

VAS MINGO, Marta Milagros del y Miguel LUQUE TALVÁN: *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*. Valladolid. 2004. Seminario Iberoamericano de Descubrimiento y Cartografía-Instituto Interuniversitario de Iberoamérica y Portugal. 284 páginas con 5 apéndices

Esta obra es, de alguna forma, la reconstrucción del Derecho marítimo que se aplicó en la América hispana durante los dos primeros siglos de colonización. Para ese propósito, los autores, concedores y expertos en la materia, recorren la evolución del Derecho marítimo desde sus inicios con la compilación de la *Nomos Rodion Nautikos*.

La obra se apoya en una rica base de fuentes directas e indirectas del Archivo General de Indias (España), la Biblioteca Nacional de España, el Archivo General de la Nación de Perú, el Archivo Histórico y de Límites (Lima), la Biblioteca Nacional de Perú, el Centro de Estudios de Historia de México (CONDUMEX), el Hispanic and Luso-Brazilian Council Library y The British Library-Manuscripts Reading Room de Londres. Varias bibliotecas de Madrid forman parte de esta búsqueda exhaustiva de obras y documentos, como la Biblioteca del Centro de Información y Documentación Científica-C.I.N.D.O.C. (Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid), la Biblioteca Hispánica de la Agencia Española de Cooperación Internacional y la Biblioteca de Humanidades de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

Todo ello redundaba en una rica bibliografía de autores y obras que han marcado el desarrollo del derecho mercantil europeo, aragonés, catalán, castellano, vizcaíno e indiano. En efecto, la aventura de la mar no era algo sencillo. Los marinos y mercaderes se enfrentaban a miles de vicisitudes climatológicas, además, a los distintos tipos de piratería que para quienes emprendían el comercio marítimo requerían al menos un mínimo de seguridades para sus bienes, embarcaciones y mercancías. La construcción de este andamiaje jurídico fue fruto de la experiencia acumulada de varios siglos e impulsada principalmente por los mercaderes congregados en las regiones claves del comercio transeuropeo y, posteriormente, en los consulados de Sevilla, Bilbao y Cádiz. Un impulso posterior se dará, sobre todo, con las reformas borbónicas al instituirse los consulados de Veracruz, Guadalajara, La Habana, Cartagena, Caracas, Panamá y Buenos Aires.

Este libro tiene un atractivo adicional. Es una retrospectiva sobre el inicio de los *seguros marítimos* y, probablemente, es una ayuda historiográfica para conocer una parte del sistema de seguros que conocemos hoy día. Dado que el comercio marítimo era errático y expuesto a múltiples contingencias, los mercaderes, exploradores y aventureros requerían garantías para no ver sus pertenencias perdidas. Poco a poco se fue creando una normativa, pero también la creación de un fondo financiero para los propios protagonistas. Conforme fue evolucionando el Estado español (en sus múltiples manifestaciones), éste participó activamente como garante y árbitro de prácticas marítimas cada vez más complejas y enmarcadas en las relaciones internacionales. Con el tiempo, el propio Estado auspició directamente la protección de las embarcaciones en la ruta de las Indias.

Los autores se han convertido en referentes obligados de esta temática. En efecto, Marta Milagros del Vas Mingo ha publicado *Los consulados en el tráfico indiano* (2000) y, conjuntamente con Miguel Luque Talaván, «La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V» (2000), así como varios artículos y obras consagrados al Derecho Indiano en lo general y en lo específico del Derecho marítimo. Estos antecedentes permiten a los autores concebir esta obra que, en mucho, desborda el solo tema de la avería. Puede incluso decirse que a través de la avería, se puede conocer un conjunto de realidades y relaciones en torno a un tráfico marítimo que ya en el siglo XVI era extremadamente complejo. Sin embargo, el éxito logrado por España en el Nuevo Mundo fue una de las causas del auge de la piratería a favor de Inglaterra, Francia y Holanda. Aunque esta práctica ya era ampliamente conocida, sobre todo en la zona del Levante, norte de África y el resto del Mediterráneo, llega, probablemente, a ofrecer aspectos insospechados a partir del siglo XVI. Los autores abordan esta realidad (pp. 121 y ss.) haciendo un corte histórico de cinco etapas. Sin duda alguna, el propósito de la obra no era tratar esta práctica de manera exhaustiva, pero esta sugerencia cronológica abre nuevos cauces para la investigación histórica. Por ejemplo, valdría la pena hacer un ejercicio de reconstrucción histórica para conocer el impacto que la piratería tuvo sobre el tesoro real o cómo la avería mitigó estos efectos sobre los mercaderes, exploradores e incluso sobre los propios conquistadores (gran parte de los regalos destinados por Hernán Cortés a Carlos V, según su *Primera relación*, fueron interceptados en alta mar, ver Bartolomé Bennasar, *Hernán Cortés*. Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 2002, p. 293). Sin olvidar que varias ciudades indianas fueron en algún momento botín de estas naves como La Habana, Buenos Aires, Campeche y Cartagena de Indias.

La obra está dividida en cinco ricos capítulos: En el Capítulo I, «Orígenes del Derecho marítimo mediterráneo-atlántico», los autores reflexionan sobre el origen de esta práctica. Sobresale, en primer lugar, la primera compilación de la antigüedad recogida en el *Nomos Rodion Nautikos*. Estamos en el siglo VIII y su ámbito de aplicación es el Imperio de Bizancio. Más cercana a nuestra realidad está el *Llibre del Consulat del Mar*, compilación cercana al 1231. En la región cantábrica se desarrolló el núcleo conocido como los *Rooles d'Oleron*, que en la región castellana se conoció como el *Fuero o Leyes de Lairon*. En la zona atlántica europea también se dieron manifestaciones semejantes. Lo más interesante de todo fue que se produjo una interrelación entre las distintas manifestaciones del nascente Derecho marítimo, base indiscutible del proceso trasatlántico que empezará a tomar forma a partir de finales del siglo XV. Viene después el desarrollo del comercio de Burgos y Brujas, que permitirá un enriquecimiento mayor en términos de regulación marítima.

Este acervo será determinante para la codificación que se haga en el Consulado de Sevilla, escenario clave del comercio trasatlántico y traspacífico, tanto de América como de las islas Filipinas, que, en buena medida, será abordado en el Capítulo II, que toca el «Derecho Marítimo Indiano». Así, las Ordenanzas que van a emitirse en aquella ciudad afinarán, una vez más, los elementos que tiene en este momento el comercio con el nuevo mundo descubierto, conquistado y colonizado. En este ordenamiento se contempla el resarcimiento en caso de contingencias humanas, como es el caso de la piratería.

El Capítulo III tiene que ver con «El riesgo en el transporte marítimo indiano: el seguro marítimo, el contrato de fletamento y la avería». Y el Capítulo IV se refiere a «La Avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano». Hay una revisión bibliográfica de los estudios y tratados en este ámbito. Destacan las obras de Juan de Hevia Bolaños, el *Laberinto de Comercio Terrestre y Naval* publicado en Lima (1617); de Josef de Veita Linage, el *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* editado en Sevilla (1622) y, desde luego, el *Reglamento del Libre Comercio* de 1776 a finales del periodo de las Reformas borbónicas. Este fue el marco tanto normativo como de reflexión. Los autores constatan que «la literatura jurídica indiana en el siglo XVIII se caracteriza por la crítica que de la misma se hace al incumplimiento de la norma establecida...» (p. 92).

En este capítulo se da una interesante discusión sobre el origen de la palabra *avería*. La cuestión de hecho no se ha resuelto del todo, aunque parece orientarse a que su origen vino del árabe, de ahí pasó al catalán y al italiano. El castellano pudo recibir este concepto por la vía del catalán. Conviene, de cualquier manera, señalar que también suena lógico su origen latino (*avere*, tener). En todo caso, es el contexto global el que hay que analizar. De ahí que esta parte sea la más rica en fuentes y estudios de caso. La avería se va estudiar bajo sus modalidades marítima y terrestre, planteando, al mismo tiempo, los escenarios en los que se encuentra la aplicación de estos incipientes seguros, pero no por ello menos complejos. En particular, se estudian los casos de corso y piratería bajo sus distintas manifestaciones. Es, en este sentido, el comercio indiano, el que ofrece una gama más rica, tanto de su evolución normativa como de los diversos escenarios en los que se enfrenta el comercio trasatlántico: el Caribe, las Antillas, el Pacífico y el Golfo de México. A este respecto, los autores nos llevan de la mano en el ya sofisticado mundo de los seguros marítimos.

El Capítulo V trata sobre «La cobranza y distribución de la avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres en la legislación indiana». Y, por último, hay que decir que la obra cumple los propósitos enunciados en el título. Tiene, además, un ingrediente adicional de forma, y no por ello menos importante: los autores intercalan cuadros y guías explicativas. Las fuentes primarias y bibliográficas son ricas para conocedores y para quienes se inician en esta temática. No cabe duda que este tipo de trabajos abren una brecha tanto en la historia del Derecho, la misma historia de los seguros, el Derecho Indiano y, complementariamente, constituyen una guía para los estudios de caso en el comercio trasatlántico y traspacífico.

Erasmus SÁENZ CARRETE

Universidad Autónoma Metropolitana (México)

TURISO SEBASTIÁN, Jesús: *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*. Valladolid. 2002. Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Universidad de Valladolid.