, a veces con la legendaria presencia de Henry Morgan) a puertos españoles, como los efectuados a Portobelo, Maracaibo, Santa Marta y Panamá entre 1668 y 1671. Los corsarios se apoderaron de distintas bases como Bermudas, Belice, Bahamas y la nicaragüense Costa de los Mosquitos. Todo ello culminó en la conquista de Jamaica en 1655 en una expedición inspirada, según Serrera (20), en los designios occidentales de Oliverio Cromwell.

Todo ello iba contribuyendo a la necesidad de apoyar la defensa de las Indias desde la Península y a una reorganización de los tributos, como el «quinto», el tributo indígena que consistía en un tanto por cabeza en señal de vasallaje, o la alcabala.

El año 1608 supuso el momento de más alta afluencia de metales preciosos al puerto de Sevilla. Aquí comienza la decadencia, generalizada de forma más acusada a partir de 1619, justo por los mismos años en que España decidirá intervenir en la guerra de los Treinta Años. Las medidas que se dictaron para cerrar la posible fuga de metales preciosos no iban a ser ya sucesivamente tan innecesarias. Entre 1600 y 1720 descenderán el tonelaje y el movimiento general de navíos, casi con una caída vertical hacia 1660, con una ligera estabilización sobre 1675. A fines del período de los Austrias la Carrera de Indias parece perdida para el comercio español. El problema se compli-

(20) SERRERA, Ramón: *Op. cit.*, *Historia de España*, Capítulo III, «La Organización de las Indias», págs. 188 y sigs.

cará con la aparición de problemas de fraude, corrupción administrativa y contrabando en ambas orillas del Atlántico, normalmente basado en simple ocultación del contenido de las mercancías o falsedad en el valor, fraude que habría de descubrirse en las Inspecciones de Cádiz y Sevilla y que dio lugar a frecuentes indultos, lo que era tanto como reconocer la habitualidad y, en parte, la imposibilidad de atajar el problema. Se ha llegado a decir que en algún caso el importe de lo defraudado en alguna aduana, de la trascendencia de la de Panamá, era seis veces mayor que el valor de lo registrado de forma oficial. A ello hay que añadir el comercio ilícito fuera de las vías legales autorizadas pues, evidentemente, holandeses, franceses e ingleses, con capitales privados, comerciaban directamente desde sus metrópolis o desde sus bases antillanas con las posesiones españolas, si no con la complicidad, sí con un tácito reconocimiento de las autoridades locales.

El deterioro debilitará la negociación entre ambas Españas y va a coincidir con tensiones internas en la sociedad indiana, con un cierto endurecimiento de los mecanismos de control social, económico y laboral sobre la población indígena y una tendencia a lo que se ha llamado feudalización de las formas de sujeción y una posible forma arcaica de mantener las relaciones laborales en el medio rural. Ello, unido a la relativa desarticulación de la comunidad indígena, el ensanchamiento del mestizaje y las pugnas entre criollos y peninsulares, nos ofrece un horizonte que refleja la notable caída de la prosperidad en lo que se refiere al aspecto comercial. Si a ello se une que la España peninsular se encontraba en una situación de empobrecimiento por los gastos de Europa, se comprende claramente el conjunto de tendencias que estamos describiendo.

Otro fenómeno que se produce es el crecimiento de las ciudades, todavía lento pero importante. Méjico pasó a tener 90.000 habitantes, con un crecimiento del 500 por 100, Lima llegó a 60.000, Potosí a 24.000, Santiago de Chile a 5.000, Bogotá a 12.000, Cochabamba a 3.000 y La Plata a 8.000.

El siglo XVIII y la nueva relación colonial

El comercio había sido descrito por Antonio de Catalayud, un contador de la Casa de Contratación a comienzos del siglo XVII como un factor de equilibrio de la relación colonial. Desde ese punto de vista, la intervención del Estado vino a garantizar que la aventura de Indias cumpliera la función de la importación de plata, la exportación de mercancías y el control de actividades por la Marina española. El fomento del comercio tenía como fin garantizar la estabilidad de la relación entre la metrópoli y las colonias, así como que las mercancías y la relación bilateral fuera precisamente con España, que dispensaba protección a los intercambios, gravándolos con aranceles más o menos elevados en función de los gastos.

El denominado Proyecto de Flotas y Galeones de 1720 abre una nueva etapa en la historia del comercio colonial que llegará hasta el reinado de Car-

los III. En el mismo se establecieron los nuevos sistemas arancelarios y se tomaban medidas para hacer frente a la penetración inglesa en el tráfico, imponiendo un sistema fiscal basado en el denominado «derecho de palmeo», cuya base imponible era el volumen que ocupaban las mercancías expresado en palmos cúbicos, manteniéndose vigentes todas las contribuciones en función del arqueo de las embarcaciones. Se fijaba la organización de las expediciones, precisando las fechas de salidas de flotas y galeones. Se llevó a cabo, sin embargo, tal vez un exceso de tramitación administrativa y burocrática al que debían someterse cargadores, navieros y encomenderos, con mecanismos complejos y poco flexibles. Los comerciantes criollos, por su parte, se veían perjudicados por las dilaciones y en alguna medida por el principio de territorialidad de la actividad comercial. No obstante, los grandes mercaderes de Méjico mantuvieron un alto nivel de actividad, que se incrementó cuando terminó el sistema de flotas en 1754.

Por su parte, los comerciantes limeños vieron como se suprimía la feria de Portobelo en 1739, que era donde verificaban las transacciones de plata y mercancías.

Una de las figuras que actuaban en relación con el comercio era el denominado Corregidor de Indias, dotado de competencias administrativas y judiciales sobre la población indígena y que podía incidir en que el campesinado aceptase todo tipo de mercancías en calidad de prestación y cobrar el precio por ellas.

Los corregidores eran designados en la Corte y para conseguir el nombramiento había que realizar un pago, además de mostrar conocimientos comerciales, aunque con posterioridad no tendría sueldo sino los beneficios obtenidos en las ventas de las mercancías repartidas a los indios, entre las que estaban los bienes producidos por indígenas de otras regiones, como vino, ganado o productos agrarios, tejidos elaborados en haciendas y productos europeos de comercio de importación controlada en Méjico o Lima.

Este mecanismo del reparto o venta de bienes con los correspondientes aranceles presidía el mercado ganadero y otros abastecimientos en mercados como Guanajuato, Veracruz, San Luis de Potosí, Puebla y otras áreas neurálgicas del virreinato mejicano.

Estas irregularidades en la adjudicación de los cargos públicos se daban en otros empleos, incluso en el ámbito judicial, al que tuvieron acceso también criollos. Las fórmulas se observaron a lo largo del período y con ellas se aseguraba la venta de las producciones y la seguridad del comercio con los beneficios.

Por otro lado, el sistema de defensa de las plazas coloniales era anticuado, contrastando con las tácticas inglesas experimentadas en los ataques a La Habana y Manila. Ello hizo necesario llevar a cabo obras de fortificación y establecer guarniciones permanentes, para lo cual era preciso recaudar fondos al efecto.

En distintas etapas del reinado de Carlos III se irán introduciendo reformas. En los años correspondientes al mandato de Esquilache, en 1760, se

puso en marcha un sistema de navegación regular entre La Coruña y los puertos de La Habana y Montevideo, recortando el sistema de navegación exclusiva desde Cádiz. Se crearon correos marítimos para transmitir las noticias, aunque también llevaban mercancías. Por Real Decreto de 16 de octubre de 1765, desarrollado luego en 1768, se consagró el Navío de Registro como medio usual de transporte oceánico y se habilitaron varios puertos del litoral español para el comercio directo con las Indias, sustituyendo el «derecho de palmeo» que antes explicábamos, como tributo, por un sistema de impuesto o arancel *ad valorem*, sobre las valoraciones derivadas de la Hoja Registro de Carga. En esta fase ya se habilitan como puertos los de Cartagena, Alicante, Málaga, Barcelona, Santander y Gijón, además de los de Sevilla, Cádiz y Cataluña y las expediciones se envían básicamente a La Habana, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, sin necesidad de hacer escala en Cádiz. Los intercambios, sin embargo, están sometidos a inspección, evitando la extensión del comercio libre a áreas de América no incluidas, por lo que los buques no podían modificar su puerto de destino una vez cerrado el registro, y los géneros exportados a estos puertos no podían a su vez ser reexportados a otros, estableciéndose con ello un control en los destinos finales de estas mercancías y, en consecuencia, en los repartos.

En otro orden, a partir de 1764 se verifica una fortificación de La Habana y, siendo capitán general de la isla Rica, se establece un sistema de intendencias que organizan la hacienda con una administración colonial bastante perfeccionada, con reformas que luego se extendieron también a Nueva España.

En 1778 se elaboró el Reglamento de Aranceles para el Comercio Libre, incluyendo a tal efecto en dicho sistema los puertos de Buenos Aires, junto a los españoles de Almería, Palma y Tortosa, rompiendo el esquema de monopolio comercial y abriendo una nueva etapa más liberal y, desde el punto de vista fiscal, más objetiva, aplicándose de forma precisa el derecho sobre el valor de las mercancías y gravándose éstas con aranceles que oscilaban entre el 3 por 100 para las nacionales y el 7 por 100 para las extranjeras, con algunas especialidades en los puertos. Luego existiría un aumento de la presión fiscal a final de siglo, hacia 1780, año en que por Real Orden de 17 de marzo se dobló la percepción en concepto de almojarifazgo y más adelante, en 1781, se impusieron las tarifas *ad valorem* para el comercio de retorno.

Sucesivamente se irá terminando con la venta de los oficios públicos e introduciendo las vías de modificación mediante los nombramientos de funcionarios metropolitanos y con la renovación del prestigio del Consejo de Indias, en el marco de una tendencia reformista, sin perjuicio de que irremisiblemente las fórmulas emancipadoras fueran desarrollándose con los sucesivos levantamientos y sublevaciones, cuyo análisis excede de este lugar, en tanto en cuanto pretendemos cerrar este estudio en el inicio de la Edad Contemporánea.

En 1787 se elaboró una encuesta sobre el estado del comercio de Indias, los aranceles, el tonelaje apropiado y las soluciones a aplicar para el fomento del mismo, cursada a autoridades e instituciones. En las respuestas, poco

homogéneas, se dieron sin embargo las suficientes bases para que Florida-blanca, recogiendo las ideas, tratase de promover normas para evitar la ruina del comercio español dimanante del descenso de los precios en el mercado americano. Ello dio lugar a las disposiciones promulgadas en los años 1788 y siguientes con los fines descritos por Delgado Ribas (21), consistentes en mejorar la información sobre la coyuntura, a efectos de determinar las mercancías que se negociaban en mejores condiciones y aquellas otras que era preferible no remitir, estudiando los precios de las mismas, así como de los fletes y de los seguros marítimos. En segundo lugar, se trató de aumentar el número de puertos habilitados en Indias, incluyendo a todas las regiones en el sistema del comercio libre y, en particular, los puertos de Veracruz y La Guaira. En tercer lugar se trató de potenciar el comercio interamericano levantando las prohibiciones de tráfico entre Nueva España, Guatemala, Perú y Chile, moderándose por último los derechos arancelarios, descendiendo la presión fiscal.

Junto a estas medidas, perfectamente encajables en el ámbito de la Ilustración, habría que citar la autorización del libre comercio de negros durante el reinado de Carlos IV por sendas Resoluciones de 1789 y 1791.

A finales de siglo, la declaración de guerra contra Inglaterra, el 7 de octubre de 1796, abrirá una nueva etapa en la que se rompen los vínculos existentes entre ambas Españas con rápida evolución de las ideas emancipadoras, que alcanzarán un superior desarrollo de carácter independentista en los inicios del siglo XIX con el amparo de los problemas internos en la metrópoli dimanantes de la guerra de la Independencia.

(21) DELGADO RIBAS: *Op. cit.*, *Historia de...*, Capítulo V, «Las Indias españolas en el siglo XVII y la emancipación», págs. 455 y sigs.