



... n nancogants p...  
... p...  
... de aquells...  
... de sancta...  
... p electio e no...  
... una cosa...  
... tida eligen...  
... en consols...  
... de mar e no...  
... o saencia...  
... ons ques...  
... consols...  
... p p...  
... art de la...  
... los antecessors...  
... en los Consols elects en...  
... Justicia civil. m. adal. 11.  
... dia de nadal los dits...  
... sols elects...  
... del Justicia civil...  
... dms la...  
... maria de la...  
... el dit Justicia...  
... m...  
... de son...  
... et se...  
... f...  
... de...  
... del...

... la non e de la p...  
... m.  
D assada la dita festa de na...  
dal los dits consols ab al...  
guns phomes de mar p...  
senten lo dit iutge elet al portant...  
uens d parador en lo regne de val...  
o a son lo d... e iure en poder de...  
a qll q se e... se haura en lo dit...  
offici. C... q p los dits consols es...  
al dit parador p... en iutge reb...  
lo dit parador en iutge de les dits...  
appellacions. e ari es acostumat de...  
fer no conteniant q en lo p... al...  
dits prohoms de mar p lo d... reu...  
sobre la electio d... iutge atorgar...  
sia contegut. q... dit iutge casam...  
plo dit semoy rey o p son parador...  
sia elet. co d... lo dit semoy rey...  
lo dit seu procurador. q... la vacio el...  
dit puilegi no daren usit null...  
an sia p... se... q... es dit...  
Del sagell de la cort... m.  
H Os consols ha sagell en...  
la lur cort redon lo qual...  
ha un... les dms part...  
central real e lo reix ala fi del dit...  
cur ondes de mar e... del dit...  
gell es elect. Sagellu...  
ris valne p... roge. D... f...  
gell m... sagella lo iutge luc...  
res ha a sagellar. D... sagell es...  
gut p lesar... de la lur cort...  
Com casai any se m... los co...  
sols elects iutges... v.  
H Quells qui son... any...  
consols non son en lany se...  
guet. a b... m son altre...  
mudats. A... m... lo iutge...  
m... casam... o... Das...  
quells... consols e iutges...  
any... part...  
... q... a... d... q...  
... de elect en lany...

# EL DERECHO PORTUARIO EN LA HISTORIA

(De los orígenes a la codificación)



# EL DERECHO PORTUARIO EN LA HISTORIA

(De los orígenes a la codificación)

Antoni Jordà Fernández

Profesor de Historia del Derecho y de las Instituciones

Universidad Rovira i Virgili, Tarragona





# EL DERECHO PORTUARIO EN LA HISTORIA

(De los orígenes a la codificación)

Antoni Jordà Fernández

Profesor de Historia del Derecho y de las Instituciones

Universidad Rovira i Virgili, Tarragona

Primera edición: mayo 2008

EDITA:

Autoritat Portuària de Tarragona  
Paseo de la Escollera, s/n – 43004 Tarragona  
Tlf. 977 25 00 91  
publicacions@porttarragona.cat

Distribución: Lectio Ediciones

© Antoni Jordà Fernàndez  
© el editor

Coordinación de la obra e imágenes: Arxiu del Port de Tarragona  
y Servei de Publicacions del Port de Tarragona

Diseño y maquetación de la obra: Antonio Latre

Impresión: Leitzaran Grafikak  
Depósito legal: SS-660/2008

ISBN: 978-84-96754-21-8

Puerto y ciudad, derecho e historia, estudiar uno nos conduce al conocimiento de la otra. Tarragona es inseparable de su puerto y, por tanto, seguir el camino de una nos lleva a conocer la historia del otro. Lo mismo sucede con el derecho y la historia. De hecho, este libro que tenéis en vuestras manos fusiona los dos ámbitos: trata del derecho portuario en la historia.

En efecto, su publicación cumple con el objetivo de llenar un vacío importante dentro del mundo de los estudios jurídicos, ya que tanto la evolución del régimen jurídico relativo a los puertos y, más concretamente, la legislación que los crea, regula y mantiene, no ha sido, hasta el momento, objeto de muchos análisis e investigaciones.

Asimismo, este trabajo nos ofrece una nueva perspectiva a partir de la cual podemos analizar la historia de las instituciones portuarias. Al mismo tiempo, nos permite entender mejor los esfuerzos invertidos en unas infraestructuras que se han convertido, como en el caso de Tarragona, en motores económicos y puntos neurálgicos en las redes de comunicación.

El libro que presentamos, por otro lado, comienza su recorrido cronológico en el mundo romano, cuna de grandes legisladores, forjador de una cultura volcada en el mar y cimiento de nuestra actual sociedad. De hecho, ellos fueron quienes dijeron: *ubi societas, ibi ius* (donde hay sociedad, hay derecho). Es, por tanto, ésta, una obra del todo imprescindible.



Josep A. Burgasé Rabinad  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona

# ÍNDICE GENERAL

Dedicatoria  
Agradecimientos

## I.- INTRODUCCIÓN

Justificación  
Fuentes y bibliografía  
Metodología

## II.- EL DERECHO PORTUARIO EN LA ANTIGÜEDAD

- 1.- Los puertos y el mar en la Antigüedad y su evolución
  - 1.1.- Referencias portuarias anteriores al Derecho romano
  - 1.2.- Derecho romano y espacio portuario
  - 1.3.- Evolución posterior en el Derecho altomedieval
- 2.- El derecho portuario en las normas jurídicas
  - 2.1.- Liber; Fuero Juzgo
  - 2.2.- Las Partidas
  - 2.3.- Usatges; Ordenanza de la Ribera (Barcelona); Costums de Tortosa
  - 2.4.- Furs de València
  - 2.5.- Los Rôles d 'Oléron

## III.- LOS PUERTOS Y SU CONCRECIÓN JURÍDICA EN LOS REINOS MEDIEVALES HISPÁNICOS

- 3.- La concreción del derecho portuario
  - 3.1.- Los puertos del Cantábrico
    - 3.1.1.- Galicia
    - 3.1.2.- Asturias
    - 3.1.3.- Las villas marítimas de Castilla. Las Hermandades
    - 3.1.4.- Vascongadas
  - 3.2.- Los puertos y las campañas navales del siglo XIII: de Cartagena a Sevilla
  - 3.3.- Los puertos del levante mediterráneo
    - 3.3.1.- Cataluña
    - 3.3.2.- Valencia y Mallorca
- 4.- Aspectos jurisdiccionales y fiscales relativos a los puertos
  - 4.1.- Jurisdicción portuaria en el reino de Castilla
  - 4.2.- La Ordenanza de la Ribera (Barcelona)
  - 4.3.- El Llibre de Consolat de Mar
    - 4.3.1.- Jurisdicción del Consolat de Mar de Barcelona
    - 4.3.2.- Jurisdicción del Consolat de Mar de Valencia
    - 4.3.3.- Jurisdicción del Consolat de Mar de Mallorca
  - 4.4.- Jurisdicción y delimitación del espacio: algunos ejemplos
  - 4.5.- Los puertos en las guerras: algunos ejemplos
  - 4.6.- Fiscalidad en los puertos
    - 4.6.1.- Castilla
    - 4.6.2.- Cataluña
    - 4.6.3.- Valencia
    - 4.6.4.- Mallorca
    - 4.6.5.- Otros puertos del Mediterráneo

#### **IV.- EVOLUCIÓN POSTERIOR: REALIDADES PORTUARIAS EN LA MONARQUÍA HISPÁNICA (SS. XVI-XIX)**

- 5.- Una mirada a los puertos en el Derecho de Indias
- 6.- La monarquía y el control de los puertos
  - 6.1.- Obras portuarias y explotación de los puertos (ss. XVI-XVII)
  - 6.2.- La intervención administrativa estatal en los puertos (s. XVIII)
- 7.- Nuevas realidades, nuevos instrumentos jurídicos
  - 7.1.- La organización administrativa portuaria en el siglo XIX. Liberalismo y Ministerio de Fomento
  - 7.2.- La creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles (de Caminos, Canales y Puertos)
  - 7.3.- La Ley de Puertos de 1880 y los servicios portuarios
  - 7.4.- Las Juntas de Obras de Puertos (1868)

#### **V.- LA DISPUTA DOCTRINAL SOBRE EL DERECHO PORTUARIO EN LA EUROPA ANTERIOR A LA CODIFICACIÓN**

- 8.- El derecho portuario en la Europa moderna
- 9.- La calificación jurídica del espacio portuario
  - 9.1.- Definición de puerto
  - 9.2.- El puerto como espacio de dominio de la Corona
- 10.- La jurisdicción sobre el espacio portuario
  - 10.1.- El espacio portuario como objeto de jurisdicción
- 11.- Las regalías sobre el espacio portuario
- 12.- Los puertos, el comercio marítimo y la libertad de navegación
  - 12.1.- La libertad de acceso a los puertos
  - 12.2.- El riesgo en los puertos

#### **VI.- EL CAMINO HACIA LA CODIFICACIÓN**

#### **VII.- CONCLUSIONES**

#### **VIII.- FUENTES**

#### **IX.- BIBLIOGRAFÍA**

## Dedicatoria

*A mis alumnos de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad Rovira i Virgili (Tarragona)*

## Agradecimientos

Este libro es el resultado de diversas investigaciones realizadas en los últimos años<sup>1</sup>. Las correcciones sucesivas en el texto primigenio lo han pulido poco a poco y han dado como resultado un estudio que, en todo caso, es deudor tanto de autores que anteriormente trataron el tema objeto de estudio como de especialistas que han aportado sugerencias de gran interés y calidad. En todo caso, la responsabilidad de lo que aquí se escribe corresponde únicamente al autor. Debo señalar mi agradecimiento especial al Dr. Jean Louis Harouel, *professeur* de la Faculté de Droit y director en el año 2004 del Institut d'Histoire du Droit de la Faculté du Droit de la Université de Paris-II, Panthéon-Assas, donde realicé buena parte de la investigación que hoy toma cuerpo en este libro.

Una obra de estas características no se habría publicado sin el concurso de diversas personas e instituciones. La Autoridad Portuaria de Tarragona (gracias a su presidente, Josep A. Burgasé, y al recordado Josep Lluís Navarro, fallecido cuando el libro estaba dando ya su última *derrota*) y Puertos del Estado (con el impulso de Xavier Gesé) han hecho un gran esfuerzo para llevar a buen puerto, digámoslo así, esta obra.

No solamente es importante —que también lo es— la aportación económica; aún es más destacable, y por ello doblemente de agradecer, el apoyo a la investigación científica de la arquitectura jurídica portuaria del pasado. Sabido es que el derecho portuario de nuestros días se configura, en cierto modo, como heredero del que rigió en los puertos y mares del Mediterráneo y del Atlántico hace ya muchos siglos.

A todos ellos, mi agradecimiento.

**Antoni Jordà Fernández**

**Profesor de Historia del Derecho y de las Instituciones**

**Facultad de Ciencias Jurídicas - Universidad Rovira i Virgili**

**Tarragona, enero 2008**

---

<sup>1</sup> Tiene su origen en una investigación realizada en el marco del proyecto coordinado BJU2003-09552-C03-00, titulado “Los juristas y la construcción de un sistema de Derecho Privado”, dirigido por el Dr. Tomás de Montagut Estragués, catedrático de Historia del Derecho y de las Instituciones (Universidad Pompeu Fabra, Barcelona), y coordinado por la Dra. Encarnació Ricart Martí, catedrática de Derecho Romano (Universidad Rovira i Virgili, Tarragona).



# I



## INTRODUCCIÓN

## INTRODUCCIÓN

Justificación

Fuentes y bibliografía

Metodología

## Justificación

Entre la definición que establece Ulpiano de lo que es un puerto (“*Portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces, et inde exportantur*”) y la que dispone el artículo 1.º de la Convención de Ginebra de 9 diciembre 1923 (“*sont considérés comme ports maritimes les ports fréquentés par les navires de mer servant au commerce extérieur*”) hay casi dos mil años de distancia.

En este período de tiempo, los puertos han sido objeto de interés de los monarcas, de los imperios, de las ciudades y de sus habitantes. No en vano, eran fuente de subsistencia para unos, y motivo de poder y dominio para otros. En cualquier caso, los puertos marcaban el ritmo vital de los pueblos, y ello más allá de la glosa, irónica, que hacía Azo de las definiciones de Ulpiano, cuando afirmaba sobre los puertos: “*Id est locus ubi rates morantur et stant*”.

Sin embargo, el estudio del régimen jurídico relativo a los puertos y de su evolución histórica, y más concretamente de la legislación que los crea, regula y mantiene, ha merecido escasa atención por parte de los estudiosos del Derecho. Desde la perspectiva histórico-jurídica, tal estudio sigue todavía pendiente, y no solo como simple apartado introductorio al estudio administrativo de la organización y el funcionamiento de los puertos, o a lo sumo como referencia indispensable, pero insuficiente, del estudio de las actividades mercantiles marítimas.

En efecto, consideramos que el estudio que presentamos tiene interés por sí mismo, no sólo como conocimiento o prolegómeno de la actual situación, sino también como instrumento de conocimiento de las características principales y la evolución del régimen jurídico portuario.

El estudio de los puertos plantea, bajo estas referencias generales, un doble objeto de investigación.

Por un lado, los puertos tienen en sí mismos un claro interés de estudio jurídico, pues su creación, organización y funcionamiento responden a las circunstancias y el ordenamiento jurídico vigente en cada momento. Este interés, además, se diversifica



en las múltiples ramificaciones que su estudio permite: administración portuaria, tareas y servicios portuarios, fiscalidad, ocupación de espacio público, etc.

Por otro lado, los puertos ofrecen una perspectiva de estudio y análisis de las normas que han generado en las épocas en que ello era posible, detallando el paso de la estructura portuaria dependiente de las corporaciones municipales y/o gremiales a la dependencia y el control del Estado.

Para la concreción del trabajo que nos proponemos desarrollar es del todo preciso contar con una perspectiva de derecho comparado entre diversos ordenamientos jurídicos que hubieran podido tener alguna influencia, mediata o inmediata, en la aplicación y el desarrollo de la normativa española existente al respecto.

El estudio que se presenta aborda, entre otros, los temas que seguidamente se relacionan.

En primer lugar, se ocupa de las fuentes y la tipología normativa del derecho portuario. Se analiza la legislación portuaria, entendida como el modo de creación de las normas de derecho aplicables a la actividad portuaria. En este sentido, se examina la capacidad normativa y su fundamentación jurídica en los distintos ámbitos o niveles en que efectivamente tuvo lugar la producción jurídica, bien sea en el ámbito municipal, de la Corona, del Estado y/o de las corporaciones profesionales.

En segundo lugar, profundiza en el contenido del derecho portuario. El derecho portuario debe ser examinado también bajo otras perspectivas, como es la de su propio contenido. Así, se examinarán diferentes aspectos, como son la creación de los puertos, la ordenación del espacio portuario, la aportación de los recursos económicos necesarios para las obras portuarias y la percepción de vectigales o derechos portuarios; la regulación de las actividades y los servicios portuarios; la infraestructura material, en relación con las obras e instalaciones, su ejecución, mantenimiento y conservación; y el espacio ocupado por el puerto.

Por último, se aborda la aplicación de las normas de derecho portuario. Para conocer más profundamente el significado y la importancia del derecho portuario, se procederá al estudio de la aplicación de sus normas. Para ello, se tendrán en cuenta diversos aspectos, como el ámbito de aplicación de las normas (espacio físico donde deben ser aplicadas), el objeto material de las normas según sea su origen, los sujetos a quienes se dirigen las normas, y los instrumentos jurídicos de aplicación de las normas. En definitiva, se tratarán los aspectos jurisdiccionales en los puertos, así como en la navegación (riesgo, libre navegación, etc.).

Todos estos temas se han examinado teniendo en cuenta varios aspectos. Por un lado, una visión cronológica que arranca del mundo jurídico romano y cuya evolución continúa en los reinos hispánicos medievales, muy influida por el *ius commune*. En este ámbito analizamos la concreción en los diversos puertos: creación y evolución posterior, autoridad de la que dependen, etc. La evolución del derecho portuario prosigue en los siglos posteriores, pero prestamos especial atención al siglo XVIII, cuando la Corona empieza a intervenir de forma directa y global en el sistema portuario. Finalmente, se analizan las medidas legislativas más destacadas del siglo XIX, que es cuando se configura de forma definitiva el sistema portuario español.

Por otro lado, atendemos a la discusión doctrinal que surgirá en Europa a lo largo de los siglos XVI a XVIII en torno a los puertos y a su papel en el marco de la libre navegación, así como a las diversas tesis contrapuestas que plantearán una superación del Derecho romano, que, tras la formulación del *ius commune*, seguía en vigor. Este debate doctrinal es extraordinariamente rico en contenido, tanto por la discusión teórica de los conceptos y principios clásicos sobre el tema como por la aplicación práctica que las monarquías europeas de la época moderna harían de estas teorías.



## Fuentes y bibliografía

Para el desarrollo de este trabajo se han utilizado fuentes documentales relacionadas con el objeto de estudio. En este sentido, deben señalarse tanto las fuentes jurídicas normativas (Derecho romano, ordenamientos medievales) como las fuentes impresas de cartas de población y fueros locales de ciudades y villas con puerto en el litoral peninsular. No se ha querido realizar un exhaustivo corpus documental, sino analizar la documentación que ha llegado hasta nuestros días y que permite ofrecer unos datos susceptibles de ser evaluados con arreglo a los objetivos antes enunciados.

Para la discusión doctrinal desarrollada en toda Europa en los siglos anteriores a la codificación, la información se ha obtenido de la abundante y rica bibliografía conservada en las bibliotecas consultadas, en especial las del Institut d'Histoire du Droit (UMR 7105) y la Bibliothèque Cujas de Droit et Sciences Economiques, ambas de la Faculté du Droit de la Université de Paris-II, Panthéon-Assas; y la de la Bibliothèque Nationale de France, en los fondos manuscritos y bibliográficos de las sedes “François Mitterrand” y “Cardenal Richelieu”.

En cuanto al resto de bibliografía, se ha consultado la de tipo especializado, en diversos ámbitos, que podía completar el análisis de los objetivos de este trabajo.

## Metodología

Para lograr los fines propuestos, y partiendo de las fuentes utilizadas, se ha aplicado una metodología adaptada a las singularidades de cada uno de los dos grandes ámbitos o apartados de este trabajo.

En cuanto a los antecedentes del derecho portuario, se han analizado las fuentes del Derecho romano en sus textos. En lo que respecta al estudio de los puertos y del derecho portuario en los reinos hispánicos medievales, se ha partido del análisis de los fueros locales y las cartas de población referidas a localidades con puertos, y se han examinado sus características, sus semejanzas o diferencias con relación a otros puertos, etc. Finalmente, para los siglos posteriores, se ha analizado la legislación portuaria vigente.

La principal novedad que se aporta es la revisión de esta documentación a la luz de un punto de interés o coincidencia similar, como es el de los puertos y su importancia en el conjunto de la ordenación jurídica del territorio.

En segundo lugar, el trabajo incluye un análisis de la discusión doctrinal desarrollada entre los siglos XVI y XVIII en numerosos países de Europa en torno a los puertos y la aplicación del derecho portuario. Partiendo de las obras de los autores más destacados, se ordenan las posiciones relativas a los temas que más preocupaban en el momento y que, por tanto, centraron la atención de los juristas: el puerto como espacio de dominio, la jurisdicción sobre los puertos, las regalías en el espacio portuario, los puertos y la libre navegación, etc.



# III



## EL DERECHO PORTUARIO EN LA ANTIGÜEDAD

## EL DERECHO PORTUARIO EN LA ANTIGÜEDAD

### 1.- Los puertos y el mar en la Antigüedad y su evolución

1.1.- Referencias portuarias anteriores al  
Derecho romano

1.2.- Derecho romano y espacio portuario

1.3.- Evolución posterior en el Derecho altomedieval

## 1.- LOS PUERTOS Y EL MAR EN LA ANTIGÜEDAD Y SU EVOLUCIÓN

*L'histoire de la navigation et du commerce se confond maintenant avec celle de Rome.*

(J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII.<sup>e</sup> siècle*, I, xlvi, París, 1828.)

### 1.1.- Referencias portuarias anteriores al Derecho romano

Las referencias jurídicas a los puertos con anterioridad al Derecho romano son más bien de poca entidad. Así, el Código de Hamurabi establece algunas referencias sobre la construcción de naves, los fletes, las averías y los hurtos<sup>2</sup>.

El Derecho fenicio, entre los siglos III y II a. C., distinguía tres tipos de naves: las que no tenían ni equipaje ni cargo; las que no tenían cargo; y las naves armadas y equipadas, con cargo<sup>3</sup>. Sabemos también que el Derecho fenicio contaba con algún tipo de *vectigalia maritima*, que es el nombre con que Tito Livio se refería al hablar de ciertas ciudades norteafricanas que los tenían establecidos en sus puertos<sup>4</sup>:

“Hannibal postquam uectigalia quanta terrestria maritimaque essent et in quas res erogarentur animaduertit et quid eorum ordinarii rei publicae usus consumerent, quantum peculatus auerteret, omnibus residuis pecuniis exactis, tributo priuatis remisso satis locupletem rem publicam fore ad uectigal praestandum Romanis pronuntiauit in contione et praestitit promissum.”

- 
- 2 Vid.: Pietro BONFANTE, *Le leggi di Hammurabi, re di Babilonia (a. 2285-2242 a. C.), con prefazione e note del prof...* (Milano, 1903); Vincenzo MANZINI, “Il diritto commerciale nella legge più antica del mondo”, en *Rivista di Diritto Commerciale, Industriale e Marittimo* (1903), I, pp. 140-143. Una visión general en J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII.<sup>e</sup> siècle (= Collection...)* (París, 1828), I París, , pp. xiv y ss.
- 3 Vid.: Jean DAUVILLIER, “Le droit maritime phenicien”, en *Revue Internationale des droits de l'antiquité*, 1959, pp. 33 y ss.; Francesco Alessandro QUERCI, “Il diritto marittimo fenicio”, en *Rivista del Diritto della Navigazione* (1960), I, pp. 411 y ss. Datos generales en Benjamín COSTA -y Jordi H. FERNÁNDEZ (eds.), *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos: XI Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica* (Ibiza, 1998).
- 4 Alexander Hugh McDONALD (ed.), *Titi Livi. Ab urbe condita, Tomus V. Libri XXXI-XXXV* (Oxonii- Oxford, 1914-1965), 5 vols. (reimpr. 1976), lib. XXXIII, 47, pp. 1-2. Se ha cotejado con la versión castellana de José Antonio VILLAR VIDAL (trad. y notas), *Tito Livio. Historia de Roma desde su fundación. Libros XXXI-XXXV* (Madrid, 1993), p. 213, donde los vectigalia se traducen por ‘impuestos’.



El derecho marítimo griego no ha aportado demasiados textos, situación que se ve compensada, no obstante, por la pervivencia de un amplio conjunto de normas consuetudinarias transmitidas de forma oral. En este sentido, la influencia del derecho marítimo griego en el Derecho romano puede comprobarse en las Leyes Rodias (siglo v a. C.), en especial al tratar con cierto detenimiento dos situaciones<sup>5</sup>: en primer lugar, cuando el capitán se ve obligado a abandonar de forma inesperada las mercancías, o los pasajeros, a causa de los piratas (en esta situación no adquiriría ninguna responsabilidad); en segundo lugar, cuando el comerciante o un pasajero abandona a un esclavo en el barco (en este caso deberán compensar a su propietario).

## 1.2.- Derecho romano y espacio portuario<sup>6</sup>

Las referencias en el Derecho romano a los puertos y a su administración son más bien escasas, y se limitan a tratar de forma indirecta estas cuestiones relacionándolas muy de pasada con la compleja temática de la clasificación general de los bienes (comunes, públicos, *res nullius*, *res extra commercium*), su aprovechamiento y utilización<sup>7</sup>.

La zona litoral del mar se consideraba cosa común: “Et quidem naturali iure communia sunt omnium haec: aer, aqua profluens et mare, et per hoc litora maris”<sup>8</sup>. Se consideraban bienes públicos los que pertenecían al pueblo romano, adscritos al uso inmediato y directo de los ciudadanos<sup>9</sup>.

Los puertos se consideran cosa pública, y por ello se podía pescar en ellos: “Flumina autem omnia et portus publica sunt; ideoque ius piscandi omnibus commune est in portu fluminibusque”<sup>10</sup>. Sin embargo, la función básica por la

5 Walter ASHBURNER (ed.), *The Rhodian sea law* (Oxford, 1909; reed. facs. Aalen, 1976), parte III, cap. 15. Las Leyes Rodias se caracterizaban, según Pardessus, “par la sagesse d’une législation commerciale qu’elle emprunte sans doute aux Phéniciens” (en *Collection...*, I, p. xxix).

6 Comentarios en Alfredo GALLEGO ANABITARTE - Ángel MENÉNDEZ REXACH - José Manuel DÍAZ LEMA, *El Derecho de Aguas en España* (Madrid, 1986) (= GALLEGO, *Aguas*), I, pp. 99-121.

7 Santiago CASTÁN PÉREZ-GÓMEZ, *Régimen jurídico de las concesiones administrativas en el Derecho romano* (Madrid, 1996), en especial pp. 37-88.

8 *Instituta*, 2,1, 1.

9 D 43.7.1; D 43.8.2.2.5; D 50.16.15.

10 *Instituta*, 2,1, 2.

que se reconocía un puerto no era tanto la pesca como el comercio. Acursio, al realizar su glosa de Ulpiano, establece<sup>11</sup>:

“Portus<sup>12</sup> appellatus est conclusus locus quo importantur merces, et inde exportantur: eaque nihilo minus statio est conclusa, atque munita<sup>13</sup>, inde angiportum<sup>14</sup> dictum est.”

Los puertos, fueran de mar<sup>15</sup> o artificiales<sup>16</sup>, eran necesariamente cosa pública<sup>17</sup>. En general, parece que el término *portus* se reservaba a los realizados cerrando parte del mar sobre el litoral<sup>18</sup>, aunque la referencia terminológica exacta era muy variada. Así, Impallomeni cita la rada o *statio*, donde las embarcaciones estaban ancladas; y el puerto en sentido estricto, donde las barcas y naves eran reparadas y embarcaban o desembarcaban personas y mercancías<sup>19</sup>. Particular interés presentaba el tema de los puertos artificiales, realizados mediante el aislamiento de una parte del mar a partir de la construcción de un dique con propósito<sup>20</sup>. Estas construcciones podían ser de propiedad privada, pero el espacio cerrado del mar seguía siendo público<sup>21</sup>. Impallomeni afirma que, en cualquier caso, la naturaleza pública del puerto no excluía la posibilidad de someterlo a la concesión administrativa<sup>22</sup>.

---

11 D 50.16.59, en la edición *Corpus Iuris Civilis. Tomus Tertius. Digestum Novum, seu Pandectarum... cum commentariis Accursii* (Lugduni, 1627; reed. Osnabrück, 1966), p. 1814.

12 Glosa: “Id est locus ubi rates morantur et stant. Azo”.

13 Glosa: “Id est non minus quam si in statione essent. Azo”.

14 Glosa: “Id est strictus portus. Vel id est parva porta civitatis, quae portula dicitur in vulgari, et fuit mentio portus, ut sia expositione egeamus...”.

15 D 1.8.4.1= I 2.1.2, y D 50.16.17.1.

16 D 1.8.10; vid. Giambattista IMPALLOMENI, “Le rade, i porti, le darsene e le opere a terra”, publicado inicialmente en *Rivista Trimestrale di Diritto Pubblico*, 40 (1990), pp. 1182-1201; utilizo la obra recopilatoria del autor *Scritti di Diritto romano e tradizione romanistica* (Padova, 1996), pp. 583-600, p. 593.

17 Sobre aspectos geográficos de localización de los puertos, vid.: G.E. RICKMAN, “Towards a Study of Roman Ports”, en Avner RABAN (ed.), *Harbour archaeology: proceedings of the first International workshop on ancient Mediterranean harbours, Cesarea Maritima, 24-28.6.1983* (Oxford, 1985), pp. 105-115. En cuanto a los de Hispania, se refiere al de Sevilla (p. 110); del de Tarraco dice que fue creado “for political reasons” (p. 111). J. ROUGÉ, “Ports et escales dans l’Empire tardif”, en AA.VV., *La Navigazione mediterranea nell’alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull’alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., I, pp. 67-124.

18 D 50.16.59: “Portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces, et inde exportantur; eaque nihilominus statio est conclusa, atque munita, inde angiportum dictum est”.

19 Giambattista IMPALLOMENI, “Le rade...”, 594, citando D 43.12.1.17; D 50.16.59; D 1.8.4.pr.

20 Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti del convegno internazionale di Genova 1985* (Génova, 1989). Trata de los puertos de Dubrovnik, Creta, Estambul, Chios, Chipre, Acre, Portugal, Sevilla, Málaga, Mallorca, Valencia, Alicante, Barcelona, Arles, Venecia, Pisa, Sicilia y Génova.

21 Giambattista IMPALLOMENI, “Demanzialità accidentale nell’ambito marittimo e idrico con particolare riguardo a darsene e canali artificiali”, publicado inicialmente en *Il diritto dell’economia* (1990), pp. 279-291, y en *Studi in onore di Gustavo Vignocchi* (Modena, 1992), III, pp. 1409-1421. Utilizamos la obra recopilatoria del autor *Scritti di Diritto romano e tradizione romanistica* (Padova, 1996), pp. 601-610, p. 602.

22 Giambattista IMPALLOMENI, “Le rade...”, p. 595, citando D 50.16.17.



Como cosa pública, no podía estar incorporado en los bienes de nadie<sup>23</sup>, aunque un particular podía ser “dueño” de un puerto en un lago de su propiedad<sup>24</sup>; es más, no se aceptaba la apropiación por parte de un particular de un puerto o de sus instalaciones<sup>25</sup>. Y como cosa pública, además, todos debían contribuir a las obras de reparación o construcción de los puertos, del mismo modo que se hacía con las murallas o los acueductos:

”Ad portus et aquaeductus et murorum instaurationem sive exstructionem omnes certatim, facta operarum collatione, intare debent, neque aliquis ab huiusmodi consortio dignitatis privilegiis excusari.”<sup>26</sup>

Además, los tributos que se cobraban en los puertos pertenecían al fisco, y se consideraban públicos:

“«Publica vectigalia» intelligere debemus, ex quibus vectigal fiscus capit, quale est vectigal portus, vel venalium rerum, item salinarum, et metallorum et piscariarum.”<sup>27</sup>

Parece claro, además, que los puertos están sometidos a las normas jurídicas de general aplicación en un espacio o territorio determinado. Así opinaba Alfenus Varus, al defender que todos los puertos de la isla de Creta eran de la isla en cuanto objeto de aplicación de una misma ley: “tametsi portus quoque, qui insulae essent, omnes eius insulae esse viderentur”<sup>28</sup>.

En cuanto a la delimitación y las funciones de la zona costera litoral, se establecía que dicha zona abarcaba hasta donde las mayores olas alcanzaban en invierno<sup>29</sup>. Además, se concretaba el uso público de las costas y del mismo mar, con la salvedad de permitir situar en el litoral una cabaña para abrigo y para la

23 Gayo en *D* 1.8.1: “Hae autem res, quae humani iuris sunt, aut publicae sunt, aut privatae; quae publicae sunt, nullius in bonis esse creduntur”.

24 *D* 50., 15., 4., 6: “Lacus quoque piscatorios et portus in censum dominus debet deferre”.

25 *Theodosiani Libri XVI cum constitutionibus Sirmondinis edidit adsumpto apparatu P. Kruegeri Th. Mommsen, I 2. Pars posterior. Textus cum apparatu* (Hildesheim, 1990) (= *CTh*), *CTh* 15, 1, 12: “Horrea fiscalia apud urbem Romam nec non etiam Portus in usus translata privatos cognovimus”.

26 *C* 8, 11, 7. Vid, también *CTh* 15, 1, 23.

27 *D* 50.16.17.1. Otra referencia, en este caso de la ley censoria del puerto de Sicilia, en *D* 50.16.203: “In lege censoria portus Siciliae ita scriptum erat: «servos, quos domum quis ducet suo usu, pro is portorium ne dato...»”. Sobre el tema, vid. *Santiago CASTÁN PÉREZ-GÓMEZ, Régimen jurídico...*, pp. 118-120.

28 *D* 39.4.15.

29 *Instituta*, 2, 1, 3: “Est autem litus maris, quatenus hibernus fluctus maximus excurrit”.

conservación de las redes, sin que ello significase la adquisición de propiedad<sup>30</sup>. Según Marcianus, se consideraban cosas comunes el aire, el agua corriente y el mar, y, por tanto, también las costas o zona litoral marítima: “Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens, et mare, et per hoc litora maris”<sup>31</sup>. El mismo autor afirmaba que “casi” todos los ríos y puertos eran públicos<sup>32</sup>.

Este carácter público de la zona costera o litoral era indiscutible para Celso (“Litora, in quae populus Romanus imperium habet, populi Romani esse arbitror”<sup>33</sup>), quien también consideraba que, aun aceptando la calificación de cosa común para todos los hombres que tenía el mar, no por ello debía aceptarse o permitirse que su aprovechamiento pudiera impedir o dificultar el uso del litoral (se entiende zona litoral) o del mar<sup>34</sup>.

Ulpiano, por su parte, confirmaba la postura anterior basándose en Labeo, que consideraba que no debía hacerse nada en el mar o en la zona litoral que impidiera a las embarcaciones el paso, o su estancia, o que incluso perjudicara al puerto<sup>35</sup>. Esta circunstancia se traslada y aplica igualmente a los ríos, aunque no fueran navegables<sup>36</sup>.

Los puertos y la zona litoral estaban sujetos a la autoridad pública en lo relativo a su defensa y protección. No podían vallarse o protegerse sin autorización del emperador, que decidía al respecto según su criterio y oportunidad.

---

30 *Instituta* 2,1,5: “Litorum quoque usus publicus iuris gentium est, sicut ipsius maris; et ob id quibuslibet liberum casam ibi ponere, in quam se recepant, sicut retia siccare et ex mari deducere. Proprietas autem eorum potest intelligi nullius esse, sed eiusdem iuris esse, cuius et mare et, quae subiacet mari, terra vel arena”. También *Gaius*, en *D* 1.8.5.1, defendía que los pescadores tenían libertad para situar en la zona costera o litoral una choza para albergarse: “In mari piscantibus liberum est casam in litore ponere, in qua ea se recipiant”.

31 *Marcianus*, en *D* 1.8.2.1.

32 *Marcianus*, en *D* 1.8.4.1: “Sed flumina paene omni et portus publica sunt”.

33 *Celsus*, en *D* 43.8.3 pr.

34 *Celsus*, en *D* 43.8.3.1: “Maris communem usum omnibus hominibus, ut aeris, iactasque in id pilas eius esse, qui iecerit; sed id concedendum non esse, si deterior litoris marisve usus eo modo futurus sit”.

35 *Ulpianus*, en *D* 43.12(11).1.17: “Si in mari aliquit fiat, Labeo ait, competere tale interdictum: «ne quid in mari, in litore, quo portus, statio, iterve navigio deterius fiat»”. Sobre *D* 43.12.1.1., vid. Federico MARTINO, “Le *quaestiones* del manoscritto Firenze, Biblioteca Riccardiana, 744”, en *Rivista Internazionale di Diritto Comune* (1991), II, pp. 175-222, p. 219.

36 *Ulpianus*, en *D* 43.12(11).1.18: “Sed et si in flumine publico, non tamen navigabili, fiat, idem putat”.



Veamos el ejemplo en dos constituciones teodosianas<sup>37</sup>: la primera, del año 408, prohibía al general Stilico vallar por su cuenta los puertos y la zona litoral, lo que se consideraba una práctica no usual<sup>38</sup>. La segunda, correspondiente al año 410, revocaba la anterior y obligaba a proteger defensivamente puertos y litoral<sup>39</sup>. Pero hay más ejemplos: vigilancia de los puertos y costas para evitar actuaciones ilegales en el transporte de moneda<sup>40</sup>; control público de las mercancías libradas en los puertos<sup>41</sup>, etc. De hecho, las referencias se hallan esparcidas tanto en el Código Teodosiano como en el de Justiniano<sup>42</sup>.

Vismara ha estudiado esta época en relación con el derecho marítimo<sup>43</sup>. Así, cita cómo el emperador Stilicone prohibió el acceso a los puertos italianos a las naves procedentes de Oriente (año 408)<sup>44</sup>; y Honorio permitió de nuevo el acceso a dichos puertos<sup>45</sup>. Más tarde (año 410), el emperador Teodosio II imponía de nuevo medidas restrictivas<sup>46</sup>.

- 
- 37 Se trata del *CTh* 7, 16,1 y 2. Este título, “De litorum et itinerum custodia”, se traslada al *CJ*, 12, 44 (“De litorum et itinerum custodia”), pero no su contenido, pues solamente incluye una constitución del año 420 referida al comercio de mercancías ilícitas y de las prevenciones que en los puertos debían adoptarse a su salida.
- 38 *CTh* 7,16,1: “Hostis publicus Stilicho novum adque insolitum reppererat, ut litora et portus crebris vallaret excubiis, ne cuiquam ex Oriente ad hanc imperii partem pateret accessus [...] praecipimus hac sanctione, ut litorum desistat ac portuum pernicioso custodia et eundi ac redeundi libera sit facultas”.
- 39 *CTh* 7,16,2: “Omnes stationes navium portus litora, omnes abscessus provinciarum, abdita quin etiam loca et insulae tuae magnificentiae dispositione sollerti custodiantur indagine”.
- 40 *CTh* 9, 23, 1 pr.: “Quicumque vel conflare pecunias vel ad diversa vendendi causa transferre detegitur, sacrilegii sententiam subeat et capite pletatur. Portus enim litoraque diversa, quo facilius esse navibus consuevit accessus, et itineris tramites statuimus custodiri per idoneos oficiales ac praepositos a praesidibus et nonnullis praeditis dignitate”.
- 41 *CTh* 13,5,8: “Navicularios Hispaniarum neque ad extraordinaria teneri officia neque alicubi retentos moras sustinere oportet, sed relatorias traditarum specierum intra decem dies a susceptoribus percipere, cumque ad aliquas insulas portus litora stationes accesserint, ostensis relatoriis nullam prorsus inquietudinem sustinere”.
- 42 Hay referencias al tema de la navegación en el *CTh*: libro. 7, tít. 16 (-> *CJ*, lib. XII, tít. 45); libro. 7, tít. 17 (no está en *CJ*); libro. 10, tít. 12 (-> *CJ*, lib. X, tít. 13); libro. 13, tít. 5, 6, 7, 8 y 9; libro. 14, tít. 20, 21 y 22. En el *Digesto*: lib. XIV, tít. “Exercitoria actione”, que trata de los contratos marítimos; vid. el tít. “Nautae caupones, stabularii, etc.”; lib. XXII, tít. “Nautico fenore”; lib. XLIV, tít. “Funiti adversus nautas, caupones...”, tít. “incendio, ruina, naufragio”. En el *CJ*: lib. 4, tít. 25: “actio institoria et exercitoria”; lib. 4, tít. 33: “nautico fenore”; lib. 6, tít. LXII; lib. 11, tít. 3, 4, 5, 6, 13 y 27. En las *Novellae*, núms. 106 y 110.
- 43 Giulio VISMARA, “Il diritto del mare”, en AA.VV., *La Navigazione mediterranea nell’alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull’alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., II, 689-730.
- 44 Giulio VISMARA, “Il diritto...”, cit., p. 708.
- 45 *CTh*, 7, 16,1.
- 46 *CTh*, 7, 16,2. Ver también *CTh*, 7,16,3; y del año 420: *C* 12,45,1 (*De litorum et itinerum custodia*), completada por la *Novella* 80. Sobre el tema, vid. Pierre Jacques BRILLON, *Dictionnaire des Arrests ou jurisprudence universelle. Les Parlements de France et autres tribunaux...* (Paris, 1711), 3 vols., III, “PORT”, p. 103.

### 1.3.- Evolución posterior en el Derecho altomedieval<sup>47</sup>

En el Imperio de Bizancio tuvo especial significación una recopilación denominada *Nomos Rhodion nauticos*, que se considera “il testo più importante del diritto marittimo bizantino”<sup>48</sup>. De hecho, esta recopilación se mantuvo en vigor siglos después, en algunos casos (en Sicilia, por ejemplo) hasta la época normanda<sup>49</sup>. Para algunos autores, estos *Nomos* tienen particular interés porque se pueden considerar como el instrumento de relación entre el Derecho romano y el Derecho bajomedieval<sup>50</sup>.

En el año 877, el emperador Basilio publicó una serie de leyes, en 40 libros, que su hijo León VI amplió posteriormente; fueron publicadas en París, en 1647, por Charles Annibal Fabrot<sup>51</sup>. En el libro LIII, título I, se incluyen leyes procedentes del Digesto y las *Nomos*, aunque parece que su núcleo originario sea anterior a las Basílicas; en el título II, leyes correspondientes al Digesto y al CJ; en los libros III, IV, V y VI se incluyen leyes del Digesto; y en el VIII, del Digesto y del CJ.

En cuanto a las leyes del emperador León, la Constitución 56 establece que el propietario legítimo de una tierra ribereña tiene el derecho de prohibir a cualquiera pescar sin su permiso<sup>52</sup>; por tanto, revoca lo que estableció anteriormente el Digesto sobre este tema<sup>53</sup>.

47 Puede verse una visión general en AA.VV., *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols.; entre otros, se puede citar a Juan VERNET, “La navegación en la Alta Edad Media”, I, pp. 323-381.

48 Guido CAMARDA, *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione* (Torino, 1988), p. 36.

49 Daniela BIGLIARDI, “I rapporti tra Naucleros ed Emporoi nel Nomos Rhodion nauticos”, en *Archivio Giuridico [Filippo Serafini]* (1977), II, pp. 83-91, especialmente pp. 84 y ss.

50 Riniero ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo* (Roma, 1915; reed. Milano, 1946), p. 100.

51 Vid. Dominique Albert AZUNI, *Origine et progrès du droit et de la législation maritime, avec des observations sur le consulat de la mer* (Paris, 1810), pp. 94 y ss. El estudio de las Basílicas por parte de la doctrina se centraba, especialmente, en los libros del Digesto y del CJ que fueron copiados en los libros *Basilicorum*, especialmente los IL, L, LI y LII. Del Digesto pasan a las Basílicas los libros 37, 38, 41, 43 y 44.; del CJ, los libros 6, 7 y 8; y de las Novelas, la 18, la 119 y la 134. Hemos consultado sobre el tema la edición *Basilicorum [Leonis imperatoris] libri quatuor, IL, L, LI et LII... nunc primum integre editi. Latine vertit, variantes lectiones collegit, notasque criticas ac juridicas, tam aliorum quam sus, addidit Gul. Otto Reitz* (Lugduni Batavorum, 1765), que incluye una transcripción del texto en griego y en latín.

52 El texto de esta Constitución puede verse en Henricus BUNAU, *De iure imperatoris atque imperii romano-germanici...* (Lipsiae, 1744), p. 4, ap. III: *Imperator Leonis Const. LVI; de oris maritimis*: “Haec etiam lex, quae maritimum praediorum ius tollit, eorum unde apud oras mare conspicitur: quaeque insuper illorum dominum, si illic (sic) piscari volentes prohibeat, iniuriam actione subiicit: nobis non aequa staturere visa est. Quicquid enim non iniquo titulo in cuiuspiam dominium devenit, sive parentum haereditas laborumque emolumentum, sive alio quocumque non illegitimo modo paratum sit. Quae causa est, quamobrem id non ab eo, qui in dominio habet, administrat, et illi non longe potius, quam alteri cuiuspiam utilitatem praebeat? [...] Sancimus itaque, ut quisque oras suas inconcusso iure possideat, illorumque dominus sit. Et si qui sine ipsius permissu illorum emolumento frui velint, hos propellere possit. Nam quaequomodo terrenis locis iuris est, ut quicumque domus dominus sit, is praeter illius usum, vestibulum quoque atque atrium possideat. Ut ita etiam in maritimis obstineat, rationi esse consentaneum putamus. Et sicut terrenis locis praeter voluntatem domini ex alieno fructus percipere nemini conceditur; sed si quis fructus ex alieno colligit, eos vel benignitate domini percipiat, vel pro loci usu vectiga solvat necesse est: sic etiam in maritimis observari praecipimus”.

53 D, 47,10, 13,7.



La Constitución 57 establece la distancia que se debe mantener entre los pescadores (pero no dice nada de las naves). La 64 anula la ley 3 del Digesto *Ad legem cornelianam sicaris*<sup>54</sup>: en vez de aplicar la pena de muerte a quien hace desaparecer a un náufrago, se le condena a pagar el cuádruple de su valor. Finalmente, las Constituciones 102 y 103 tratan sobre la pesca.

En definitiva, estas Constituciones o “Basílicas” no hacen más que confirmar el papel destacado de los reyes por lo que respecta a las autorizaciones y concesiones relacionadas con los puertos (marítimos o fluviales).

Hasta aquí hemos visto algunos aspectos relativos al derecho portuario en el Imperio bizantino. En cuanto al Imperio carolingio y sus continuadores, podemos realizar las siguientes observaciones.

Los reyes carolingios dedicaron especial atención e interés al tema portuario, en especial por sus repercusiones económicas y fiscales. Dice Mor al respecto: “Il porto è un servizio publico, bisognevole di continua manutenzione e logicamente sottoposto a vincolo di sovranità”. Por ello, existen los derechos fiscales, las concesiones temporales del uso de los derechos *statuali*, como el *teloneum*, y las tasas por los diversos servicios prestados a las naves<sup>55</sup>.

Así, Carlomagno afirmaba en el año 805<sup>56</sup>: “ut antiqua et iusta telonea a negotiatoribus exigantur, tam de pontibus quam de navigiis seu mercatis”. Y en el año 822 ó 823, el rey Lotario decía<sup>57</sup>: “Ut nullus negotium suum infra mare exercere praesumat nisi portura legitima secundum more antiquum pro ipsa iustitia domini imperatoris et nostra; et si quis aliter fuerit, omnem negotium suum amittat”.

54 D, 48,8, 3,4.

55 Carlo Guido MOR, “Diritti pubblici e privati a terra nell’Europa occidentale”, en AA.VV., *La Navigazione mediterranea...*, cit., II, pp. 623-643, p. 637. Aporta varios documentos sobre el *teloneum*: en los puertos de Istria, del 933; de Constantinopla, del 992, y de Nápoles, del 1029.

56 Giulio VISMARA, “Il diritto...”, cit., p. 717, citando como fuente MGH, *Capitularia regum francorum*; I, 1, 1245, n. 44, c. 13. Sobre el tema, puede consultarse Giulio VISMARA, “Limitazioni al commercio internazionale nell’impero romano e nella comunità cristiana medievale”, en AA.VV., *Scritti in onore di Contardo Ferini in occasione della sua beatificazione* (Milano, 1947), pp. 451 y ss.

57 MGH, *Capitularia...*, I, 319, n. 58 (“Memoria Olonnae comitibus data”). Comentario en Carlo Guido MOR, “Diritti pubblici e privati a terra nell’Europa occidentale”, en AA.VV., *La Navigazione mediterranea...*, cit., II, pp. 623-643, p. 624.

En algún caso se remite a las antiguas costumbres existentes para permitir el libre tránsito cerca de las riberas, sin imponer gravámenes de ningún tipo. Así se desprende del pacto realizado el 23 de febrero del año 840 entre el emperador Lotario y los venecianos, istriños, friulanos, etc.<sup>58</sup>:

“Deripatico vero et transiduras fluminum stetit ut secundum antiquam consuetudinem debeamus tollere per portos nostros et flumina, et nullum gravamen vel violentiam fatiamus, et si factum fuerit ad nostram notitiam pervenerit ab eis fatiamus exinde iustitiam facere.”

Luis II, en una capitular del año 850, establece que debe patrullarse en la costa no solo contra los enemigos, sino también contra los que eviten los *porti legitimi*, en referencia a los contrabandistas<sup>59</sup>.

Otras veces, el puerto era objeto de disposición como sujeto de percepción de los portazgos, especialmente en las zonas fluviales. Los monarcas establecieron numerosos preceptos y concesiones al respecto. Así, por ejemplo, el 12 de marzo del 874, el rey Carlomán, ante la petición del obispo de Cremona, confirma todas las posesiones de la iglesia de Santa María, y además, el lugar de Teclodo: “cum omnibus ad ipsum locum pertinentibus et portu Vulpariolo et transitorio cum molitura usque at caput Addue cum molitura de molinis et portoris usque in caput Addue”<sup>60</sup>. Años más tarde, Carlomán confirmaba los preceptos de inmunidad a la abadía de la Santa Cruz, en Poitiers, y prohibía que se exigiera a sus religiosas prestaciones de cualquier tipo, entre las que se incluían las “telonea per pontes aut portus”<sup>61</sup>.

---

58 Andrea GLORIA, *Codice diplomatico padovano dal secolo VI a tutto l’XI, preceduto da una dissertazione sulle condizioni della città e del territorio di Padova in que’tempi e da un glossario latino-barbaro e volgare* (Venezia, 1877), doc. 10, p. 21.

59 MGH, *Capitularia...*, II, n. 212, pár. 6.

60 Paul Fridolin KEHR (ed.), *Die Urkunden Ludwigs der Deutschen, Karlmans uns Ludwigs des Jüngereren* (München, 1991), en *Monumenta germaniae historica. Die Urkunden der deutschen Karolinger*, 1, pp. 301-302, doc. 12. El texto no coincide con el que cita J. F. NIERMEYER, *Mediae latinitatis lexicon minus* (Leiden-New York-Köln, 1993), p. 816: Niermeyer lo sitúa en 851, con variaciones en su redacción: “Cum molitura de molendinis et [cum] portoribus usque in caput Adduae”. Vid. también Giulio PORRO LAMBERTENGHI (ed.), *Codex Diplomaticus Langobardie* (Torino, 1873), doc. 170, p. 290.

61 Félix GRAT - Jacques de FONT-RÉAULX - Georges TESSIER - Robert-Henry BAUTIER, *Recueil des Actes de Louis II le Bègue, Louis III et Carloman II, rois de France (877-884)* (Paris, 1978), p. 194, doc. 74 (20-II-884). Meses más tarde, el monarca reiteraba un precepto similar en favor de la abadía de Saint-Germain d’Auxerre: “per hanc precepti nostri auctoritatem ut nemo theloneum nec in civitatibus nec in mercatibus aut vicis seu villis aut portibus aut portis ipsi monachi aut negociatores eorum”, en *Ibid.*, p. 206, doc. 77 (11-VII-884). Niermeyer (op. cit., *naufragium*, acc. 1.<sup>a</sup>) hace referencia a un precepto del rey Otón a la catedral de Narbona del año 890, donde se cita la “medietatem telonei, portatici et raficae [...] seu classis naufragiorum”.



Otro ejemplo es el que hace referencia (Piacenza, enero de 903) a una donación que en el año 891 hizo la hija del emperador Luis, en favor de la abadesa del monasterio de San Sixto y Fabián, de unas tierras con todos sus derechos presentes y futuros, en especial “tam mercatas quamque et teloneum seu portoras in fluvio Padi”<sup>62</sup>.

Y el día 1 de mayo del 996, el rey Otón III concedía a un caballero veneciano la autorización para fundar tres puertos fluviales “per nostri praecepti paginam in tribus locis sue ditionis subditis facultatem et largitionem portum faciendi”<sup>63</sup>. Además, le concede los derechos fiscales: “ripatico, teloneo et omni publica datione et placito”.

Podrían citarse muchas otras referencias<sup>64</sup>, cuya finalidad no era otra que proteger los intereses de las comunidades que recibían los privilegios para evitar que fueran sometidas al pago de diversos tributos, entre ellos los relativos a los portazgos en ríos o puertos marítimos. Luis VI, en 1119, confirmó al obispo de París las exenciones ya existentes en su favor en relación con “teloneum neque quod vulgo dicitur ripaticum, nec rotaticum, aut portaticum [...] aut ullum censum vul ullam redibitionem, sive aliquam consuetudinem ab ipsis exigere vel accipere presumat”<sup>65</sup>.

En cualquier caso, la autoridad del monarca quedaba clara, pues era él quien disponía de la facultad de conceder dichas exenciones (y, *sensu contrario*, de imponerlas) o de prohibir que personas no autorizadas las recibieran. Así, Luis VI, en 1136, dictaba una sentencia condenatoria a la villa de Soissons (importante para controlar el paso del río Sena), para que sus habitantes y autoridades locales no continuaran en el futuro practicando ciertos abusos sobre la iglesia parroquial

62 Luigi SCHIAPARELLI, *I Diplomi di Berengario I* (Roma, 1903), pp. 107-111, doc. 37, p. 109.

63 MGH, *Diplomata*, II, Dipl. Ottonis III, n. 102. Comentario en Carlo Guido MOR, “Diritti pubblici e privati a terra nell’Europa occidentale”, en AA.VV., *La Navigazione mediterranea...*, cit., II, pp. 623-643, p. 625. Vid. también Pietro Silverio LEICHT, *Il diritto privato preirneriano* (Bologna, 1933), pp. 156 y ss.

64 G. TESSIER, *Recueil des actes de Charles II le Chave, roi de France* (Paris, 1943-1955), 3 vols., III, doc. 443, año 877: “Portum ex atraque parte [Rhodani]”; GIULINI, Giorgio, *Memorie spettanti alla storia, al governo ed alla descrizione della città e campagna di Milano ne’ secoli bassi, raccolte ed esaminate dal conte...* (Milano, 1760-1771, 12 vols.; reed. Milano, 1854-1857, 7 vols.), III, p. 501 (a. 1068): “Ad portum... super ripa Adda”; J. P. MIGNÉ, *Patrologie cursus completus... Series Latina*, (Paris, 1841-1864), 221 vols.; vol. 139, col. 1592 c: “Castro cum portis, ripaticis...”, Bened. VIII pap. (a. 1012-1024), epist.

65 Robert-Henry BAUTIER - Jean DUFOUR, *Recueil des Actes de Louis VI, roi de France (1108-1137). Tome I: Actes antérieurs à l’avènement et 1108-1125* (Paris, 1992), p. 311, doc. 149.

de dicha villa; entre otros se cita “item, portagia, que de feodo episcopi casati tenebant, eos accipere prohibebant”<sup>66</sup>.

No debe olvidarse que estos hechos se enmarcan en el proceso de infeudación existente. Así, por ejemplo, el 5 de junio de 1162, el emperador Federico I infeudó Génova, incluyendo, lógicamente, el puerto y las regalías correspondientes: “(I) concedimus enim et donamus consulibus et communi Janua in feudum ut quoties hostem vel expeditionem aut exercitum facere voluerint, salva tamen fidelitate Imperiale, habeant totam maritimam à portu Monachi usque ad portum Veneis in illo hoste” (III): “Praeterea castra omnia, portus regalia, possessiones, iura et res universas [...] eis concedimus et donamus in feudum”<sup>67</sup>.

Posteriormente, en el año 1191, el rey Enrique VI concedió a Génova “itam concedimus januensibus, ut liceat eis edificare castrum, seu portum Monachi ad honorem imperi”<sup>68</sup>. Y en octubre de 1220, el emperador Federico II otorgó a los genoveses “castra omnia, portus, regalia, possessiones et iura”<sup>69</sup>.

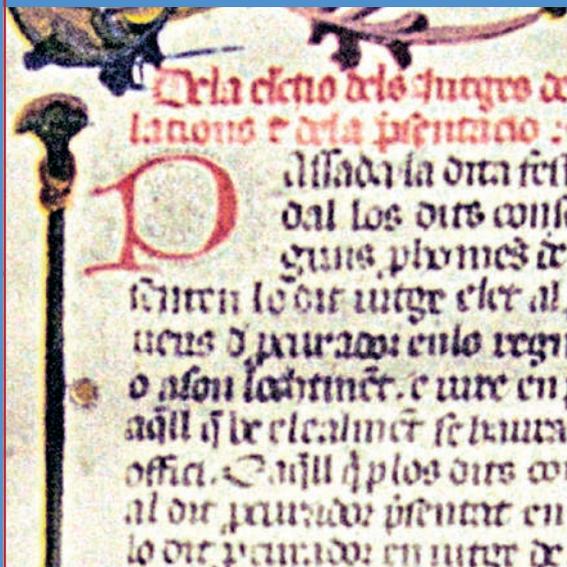


Puerto de Génova, 1560, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

- 66 Robert-Henry BAUTIER - Jean DUFOUR, *Recueil des Actes de Louis VI, roi de France (1108-1137). Tome II: 1126-1137 et appendices* (Paris, 1992), p. 299, doc. 380. Para épocas posteriores, puede consultarse Michel MOLLAT, *Le commerce maritime normand a la fin du moyen age. Étude d'histoire économique et sociale* (Paris, 1952), pp. 355-361. Instalaciones portuarias en el estuario del Sena: aspectos generales de su situación geográfica, características de la navegación, etc.
- 67 Frhr. Heinrich Christian von SENCKENBERG, *Imperii germanici ius ac possessio in Genua Ligustica eiusque ditio-nibus... repetita ac vindicata...* (Hanoverae, 1751), pp. 222-229, doc. núm. 2. Se trata de una recopilación de textos jurídicos y obras doctrinales para justificar la posesión que el Imperio germánico quería ejercer sobre Génova y su zona marítima. Entre otras, incluye referencias la obra de Pietro Battista BORGIO [BURGUS] *De Dominio Reipublicae Genuensis in mari Ligustico*, que comentaremos en su momento. Más noticias sobre el tema en Johann Jacob SCHMAUSS (pseud.: Marcus Paulus Antoninus), *Corpus iuris publici S.R. Imperii academicum...* (Franckfurt und Leipzig, 1735). Incluye textos desde 1122, referidos al Imperio germánico.
- 68 Frhr. Heinrich Christian von SENCKENBERG, *Imperii germanici ius ac possessio in Genua Ligustica eiusque ditio-nibus... repetita ac vindicata...* (Hanoverae, 1751), p. 231, doc. núm. 3.
- 69 Frhr. Heinrich Christian von SENCKENBERG, *Imperii germanici ius ac possessio in Genua Ligustica eiusque ditio-nibus... repetita ac vindicata...* (Hanoverae, 1751), p. 232, doc. núm. 4.



# III



## LOS PUERTOS Y SU CONCRECIÓN JURÍDICA EN LOS REINOS MEDIEVALES HISPÁNICOS

## LOS PUERTOS Y SU CONCRECIÓN JURÍDICA EN LOS REINOS MEDIEVALES HISPÁNICOS

### 2.- El derecho portuario en las normas jurídicas

- 2.1.- *Liber*; Fuero Juzgo
- 2.2.- Las *Partidas*
- 2.3.- *Usatges*; Ordenanza de la Ribera (Barcelona); *Costums de Tortosa*
- 2.4.- *Furs de València*
- 2.5.- Los *Rôles d 'Oléron*

### 3.- La concreción del derecho portuario

- 3.1.- Los puertos del Cantábrico
  - 3.1.1.- Galicia
    - 3.1.2.- Asturias
    - 3.1.3.- Las villas marítimas de Castilla. Las Hermandades
    - 3.1.4.- Vascongadas
- 3.2.- Los puertos y las campañas navales del siglo XIII: de Cartagena a Sevilla
- 3.3.- Los puertos del levante mediterráneo
  - 3.3.1.- Cataluña
  - 3.3.2.- Valencia y Mallorca

### 4.- Aspectos jurisdiccionales y fiscales relativos a los puertos

- 4.1.- Jurisdicción portuaria en el reino de Castilla
- 4.2.- La Ordenanza de la Ribera (Barcelona)
- 4.3.- El *Llibre de Consolat de Mar*
  - 4.3.1.- Jurisdicción del *Consolat de Mar* de Barcelona
  - 4.3.2.- Jurisdicción del *Consolat de Mar* de Valencia
  - 4.3.3.- Jurisdicción del *Consolat de Mar* de Mallorca
- 4.4.- Jurisdicción y delimitación del espacio: algunos ejemplos
- 4.5.- Los puertos en las guerras: algunos ejemplos
- 4.6.- Fiscalidad en los puertos
  - 4.6.1.- Castilla
    - 4.6.2.- Cataluña
    - 4.6.3.- Valencia
    - 4.6.4.- Mallorca
    - 4.6.5.- Otros puertos del Mediterráneo

## 2.- EL DERECHO PORTUARIO EN LAS NORMAS JURÍDICAS

### 2.1.- Liber; Fuero Juzgo

Las referencias a los puertos tanto en el *Liber* como en el Fuero Juzgo son prácticamente inexistentes. Aunque hay algunas indicaciones sobre cursos de agua y ríos navegables, para evitar su posible cerramiento<sup>70</sup>, o la derivación del curso hídrico<sup>71</sup>, la única referencia a los puertos se halla en el libro XI, título III, cuyo encabezamiento es, en el *Liber*, “De transmarinis negotiatoribus” y, en el Fuero Juzgo, “De los mercadores que vienen de ultra portos”<sup>72</sup>.

Las cuatro leyes que incluyen el citado título III se refieren a los mercaderes que proceden de otros puertos que no sean los de la Corona, aunque las rúbricas de las tres últimas leyes se refieran más exactamente a los mercaderes de ultramar o *transmarini* (según el *Liber*) o de *ultra portos*, según el Fuero Juzgo<sup>73</sup>. De este modo parece establecerse claramente una diferenciación con respecto a los mercaderes de los puertos que sí pertenecen a la Corona:

“Si los mercaderes dultra portos an algun pleyto entre si, ningun juez de nuestra tierra non le deve iudgar; mas responder deven segund sus leyes, é ante sus iueces.”<sup>74</sup>

El *Liber* indica que en los puertos existían unos *telonarios* encargados de impartir justicia a los mercaderes extranjeros, según sus leyes de origen. Como hemos visto, en el Fuero Juzgo, estos *telonarios* se han convertido en *jueces*, y sabemos que juzgaban a mercaderes marítimos (*transmarini*, dice el *Liber*).

---

70 Para el *Liber* (=L), utilizamos su edición en *Monumenta Germaniae Historica. Legum Sectio. I. Legum Nationum Germanicarum. Tomus I. Leges Visigothorum* editio K. Zeumer (Hannoverae et Lipsiae, 1902, reed. facs. 1973), 8, 4, 29. Su traslación posterior al Fuero Juzgo en *Fuero Juzgo, ó Libro de los Jueces cotejado con los más antiguos y preciosos Códices por la Real Academia Española* (Madrid, 1815; reed. facs. Valladolid, 1990) (=FJ), 8,4,29.

71 L, 8, 4, 31; FJ, 8,4,31.

72 L, 11, 3; FJ, 11,3.

73 L, 11, 3, 2-4; FJ, 11,3,2-4. Son las leyes “Ut transmarini negotiatores suis et telonariis et legibus audiantur”, “Si transmarinis negotiator mercennarium de locis nostris secum transtulerit” y “Si transmarinis negotiator mercennarium pro commercio [sic] susceperit”.

74 FJ, 11,3,2.



## 2.2.- Las Partidas<sup>75</sup>

Arias Bonet cree que las *Partidas*, en sus disposiciones sobre derecho marítimo, se basan esencialmente en la *Lex Rhodia de Iactu*, glosada en la compilación justiniana<sup>76</sup>. Según dicho autor, no tendría contacto alguno con los *Rôles d'Oléron*, tesis que ha sido revisada recientemente<sup>77</sup>.

En cuanto a la zona litoral del mar o su ribera, las *Partidas* la consideraban como cosa común, junto con otros bienes: “Las cosas que comunalmente pertenecen a todas las criaturas que biven en este mundo son estas, el ayre, e las aguas de lluvia, e el mar, e su ribera”<sup>78</sup>.

Cualquier persona podía aprovechar esta zona para construir o edificar; ahora bien, en caso de hallar ya una edificación en la ribera, no debía derribarla o hacer uso de ella sin permiso del que la hizo anteriormente. En cualquier caso, este aprovechamiento debía realizarse “de manera que por el non se embargue el uso comunal de la gente”<sup>79</sup>. La delimitación del espacio que ocupaba la ribera del mar seguía un procedimiento similar al que se establecía en el Derecho romano: “todo aquel lugar es llamado ribera de la mar, quanto se cubre del agua della, quanto mas crece en todo el año, quier en tiempo del invierno o del verano”<sup>80</sup>.

Se observa, pues, que las *Partidas* siguen el Derecho romano con un precepto muy similar en lo que respecta a la consideración y calificación del espacio de la ribera marítima, que es precisamente la zona donde se instalan o crean los puertos.

75 Vid. Juan Antonio ARIAS BONET, “El derecho marítimo en las Partidas”, en *Revista de Derecho Mercantil* (1966), 99, pp. 91-108; Juan Antonio ARIAS BONET, “El derecho marítimo en las Partidas”, en *Studi in onore di Edoardo Volterra* (Milano, 1971), III, pp. 114-121.

76 D 14,2.

77 Manuel FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón* (Madrid, 1998). La argumentación no es convincente, y en una obra posterior (Manuel FLORES DÍAZ, *El mar, fuente de Derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII*, Madrid, 2000, p. 89) indica: “Esto no nos dice que a la hora de legislar el autor o inductor del trabajo [las Partidas] realizase su labor teniendo presente de una manera directa la fuente romana, existiendo la posibilidad más segura de una influencia intermedia, que no sabemos con seguridad cuál sería”. Una aportación más autorizada en Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna* (Santander, 2004), pp. 117 y ss.

78 *Las Siete Partidas del sabio Rey don Alfonso el nono, nuevamente glosadas por el licenciado Gregorio López (=P)* (Salamanca, 1555; reed. facs. Madrid, 1974), 3,28,3.

79 P 3,28,4.

80 P 3,28,4. La glosa de Gregorio López al respecto (letra g) se basa en lo dispuesto en el Digesto, aunque hacía una referencia especial (letra h) a la acción que el viento podía provocar en el empuje de las olas y la zona consiguientemente afectada.

En cuanto a la definición de puerto, las *Partidas* siguen al Derecho romano<sup>81</sup>:

“Puerto es dicho lugar encerrado de montañas, o en la ribera del mar, do se cargan o descargan las naos, o los otros navios. Otra tal seria, todo lugar do la nave pudiese ynvernar estando sobre ancoras: mas los otros lugares do pueden ancorar, e non se podrian defender de gran tormenta son dichos playa, o piélagos.”

Las *Partidas* califican a los puertos como cosa de uso común. Así lo indica el encabezamiento de la ley 6, título XXVIII, en la 3.<sup>a</sup> Partida: “Como de los puertos, e de los rios puede usar cada un ome“. En efecto, dicha ley comienza afirmando: “Los rios, e los puertos, e los caminos publicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que tambien pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran, e biven en aquella tierra, do son“<sup>82</sup>. Seguidamente, se indica que las riberas de los ríos pueden ser utilizadas para diversos usos: atar los navíos a los árboles, reparación de las naves, secado de redes, descarga de mercancías, etc.<sup>83</sup>: “todo ome puede usar dellas ligando a lo arboles que estan y sus navios, e adobando sus naves e sus velas en ellas, e poniendo y sus mercadurias, e pueden los pescadores y poner sus pescados, e venderlos, e enxugar y sus redes“.

Todo ello se hace siguiendo lo establecido por el Derecho romano<sup>84</sup>, quedando a salvo siempre, claro está, la protección del uso comunal de los ríos y sus riberas<sup>85</sup>.

Los puertos quedaban claramente bajo la autoridad del monarca<sup>86</sup>: “Mandan los Reyes muchas vegadas guardar puertos de mar, porque non saquen cosas vedadas del reyno; o porque non vengan por y navios de que viniese daño a su señorío”.

---

81 P 7,33,8.

82 P 3,28,6.

83 P 3,28,6.

84 I 2,1,5, y D 1,8,5,1.

85 P 3,28,8.

86 P 3,18,17.



## Regalías y puertos

A pesar de esta consideración comunal en cuanto al uso público de los puertos, hallamos también en las *Partidas* referencias a su inclusión entre las regalías de la Corona. En efecto, se establece que, entre otras, las rentas de los puertos le pertenecen:

“Las rentas de los puertos e de los portadgos que dan los mercadores por razon de las cosas que sacan, o meten en la tierra, e las rentas de las salinas, o de las pesqueras, e de las ferrerías e de los otros metales e los pechos e los tributos que dan los omes son de los Emperadores e de los Reyes.”<sup>87</sup>

Al respecto, la glosa de Gregorio López sigue claramente el Derecho romano, pues sostiene el carácter de regalía de la renta de los puertos basándose en diversos argumentos. Así, se parte del carácter público de los puertos, siguiendo a Marcianus (“Sed flumina paene omnia et portus publica sunt”)<sup>88</sup>, y a continuación, asentada la premisa anterior, se afirma siguiendo a Ulpiano que son tributos públicos los que se perciben, entre otros supuestos, en razón de los puertos: “Publica vectigalia intelligere debemus, ex quibus vectigal fiscus capit, quale est vectigal portus, vel venalium rerum, item salinarum, et metallorum, et piscariarum”<sup>89</sup>.

Gregorio López reafirma todo lo anterior indicando que “redditus tamen portuum, et vectigalia, quae inde percipiuntur, sunt de regalibus, et cuilibet est facultas, etiam sine Principis licentia onerare et exonerare ratem in portu”<sup>90</sup>.

La doctrina jurídica castellana de los siglos XV, XVI y XVII, en relación con la adquisición o enajenación de los bienes de las ciudades, no hizo referencia en ningún caso al tema de los puertos, pues quedaba clara su exclusión de los bienes comunales y, por ende, su inclusión entre las regalías de la Corona<sup>91</sup>.

---

87 P 3,28,11.

88 D 1,8,4,1.

89 D 50,16,17,1.

90 P 3,28,11, glosa b).

91 Vid. Salustiano de DIOS DE DIOS, “Doctrina jurídica castellana sobre adquisición y enajenación de los bienes de las ciudades (1480-1640)”, en *Historia de la propiedad en España. Bienes comunales, pasado y presente* (Madrid, 2002), pp. 13-79. Del mismo autor, Salustiano de DIOS DE DIOS, “Representación doctrinal de la propiedad en los juristas de la Corona de Castilla (1480-1640)”, en *Historia de la propiedad en España. Siglos xv-xx* (Madrid, 1999), pp. 191-242.

### 2.3.- Usatges; Ordenanza de la Ribera (Barcelona); Costums de Tortosa

Pocas y escasas son las referencias a temas relativos a la organización portuaria en los *Usatges* de Barcelona. En realidad, la única mención se concreta en cuatro *usatges* relativos, genéricamente, a la seguridad y protección de la circulación marítima, amparada por la defensa y autoridad del conde de Barcelona, que, al decir de Pardessus, también incluía bajo su protección en el puerto de Barcelona a las naves procedentes de puertos o países no cristianos<sup>92</sup>.

El primero de ellos (*Omnes quippe naves*) establece lo siguiente: “Omnes quippe naves Barchinonam venientes vel inde recedentes, per omnes dies et noctes sint in pace et tregua et sub defensione principis Barchinonensis, a capite de Crucibus usque ad portum Salodii”<sup>93</sup>.

Aparte del tema de la protección de las naves y de los hombres, interesa destacar aquí lo que se deduce o se da por sobreentendido: en primer lugar, que las naves llegan o salen de Barcelona, esto es, de su puerto; y en segundo lugar, que es el conde de Barcelona quien, con su autoridad, no solo los protege, sino que lo hace porque a él y a su autoridad les corresponde hacerlo. En definitiva, el puerto y su seguridad están sometidos al poder del conde.

Un segundo *usatge* es el *Camini et strate*: “Camini et strate per terram et per mare sunt de potestate, et per illius defensionem debent esse in pace et in tregua per omnes dies et noctes”<sup>94</sup>.

En este *usatge* queda patente la atribución a la potestad del príncipe de los caminos y las vías de circulación, ya sean terrestres o marítimas, y la sujeción de dichos espacios a su autoridad. Lógicamente, la referencia a la protección de la zona marítima —en concreto a las vías de circulación— debe incluir no solo las rutas marítimas, sino también los accesos a los recintos portuarios y, por extensión, a

---

92 J. M. PARDESSUS, *Collection...*, I, pp. lxxvii-lxxviii: “Son commerce maritime avoit alors acquis assez d’importance pour exciter les encouragemens du souverain, qui eut la sagesse de garantir protection et secours à tous les navires étrangers, même à ceux des Sarrasins”, citando el us. *Omnes quippe...* El mismo autor, tomando a Company como fuente, insiste en el tema en *Collection...*, II, p. lxvi.

93 *Usatge 57* (us. 60). Utilizo Joan BASTARDAS, *Usatges de Barcelona. El Codi a mitjan segle XII* (Barcelona, 1984), p. 92.

94 *Usatge 59* (us. 62), BASTARDAS *Usatges...*, p. 94.



los mismos puertos. De hecho, esta interpretación puede justificarse porque en la redacción catalana de los *Usatges*, en su versión del siglo XIII (manuscrito K, del Archivo de la Corona de Aragón), establece: “Los camins e les entrades e per terra e per mar sien de la postat”<sup>95</sup>.

Obsérvese que la palabra original latina *strate* (‘estrada, camino empedrado’) ha sido sustituida por *entrades*, que puede tener más relación con la cuestión del acceso a los puertos (la entrada a los puertos, para ser más exactos). Hay que señalar, no obstante, que en la versión oficial incluida en las compilaciones catalanas figura la palabra *stradas*, y no la de *entrades*<sup>96</sup>.

Un tercer *usatge* que comentar es el relativo al establecimiento de la *pau i treva*, delimitada territorialmente por el conde de Barcelona no solo en el espacio terrestre, sino también dentro del mar<sup>97</sup>:

“De cap establiren que tots los hòmens, nobles e innobles, ja sia ço que sien greus enemics, per tots temps sien segurs per tots dies e per totes nits, e ayen sancera treva e vera pau de Muntcada tro al castell de Flix, e del col de Fenestres entrò al col de la Gavarrera, e del col de la Erola e de Valvidrera dins la mar .XII. legues.”

Por último, debe citarse otro *usatge*, el *Quoniam per iniquum*, que genéricamente se refiere a la protección otorgada por el príncipe “tam per terram quam per mare”<sup>98</sup>.

95 *Usatge* 59 (us. 62), BASTARDAS *Usatges...*, p. 95. Esta traducción del latín al catalán, de *strate* a *entrades*, también figura en otra versión catalana de finales del siglo XIII (manuscrito Z-III-14 de la Biblioteca de El Escorial) de los *Usatges*, editada por Josep ROVIRA I ERMENGOL (ed.), *Usatges de Barcelona i Commemoracions de Pere Albert* (Barcelona, 1933), us. LIV, p. 84.

96 *Constitucions y Altres Drets de Cathalunya, compilats en virtut del Capitol de Cort LXXXII...* (Barcelona, 1704; utilizo la reed. facs. Barcelona, 1973) (=3 CYADC), I, 4,22, us. *Camini & strate*: “Los camins, e las stradas per mar, e per terra son de la Potestat”. En la primera recopilación de 1495, no oficial, se incluye igualmente la palabra *strades*; vid. *Constitucions de Catalunya. Incunable de 1495* (est. intr. de Josep M. FONT RIUS) (Barcelona, 1995), [p. 370], “De vectigals, vendes, leudes, gabelles, peatges e quals ne son exemptes”.

97 *Usatge* 58 (us. 61), BASTARDAS *Usatges...*, p. 93.

98 *Usatge* 60 (us. 64), BASTARDAS *Usatges...*, p. 98.

## Referencias en las Ordenanzas de la Ribera de Barcelona (1258)

Las actividades económicas mercantiles, en especial las de tipo marítimo, adquirieron una importancia muy destacada en Barcelona a lo largo del siglo XIII. Esta circunstancia, bien conocida gracias a diversos estudios<sup>99</sup>, permite establecer en la ciudad de Barcelona la existencia de un grupo de mercaderes con una gran actividad en el comercio marítimo a través de su puerto, hecho que permitiría no solo la concesión de privilegios por parte de los monarcas, sino la creación y consolidación de un organismo, la Universidad de los Prohombres de la Ribera de Barcelona (1258)<sup>100</sup>.

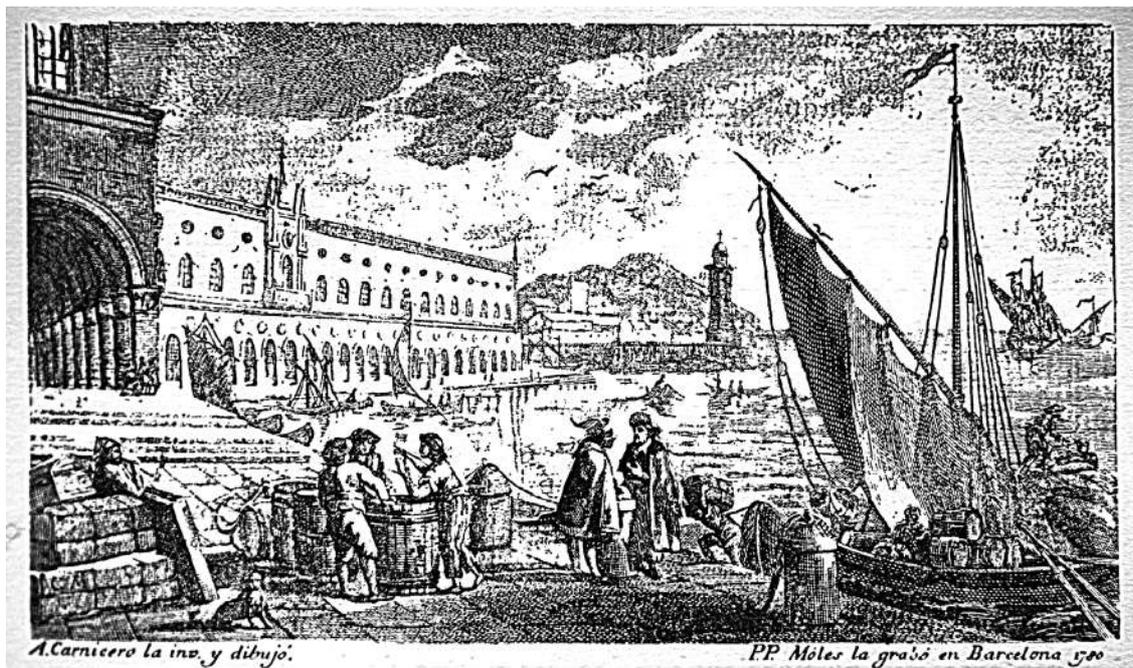
Dejando a un lado el análisis global del contenido de dichas Ordenanzas<sup>101</sup>, vamos a detenernos en las escasas referencias existentes en ellas a los puertos. Esta escasa presencia del puerto en las Ordenanzas puede deberse, como indica Font Rius, a que “más que un puerto en la estructura actual, era en rigor una playa a mar abierto, más o menos aderezada para tales usos, de difícil aproximación y estabilidad”<sup>102</sup>. Para Carrère, la ausencia de un verdadero muelle de atraque en Barcelona durante la Edad Media propició desde muy antiguo la necesaria organización de un verdadero servicio de trasbordo mediante barcas para

99 Entre otros, cabe citar a: Arcadi GARCÍA SANZ, “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, en *AHDE XXXIX* (1969), pp. 213-316, y “El derecho marítimo preconsular”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* (1960), 36, pp. 47-74; André-Emile SAYOUS, *Els mètodes comercials a la Barcelona medieval* (Barcelona, 1975); José M. MADURELL MARIMON- Arcadi GARCÍA SANZ, *Comandas comerciales barcelonesas en la Baja Edad Media* (Barcelona, 1973); Maria Teresa FERRER MALLOL (ed.), *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana* (Barcelona, 2003).

100 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la Jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971), pp. 22-24; José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera de Barcelona y sus ordenanzas marítimas (1258)”, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo* (Madrid, 1981), pp. 199-240; más tarde en *Estudis sobre els drets i institucions locals en la Catalunya medieval. Col·lectànea de treballs del Professor Dr. Josep M.ª Font Rius amb motiu de la seva jubilació acadèmica* (Barcelona, 1985), pp. 685-712, texto que seguimos. También debe consultarse M.ª Teresa FERRER MALLOL, “Sobre els orígens del Consolat de Mar a Barcelona el 1279 i sobre els cònsols d'ultramar a bord de vaixells. Un exemple de 1281”, en *Anuario de Estudios Medievales* (1993), 23, pp. 141-150, y “Jurisdicció i control de la navegació a la Ribera i mar de Barcelona”, en *Historia Medieval. Anales de la Universidad de Alicante* (1999), 12, pp. 113-133.

101 Han sido editadas por Antonio de CAPMANY Y DE MONPALAU (=CAPMANY), *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Madrid, 1779-1792; utilizo la reed. Barcelona, 1961-1963, 2 vols.) (=Memorias...), II, doc. 14 (existe nueva reed. Barcelona, 2001, 4 vols.); y *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro de Consulado* (Madrid, 1791, 2 vols.; reed. *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, 1965), II, ap. p. 15; sobre dicha edición, vid. Xabier AÑOVEROS TRIAS DE BES, *Antonio de Capmany: el primer historiador moderno del Derecho mercantil* (Barcelona, 2000), pp. 109-180; Jean Marie PARDESSUS (=PARDESSUS), *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe. Siècle* (Paris, 1831-1845, 6 vols.; reimp. Bad Feilnbach, 1997) (=Collection des lois), V, pp. 339-346. Vid. también Arcadi GARCÍA SANZ, *Història de la marina catalana* (Barcelona, 1977).

102 José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera...”, 701.



Puerto de Barcelona en 1780. Lámina de las atarazanas del puerto de Barcelona, del libro de Antoni de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*.

asegurar el transporte de mercancías desde las naves hasta la playa<sup>103</sup>. Partiendo de esta premisa, en el capítulo IV el monarca establece:

“Ordinamus quod si aliquod lignum vel navis de Barchinona erit in aliquo portu vel stassi salvador, et viderit aliquod lignum vel navim de Barchinona intrans vel intrans in dicto portu vel stassi, fortuna temporis, in continenti lignum vel navis, quod vel quae erit in ipso portu vel stassi, teneatur armare barcham suam, et ire ad dictum lignum vel navim et juvet vel ipsam ad remolcar.”<sup>104</sup>

De este capítulo podemos deducir que el precepto real obliga a cualquier nave barcelonesa a dar socorro y ayuda a otra nave de la misma ciudad que se encuentre en situación de peligro, a causa del mal tiempo, en el momento de entrar o salir del puerto. Y aunque la literalidad del texto no indica explícitamente que se trate del puerto de Barcelona (pues indica “in aliquo portu”), podemos concluir, lógicamente, que, si se aplicaba a cualquier puerto en que se hallasen dos naves

103 Claude CARRÈRE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462* (Paris-La Haya, 1967), 2 vols., II, pp. 83 y ss. (hay traducción catalana: *Barcelona 1380-1462, un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, 1977-1978). Vid. también Josep M. DELGADO RIBAS, “La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial: Barcelona, 1300-1820”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 107-146.

104 PARDESSUS, *Collection des lois...*, V, pp. 340-341.

barcelonesas, con más motivo debería aplicarse al puerto de Barcelona. Dicho esto, queda patente que la autoridad del monarca sobre el puerto o espacio portuario se ejerce de forma directa, puesto que impone y obliga a los navegantes a una acción y conducta de protección mutua precisamente en el recinto del puerto. Todo ello sin olvidar la existencia de unos deberes de mutua protección derivados de la existencia de un pacto o juramento de hermandad entre los miembros de la universidad de la Ribera de Barcelona<sup>105</sup>.

La autoridad del monarca se ejercía sobre el litoral, orilla o ribera. La configuración definitiva o exacta del puerto fue un proceso muy largo en el tiempo. Durante el reinado de Jaime I se observa una protección y un interés específicos por el espacio ribereño. Así, en 1227, el monarca dictó una cédula por la cual se prohibía a cualquier nave extranjera tomar cargamento con destino a Egipto y Berbería, si existía alguna nave barcelonesa en la ribera dispuesta a ello:

“concedimus et donamus vobis dictis civibus et populo Barchinone, quod nulla navis extranea, nec lignum aliquod alienum, quod sit de terra sive de regno alieno, aut de comitatu Empuriensi et Apulie, Barchinone in aliquo loco ripparie nostre posit vel audet vinum recipere, aut emere ad portandum ad partes alienas, nisi de civitate Barchinone.”<sup>106</sup>

Jaime I había acogido (1243) bajo su protección a todos los que se hospedaran en las alhóndigas que un particular había establecido allí —se sobreentiende que con autorización real—: “recipimus in nostro guidatico omnes homines venientes hospitari et habitari in alfundicis que tu Petrus de Lisach a nobis tenes in Barchinona iusta mare”<sup>107</sup>.

En el mismo año de 1243, Jaime I dictó un privilegio para delimitar el espacio portuario, prohibiendo en él la edificación de cualquier tipo de construcción,

---

105 José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera...”, p. 700.

106 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 5; en la regesta del documento, el editor indica el contenido de la cédula “mientras haya en su puerto nave nacional dispuesta y propia para aquél viage”. En cambio, José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera...”, p. 690, indica acertadamente que la declaración de prioridad para el embarque se refiere a “las naves barcelonesas respecto a las extranjeras, ancladas en la Ribera de Barcelona” (los subrayados son míos).

107 Ambrosio HUICI MIRANDA - María de los Desamparados CABANES PECOURT, *Documentos de Jaime I de Aragón* (Valencia-Zaragoza, 1976-1982), 5 vols., II, p. 160, doc. 376.



pues quedaba reservado para la construcción y el estacionamiento de las naves: “firmiter prohibemus [...] nullus infra spacium dicti loci audeat construere domos, statica, opetaroria, alfundica sive aliqua statica magna vel parva, vel facere aliquam construccionem vel bassiam, vel aliquod impedimentum facere, nec aliquis habeat ibi locum proprium vel certum; sed totum deputetur comuni usui ad faciendas et ibi ponendas et manendas naves, et aliqua quelibet ligna.”<sup>108</sup>

En 1599, el rey Felipe III revocó un privilegio anterior del rey Jaime I de 1255, que concedía en exclusiva a las naves barcelonesas la carga de las mercancías en sus naves, siempre que las hubiera disponibles “en la plaja de la dita ciutat”<sup>109</sup>.

108 HUICI -CABANES, *Documentos...*, II, pp. 164-165, doc. 378.

109 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 471, p. 689-691, cap. II.

## Referencias en Costums de Tortosa

La ciudad de Tortosa, aun estando enclavada en una zona de río navegable, contaba con un puerto al que se tenía acceso desde el litoral marítimo. En realidad, no obstante, la administración y estructura portuaria de Tortosa se basaba en tres puertos, dos de ellos situados en el río Ebro y un tercero en el mar<sup>110</sup>. En efecto, existía una zona portuaria en la ciudad de Tortosa, denominada “Riba de Rec”; otra zona, denominada el “Grau”, río abajo, en Amposta; por último, una tercera, ya en el mar, llamado “Port Fangós”. Según el nivel del río y la medida y el tonelaje de las naves, las naves arribaban a uno de los tres puertos o enclaves portuarios.

Las referencias específicas a los puertos en *Costums* son de dos tipos. En primer lugar, se establecen algunos preceptos sobre el procedimiento que seguir para la carga y descarga de las mercancías en los diferentes puertos (Riba de Rec, Grau, Port Fangós), especialmente cuando una nave no podía llegar a su destino a causa del estiaje del río. Así, se indicaba que, en caso de pretender cargar la nave más de lo posible para poder zarpar, debería transportarse la carga en barcas más pequeñas hasta el punto donde fuera posible el traslado a la nave sin peligro para su navegación<sup>111</sup>.

En segundo lugar, al tratar de la adquisición del dominio sobre las cosas y de la división de la cosa común, se incluye una *costum* que establece:

“Totes les places de la ciutat, dintre e de fora [...] e els ports, e la mar, e totes les ribes o ribatges de la mar, públics són e a comú e a públic ús, e a profit de la cosa pública, per tots temps, són deputats e establits, sens contrast e embargament que nuyl hom no y deu fer.”<sup>112</sup>

Es decir, se establece de forma clara el uso público y común de los puertos. Esta circunstancia viene corroborada cuando se establece la autoridad que ostenta el

---

110 Referencias en Jesús MASSIP FONOLLOSA, *Costums de Tortosa. Edició crítica a cura de...* (Barcelona 1996), pp. 497-498 y p. 506.

111 *Costums* 9, 27, 22 y 23. Utilizamos la edición citada de Jesús MASSIP FONOLLOSA.

112 *Costums* 9, 21, 8. Este precepto se relaciona con *Furs de València* 9, 12 y 14; y *D* 1,8, 41,1.



*veguer* real en la zona portuaria. Así, se indica que, si el *veguer* quisiera registrar alguna nave procedente de tierras de “*sarrayns*” que transportara, o simplemente se sospechara que lo hace, cosas “*vedadas*” o prohibidas al comercio con estos países, podrá proceder a su registro en compañía de dos o tres prohombres o jueces elegidos por la curia (“*cort*”) de Tortosa<sup>113</sup>. En caso de que dichos prohombres no fueran elegidos, o no quisieran acompañar al *veguer*, este “hi vaja e entre en la barcha o el leyn, e traga-n ço que trer ne deurà, e açò no li deu ésser vedat per negú”<sup>114</sup>.

Se observa, pues, acerca de la autoridad pública sobre el puerto y las naves allí varadas, que la autoridad del delegado del rey es total para proceder al acceso y registro de naves sospechosas. Si bien es cierto que inicialmente, en la sentencia arbitral de 1277, se ampliaba el radio de acción del *veguer*, al establecer que podía registrar cualquier nave “*extra civitate ad gradum vel ad alium locum*”<sup>115</sup>. La redacción de *Costums* de 1272, y también las posteriores, redujeron este amplio margen de actuación del *veguer* a los estrictos límites del Grau: “És costum de Tortosa que, si·l *veguer* convendrà a anar al Grau de Tortosa per escorcoyllar leyns o barques”<sup>116</sup>.

113 Sobre la configuración jurídica de la institución del *veguer* en Tortosa, y de la *cort*, vid. Jesús MASSIP [FONOLLOSA], *La gestació de les Costums de Tortosa* (Tortosa, 1984), pp. 85-90.

114 *Costums*, 9,28,4.

115 Texto y comentario en Jesús MASSIP FONOLLOSA, *Costums de Tortosa. Edició crítica a cura de...* (Barcelona, 1996), p. 519, n. 5.

116 *Costums*, 9,28,4. Para el texto de 1272, vid. Jesús MASSIP [FONOLLOSA] (ed.), *Consuetudines Dertosae* (Tarragona, 1972).

## 2.4.- *Furs de València*

En *Furs de València (FV)*, las referencias al tema portuario son más bien indirectas<sup>117</sup>, pero no por ello exentas de interés.

La propia delimitación de la ciudad de Valencia nos indica la voluntad del monarca de vincular su jurisdicción en la ciudad hasta la propia orilla del mar, que actúa como límite natural o geográfico, incluso aguas adentro: “Los térmens de la ciutat són [...] E de la riba de la mar sia e dur terme per c milers dintre la mar”<sup>118</sup>.

La jurisdicción en este ámbito correspondía al rey, y, por delegación suya, al *batlle general*: “Item, dels fets de la mar e dels crims que-s fan en mar o en lo ribatge contra les provisions reals e contra prohibicions del dit batle, o en altra manera en perjudici dels drets, rendes o sdeveniments del senyor rey, totstemp ans dels furs, e après, en criminal e en civil, son jutge ordinari lo batle general”<sup>119</sup>.

Este espacio público estaba protegido por el rey, pues en él se aplicaba la paz y tregua: “Los leyns e les galeres, de qualque loch seran, que vendran a València o se’n partiran o’n pasaran o quí staran, són e nuyt e de dia sots nostra defensió, e de la ciutat e del cap del regne tro a la fi del regne”<sup>120</sup>.

La orilla del mar tiene condición de espacio público en cuanto a su uso y disfrute: “En les riberes, places e patis tothom, a obs seu ho a publich ús, pusque collir e levar arena, frava e draps secar e lavar, eterra pendre”<sup>121</sup>. Por este motivo, no puede comprarse ni venderse: “Los ribatges de la mar, qui.s tenrran ab lo camp que serà venut, no sien comptats en mesura ne en compte d’aquel camp venut, car no són de negú, mas per dret natural deuen servir a tots, així com carreres públiques o camins públics”<sup>122</sup>.

---

117 Referencias marítimas indirectas en *FV*: 1.1: límites ciudad y reino; 1.5: garantía de prestar fianza; 2.16: patronos de navío; 3.15: sobre desagües; 3.16: sobre servidumbres de agaus; 4.15: sobre depósito o comand; 4.17: sobre compañía.; 4.18: sobre compraventa; 9.17: de naufragio y subasta; 9.20: salvoconducto y treguas; 9, 27: de mariners; 9, 31: sobre els sequiers i la limpieza de las acequias; 9.34: de leuda e hostalatge.

118 Germà COLON - Arcadi GARCÍA (eds.), *Furs de València (=FV)* (Barcelona, 1980-2007, 11vols.). Seguimos la numeración de los *furs* según su inclusión en la edición de los *Furs* (libro, rúbrica, *fur*): 1, 1, 2.

119 *FV* 1,3,68.

120 *FV* 9,20,10. Colon y García indican la clara identidad con lo establecido en el us. *Omnes quippe naves*.

121 *FV* 1,2,21.

122 *FV* 4,18,11.



Este carácter de espacio (dominio) público que tiene la orilla se completa con la responsabilidad que tienen los patronos de navío sobre las mercancías depositadas en la orilla que están dispuestas para su traslado a la nave: “Nauxers, taverners, ostalers, qualque cosa o mercadaria, de grat o de volentat o en altra manera, rebran d’alcú, salvament les restituesquen [...] Encara lo nauixer és tengut de les coses que seran posades en la riba de la mar, pus que les haurà una vegada reebudes, jasie ço que encara no sien meses en la nau”<sup>123</sup>.

Esta responsabilidad les es aplicable a dichos patronos, salvo en dos circunstancias: en primer lugar, siempre que no se produzca naufragio, ataque, incendio o pérdida por azar de la mercancía: “si e·l ribatge de la mar perien, si donchs cas d’aventura no s’esdevenia, així com de naufragi o per alguns qui ho mesessen foch”<sup>124</sup>. La segunda circunstancia se basaba en el aviso que el patrón podía hacer a los propietarios de las mercancías, para informarles de que la seguridad de estas no iba a su cargo; si el propietario aceptaba, el patrón de la nave quedaba exento de responsabilidad sobre ellas: “Si·l nauixer dirà, ans que reeba les coses, que cascú d’aquels que les aduran ni les aportaran en la nau guart les sues coses, e que no·ls seria tengut de dan que aguessen, e aquels qui aportaran les coses sues consentran e atorgaran ço que aquell nauixer haurà dit, depuys aquell nauixer no és tengut”<sup>125</sup>.

Las transacciones mercantiles marítimas se equiparan a cualquier otro negocio, y por ello están igualmente obligadas a prestar fianza en determinados casos: “Tot poblador e habitador de València sia salv e segur, ab totes les sues coses e ab tots los seus béns, en anan e·n están e en retornan, per terra e per mar, e en tot loch, donan fermança de dret segons la quantitat e la qualitat de la cosa o de l’aver que li serà demanat”<sup>126</sup>.

123 FV 2,16,1.

124 FV 2,16,1. Sobre el tema del derecho de naufragio, vid. Arcadi GARCÍA SANZ, “Notes històriques sobre el dret de naufragi”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. IV. Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona, 1987), pp. 1103-1134, en especial pp. 1119 y ss.

125 FV 2,16,2.

126 FV 1,5,8.

## 2.5.- Los Rôles d 'Oléron

En los *Rôles d'Oléron* hallamos diversas referencias a temas relacionados con el derecho portuario<sup>127</sup>. En cualquier caso, estas referencias coinciden, en lo sustancial, con lo que disponían otros textos normativos ya comentados anteriormente. Temas como la entrada en puerto, el cambio de rumbo de la nave, etc. son analizados bajo prácticamente las mismas premisas.

El capítulo II establecía cómo se debía actuar cuando una nave debía salir de puerto y las condiciones meteorológicas hacían dudar de la oportunidad de dicha maniobra<sup>128</sup>, por lo que el maestre debía pedir consejo a la tripulación: “Una nao esta en un puerto e demora por atender su tiempo quando viene el tiempo nyn se quiere aparejar el maestre deue tomar consejo con sus marineros”.

El capítulo V regulaba la autoridad del maestre de la nave sobre la tripulación<sup>129</sup>: “Una nao va esta el ancora en una abra o en una concha o en entrada de algund puerto cargada o boyante los marineros non deuen yr fuera syn mandado el maestre”.

El capítulo XV regulaba las compensaciones por daños provocados por el choque entre una nave amarrada o varada y otra que maniobra incorrectamente, que debería pagar la mitad de los daños<sup>130</sup>: “Una nao esta en un puerto o en otro lugar qualquier amarrada en qual quier manera et otra nao viene dela mar enfuera et non gouyerna bien e fiere sobre la otra nao que esta en paz”.

El capítulo XVI era complementario, en cierto modo, del anterior, pues disponía que, en caso de estar dos naves en puerto con poca agua, con el fin de evitar posibles peligros y daños, la que había llegado con posterioridad debía separarse de la otra, o incluso abandonar el puerto<sup>131</sup>: “Una nao o dos o mas estan en

---

127 Existen numerosas ediciones de los *Rôles d'Oléron* (=Rôl). Sigo la de Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron. El coutumier maritime del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna* (Santander, 2004) y, concretamente, el manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid (pp. 213-219); la edición de Margarita Serna incluye abundante bibliografía. Una aportación posterior puede hallarse en Julia SCHWEITZER, *Schiffer und Schiffsmann in den Roles d'Oleron und im Llibre del Consolat de Mar. Ein Vergleich zweier mittelalterlicher Seerechtsquellen* (Frankfurt um Main, 2007).

128 *Rôl*, cap. II.

129 *Rôl*, cap. V.

130 *Rôl*, cap. XV.

131 *Rôl*, cap. XVI.



un puerto et ay poco agua que sea seco et la una delas naos esta çerca delas ancoras dela otra nao et el maestre dela nao que y estaua primero deue dezir a los marineros dela otra nao sennores leuantad vuestra ancora que ella esta muy açeca dela otra nao por que nos puede venir danno”.

El capítulo XXIII regulaba cómo el maestre de una nave entrada en puerto, a causa de la demora de su salida, podía encontrarse con falta de dinero o alimentos y por ello verse obligado a buscarlos en tierra, lo que podía retrasar de nuevo la salida. En este caso, los gastos ocasionados recaían sobre el maestre de la nave, y no sobre el mercader<sup>132</sup>: “Un maestre afreta su nao e es cargada e aviene que entra en un puerto e demora tanto que ha menester dineros e non los tiene el amestre bien puede enbiar un mensajero asu tierra”.

El capítulo XXIV establecía que el marinero que se había contratado en una nave debía permanecer en ella hasta su descarga en puerto, y que su manutención debía correr a cargo del maestre<sup>133</sup>: “Un omme es leman de una nao e se aloga para leuar la nao o ella deue descargar e aviene que en este puerto ay fosa o lugar sabido do omme la meta por descargar”.

El capítulo XXV establecía la responsabilidad del marinero en el gobierno de la nave para su traslado y entrada en puerto cuando existía alguna impericia a él atribuible, y cómo debía enmendar el daño provocado<sup>134</sup>: “Un leman que toma una nao sobre sy para leuar la asamalo o aotro puerto qualquier e siel falle e la nao es enpeorada por non guardar las marcas [sic] e domaje alguno y recreçier el es tenuto alo emendar sy ha de que e este es el juyzio en este caso”.

---

132 *Rôl*, cap. XXIII.

133 *Rôl*, cap. XXIV.

134 *Rôl*, cap. XXV.

## 3.- LA CONCRECIÓN DEL DERECHO PORTUARIO

### 3.1.- Los puertos del Cantábrico

#### 3.1.1.- Galicia

En época romana, el puerto de La Coruña era la principal salida del tráfico mercantil hacia las Galias y Britania<sup>135</sup>.

Durante el reinado de Fernando II tuvo lugar la repoblación de diversas villas, muchas de ellas con localización y actividades portuarias. En 1164, el rey concedió el fuero a la villa de Padrón, y en 1168 fundó la villa de Noya, ambas con recinto portuario<sup>136</sup>. En 1169 concedió fuero a Pontevedra, aunque posteriormente pasó a dominio del arzobispado de Santiago<sup>137</sup>.

En dicho fuero se eximía a los navíos de los vecinos de Pontevedra del pago de las tres cuartas partes del *ius naufragii*, en caso de que el siniestro sucediera en las tierras de realengo; el monarca se reserva la cuarta parte restante: “De navigio de Ponte veteri si creberit in terra de Rey Don Fernando tres quartas a seniores de navigio & quarta a rege”<sup>138</sup>.

En 1170, el rey Fernando II concedió el fuero a Tuy<sup>139</sup> (con anterioridad, en 1142, había recibido un fuero breve otorgado por Alfonso VII<sup>140</sup>). Ese mismo año suprimió el *ius naufragii* a favor de los vecinos, en una proporción que iba de las tres cuartas partes a la totalidad<sup>141</sup>. Y en 1250 concedió un fuero breve

---

135 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval* (Santiago de Compostela, 1988) y “Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes”, en *El fuero de San Sebastián y su época* (San Sebastián, 1981), pp. 217-234; Michel MOLLAT, “Notes sur la vie maritime en Galice au XI siècle d’après l’Historia Compostelana”, en *Anuario de Estudios Medievales* (1964), 1, pp. 531-540; Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., pp. 92-99.

136 Ana María BARRERO GARCÍA - María Luz ALONSO MARTÍN (=BARRERO-ALONSO), *Textos de Derecho local español en la Edad Media. Catálogo de fueros y costums municipales (=Textos)* (Madrid, 1989), pp. 338 y 403-404.

137 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., pp. 358 y 404; Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 74, n. 37.

138 *Documentos, inscripciones y monumentos para la Historia de Pontevedra* (Pontevedra, 1896-1904), 3 vols., I, p. 377. Vid. También Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 73, n. 36.

139 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 449.

140 FLÓREZ, Enrique, *España Sagrada: teatro geographico-historico de la Iglesia de España... Tomo XXII: La Iglesia de Tuy* (Madrid, 1767; ed. en microficha, Oviedo, 1989), pp. 266-268, núm. 10.

141 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 74.



a Tuy, en el que se regulaban dos cuestiones de interés<sup>142</sup>. En primer lugar, se excluía el portazgo de la sal: “que qualquier morador que sea de la cibdad de Buonaventura, que dicen agora Tuy, que non dé portadgo de sal a aquel puerto del qual portadgo solíe haber de meatat el castillo de Anfera et la otra mietad el obispo et los canónigos”.

En cuanto a los naufragios, se establecía lo siguiente:

“Et si nave alguna crebare de la garganta del Minno fata la Barcela, que ninguno de los de la villa non pierda ninguna cosa de lo que hy oviere por el sennor o por el merino de la tierra o por algún poderoso, et si en otra parte del regno crebase, quel morador de la villa dé la quarta parte de quanto hy oviere a la voz del rey, et que torne seguro con todo lo al a su villa et con su nave, si haberla podiere.”<sup>143</sup>

En fechas posteriores (1183), el rey Fernando II otorgó sendos fueros a Vivero y Ribadeo<sup>144</sup>. Por su parte, Alfonso IX concedió fuero a los vecinos de Bayona (1201)<sup>145</sup>, La Coruña (1208) y Betanzos (1219)<sup>146</sup>.

En el caso de Bayona, hay que destacar varios aspectos. En primer lugar, la exención que se hacía a sus moradores de todo portazgo terrestre<sup>147</sup>: “et do et concedo per foro eidem concilio quod moratores ipsius ville sint excusati de portatico per totam terram meam”. Por otro lado, se suprimió por completo el derecho de quiebra para las naves que salieran de la villa<sup>148</sup>: “Do etiam

142 Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III*. I: *Estudio* (Córdoba, 1980). II: *Diplomas (1217-1232)* (Córdoba, 1983). III: *Diplomas (1233-1253)* (Córdoba, 1986), III, pp. 368-374, núm.794. (4-VII-1250); FLÓREZ, Enrique, *España Sagrada...*, XXII, pp. 293-302, núm. 18.; Pascual GALINDO ROMEO, *Tuy en la baja edad media (siglos XII-XV)* (Zaragoza-Madrid 1923), pp. 40-41.

143 Comentario sobre el tema en Juan Antonio ARIAS BONET, “Derecho marítimo en las Partidas”, en *Studi in onore di Edoardo Volterra* (Milano, 1969), III, pp. 105-121, pp. 114 y ss.; Arcadi GARCIA SANZ, “Notes històriques sobre el dret de naufragi”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento*. IV. *Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona, 1987), pp. 1103-1134, en especial pp. 1125 y ss.

144 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 375. El fuero de Ribadeo, hoy desconocido, fue otorgado por Fernando II con anterioridad a esa fecha (6-VII-1183), en que se expidió un documento a favor de la iglesia de Mondoñedo que hace referencia a él; FLÓREZ, Enrique, *España Sagrada: teatro geographico-historico de la Iglesia de España...* Tomo XVIII: *Las Iglesias Britoniense y Dumiense* (Madrid, 1764; ed. en microficha, Oviedo, 1989), vol. XVIII, pp. 362-364, núm. 27.

145 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 156.

146 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 213. Se trataba de la concesión del fuero de Benavente.

147 Javier ALVARADO PLANAS, “Fueros y cartas pueblas inéditas de Galicia”, en *AHDE* (1997), LXVII-I, pp. 141-152, pp. 146, ap. 2.

148 Javier ALVARADO PLANAS, “Fueros y cartas pueblas...”, p. 146, ap. 5; vid. también Ermelindo PORTELA SILVA, *La región del Obispado de Tuy en los siglos XII a XV. Una sociedad en la expansión y en la crisis* (Santiago de Compostela, 1976), pp. 175-177; Prudencio de SANDOVAL, *Antigüedad(es) de la Ciudad y Iglesia, Cathedral de Tuy y de los Obispos que se save aya avido en ella* (Braga, 1610; reimpr. facs. Barcelona, 1974), ff. 142-145.

eidem concilio pro foro quod si navis ipsius ville fracta fuerit cum quanto exierit ad rippam Dominus navis et cum sua nave redeat ad predictam villam secure et quiete”. Además, se establecía un portazgo sobre determinadas naves arribadas a puerto, con ciertas excepciones relativas al piloto, los marineros y sus pertenencias<sup>149</sup>: “Statuto etiam portaticum qualiter detur in portu ipsius ville in Barca francisca detur Regi LX solidos et per hoc sit liber Magister navis de portatico cum suis marinariis et cum sua pecunia”. Por último, el fuero de Bayona reglamentaba con detalle los derechos de desembarco de determinadas mercancías en su puerto que el rey percibiría<sup>150</sup>.

Alfonso X inició una repoblación urbana de la costa<sup>151</sup>: Ortigueira y Cedeira (1245), Pontedeume (1270).

En el caso de Ortigueira, el rey estableció una disposición específica sobre los derechos económicos del puerto<sup>152</sup>: “Que hayan puerto y villa; y todos los navios tanto suyos como ajenos que a él quisiesen aportar, vengan salvos y seguros con vinos y con paños, con sal y con todas las otras cosas que trajeren; pero a mi me den el portaje que dan en la Coruña los navíos que allí aportaran”.

En el caso de Pontedeume, el portazgo es nuevamente objeto normativo. En este caso beneficiaba y favorecía a los naturales del lugar<sup>153</sup>:

“Otorgamosles [...] todos los nuestros derechos [...] salvo portadgo de baxeles et de los otros navios que y aportaren o que y vinieren a pescar de otra parte, pero los pobladores desta puebla et de su alfoz que pudieren pescar libremente por la mar, que pesquen libremente sin otro embargo, et que non den portadgo nin derechos ningunos de los que pescaren con los sus navios en la villa nin en su alfoz.”

---

149 Javier ALVARADO PLANAS, “Fueros y cartas pueblas..“.” p. 147, ap. 18.

150 Javier ALVARADO PLANAS, “Fueros y cartas pueblas...”“” p. 147, ap. 19.

151 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., pp. 357 y 363; Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., p. 96.

152 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 81, aunque cita como fecha del privilegio 1255.

153 *Colección Diplomática de Galicia Histórica. Año I*, en *Galicia Histórica* (Santiago 1901), 2, pp. 161-169, p. 163, núm. 34.



La tarea alfonsina fue continuada por Sancho IV (Puebla de Muros, 1286). Parece evidente que el puerto de La Coruña era el más protegido, pues Alfonso X lo eximió del pago de parte del portazgo que le correspondía sobre las mercancías que entrasen por vía marítima procedentes de Santander o Castro Urdiales<sup>154</sup>. A finales del siglo XIII se constata una creciente rivalidad entre dos concejos (uno gallego, el otro asturiano) por el control del tráfico portuario de la zona de la ría de Eo<sup>155</sup>.

Hay que señalar que, durante el reinado de Enrique II, numerosos puertos y villas pasaron a manos de señores, por lo que solo se mantuvieron como puertos de realengo los de Vivero, La Coruña y Bayona<sup>156</sup>. Quizá fuera por este motivo por lo que la responsabilidad en relación con la financiación y el mantenimiento de los puertos estaba muy difuminada.

En estos siglos, las obras portuarias propiamente dichas apenas existían<sup>157</sup>, pues no se destinaban a ellas las rentas del puerto, que quedaban en manos de su titular y beneficiario. Indica Ferreira que es probable que el municipio interesado en hacer algún tipo de obra en su puerto tratase de obtener alguna donación real o señorial, pero no debe descartarse como fórmula habitual el que se hiciese un repartimiento extraordinario entre los vecinos cuando surgía la necesidad de efectuarlas<sup>158</sup>.

Parece evidente que los concejos se ocupaban tarde y mal de las reparaciones de los muelles y puertos. A este respecto, las ordenanzas municipales fueron el fiel reflejo de lo que estaba sucediendo:

“no hacen más que reflejar las agresiones a que habían estado sometiendo a sus propios puertos patronos, marineros y otras gentes desde la fundación de las villas: vaciar el lastre —toneladas de pedruscos, grava y arena— en donde les venía más a mano, agravando el creciente problema de la falta de calado; escaparse sin

154 Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., p. 98, n. 85; Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., pp. 81-84.

155 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “Conflictos interlocales por el control de espacios económicos privilegiados: el ejemplo asturgalaico de las pueblas de Ribadeo y Roboredo (1282)”, en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos* (1991), 138, pp. 559-589.

156 Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., p. 97, y Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 80.

157 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 121.

158 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., p. 121, indica, además, que “Tampoco es inverosímil que cuando se hacían muelles, éstos, como los puentes, fuesen financiados todos o en parte con mandas y limosnas”.

pagar derechos, cortando las gúmenas de sus anclas y dejándolas en el fondo, con gravísimo peligro para los demás; robar piedra de los «peinaos» para lastra y otros usos.”<sup>159</sup>

### 3.1.2.- Asturias

No constan noticias destacadas sobre la navegación y los puertos en esta zona norte de la Península durante las primeras décadas del proceso de la Reconquista<sup>160</sup>. En este sentido, las diversas crónicas asturianas aportan una serie de indicios e informaciones que, a pesar de su brevedad, deben señalarse especialmente, pues no debe olvidarse la importancia y fiabilidad que dichas fuentes documentales tienen para el conocimiento de los orígenes del reino astur<sup>161</sup>.

En este sentido, las crónicas Albeldense y de Alfonso III (tanto la Rotense como la “Ad Sebastianum”) se hacen eco de diversos ataques sufridos por vía marítima, de manos de normandos o musulmanes, en las décadas centrales y finales del siglo IX. Los textos, sin embargo, no coinciden en el lugar o ámbito geográfico de los ataques. En cualquier caso, hay que señalar que los ataques por vía marítima pueden presuponer la existencia de zonas portuarias o instalaciones de atraque y abrigo para naves. De ahí la importancia de que en las crónicas se señalen los lugares o zonas geográficas que fueron víctimas de las incursiones enemigas.

La Crónica Albeldense relata cómo los normandos fueron aniquilados en las costas gallegas, al igual que las naves de los musulmanes; obsérvese que no se cita

---

159 Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...*, cit., pp. 120-121.

160 Sobre el tema, vid. Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., pp. 99-104; Jesús Evaristo CASARIEGO FERNÁNDEZ-NORIEGA, *Asturias y la mar* (Salinas, 1976); Justiniano RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *Los fueros del Reino de León* (León, 1981), 2 vols.; Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las “polas” asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomático* (Oviedo, 1981). Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *El orden medieval de Asturias. Discurso de ingreso como miembro de número permanente del Real Instituto de Estudios Asturianos...* (Oviedo, 2000), con una completísima bibliografía sobre la época medieval en Asturias; del mismo autor, Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “El orden constitutivo del reino de Asturias (718-910)”, en *AHDE* (2000), LXX, pp. 9-35, y “El *ordo* medieval de Asturias y Cantabria (siglos VIII-XIII)”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander, 2001), pp. 535-550.

161 Han señalado su importancia, entre otros, Abilio BARBERO [AGUILERA] – Marcelo VIGIL, *La formación del feudalismo en la Península Ibérica* (Barcelona, 1982), 3.<sup>a</sup> ed., pp. 232 y ss.; y Jan PRELOG, *Die Chronik Alfons’III. Untersuchung und kritische Edition der vier Redaktionen* (Frankfurt am Main, 1980). Por supuesto, hay que citar también los múltiples trabajos recopilados en Claudio SÁNCHEZ ALBORNOZ, *Orígenes de la nación española: El Reino de Asturias. Estudios críticos sobre la historia del Reino de Asturias* (Oviedo, 1974-1979), 3 vols.



ningún puerto o costa asturiana<sup>162</sup>: “Eius tempore Lordomani iterum uenientes in Galliicie maritimis a Petro comite interfecti sunt. Mauri in nauibus uenientes in freto Gallicano deuicti sunt”.

En cambio, la Crónica de Alfonso III (la Rotense y la “Ad Sebastianum”) sí que señala a Asturias como lugar de los ataques marítimos enemigos. En el caso de la Crónica “Ad Sebastianum”, se cita explícitamente el puerto de Gijón<sup>163</sup>: “Itaque subsequenti tempore Nordomannorum classes per septentrionalem oceanum ad litus Gegionis civitatis adueniunt et inde ad locum qui dicitur Farum Brecantium perrexerunt”.

En la Rotense, en cambio, en este párrafo, se elude cualquier mención a la localidad de Gijón<sup>164</sup>: “Per idem tempus Nordomannorum gens [...] nabali exercitu nostris peruenerunt in partibus [...] in locum cui nomen est Farum Brecantium eis intulit uellum”. También es cierto, no obstante, que en la misma Crónica Rotense se califica a la ciudad gijonesa de “ex ciuitate idem Iegionem maritimam”<sup>165</sup>, lo que prueba que, para el autor, era esta, la marítima, una característica destacada de la ciudad y el litoral asturiano.

Más adelante hay una referencia puntual a dicho litoral<sup>166</sup>: “Iterum Nordomani piratide per his temporibus ad nostris litoribus peruenerunt; deinde in Spaniam perrexerunt onmemque eius maritimam gladio ignique predando dissipauerunt”.

Finalizado el proceso de la Reconquista, el puerto de Avilés pasó a convertirse en uno de los puertos asturianos más destacados. Dicha localidad, junto con Oviedo, recibió hacia finales del siglo XI un fuero breve (el mismo concedido a la villa de Sahagún), que fue confirmado posteriormente en 1155 por el rey Alfonso

162 *Crónicas Asturianas. Crónica de Alfonso III (Rotense y “A Sebastián”). Crónica Albeldense (y “Profética”).* Introducción y edición de Juan GIL FERNÁNDEZ, traducción y notas José L. MORALEJO; estudio preliminar de Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA (Oviedo, 1985), *Alb.* XV, 11,10 (p. 176).

163 *Crónicas Asturianas..., Seb.* 23,13. El *Farum Brecantium* podría ser, según José L. MORALEJO, La Coruña, “y, concretamente, su famosa Torre de Hércules. Su antigua denominación parece sobrevivir en la del actual arciprestazgo de Faro” (*Crónicas Asturianas*, p. 217, n. 102).

164 *Crónicas Asturianas..., Rot.*, 23,12.

165 *Crónicas Asturianas..., Rot.* 11,2. En cambio, en la Crónica “Ad Sebastianum”, 11,1, se cita solamente “in ciuitate Gegione”; del mismo modo en *Alb.*, XV, 1, 4.

166 *Crónicas Asturianas..., Seb.* 27,5. Con pequeñas variaciones, *Rot.* 27,5.

VII<sup>167</sup>. Un aspecto destacado de esta concesión es “la franquicia de portazgo y ribaje desde la mar hasta León, muy importante por ser Oviedo ciudad de *acarreo*”<sup>168</sup>.

En años posteriores fueron recibiendo sus respectivos fueros las villas portuarias de Llanes (1206)<sup>169</sup>, Luarca (1270)<sup>170</sup>, Gijón<sup>171</sup>, Ribadesella, Castropol (1299)<sup>172</sup>, Navia y Villaviciosa (1270)<sup>173</sup>.

La pujanza económica de los puertos de Avilés, Llanes y Luarca era evidente, al igual que los conflictos con los marinos ingleses. Para defender mejor sus pretensiones se formaron las Hermandades, como la creada en 1277 entre las villas de La Espina, Avilés, Pravia, Grado, Salas, Somiedo, Valdés, Tineo, Cangas y Allende<sup>174</sup>.

Coronas cree que estas Hermandades tenían básicamente una estricta función defensiva, sin olvidar que “estos acuerdos de hermandad conformaron un fuero interconcejil de naturaleza pacticia superador del particularismo municipal”<sup>175</sup>.

- 
- 167 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., pp. 135-136; Justiniano RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, *Los fueros...*, cit., I, p. 281: su parte dispositiva coincide casi en su totalidad con el fuero de Oviedo. Matías SANGRADOR Y VITORES, *Historia de la administración de justicia y del antiguo gobierno del Principado de Asturias, y colección de sus fueros, cartas pueblas y antiguas ordenanzas* (Oviedo, 1866; 2.ª ed., 1879; ed. facs. de la primera, con introducción de F. TUERO BERTRAND, 1975), pp. 365-377, núm. 6; Ana M.ª BARRERO GARCÍA, “Los fueros de Sahagún”, en *AHDE* (1972), XLII, pp. 385-397. Hay que citar también el privilegio otorgado por Fernando IV que ampliaba los términos de Avilés con los concejos de Gozón, Carreño, Corvera, Illas y Castrillón, y les concedía su fuero (7-X-1309): Matías SANGRADOR Y VITORES, *Historia...*, cit., pp. 431-432, núm. 21.
- 168 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *El orden medieval de Asturias...*, p. 75.
- 169 Alfonso GARCÍA GALLO, “El Fuero de Llanes”, en *AHDE* (1970), XL, pp. 241-268; y “Los fueros de Benavente”, en *AHDE* (1971), XLI, pp. 1143-1192.
- 170 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 285.
- 171 Rafael GIBERT, “El Derecho municipal de León y Castilla”, en *AHDE* (1961), XXXI, pp. 695-753, p. 708.
- 172 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 196, y Rafael GIBERT, “El Derecho municipal...”, cit., pp. 707-708.
- 173 BARRERO-ALONSO, *Textos...*, cit., p. 161.
- 174 Eloy BENITO RUANO, *Hermandades en Asturias durante la Edad Media* (Oviedo, 1972), pp. 17-18 y pp. 57-58.
- 175 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *El orden medieval...*, p. 85; Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA, *Las “Polas” asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario* (Oviedo, 1981), p. 311, núm. 1.



### 3.1.3.- Las villas marítimas de Castilla. Las Hermandades

Siguiendo a Baró, en la política de Alfonso VIII destaca la concesión de diversos fueros a diferentes lugares y villas de la costa cántabra, a los que convertía en “la ventana marítima del Reino de Castilla”. Una de las razones que impulsaron dicha política fue “el fomento del comercio del Reino, a través de los que en ese momento son los únicos puertos del Reino castellano”<sup>176</sup>.

Castro Urdiales recibió en 1163 el privilegio de villazgo y el fuero de Logroño, lo que permitía abrir el reino de Castilla al tráfico mercantil marítimo del Atlántico<sup>177</sup>. Poco más tarde, en 1178, Alfonso VIII otorgó al monasterio de



© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library

Puerto de Santander, 1575, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

176 Juan BARÓ PAZOS, *Instituciones históricas de Cantabria* (Santander, 1994), p. 28.

177 Vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander”, en *AHDE* (1976), XLVI, pp. 527-608, especialmente pp. 546-550; Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], *Historia de la villa de Castro Urdiales* (Santander, 1980); Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander, 2001), pp. 45-86; Manuel FLORES DÍAZ, *El mar, fuente de Derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII* (Madrid, 2000), pp. 64-91.

San Juan (Burgos) el diezmo de las rentas reales en Castro Urdiales, tanto las procedentes del puerto como las terrestres: “de ecclesia beati Petri de Castro de Ordiales cum omnibus directuris suis, et de omni decima que habetur vel haberi debet de quibuslibet et omnibus redditibus infra mare et extra mare in eadem villa et in portu ad regem pertinentibus”<sup>178</sup>.

En 1192, Alfonso VIII concedió al obispo y la catedral de Burgos el diezmo sobre el portazgo de mar y tierra, no solo en Santander y Castro Urdiales, sino en todos los puertos situados en tierras del obispado a lo largo de la costa santanderina: “dono et concedo Deo et Sancte Marie Burgensi ecclesie [...] decimas de omni portatico portus Sancti Emetherii integre de omnibus rebus et mercaturis que ad eundem portum per terram et per mare applicaverint”<sup>179</sup>.

Para evitar contradicción o disputa con la aplicación del privilegio ya citado de 1178, en el mismo año de 1192 el monarca resolvió y precisó que no se incluirían en dicho diezmo el portazgo de paños, armas y cueros que llegaran al puerto, y confirmó el derecho del monasterio de San Juan a percibir el diezmo sobre el portazgo de todas las mercancías que llegaran por mar al puerto de Castro Urdiales: “dono et concedo [...] decimas omnium reddituum regalium de villa Castri de Ordiales et de omnibus mercaturis que ad portum Castro Ordiales navigio advenerint, preter portaticum de omnibus pannis et de omnibus armis et de tota querambre”<sup>180</sup>. Esto constituye una prueba evidente de la existencia de las rentas reales, que incluían la disposición sobre los tributos sobre dicho puerto<sup>181</sup>.

---

178 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...” cit., pp. 558-559, siguiendo a Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII* (Madrid, 1960), II, p. 503. Martínez Díez, en “Las villas marineras...” cit., p. 55, n. 17, sigue a F. Javier PEÑA PÉREZ, *Documentación del monasterio de San Juan de Burgos (1091-1400)* (Burgos, 1983), doc. 36, p. 47, con el siguiente texto: “omnen decimam Castri de Ordiales et de omnibus redditibus portus infra mare et extra, quae ad regiam pertinent dignitatem”.

179 Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, III, pp. 72-73, doc. 603.

180 F. Javier PEÑA PÉREZ, *Documentación...*, doc. 53; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ “Fueros locales...” cit., p. 559, y “Las villas marineras...” cit., p. 55; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, III, pp. 74-75, doc. 604.

181 Otro ejemplo: el del portazgo de Algarga, en 1204; vid. Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, III, p. 337, doc. 766.



En 1187, Santander recibió de Alfonso VIII el fuero de Sahagún, con algunas modificaciones destacadas<sup>182</sup>. Entre ellas (cap. 24), se eximía del portazgo a los vecinos de la villa por las mercancías que introdujeran en Santander, ya fuera por tierra o por mar, a través del puerto: “Nec dent portaticum ullum in villa nec in portu maris de quecumque parte veniant per terram vel per mare”<sup>183</sup>.

Además, los vecinos de la villa quedarían exentos del pago de tributos por la importación de paños por vía marítima a través del puerto (cap. 11): “Qui vicinus in villa non fueret mercaturam pannorum quam per mare atulerit non vendat a detal nisi hominibus ville, et si extraneo vendiderit pectet X solidos”<sup>184</sup>.

Se constata de nuevo la competencia de la Corona en la imposición de los tributos portuarios y su exención, con la finalidad de favorecer el desarrollo mercantil<sup>185</sup>. Indirectamente relacionado con los puertos, hay que señalar que el fuero de Santander, frente a lo que venía siendo costumbre, impedía a los lugareños apoderarse libremente de las mercaderías que se rescatasen de los naufragios de las naves con destino al puerto de Santander (cap. 31): “Si aliqua navis veniens ad villam Sancti Emetherii periclitata et fracta fuerit, quicquid domini sui de rebus quas navis continebat poterint invenire nullas eis auferat, nec vim eis inferre presumat”<sup>186</sup>.

182 Sobre el tema, vid. Juan BARÓ PAZOS, “El concejo de la villa de Santander en la Baja Edad Media”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), pp. 175-185; Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], “El Fuero de Santander”, en Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ *et al.*, *La Edad Media en Cantabria* (Santander, 1973), pp. 189-212, y del mismo autor, “El Fuero de Santander: estructura jurídica e institucional”, en *El Fuero de Santander y su época...*, cit., pp. 155-172; Ana M.<sup>a</sup> BARRERO GARCÍA, “Los fueros de Sahagún”, en *AHDE* (1972), XLII, pp. 385-597, p. 593, ap. XVII; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., pp. 591 y ss.; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, III, p. 493, doc. 852; Víctor FERNÁNDEZ LLERA, “El fuero de la villa de San Emeterio (Santander)”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia* (1920), 76, pp. 220-242. Sobre algunas de las transcripciones del texto del Fuero antes citadas, vid. José Manuel PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, “La articulación de los espacios regionales en los reinos hispano-medievales. Propuesta de método y análisis de un caso”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), pp. 11-30, en especial pp. 20-21, n. 13 a 16.

183 Texto completo en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., pp. 591-594, y comentario en p. 554; referencias en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Las villas marineras...”, cit., p. 59, n. 29; Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], “El Fuero de Santander: estructura jurídica...”, p. 160. La transcripción del texto es algo distinta en Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, II, p. 836, núm. 484: “nec dent portaticum ullum in villa sua nec in portu maris de quacumque parte veniant per terram vel per mare”.

184 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., p. 592, y comentario en p. 553; referencias en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ “Las villas marineras...”, cit., p. 59, n. 28.

185 Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], “El Fuero de Santander: estructura jurídica...”, cit., pp. 160 y 165.

186 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., p. 593, y comentario en pp. 554-555; referencias en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ “Las villas marineras...”, cit., p. 60, n. 34; Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], “El Fuero de Santander: estructura jurídica...”, cit., p. 160.

A Castro Urdiales y Santander se unieron progresivamente otras villas marítimas que la Corona de Castilla incorporaba al reino y protegía con fueros y privilegios: San Sebastián y Guetaria (entre 1164 y 1194)<sup>187</sup>, Laredo (1200)<sup>188</sup>, Fuenterrabía (1203), Motrico (a. 1237)<sup>189</sup>, San Vicente de la Barquera (1210)<sup>190</sup>, Bermeo (a. 1236), Zarauz (1237)...

En el caso de San Vicente de la Barquera, que recibió el fuero de San Sebastián, se hizo una excepción en su contenido y posterior aplicación, pues ciertas mercancías (como la sal y los paños) y las naves que entraran por su puerto se regirían por el fuero de Santander: “Dono itaque vobis et concedo forum de Sancto Sebastiano quantum ad illud, scilicet, quod vos vicini ville dare debitis, sed las barcas et sal et troselli qui ibi arribaverint arribent ad illud forum ad quod arribant in Sancto Andrea”<sup>191</sup>. Años más tarde, en 1241, los habitantes de San Vicente recibirían un privilegio de exención del portazgo<sup>192</sup>.

En general, los fueros no contemplan referencias directas a los puertos y su organización; en cambio, incluyen aspectos relativos a la pesca y el comercio marítimo: en el caso de las villas guipuzcoanas, es evidente el interés de la Corona por potenciar y desarrollar una actividad marítima que “ofrecen al rey el dominio del mar”<sup>193</sup>.

- 
- 187 José Luis BANÚS AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963); José M.<sup>a</sup> LACARRA Y DE MIGUEL - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros derivados de Jaca. 1. Estella-San Sebastián* (Pamplona, 1969), pp. 17 y ss.; *El fuero de San Sebastián y su época* (San Sebastián, 1982).
- 188 Vid. Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander, 2001); Virginia M. CUÑAT CISCAR, *Documentación medieval de la villa de Laredo, 1200-1500* (Santander, 1998), p. 55; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., pp. 594-595, núm. 9; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, cit., III, pp. 212-213, núm. 684.
- 189 Vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), docs. 3 a 21, pp. 18-35. Beatriz ARIZAGA BOLUMBURU, *El nacimiento de las Villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: Morfología y funciones urbanas* (San Sebastián, 1978), pp. 23 y ss., indica que las villas de Fuenterrabía y Guetaria fueron fundadas y recibieron sus privilegios en 1203.
- 190 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., pp. 563-567 y pp. 599-600, núm. 11; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, III, pp. 515-517, núm. 864; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), p. 235, núm. 4; Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], “Un documento pontificio que contiene el fuero de San Vicente de la Barquera”, en *Altamira* (1974), II, pp. 249-252, pp. 251-252.
- 191 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, cit., p. 566 y pp. 599-600; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla...*, cit., III, doc. 864.
- 192 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Fueros locales...”, p. 567, citando a Valentín SAINZ DÍAZ, *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera* (Santander, 1973), p. 29. Por su parte, Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., p. 83, indica que el privilegio era de 1269, y que la exención no era total sino parcial, pues no sería válida en Sevilla, Toledo y Murcia.
- 193 M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR, “Los fueros vizcaínos y guipuzcoanos en el contexto del Derecho medieval castellano”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo...*, cit., pp. 551-586, p. 561.



Algunas de estas villas (Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera) formaron la Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, para la defensa de sus intereses mercantiles y económicos<sup>194</sup>. Desde finales del siglo xv, la autoridad real en dicho espacio marítimo era ejercida por un corregidor, encargado, entre otras funciones, del ejercicio de la jurisdicción marítima y del buen estado “de los edificios, caminos, puentes, muelles y cercas y murallas de las villas”<sup>195</sup>. Debe señalarse, además, que los cuatro puertos cántabros se englobaban ya a finales del siglo XIII en una misma demarcación fiscal a efectos de recaudación de los diezmos del mar<sup>196</sup>, y que a lo largo de los siglos defendieron sus respectivos derechos a mantener en exclusiva el embarque y desembarque de mercancías en sus puertos y zonas limítrofes frente a otras villas<sup>197</sup>.

Por referencias indirectas sabemos que los ayuntamientos tenían cierto control sobre los puertos: el de Laredo nombraba anualmente un guarda de los muelles<sup>198</sup>.

Hasta el siglo XII, solo hallamos unas precarias actividades marítimas pesqueras y comerciales en la fachada litoral desde Portugal hasta Francia, que debían evitar, además, los peligros de los frecuentes ataques de la piratería islámica. Según De la Peña, las referencias aisladas a la presencia de naves de negociantes extranjeros tienen un valor meramente episódico<sup>199</sup>. Sin embargo, en el siglo XII, diversos factores propiciaron un cambio que se concretó en el impulso regio de

194 Juan BARÓ PAZOS, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar* (Santander, 2000), p. 23: “La Junta nació también para defender los intereses económicos que son comunes a las Cuatro Villas, en virtud de la actividad mercantil desplegada a través de sus puertos”.

195 Juan BARÓ PAZOS, “Laredo y el Corregimiento de las Cuatro Villas”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo...*, cit., pp. 367-404, p. 387 y p. 390.

196 Miguel Ángel SOLINÍS ESTALLO, “Cantabria en la Castilla de las merindades: configuración del espacio fiscal, 1474-1504”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo...*, cit., pp. 191-240, p. 204.

197 Miguel Ángel SOLINÍS ESTALLO, “Cantabria...”, cit., pp. 205-208; Agustín RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, “El Fuero de Laredo y los conflictos jurisdiccionales de la villa (siglos XIII-XVII)”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo...*, cit., pp. 265-322, pp. 274-278, cita los pleitos de Laredo con Colindres (resueltos en favor de Laredo, en 1409), de Laredo con Santoña (igualmente a favor de Laredo, en 1398 y 1549, y parcialmente a favor de Santoña, en 1565), etc. Información de época posterior en Margarita SERNA VALLEJO, “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las cuatro villas de la Costa”, en *Rudimentos legales. Revista de Historia del Derecho* (2003), 5, pp. 299-348.

198 Virginia M. CUÑAT CISCAR - Marta VALDOR ARRIARÁN, “El Concejo de Laredo, 1538-1553”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo...*, cit., pp. 241-263, p. 257.

199 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), pp. 255-291, p. 258; y “El comercio ovetense en la Edad Media”, en *Archivum* (1966), XVI, p. 30.

una política de promoción urbana en el frente marítimo: seguridad de los mares, progreso de las artes náuticas, implantación de nuevos núcleos urbanos, etc.<sup>200</sup>

En este punto, hay que considerar que, en la mayor parte de los casos, existe una conexión de las villas costeras con establecimientos portuarios ya existentes, cuyo emplazamiento o localización primitiva se traslada: por ejemplo, el puerto de Faro, precedente inmediato de La Coruña, que ya en 1161 generaba portazgos de navíos “tam francorum quam aliorum omnium”<sup>201</sup>.

Las fuentes medievales citan las excelencias y bondades de las características geográficas de los puertos, en especial de los cántabros de Castro, Santander, San Vicente y Laredo<sup>202</sup>. Además, el de Laredo tenía una significación especial, puesto que en sus instalaciones se descargaba el hierro necesario para sus herrerías, de lo que se liquidaba el derecho económico correspondiente<sup>203</sup>.

La creación de una hermandad marítima en Castilla, a finales del siglo XIII, surge como necesidad de las villas marineras de defender sus intereses y defenderse mejor frente a posibles ataques de la Corona o de otras villas. Dichas Hermandades crean un derecho propio, principalmente referido a los temas e intereses comunes (bosques, minas, herrerías...), aunque no tratan directamente aspectos relacionados con la organización portuaria<sup>204</sup>.

La más destacada de ellas fue la Hermandad de las Marismas de Castilla (1296), fundada por las villas de Bermeo, Guetaria, San Sebastián, Fuenterrabía, Castro

---

200 Sobre el tema, en general, Florentino PÉREZ-EMBID, “Las escalas ibéricas del Mediterráneo al Mar del Norte”, en *Recueil de la Société Jean Bodin* (1974), XXXII, pp. 265-290, en especial pp. 267 y ss., que tratan de las escalas ibéricas de la ruta genovesa en Mallorca, Valencia, Cadiz y Sevilla, y p. 285, que alude a las villas de la costa cantábrica que comercian con Francia y Flandes.

201 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano...”, p. 261, n. 17.

202 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano...”, p. 275.

203 Luis Miguel Díez de Salazar Fernández, “Fueros de herrerías de Cantabria, Vizcaya, Álava y Guipúzcoa”, en *AHDE* (1989), LIX, pp. 597-632, especialmente p. 598.

204 Jesús Evaristo Casariego Fernández-Noriega (=Casariego), *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico* (Madrid, 1947) (=Historia...), pp. 89-122. Sobre las Hermandades castellanas en general, vid.: Luis Suárez Fernández, “Evolución histórica de las Hermandades castellanas”, en *Cuadernos de Historia de España* (1951), 16, pp. 5-78; Antonio Álvarez de Morales, *Las Hermandades, expresión del movimiento comunitario en España* (Valladolid, 1974); José Manuel Pérez-PrenDES Muñoz de Arraco, “Derecho y poder en la Baja Edad Media castellana: las Hermandades”, en *Diritto e potere nella storia europea* (Florenca, 1982), I, pp. 369-384; José Luis Bermejo Cabrero, “Hermandades y Comunidades de Castilla”, en *AHDE* (1988), LVIII, pp. 277-412.



Urdiales, Laredo y Santander<sup>205</sup>. No consta en dicha carta de hermandad referencia alguna al uso de los respectivos puertos; en cambio, sí incluye algunas medidas relativas al comercio interior terrestre. A pesar de la posible proyección internacional de dicha Hermandad, parece también evidente el interés de sus miembros por dotarse de una jurisdicción mercantil propia y homogénea<sup>206</sup>, pues así lo defendió hasta su desaparición en 1494 al crearse el consulado de Burgos y extinguirse su jurisdicción<sup>207</sup>.

Hay que señalar, no obstante, algunas cuestiones interesantes. Así, por ejemplo, el concejo de San Sebastián otorgaba poderes para que tres procuradores suyos pudieran convenir y concordar con los concejos de Bayona y Biarritz:

“Aus quaus dam e autreiam tot nostre complit, plener e franc poder e especiau comandament que id o le mayor partide de lor aien poder de cercar, tractar, trobar, ordenar, far, autreiar, prometer, fermar, obligar, receber, prener e dar, pausar e reformar concordie e patz, en queinhe que maneire que trobar se deie ne pusque, enter los motz honorables, savis e discretz seinhors lo maire, eus iuratz e los cent pars e le comunautat e universitat e les gens habitans e mareians de la ciptat de Baione e de Beiarritz, d’una part, e le biele de Sent Sebastián e nos e totz habitans e mareians de le medisse biele, d’autre partide.”<sup>208</sup>

Meses después, los concejos de Bayona y Biarritz establecían una concordia con el de San Sebastián para dirimir diferencias y fijar las penas por las posibles violaciones de la paz acordada<sup>209</sup>.

En 1339, los concejos de San Sebastián, Guetaria y Motrico suscribían una hermandad para ayuda y socorro mutuo:

205 Vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 71, pp. 79-83; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos* (León, 1979), pp. 25-31; Francisco MORALES BELDA, *La Hermandad de las Marismas* (Barcelona, 1974); Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio por el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara* (Madrid, 1959).

206 Vid. Antonio ÁLVAREZ DE MORALES, *Las Hermandades...*, pp. 29-34.

207 Manuel BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid, 1963), pp. 30 y 112.

208 Dicho acto tuvo lugar el 8 de mayo de 1328; vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 153, p. 155.

209 Dicho acto tuvo lugar el 3 de julio de 1328; vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 155, pp. 158-162; entre otros aspectos, se castiga a los corsarios y a sus naves.

“Otro sí, que cada que cualesquier naves o navíos o baxeles de cualquier o cualesquier de las dichas villas que estuvieren en puerto o acaecieren en la mar o vieren otras naves o baxeles o navios de cualquier o cualesquier de estos lugares para y venir o llegar o estuvieren en peligro, lo que Dios no quiera, que con los baxeles e con las personas se ayudan e los acorran los unos a los otros a su leal poder para los poner a salvo como buenos parientes e hermanos e amigos deben e pueden facer los unos para los otros.”<sup>210</sup>

En caso de incumplir lo pactado, se acordaba lo siguiente: “E cualquier o cualesquier de los nuestros mareantes que contra esto pasaren o lo non cumplieren, que no sean recibidos ni acogidos en ningunas naves ni navíos ni baxeles de las dichas villas después que fueren requeridos”.

En 1351 se firmó una concordia en Londres según la cual los súbditos del rey de Inglaterra y los del reino de Castilla y condado de Vizcaya podían circular libremente por tierra y por mar a todos los puertos, ciudades y villas de una y otra parte<sup>211</sup>. Dos años más tarde, en 1353, se firmó una escritura de concordia entre la Hermandad de las Marismas de Castilla y la ciudad de Bayona, sometida al rey de Inglaterra. Entre otros aspectos, se acordó lo siguiente<sup>212</sup>:

“quod si aliquis ipsorum de partibus preadictis emeret, caperet vel reciperet naves, mercaturas, vasa vel alias res quascumque subreptas vel depraedatas ab aliquibus praedictarum partium scienter seu dolose contra pacem preadictam, quod ex tunc cum probatum fuerit, dominus vel domini locorum per partem seu dominus dictarum navium, mercaturarum, vasorum seu aliarum rerum quarumcumque depraedatarum sufficienter requisiti faciant sine dilatione petentibus seu legitime vindicantibus preadictas naves, mercaturas, vasa et res exactas restitui cum

---

210 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 199, pp. 205-207.

211 Citada en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 251, p. 271. Texto en Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española* (Madrid, 1894), pp. 77-83.

212 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 285, pp. 301-305. Dicha concordia fue confirmada en 1354 por el rey de Inglaterra (*Idem*, doc. 287, p. 306). Vid. también Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla...*, doc. 20, p. 431.



effectu sine quibuscumque expensas, videlicet, iis qui depraedati fuerint seu heredibus eorumden.”

Siglos después, con fines similares a los de las Hermandades, se establecieron los llamados “tratados de buena correspondencia” entre ciudades portuarias del Cantábrico español y ciudades francesas, para evitar la ruptura del tráfico mercantil en caso de hostilidades entre España y Francia<sup>213</sup>.

En este sentido, los acuerdos o concordias de 1536 y 1653 permitieron, en lo que respecta a los puertos, que, en caso de tormenta o adversidades en la navegación, las naves y sus tripulantes y mercancías pudieran acceder directamente a los puertos de la otra parte concordante sin necesidad de salvoconducto, aunque sin descender a tierra. Además, en 1653, se acordó expresamente “la seguridad en el espacio jurisdiccional de los puertos, razón por la cual [...] ningún navío que estuviere a cuatro leguas de los puertos de las provincias firmantes pudiera ser apresado”<sup>214</sup>.

213 Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO, “La Regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)” en *Notitia Vasconiae* (2003), 2, pp. 29-87, p. 84 y ss.

214 Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO, “La Regulación jurídico-pública...”, cit., p. 87.

### 3.1.4.- Vascongadas

El fuero de San Sebastián es bastante significativo: constituye una adaptación del fuero de Estella, al que se añaden algunos apartados específicos de la localidad marítima<sup>215</sup>. En este sentido, se desarrolla la exención de la lezda a la navegación y el tráfico marítimo, pues se establecía que solo las mercancías que llegaran por mar o por tierra de los vecinos con casa abierta en San Sebastián estarían exentas de dicha lezda (cap. I, art. 2.1): “Similiter dono et concedo quod populatores de Sancto Sebastiano qui per mare ad Sanctum Sebastianum arribaverint vel per terram, [et] ad predictam villam cum sua mercatoria venerint, non dent lezdam nec ibi nec in tota mea terra”<sup>216</sup>.

Además, las naves de San Sebastián no pagarían portazgo ni lezda (cap. I, art. 3.1): “Similiter volo et dono per fuero quod proprie naves de Sancto Sebastiano sint franqs et libere et ingenue, quod non dent portague nec lezdam”<sup>217</sup>. En cambio, ciertas mercancías procedentes de otros puertos, como los fardos de paños o “*troselli*”, sí pagarían un impuesto denominado “*hostalaje*” (cap. IV, art. 5.1): “Omnes troseli qui veniunt ultra portos ad Sanctum Sebastianum, postquam amplius unius noctis iacuerit, det VI denarios hospiti suo de hostalaje”<sup>218</sup>.

Hay que destacar, finalmente, que el fuero de San Sebastián sigue al fuero de Santander en lo que respecta a la protección de las mercancías de las naves que hubieran naufragado en su término (cap. I, art. 10): “Si contigerit quod aliqua navis frangatur in termino de Sancto Sebastiano, mercatores navis recuperent navem et totas suas mercaturias, dando X solidos et suam lezdam, sicut superius est terminatum”<sup>219</sup>.

---

215 José Luis ORELLA UNZUÉ, “Estudio jurídico comparativo de los Fueros de San Sebastián, Estella, Vitoria y Logroño”, en AA.VV., *El fuero de San Sebastián y su época*, cit., pp. 255-300; Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa, 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao, 1972), pp. 707-714; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963); José M. LACARRA - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros derivados de Jaca I: Estella- San Sebastián* (Pamplona, 1969); Amalio MARICHALAR - Cayetano MANRIQUE, *Historia de los fueros de Navarra, Vizcaya, Guipuzcoa y Álava* (San Sebastián, 1868; 2.ª ed., facs. de la segunda corregida y aumentada de 1868, San Sebastián 1980), pp. 354-361, nota 1.

216 José M.ª LACARRA Y DE MIGUEL - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros derivados de Jaca. 1. Estella-San Sebastián* (Pamplona, 1969), p. 269.

217 José M.ª LACARRA Y DE MIGUEL - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros...*, cit., p. 270.

218 José M.ª LACARRA Y DE MIGUEL - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros...*, cit., p. 284.

219 José M.ª LACARRA Y DE MIGUEL - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros...*, cit., p. 271. En la edición revisada de Ángel Juan MARTÍN DUQUE, “El Fuero de San Sebastián. Tradición manuscrita y edición crítica”, en AA.VV., *El fuero de San Sebastián y su época*, cit., pp. 3-25, la palabra *terminatum* desaparece (p. 15).



A finales del siglo XIII, el rey Sancho IV ordenaba a la villa de San Sebastián que permitiera a los mercaderes navarros llevar y traer sus mercaderías por su puerto, pagando los derechos anteriores a la implantación del diezmo<sup>220</sup>: “Que todas las mercadorias que troxieredes de Navarra o de qualesquier otros lugares de fuera de mio sennorio a cargar e descargar a Sant Sebastian que lo podades fazer e que lo saquedes o lo metades a la vuetra tierra syn pagar diezmo ninguno, e que paguedes los otros derechos”.

Los monarcas siguieron otorgando disposiciones relativas al cobro de los diezmos del mar en el puerto de San Sebastián<sup>221</sup>, e incluso disponiendo de su aplicación<sup>222</sup>: “tengo por bien mandado que de cualesquier mercaderias o emplegas que cargren o descargaren en este puerto ellos o otros qualsquier, que tomen el dicho conceio para lavor de la dicha cerca de los maravedis que yo he de aver del diezmo mio, tres mill maravedís”.

El rey Alfonso XI dictó diversas medidas para facilitar y fijar los lugares de anclaje, uno en el puerto de San Sebastián, ante la villa (en la Concha, ante el bocal del puerto), y el otro en el canal de Oyarzun<sup>223</sup>:

“Tengo por bien y mando que aian lugar de anclar en el puerto de San Sebastián ante villa [...] y en el canal d’Oyarçun [...] e para señalar este lugar para anclar, mando a los concejos de Fuenterrabía e de Guetaria que enbien dos ombres buenos de cada lugar para que lo fagan asi; y este lugar que estos señalavan mando que se ancreaven salvo para do estén las naos o vaxeles seguros según que estan las naves e los baxeles

- 
- 220 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 48, pp. 58-59, 8-XII-1286. Posteriormente, fue confirmado en 1301, doc. 81, pp. 91-92, y doc. 83, p. 92; y en 1329, doc. 160, pp. 166-167.
- 221 Sancho IV ordena a los recaudadores de los diezmos de la mar del puerto de San Sebastián dar al monasterio de San Bartolomé de dicha villa 1000 maravedís cada año de los dichos diezmos (19-IV-1294), en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 64, pp. 73-74.; confirmado en 1304 (doc. 96, pp. 102-103); confirmado en 1318 (doc. 130, pp. 132-133); confirmado en 1328 (doc. 156, pp. 162-163); confirmado en 1342 (doc. 218, pp. 230-231).
- 222 Fernando IV otorga a la villa de San Sebastián, para reparar la muralla batida por el mar, 3.000 maravedís anuales a cobrar del diezmo recaudado en el puerto (3-IX-1311), en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 110, pp. 115-116.
- 223 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 127, pp. 129-130 (6-VI-1318).

seguros en los otros mis puertos do han lugares de ancreaies; e que sea firme e les vala para agora e para siempre iamás.”

Posteriormente (1320), el rey Alfonso XI autorizaba la fundación de una villa en el antiguo lugar de Orereta, con el nombre de Villanueva de Oyarzun (Rentería); sus habitantes se mantendrían aforados al fuero de San Sebastián. Además, se establecía lo siguiente<sup>224</sup>: “E otrossí, les mandamos e otorgamos que ayan sus montes e sus pastos e sus términos e puertos e fuentes e seles e las franquezas e las libertades que an por privilegios e por cartas”.

En 1339, las villas de Villanueva de Oyarzun y de San Sebastián pactaron una concordia que eximía del pago de la sisa en el puerto de Oyarzun a las mercaderías cargadas o descargadas con destino a los habitantes de Villanueva de Oyarzun<sup>225</sup>. Dicha concordia fue confirmada por el rey Alfonso XI en 1340<sup>226</sup>:

“E otrosí tenemos por bien e mandamos que los omnes vezinos e moradores en el dicho lugar de Villanueva en su termino e todos los otros omnes estrannos mercaderes e mareantes que traxeren vianda o viandas o otras mercaderias cualesquier, o naos o navios de qualquier lugar, agora e daqui adelante, al dicho puerto d’Oyarçu para la dicha villa de Villanueva, que vayan e vengán e estén por la canal desde la mar alta fasta en la dicha villa de Villanueva francos e quitos e salvos e seguros e que non paguen sisa nin otro tributo ninguno, salvo ende que paguen a nos los nuestros pechos e derechos que nos avemos de aver en qualquier manera; e quando ovieren descargado que fagan segunt que an usado e acostumbrado de fazer los vezinos de la dicha villa de Villanueva.”

---

224 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 141, pp. 142-144; confirmado en 1340 (doc. 209, pp. 220-222); confirmado en 1343 (doc. 227, pp. 239-242); confirmado en 1351 (doc. 263, p. 281); puede compararse el texto con Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa, 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao 1972), pp. 704-706. Vid. También José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), pp. 241-242.; Joseba M. GOÑI GALARRAGA, *Historia de Rentería* (San Sebastián, 1969), pp. 87-89.

225 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), docs. 204-206, pp. 214-218.

226 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), docs. 209, pp. 220-222.



El fuero de San Sebastián fue otorgado en fechas posteriores a numerosas villas de la costa guipuzcoana<sup>227</sup> (de hecho, ya se ha indicado que llegó hasta San Vicente de la Barquera, en 1210): Fuenterrabía (1203), Guetaria<sup>228</sup> y Motrico (1209)<sup>229</sup>, Zarauz (1236)<sup>230</sup>, Villagrana de Zumaya (1347), Villareal de San Nicolás de Orio (1379)... En la costa vizcaína, mientras tanto, se concederá a las villas el fuero

227 M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR, “Los fueros vizcaínos...”, cit., p. 563.

228 Sobre Guetaria: Carta de población otorgada por Alfonso VIII, concediendo el fuero de San Sebastián (1-IX-1209), vid. José M. LACARRA - Ángel MARTÍN DUQUE, *Fueros derivados de Jaca I: Estella- San Sebastián* (Pamplona, 1969), p. 35, nota 62; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 5, p. 21, sin referencia a puertos (“dono itaque vobis et concedo forum Sancti sebastián, ut illud perpetuo habeatis in montibus, pascuis, aquis et ómnibus causis, eo modo quo rex Navarrre illud dedit vobis habendum”); posteriormente confirmado en 1332, doc. 176, pp. 179-180. Otros privilegios: Fernando III confirma a la villa de Guetaria los fueros, franquezas y términos otorgados por su abuelo Alfonso VIII (23-III-1237), en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 10, pp. 25-26, confirmado en 1315, doc. 121, pp. 124-126; Alfonso X confirma a la villa de Guetaria los fueros, franquezas y términos otorgados por Alfonso VIII (20-I-1255), en Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 18, pp. 33-34. Más referencias: confirmación en 1256 (doc. 20, pp. 34-35); confirmación en 1285 (doc. 44, pp. 55-56); confirmación en 1319 (doc. 137, p. 138).

229 En cuanto a Motrico: Confirmación por Fernando III de los fueros otorgados por Alfonso VIII (23-III-1237), en Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao, 1972), p. 696; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), p. 231, núm. 2; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 11, pp. 26-27. Hubo una confirmación posterior por parte del rey Alfonso X de los fueros otorgados por Alfonso VIII y Fernando III, concediendo las libertades y franquezas de San Sebastián (16-V-1256), en Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa, 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao, 1972), p. 697; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), p. 233, núm. 3; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 21, p. 35, confirmado en 1290 (doc. 55, p. 64); confirmado en 1332 (doc. 175, pp. 178-179); confirmado en 1338 (doc. 196, pp. 200-201).

230 Se trata de un fuero breve otorgado por Fernando III, en el que concedía el de San Sebastián (28-IX-1237); vid. Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa, 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao, 1972), 733; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III. I: Estudio* (Córdoba, 1980). II: *Diplomas (1217-1232)* (Córdoba, 1983). III: *Diplomas (1233-1253)* (Córdoba, 1986), III, pp. 142-143, núm. 612;; no hay referencias directas a puertos: solamente se reserva, en caso de pescar una ballena, una tira desde la cabeza hasta la cola; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), p. 247, núm. 8; José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR - Beatriz ARIZAGA - Rosa M.<sup>a</sup> MARTÍNEZ OCHOA - M.<sup>a</sup> Luz RÍOS, *Introducción a la historia medieval de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya en sus textos* (San Sebastián, 1979), pp. 85-86, núm. 19; Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 12, p. 28, confirmado en: 1254 (doc. 15, p. 31); 1286 (doc. 46, p. 57); 1305 (doc. 102, pp. 108-109); 1332 (doc. 177, pp. 180-181).

de Logroño: Bermeo (1239)<sup>231</sup>, Bilbao (1300)<sup>232</sup>. Dichas villas deben también su proceso de avillazgamiento al interés de la Corona en potenciar económicamente lugares de embarco y desembarco de mercancías<sup>233</sup>.

No parece, sin embargo, que la Corona renunciase a los puertos ni a su administración: los bienes que se adjudican a los vecinos en la carta fundacional son, en general, el uso y disfrute de las aguas y montes, y ciertas exenciones fiscales<sup>234</sup>.

Es especialmente destacable que, hasta la fundación de Bermeo, en el primer tercio del siglo XIII, el señorío de Vizcaya careciera de villas portuarias marítimas<sup>235</sup>. En el caso de Fuenterrabía y su puerto, la concesión se incluyó en la carta de población otorgada por Alfonso VIII, en la que se concedía el fuero de San

- 
- 231 Juan Ramón ITURRIZA ZABALA, *Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones* (Barcelona, 1884, reed. por Ángel RODRÍGUEZ HERRERO, Bilbao, 1938, reimpr. 1967), 2 vols., II, pp. 206-209 y pp. 508-511, apéndice núm. 46. Se trata de un fuero breve otorgado por Lope Díaz de Haro, señor de Vizcaya; sin referencia expresa a ningún otro, reproduce el de Logroño en versión romance. Vid. Estanislao Jaime LABAYRU GOICOECHEA, *Historia general del Señorío de Vizcaya* (Madrid-Bilbao, 1895-1903, 6 vols.; ed. facs. a cargo de José M.<sup>a</sup> MARTÍN DE RETANA (prólogo), Andrés E. de MAÑARICUA (epílogo) y Jesús UGALDE FERNÁNDEZ (índices), Bilbao, 1968-1972, 8 vols.), II, pp. 797-799, núm. 17; Gregorio de BALPARDA, *Historia crítica de Vizcaya y de sus fueros* (Madrid-Bilbao, 1924-1934, 2 vols., Madrid, 1945, tercer vol.; reimpr. Bilbao, 1974), III, pp. 33-36.
- 232 Juan Ramón ITURRIZA ZABALA, *Historia General de Vizcaya...*, cit., II, pp. 230-232 y pp. 530-532, apéndice núm. 54. Vid. las observaciones que al respecto de la fecha del documento realiza M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR, “Los fueros vizcaínos...”, cit., p. 572, n. 88; Tomás GONZÁLEZ, *Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros, concedidos a varios pueblos y corporaciones de Castilla, copiados de orden de S.M. de los registros del real archivo de Simancas* (Madrid, 1829-1833, 6 vols.), I, pp. 384-386, pp. 391-395; Gregorio de BALPARDA, *Historia crítica de Vizcaya y de sus fueros* (Madrid-Bilbao, 1924-1934, 2 vols., Madrid, 1945, tercer vol.; reimpr. Bilbao, 1974), III, pp. 81-82, nota 29, y pp. 85-87; Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY - Elena LAGARCHA RUBIO - Araceli LORENTE RUIGÓMEZ - Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del Archivo general del Señorío de Vizcaya* (San Sebastián, 1986), pp. 7-9, núm. 1, y pp. 30-37, núm. 5; Teófilo GUIARD LARRAURI, *Historia de la noble villa de Bilbao* (Bilbao, 1905-1912, 4 vols.; ed. facs. con prólogo e índices sistemáticos de Andrés E. MAÑARICUA y presentación de Luis de CASTRESANA, Bilbao, 1971, 5 vols.), I, pp. 9-11, pp. 21-25, pp. 50-52; Estanislao Jaime LABAYRU GOICOECHEA, *Historia general del Señorío de Vizcaya* (Madrid-Bilbao, 1895-1903, 6 vols.; ed. facs. a cargo de José M.<sup>a</sup> MARTÍN DE RETANA (prólogo), Andrés E. de MAÑARICUA (epílogo) y Jesús UGALDE FERNÁNDEZ (índices), Bilbao, 1968-1972, 8 vols.), II, pp. 294-296.
- 233 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcaínas medievales”, en AA.VV., *Vizcaya en la Edad Media. Congreso de Estudios Históricos* (Bilbao, 1984), pp. 99-112; M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR, “Los fueros vizcaínos...”, cit., p. 574.
- 234 M.<sup>a</sup> Rosa AYERBE IRIBAR, “Los fueros vizcaínos...”, cit., p. 579; Gregorio MONREAL ZIA, *Las Instituciones Públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)* (Bilbao, 1974), pp. 73 y ss.
- 235 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, en *El Fuero de Santander...*, p. 261.



Sebastián (18-IV-1203)<sup>236</sup>: “et concedo vobis illum portum de ASTUUIAGA (sic), quod sit semper vester, ut tali tamen pacto quod unoquoque anno detis pro illo portu quadraginta marbotinos”.

Posteriormente, el rey Sancho IV concedió un privilegio a los mercaderes de Navarra para que pudieran utilizar libremente el puerto de Fuenterrabía<sup>237</sup>:

“tenemos por bien que todos los mercadores que vinieren al puerto de Fuenterrabia de fuera de nuestros rreynos et quissieren passar por este puerto con sus mercaduras contra Navarra o de Navarra en fuera por esse mismo puerto de Fuenterrabia contra otra parte qualquier, que vayan et vengan salvos et seguros pagando ellos sus drechos asi commo los pagavan en el tiempo del rrey don Fernando.”

Y a mediados del siglo XIV, el concejo de la villa de Fuenterrabía acordó con el rey Carlos II de Navarra el uso y aprovechamiento por parte de los mercaderes de la villa del puerto de Andara (8-VIII-1365). Además de la exención del pago de todo tipo de pechos por parte de los mercaderes navarros, se acordó lo siguiente<sup>238</sup>:

“Que el dicho seynnor rey de Navarra deva mandar fazer en el su puerto de Andara una casa por que los mercadearos del su rregno descarguen ay su mercaduría, et debe mandar que los mercaderos de su rregno qui querran usar el viage de la mar usen et passen por ay.”

“Otrossí, el dicho seynnor rrey de Navarra deve mandar fazer cerqua el dicho

236 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 4, pp. 19-20 (18-IV-1203), confirmado en 1280 (doc. 37, pp. 50-51); confirmado en 1286 (doc. 47, p. 58); confirmado en 1299 (doc. 78, p. 89); confirmado en 1302 (doc. 90, p. 98); confirmado en 1315 (doc. 120, pp. 123-124); confirmado en 1329 (doc. 158, p. 164); confirmado en 1351 (doc. 268, pp. 284-285). Vid. también Tomás GONZÁLEZ, *Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros, concedidos a varios pueblos y corporaciones de Castilla, copiados de orden de S.M. de los registros del real archivo de Simancas* (Madrid, 1829-1833, 6 vols.), III, pp. 3-4, núm. 1; Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII* (Madrid, 1960), 3 vols., III, pp. 294-295, núm. 737; José Luis BANÚS Y AGUIRRE, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián, 1963), p. 229, núm. 1; Pablo de GOROSABEL, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa, 1862; reimpr. facs. en sus *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao, 1972), p. 684.

237 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 58, p. 66 (1-XII-1290); confirmado en 1291 (doc. 59, p. 67).

238 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 300, pp. 332-334 (8-VIII-1365). Confirmación posterior en doc. 301 (pp. 334-335).

su puerto de Andara, una puente buena et sufficient por passar las dichas mercaderias, gentes et bestias por ay.”

“Otrrossí debe mandar fazer los caminos en su rregno fasta las dichas casa et puent, affin que los dichos mercadores nin las bestias que levaran et trayran las mercaderias non reciban daynno.”

“Otrrossi, nos, el dicho conceio de Fuente Rabia devemos fazer a nuestra costa et messión, desde la dicha casa et puente, por tierra et por agua, el camino bono et sufficient, derrocando las peynnas et limpiando et yssanchando el rrio et los caminos, en manera que baxel de coronta cargas arriba llegue por agoa al dicho puerto et lieuve las mercaderias salvament et segurament por tierra et por agoa fasta la dicha villa o fasta las naves, los mercaderos pagando a los marineros, baxieillos o mullateros su salario.”

Estos privilegios fiscales de exención de portazgos concedidos a los mercaderes navarros se extendieron a otros puertos, como el de San Sebastián y Pasajes (año 1301)<sup>239</sup>.

Finalmente, cabe destacar que, en 1366, el rey Pedro I de Castilla cedió al rey Carlos II de Navarra la tierra de Guipúzcoa, con Motrico, Guetaria, Tolosa, Segura, Mondragón, San Sebastián, Oyarzun y Fuenterrabía, así como la tierra de Álava, la ciudad de Calahorra y las villas de Logroño, Navarrete, Alfaro y Fitero. Entre otras cláusulas, se estableció lo siguiente<sup>240</sup>:

“damos e otorgamos [...] in perpetuo las tierras de Guypuzca, concejos con villas çercadas e aforadas, castillos villeros, aldeas, puertos de tierra e de mar, es a saber [...], e con todos los otros castillos e tierras yermas e pobladas, puertos de mar e de tierra e con sus mares e todo el derecho de la dicha tierra de Guypuzca e las villas e castillos sobredichos an e deven aver en los mares de Espanna e

239 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 83, pp. 92-93 (8-V-1301), reiterado en 1329 (*Ibidem*, doc. 160, p. 166) y nuevamente confirmado en 1376 (Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)* (San Sebastián, 1996), doc. 373, pp. 92-93), y revalidado en 1379 (*Ibidem*, doc. 390, pp. 111-112) y en 1393 (*Ibidem*, doc. 550, pp. 365-366).

240 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián, 1991), doc. 302, pp. 335-337.



los reyes de Castilla, nuestros antecesores, e nos ovimos en ellas e avemos por cualquier razón derecho e sennorio.”

Como hemos visto anteriormente, el uso de los puertos era una cuestión debatida y discutida. En cualquier caso, es la Corona la que establece, por encima de los concejos y municipios, las reglas o normas de uso. Un ejemplo más: las que estableció el rey Enrique II en 1376 para el uso del puerto de Pasajes y el acceso a él por parte de las villas de San Sebastián y Rentería. Dicho monarca establece y deja bien claro desde el principio cuáles son esas reglas<sup>241</sup>:

“Primeramente mandamos e tenemos por bien que commoquier que de derecho el dicho puerto de Oyarço sea nuestro e sólo de nuestro sennorio, mandamos que los dichos conçeios de San Seuastián e de la Villanueva e los de la tierra de Oyarço e los de sus ferrerías que son en la dicha tierra de Oyarço e de la Villanueva que lo usen de esta manera.”

En décadas posteriores, el golfo de Vizcaya se convirtió en un lugar de gran importancia desde el punto de vista mercantil. Por ello la Corona apoyó diversas acciones de protección y fomento de la navegación en esa zona<sup>242</sup>.

241 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)* (San Sebastián, 1996), doc. 370, pp. 87-89 (12-IV-1376). Fue confirmada en 1377 por el mismo monarca (*Ibidem*, doc. 374, pp. 93-94).

242 Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya en el siglo xv. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara* (Madrid, 1959). Documentación complementaria en Amaia RECALDE RODRÍGUEZ - José Luis ORELLA UNZUE, *Documentación real a la provincia de Guipúzcoa (siglo xv)* (San Sebastián, 1988), 2 vols. Para épocas posteriores, vid. Aingeru ZABALA URIARTE, “Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo xvii”, en Luis A. RIBOT GARCÍA - Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid, 2003), pp. 127-184.

### 3.2.- Los puertos y las campañas navales del siglo XIII: de Cartagena a Sevilla<sup>243</sup>

El empuje que adquirió la Reconquista en el reinado de Fernando III permitió que el sur y el sureste peninsular se convirtieran en una nueva zona o frente marítimo de la Corona castellana<sup>244</sup>. El comercio abría nuevos frentes y espacios de intercambio; paralelamente, el tráfico portuario adquiriría una posición estratégica en la política de los monarcas<sup>245</sup>.

La conquista del reino de Murcia se inició en 1243. En 1245, con la participación de marinos cántabros, se conquistó la ciudad y puerto de Cartagena,<sup>246</sup> que al año siguiente recibió su fuero por parte de Fernando III<sup>247</sup>. Dicho fuero es básicamente el de Córdoba<sup>248</sup>, con la adición de algunas referencias a temas marítimos, entre los que destaca la exención del derecho de anclaje: “Et de quantos navios fueren de los vezinos moradores de Cartagena o de armadores de navios, que non den ancorage en el puerto”<sup>249</sup>.

Además, establecía a favor del rey una serie de tributos sobre los navíos que se armaran en el puerto: “De quantos nauios se armaren en el puerto de Cartagena, grandes et chicos, et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den assí como en este priuilegio dize”. Finalmente, se protegía a los mercaderes con deudas que tuvieran que salir del puerto:

---

243 Datos generales en Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, “Orígenes de la marina real de Castilla”, en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* (1948), 54, pp. 229-253; Florentino PÉREZ EMBID, “La marina real de Castilla en el siglo XIII”, en *Anuario de Estudios Medievales* (1969), 6, pp. 141-185, y “La Marina real castellana en el siglo XIII”, en *Estudios de Historia Marítima* (Sevilla, 1979), y *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe* (Sevilla, 1944); José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares, 2003).

244 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, pp. 31-34.

245 Carmelo VIÑAS MEY, “De la Edad Media a la Edad Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española”, en *Hispania* (1940), I, pp. 52-70; II, pp. 53-79; IV, pp. 64-104; y V, pp. 41-105.

246 Antonio BALLESTEROS BERETTA, *La marina cántabra* (Santander, 1968), 3 vols., I, p. 23; Juan SOLER CANTÓ, “Qarthajahah-al-Halfa, puerto de Tadmír”, en *Revista de Historia Naval* (1996), 52, pp. 33-43.

247 Texto en Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas de Fernando III*. I: *Estudio* (Córdoba, 1980). II: *Diplomas (1217-1232)* (Córdoba, 1983). III: *Diplomas (1233-1253)* (Córdoba, 1986), III, pp. 297-301, doc. 733.

248 Alfonso GARCÍA GALLO, “Los fueros de Toledo”, en *AHDE* (1975), XLV, pp. 341-488, p. 403. Se trata del fuero breve otorgado por Fernando III, concediendo el de Córdoba (16-I-1246). El texto en Andrés Marcos BURRIEL LÓPEZ, *Memorias para la vida del Santo Rey Don Fernando III, dadas á la luz con apéndices y otras ilustraciones por Miguel de MANUEL RODRÍGUEZ* (Madrid, 1800; reimpr. facs., Barcelona, 1974), pp. 483-485. Vid. también Federico CASAL MARTÍNEZ, *El Fuero de Córdoba otorgado a la ciudad de Cartagena en 1246 por el rey Don Fernando III, copiado del original* (Cartagena, 1931; reed. Cartagena, 1971), pp. 15-20.

249 Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas...*, III, p. 298.



“Et nengun mercader nin nengun corsario que esté pora mouer del puerto, por debda que deua nin por otra cosa ninguna, non sea detenido, dando buena firmanza de fazer derecho al torno fasta un plazo sabudo que vean omnes bonos et vezinos de la villa en que deva venir, fuera por tiempo malo o por enfermedad o por catiuacion o por muerte, si non si fiziere fecho por que deua morir.”

La ciudad de Sevilla se conquistó en 1248<sup>250</sup>, y en 1250 recibió su fuero, que era el de Toledo, con ciertas adiciones, en especial el establecimiento de una jurisdicción propia a “los hombres de la mar”<sup>251</sup>: “Otrrossí, otorgamos a los de la mar, por merçet que les fazemos que ayan su alcalde que los judge toda cosa de mar, fuera end homezillos et calonnas et heredamientos<sup>252</sup> et debdas et empennamientos et todas las otras cosas que pertenescen a fuero de tierra”.

Años más tarde, el rey Alfonso X concedió un privilegio (1282) por el que hacía donación a los mercaderes catalanes instalados en Sevilla de varias franquicias y exenciones, entre ellas las relativas a la posible conquista de nuevos puertos<sup>253</sup>:

“E si arribaren a algun puerto de Castiella o de Leon que sea de cristianos e vendieren, que den y derecho. E si arribaren y, e non vendieren, que den aquello que suelen dar los otros por fuero. E por si ventura alguna tierra o algun puerto de mar ganaremos de moros libre e quito e sin pleyto ninguno que ayamos con los moros sobre aquel puerto o aquella tierra, que den y aquel derecho que dan en la cibdat de Sevilla, e tanto e non mas en todos los puertos e en las tierras que en la conquista de los moros fueren.”

Como veremos más adelante, al tratar de la jurisdicción, el monarca y los tribunales de los consulados se convirtieron en adelante en los instrumentos para

250 Enrique OTTE, *Sevilla y sus mercaderes a finales de la Edad Media* (Sevilla, 1996); Miguel Ángel LADERO QUE-SADA, *La ciudad de Sevilla en la Edad Media (1248-1492)* (Sevilla, 1976), y “Puertos de Andalucía en la Baja Edad Media: Sevilla y Malaga”, en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti del convegno internazionale di Genova 1985* (Génova, 1989), pp. 133-140, donde trata, en particular, los aspectos urbanísticos de Sevilla en el siglo XIII, condicionados por el puerto y las actividades comerciales: atarazanas, “barrio de la mar”, colonias extranjeras instaladas (catalanes, genoveses)... Cabe destacar (p. 139) que en Málaga, a finales del siglo XV, se produce un caso similar por la instalación del puerto.

251 Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *Reinado y diplomas...*, III, pp. 408-412, doc. 825 (con fecha de 1251). Según Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, p. 33, y Manuel FLORES DÍAZ, *El mar...*, cit., pp. 81-82, n. 47, esta jurisdicción aplicaría los *Rôles d’Oléron* o Fuero de Layrón.

252 Según Enrique GACTO FERNÁNDEZ. *Historia de la Jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971), p. 13, n. 4, el texto correcto es *andamientos*.

253 Antonio de CAPMANY Y DE MONPALAU (=CAPMANY), *Memorias...*, II, doc. 31, pp. 46-48.

ejerger la jurisdicción mercantil, incluso sobre los puertos. En cualquier caso, la Corona no perdía ninguna ocasión para reafirmar su voluntad e interés en intervenir en el control del tráfico marítimo. Así, el rey Enrique III, en 1398, dispuso que los mercaderes extranjeros que quisieran cargar mercancías en alguna ciudad de Castilla debían hacerlo en naves castellanas<sup>254</sup>. Dicha prevención fue posteriormente confirmada por los Reyes Católicos en 1500, y por el emperador Carlos V en 1523<sup>255</sup>.

---

254 Juan BARÓ PAZOS – Margarita SERNA VALLEJO, “La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos xv a xviii)”, en *Notitia Vasconiae* (2003), 2, pp. 29-87, p. 34, n. 4.

255 R 7, 10, 3 =*Novísima Recopilación de las Leyes de España...*(=NR) (Madrid, 1805; reed. facs. 1976), 9,8,5. Aunque dicha medida, según el parecer de Sancho de Moncada, tenía una finalidad diferente, como era proteger la producción interior; vid. Sancho de MONCADA, *Restauración política de España* (Madrid, 1619; reed. y est. intr. de Jean VILAR, Madrid, 1974), p. 107: “El radical remedio de España es vedar en ella las mercaderías labradas extranjeras”. Quizá por ello cita incorrectamente la ley, que sitúa en R 6,18,32, y que en este caso sí se refiere a la prohibición de introducir ciertas mercancías en algunas ciudades (ninguna de ellas con puerto de mar).



### 3.3.- Los puertos del Levante mediterráneo

#### 3.3.1.- Cataluña

En lo que se refiere a los puertos de Cataluña, se observa que no siempre se incluyen referencias a ellos en las cartas de población que se otorgan a las villas o ciudades. Los estudios realizados hasta la fecha se han centrado en los factores geográficos y geomorfológicos como explicación de las instalaciones portuarias<sup>256</sup>. En otros casos, las noticias se deducen de los litigios y las consiguientes sentencias que tratan de los derechos económicos de carga y descarga de mercancías.

Así, en el caso de Blanes, contamos con una Real Sentencia (16-VII-1282) a favor de la ciudad de Barcelona para que en el puerto de Blanes no se pueda exigir a sus habitantes el derecho de lezda por la descarga de mercancías<sup>257</sup>. En dicha sentencia se da cuenta de un proceso iniciado años atrás, cuando los *consellers* de la ciudad de Barcelona se enfrentaron al noble Guillermo de Blanes, que tenía dicho castillo y término de Blanes en feudo de la familia Cabrera, y esta, a su vez, del conde de Barcelona.

El motivo del litigio era la exigencia por parte de Guillermo de Blanes del pago de la lezda de las mercancías que se descargarán en dicho puerto, que argumentaba se hacía desde tiempo inmemorial:

“cum super receptione leude sive rippagii, quam vel quod Guillelmus de Blanis recipiebat in portu Castri de Blanis de rebus sive mercibus que discarricabuntur in dicto portu [...] ipsum Guillelmus et antecessores suos consuevisse huiusque recipere pro rippagio de quibuslibet mercibus, que discaricabantur et vendebantur in supradicta plagia, quinquagesimam partem ipsarum mercium.”

256 Silvia ORVIETANI BUSCH, *Medieval Mediterranean Ports. The Catalan and Tuscan Coasts, 1100 to 1235* (Leiden-Boston-Köln, 2001), pp. 27 y ss.

257 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 32, pp. 48-49.

# MEMORIAS HISTÓRICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO Y ARTES  
DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA

PUBLICADAS

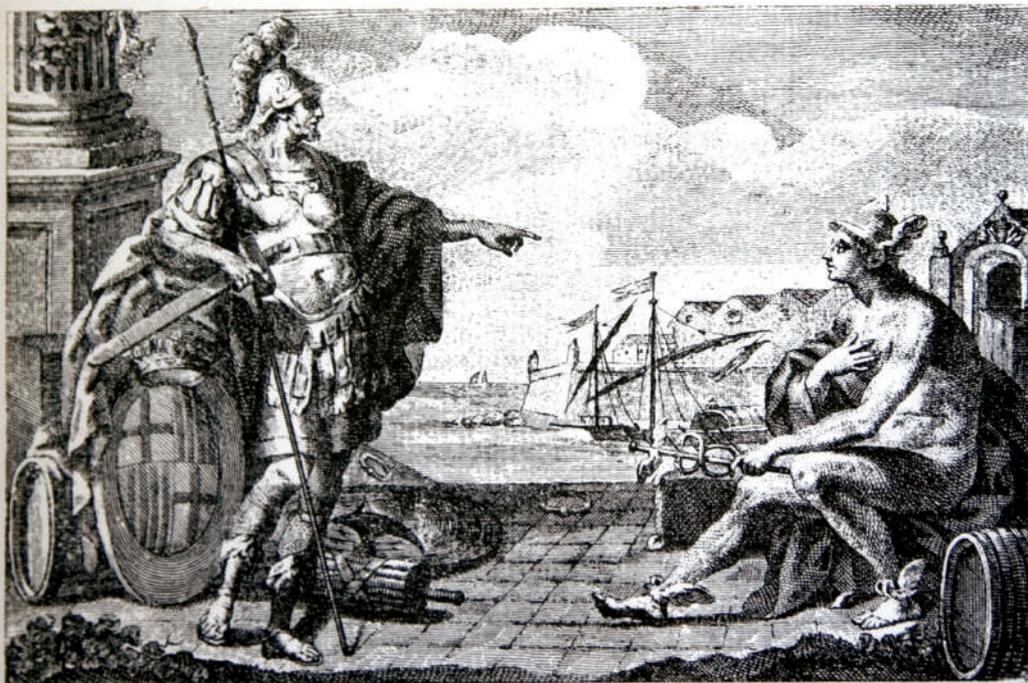
POR DISPOSICIÓN Y A EXPENSAS DE LA REAL JUNTA  
Y CONSULADO DE COMERCIO DE LA MISMA CIUDAD

Y DISPUESTAS

POR D. ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU

individuo de la *Real Academia de la Historia* y de la de  
*Buenas Letras de Sevilla*

URBS ANTIQUA FUIT... DIVES OPUM STUDIISQUE ASPERRIMA BELLI. *Virg. Æneid.*



MADRID

EN LA IMPRENTA DE D. ANTONIO DE SANCHA

MDCXCII

CON LAS LICENCIAS NECESARIAS

# MEMORIAS HISTORICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO Y ARTES  
DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA

PUBLICADAS

POR DISPOSICION Y A EXPENSAS DE LA REAL JUNTA  
Y CONSULADO DE COMERCIO DE LA MISMA CIUDAD

Y DISPUESTAS

POR D. ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU  
individuo de la Real Academia de la Historia y de la de  
Buenas Letras de Sevilla

URBS ANTIQUA FUIT... DIVES OPUM STUDIISQUE ASPERRIMA BELL. Virg. Æneid.



*Moler la grasa en Barcelona 1779*

*Capmany la invento*

MADRID  
EN LA IMPRENTA DE D. ANTONIO DE SANCHA

MDCCLXXIX  
CON LAS LICENCIAS NECESARIAS

Portada de las *Memorias Históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* de Antoni de Capmany y de Montpalau, 1779.

Obsérvese que en el documento se cita indistintamente la palabra “*portu*” y “*plagia*”. En cualquier caso, la sentencia dictada por un *iudex de Curia domini regis* estableció que Guillermo de Blanes no podría en el futuro cobrar aquella lezda, puesto que no se había demostrado su cobro por parte de él ni de sus antecesores:

“recepisse rippagium seu lezam de illis mercibus sive rebus, que discarricantur in portu de Blanis, et venduntur ibidem a civibus Barchinone per tantum temporis quod jure presumptione videatur abere jus recipiendi rippagium, vel alias habere jus recipiendi ipsum rippagium adictis civibus.”

Una vez más, queda patente la autoridad del monarca, quien, mediante la sentencia de un juez de su curia o audiencia, da por resuelta la cuestión de modo definitivo (“imponendo silencium”).

En el puerto de Cadaqués, en 1280, se concedió una carta de franquicias otorgada por Poncio Hugo, conde de Ampurias, donde se afirmaba lo siguiente<sup>258</sup>: “Item, que los susodichos hombres no sean obligados a entrar o salir del término de Cadaqués, so pretexto de formar parte de algún exercito o cabalgata, a no ser por el hecho de alguna contienda que se originase por mar o en el mar y por razón de nuestro servicio”.

A finales del siglo XIII, la villa de Palamós recibió su carta de población, que le fue otorgada por Astrugo Ravaya, baile de Pedro II (1279)<sup>259</sup>:

“donamus et concedimus in perpetuum vobis universis et singulis hominibus et mulieribus presentibus et futuris populatoribus portus regalis de Palamors”; “Item, quod aliquis vestrum predictorum non teneatur nec compellatur dare leudam de aliquibus mercibus et avers vestris propriis que mitatis vel extrahatis in dictum portum vel poblam per mare vel per terram”; “verumtamen si aliquis

258 Carta de franquicias otorgada por Poncio Hugo, conde de Ampurias, a los habitantes de Cadaqués (10-VI-1280), en José M. FONT RIUS (=FONT RIUS), *Cartas de población y franquicia de Cataluña*. I. *Textos* (Madrid-Barcelona, 1969, 2 vols.), II: *Estudio. Apéndice al volumen I* (Madrid-Barcelona, 1983), (=Cartas de población...), I, pp. 499-500, núm. 336. Texto traducido al castellano a principios del siglo XX en Federico RAHOLA TREMOLS, “Algunas noticias sobre las antiguas comunidades de pescadores en el cabo de Creus”, en *Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona* (1904), 8, pp. 456 y ss., p. 483, núm. III.

259 Carta de población con franquicias otorgada por Astrugo Ravaya, *batlle* de Pedro II, a los habitantes de Palamós (3-XII-1279), en FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 495-498, núm. 335.



vestrum populatorum in dicta pobla habuerit salem, possitis illum inde extrahere per mare et per terram et illum vendere ubicumque velitis et possitis extra dictam poblam et extra terminos castri Sancti Stephani”; “Item, quod quilibet piscator qui venerit ad dictam poblam et habebit ibi domicilium suum non teneatur dare nisi duos solidos tantum pro barcha quodlibet anno, set teneatur dare de piscibus de tayl sicut usitatum est usque nunc, inde, dari et pro exavega et bulig teneatur tantum dare medietatem de eo quod inde consuetum est.”

El puerto de la villa de Sant Feliu de Guíxols no fue expresamente contemplado en la carta de franquicias de finales del siglo XII<sup>260</sup>. Posteriormente, en 1265, el rey Jaime I concedió privilegio a los habitantes de Barcelona mediante el cual sus naves, ya entraran, salieran o permanecieran en el puerto de Sant Feliu de Guíxols, no tendrían que dar ningún tipo de prestación al abad de Sant Feliu:

“Item, volumus et perpetuo statuimus quod naves vel ligna magna vel parva Barchinone intrancia, manencia, et exeuncia in portu nostro Sancti Felicis, non teneantur aliquid dare vel servire abbati Sancti Felicis, vel alicui pro eo aliqua racione; nisi secundum quod est actenus consuetum. Et si dictus abbas Sancti Felicis, aut aliquis pro eo aliquem vel aliquos de hiis compelleret; damus toti univesitati Barchinone licenciam deffendendi.”<sup>261</sup>

En 1481, la ciudad de Barcelona y el infante Enrique de Aragón, conde de Ampurias, llegaron a un acuerdo para que dicha ciudad le restituyera los

260 Carta de franquicias otorgada por Bernardo, abad de Sant Feliu (1-VI-1181) y carta de franquicias otorgada por Guilaberto, abad de Sant Feliu (1-VIII-1287), en FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 225-227, núm. 163, y pp. 515-517, núm. 351. En la primera carta se indicaba: “Dimittimus, etiam, piscatoribus illam peciam magnorum piscium quam prepositus requirebut ut nusquam amplis nec donetur nec requiratur, nisi tantum medietas illorum magnorum piscium; medietate recepta, dentur piscatoribus III libras de frumento et III iustitias de vino”. Otras referencias a la pesca en la carta de franquicias otorgada por Iofredo, abad de Ripoll (11-XII-1158) y en la carta de población y franquicias otorgada por Ramón de Berga, abad de Ripoll, remitiéndose en materia de cugucia al uso de Montpellier (10-V-1187), en FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 164-165, núm. 111; pp. 250-251, núm. 180; en concreto, en carta de población y franquicias otorgada por Ramón de Berga, abad de Ripoll, a los habitantes de Tossa (10-V-1187), reza lo siguiente: “Et omnes omnes piscatores cuiuscumque partis tam exavegiis, quam de buligiis et de barchiis, donent nobis decimam de piscibus ad usum maritimi; et de pice de tayl, ut dicitur vulgariter, habeamus usum sicut modo bene merigenatum, et etiam retinemus compram picium domui Sanctae Mariae, quantum sit ibi necessarium”.

261 Privilegio de Jaime I a los habitantes de Barcelona (2-IV-1265); vid. CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 17, pp. 32-33.

castillos y puertos que en dicho condado tenía la ciudad en hipoteca, en compensación por determinadas franquicias que solicitaba. En concreto, se habla de la protección de las naves y mercancías que los barceloneses hallarían en “los ports de dit comtat”<sup>262</sup>, aunque no se cita ninguno en particular.

Por lo que respecta a Barcelona, su puerto no se cita en la carta de franquicias otorgada por Ramón Berenguer I a los habitantes de la ciudad (8-I-1025): “Pasqua quoque et ligna et aquas et concussions [conversiones] aquarum, fontes et exitus atque egressus apatia [...] libere habeatis”<sup>263</sup>. Siglos más tarde, en 1284, en el privilegio *Reconoverunt proceres* concedido a la Ciudad Condal, se adoptaron determinadas disposiciones relativas al puerto<sup>264</sup>.

Así, además de las exenciones de lezdas a los navíos y sus mercancías en determinadas circunstancias (caps. LXXXI y LXXXIII), en el cap. LXXXIV se estableció lo siguiente: “Item concedimus capitulum, quod naves, lembi, Barchae, et quelibet alia vasa Civium Barchinonae possint navigare, intrare, exire, carricare, et discarricare, vendere, emere, et stare in quibuscunque locis voluerint, per portus, et alia loca Cathalonie, ipsis tamen solventibus iura et lezdas antiquitus consuetas.”<sup>265</sup>

Queda patente, pues, la autoridad del monarca sobre todos los puertos de Cataluña al conceder este privilegio a las naves barcelonesas.

---

262 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 401, pp. 585-588.

263 FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 3-4, núm. 1; pp. 4-7, núm. 2; pp. 28-30, núm. 15.

264 Seguimos el texto del *Reconoverunt proceres* en 3CYADC II, 1,13.

265 El texto recogido por CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 33, pp. 49-52, presenta alguna diferencia: “Item concedimus capitulum, quod naves, lembi, barche et quelibet alia vasa civium Barchinone possint navigare, intrare, exire, carricare et discarricare, emere, vendere et stare in quibuscunque locis voluerint per portus et alia loca Cathalonie, ipsis tamen solventibus iura et lezdas antiquitus consuetas”.



## Otros puertos de Cataluña

En las cartas de población de Cambrils (1155 y 1206) o Alcanar (1239) no hay referencia alguna a sus puertos<sup>266</sup>. En el caso de Tarragona, la referencia es indirecta, al aludir a la percepción de las lezdas<sup>267</sup>:

“Donamus etiam tibi telonea et leddas et usaticos quae ad principem pertinent, tam de terra quam de mari [...] In omnibus quoque quae tibi principi concedimus, retinemus omnes decimas tam de terra quam de mari, domorum videlicet et villarum, castrorum et forticiarum, quae ibi sunt aut erunt coeterarumque possessionum.”

En el caso del puerto de Tortosa, en la carta de población concedida por Ramón Berenguer IV (1148, ¿diciembre?), se indicaba: “et super hoc totum dono illis hanc libertatem quod non donent in Tortosa usaticum aliquid neque leudam neque portaticum neque passaticum”<sup>268</sup>. Y en la carta de población concedida al año siguiente por el propio Ramón Berenguer IV (30-XI-1149), se establecía: “Dono etiam vobis montes et planos et boschos et ligneamina ad omnes vestros usus proprios tam omorum quam navium [...] Dono insuper omnibus vobis quod non donetis amodo in Tortosa leudam neque portaticum neque passaticum”<sup>269</sup>.

266 Sobre Cambrils: FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 150-151, núm. 97 [año 1155], y pp. 304-306, núm. 221 [año 1206]. Sobre Alcanar: FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 400-402, núm. 276.

267 Donación de la ciudad de Tarragona por Olegario, obispo de la sede, a Roberto, príncipe (14-III-1129), en FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 82-84, núm. 49; pp. 87-88, núm. 51; pp. 89-90, núm. 52; pp. 118-119, núm. 73; pp. 119-121, núm. 74. También Josep M. FONT RIUS, “Entorn de la restauració cristiana de Tarragona. Esquema de la seva ordenació jurídica inicial”, en *Boletín Arqueológico* (1966), 66, pp. 83-105, pp. 92-94, núm. 1; p. 97, núm. 3; pp. 102-103, núm. 6; pp. 103-105, núm. 7; Carlos ROMERO DE LECEA, *Privilegios reales y viejos documentos*, VI: *Tarragona* (Madrid, 1967), núm. 2.

268 FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 110-111, núm. 68.

269 FONT RIUS, *Cartas de población...*, I, pp. 121-126, núm. 75.

### 3.3.2.- Valencia y Mallorca

Por lo que respecta a los puertos de Peñíscola y Vinaroz, las referencias en sus respectivas cartas de población se limitan al control de las lezdas y los peajes que había que satisfacer en ellos. En el caso de Peñíscola, la referencia la hallamos en la carta que el rey Jaime II dirigió al baile de Peñíscola para que mantuviese a los ciudadanos de Barcelona sus franquicias en el reino de Valencia (19-V-1292)<sup>270</sup>: “dicimus et mandamus vobis, quatinus predictis probis hominibus et universitati Barchinone et singulis de ipsis et eorum nobis observetis et observare faciatis franquitates et privilegia supradicta, tam super facto lezdarum et pedagogorum, quam aliis quibuscumque in Paniscola et aliis locis, per terram scilicet et per mare.”

En el caso de Vinaroz (1241), la referencia se encuentra en la carta de población que le otorgó Gil de Atrocillo, concediéndole el fuero de Zaragoza. En ella se disponía<sup>271</sup>: “Et volo ut habeatis ecclesiam et Fornum et fabrecham. Salvos directos de Domini Regis et vos omnes populatores sitis franchis et liberi ex omni mercaderia et per mare et terra de leuda et de peaderja es directo Domini regis.”.

El puerto de la ciudad de Valencia se estudiará al analizar los *Furs de València*. En cuanto a Alicante, sus privilegios fundacionales no indican nada al respecto<sup>272</sup>. Por

---

270 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 50, p. 75. Sobre la carta de población otorgada por Jaime I, concediendo el fuero de Valencia en 1251, vid. Manuel BETÍ BONFILL, “Carta puebla de Peñíscola”, en *BSCC* (1923), 4, pp. 194-195.

271 Vid. Joan M. BORRÁS JARQUE, *Historia de Vinarós* (Tortosa, 1929-1931; reed. facs. Vinaroz, 2001-2002, 2 vols.), I, pp. 23-24; y doc. núm. 1, pp. 445-446; y Manuel BETÍ BONFILL, “Carta puebla de Vinaroz”, en *BSCC* (1923), 4, pp. 192-193.

272 Vid. el privilegio otorgado por Alfonso X, concediendo el fuero de Córdoba y las franquezas de Cartagena (5-X-1252); nuevos privilegios (25-X-1252); y privilegio otorgado por Jaime II de Aragón, concediendo a Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar varias exenciones y ordenando seguir en los juicios el fuero de Valencia (17-VI-1308). Se puede consultar al respecto: [Alfonso X el Sabio], *Privilegios otorgados a la ciudad de Alicante* (Madrid, 1984); Mariano PESET REIG, “Alfonso X y el fuero de Alicante”, en Juan Manuel del ESTAL (coord.), *Studia historica in honorem Vicente Martínez Morellá* (Alicante, 1985), pp. 301-328, y “Los fueros y privilegios alicantinos de Alfonso X”, en Antonio PÉREZ MARTÍN (ed.), *España y Europa, un pasado jurídico común: actas del I Simposio Internacional del Instituto de Derecho Común, Murcia, 26-28 de marzo de 1985* (Murcia, 1986), pp. 727-758; Juan Manuel del ESTAL, *Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al Reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)* (Alicante, 1982), pp. 318-324, núm. 6 (5-X-1252), pp. 396-399, núm. 37 (17-VI-1308); Juan Manuel del ESTAL, “Fueros y sociedad en el reino de Murcia bajo la hegemonía de Aragón (1296-1304)”, en *Anales de la Universidad de Alicante* (1984), 3, pp. 99-130, pp. 125-126 (17-VI-1308). Para épocas posteriores, José HINOJOSA MONTALVO, “El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media”, en *Anales de Historia Medieval* (1987), 4-5; Julia LÓPEZ GÓMEZ, “El puerto de Alicante”, en *Estudios Geográficos* (1955), XVI, 60, pp. 511-584; Guillermina SUBIRANA JORDANA, *Evolución histórica del puerto de Alicante* (Alicante, 1987).



lo que respecta a Benidorm (1325), se concede a sus habitantes lo siguiente<sup>273</sup>:

“Item, tingueu la vora mar i la platja i les places i els carrers sense cap cens, servei ni tribut, com hi és al fur de València”; “Item, tingueu ports [sic] i platges per a carregar i descarregar, omplir o buidar les naus, navegar, portar i exportar béns, mercaderies i altres coses que vullguesseu sense cap cens, tribut, servitud, lleuda, pes, peatge, portatge, mesura, ribatge ni qualsevulla altra exacció, excepte el que pertanya al senyor rei.”

En cuanto a Denia (1245), la referencia es muy indirecta y no concreta nada en relación con el puerto. El rey Jaime I concede a los habitantes de Denia los fueros de Valencia (9-V-1245):

“quod aliquis habitator dicti castri et ville Denie et tocius termini eiusdem, presens et futurus nec eciam aliquis extraneus, undecunque fuerit, non donet nec solvat nobis nec nostris successoribus aut alicui alii illos tres denarios, nec amplisu sive minus, quo dare consueti sunt in Valencia pro sarcia sive quolibet alio onere farine, tritici, avene seu cuiusvis alterius oneris [sed sitis] unde vos et vestri et ipsi eciam extranei perpetuo liberi et immunes nec eciam aliquis vestrum, presens et futurus unquam [solvere teneatur illum bisancium] vel amplius sive minus, nec quodcunque aliud pro sarracenis, quos inde per mare vel terram alicubi extraxeritis.”<sup>274</sup>

La importancia del puerto de Mallorca ya era conocida con anterioridad a la conquista de Jaime I en 1229. La potente actividad mercantil que se desarrollaba en las Baleares tenía reflejo en la necesidad de contar con un puerto en condiciones<sup>275</sup>.

273 Carta de población otorgada por Bernardo de Sarrià, consejero del rey de Aragón, concediendo el fuero de Valencia, en Pere M. ORTS I BOSCH, *La carta de poblament de Benidorm i l'almirall Bernat de Sarrià* (Valencia, 1976), pp. 17-22, incluye la traducción del texto latino según un traslado de 1430); [COMISIÓN PROVINCIAL DE MONUMENTOS DE ALICANTE], *Fuero de Benidorm* (Alicante, 1956).

274 Ambrosio HUICI MIRANDA, *Colección diplomática de Jaime I el Conquistador* (Valencia, 1916-1926), 6 vols., I, pp. 397-398, núm. 283; Ambrosio HUICI MIRANDA - M.<sup>a</sup> Desamparados CABANES PECOURT, *Documentos de Jaime I de Aragón* (Valencia- Zaragoza, 1976-1982), 4 vols., II, pp. 194-195, núm. 405.

275 Román PIÑA HOMS, *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800* (Palma de Mallorca, 1985), pp. 29-45.

El 6 de julio de 1249, el rey Jaime I cedió el puerto de Porto Pi a la ciudad de Mallorca, y en 1270 se iniciaron las obras del puerto artificial de Palma<sup>276</sup>. Como veremos más adelante, se incluían dos puertos en una amplia zona portuaria, Porto Pi y Palma, y las diversas atarazanas (la de la municipalidad y la del rey). Estas obras serían de nuevo impulsadas a finales del siglo xv. Si bien Cateura considera que su financiación corrió siempre a cargo de la municipalidad<sup>277</sup>, Smith sostiene que, en 1492, “el gobierno municipal de Mallorca confirió al gremio [=consulado] autoridad para mantener y ampliar los rompeolas”<sup>278</sup>.

---

276 Francisco SEVILLANO COLOM – Juan POU MUNTANER, *El puerto de Palma de Mallorca* (Palma, 1974), p. 27 y pp. 56-57.

277 Pau CATEURA BENASSER, *La reforma del muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)* (Palma, 1985), pp. 22-23.

278 Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700* (1.<sup>a</sup> ed. en inglés, Durham, 1940; Barcelona, 1978), p. 83.



## 4.- ASPECTOS JURISDICCIONALES Y FISCALES RELATIVOS A LOS PUERTOS

### 4.1. Jurisdicción portuaria en el reino de Castilla

El Fuero Real no incluye referencias a los jueces de asuntos marítimos; es más, cuando se refiere a los naufragios, cita solamente a los alcaldes de la villa o lugar, relacionándolos con el depósito de los “*pezios*”<sup>279</sup>:

“Sy nave, o galea, o otro navio qualquier peligrar o quebrar, mandamos que el navio e todas las cosas que en él andavan, sean daquellos cuyas eran antes que el navio quebrase o peligrase, e ninguno non sea osado de tomar ninguna cosa dellas sin mandado de sus duennos, fueras si las tomaren por guardarlas e darlas a sus duennos, e ant que las tomen ene sta guisa llamen al alcalle del logar.”

Las *Partidas* establecieron sobre este tema varias disposiciones. Una de ellas se refería a los puertos, más exactamente a su entrada<sup>280</sup>: “Acostados seyendo los navios a las entradas de los puertos, o de los rios: si se temieren los maestros dellos, que son muy cargados, e las entradas son secas e angostas”. Seguidamente, la ley 14 de dicho título se refiere a un tema jurisdiccional<sup>281</sup>: “En los puertos, e en los otros lugares que son ribera de la mar, suelen ser puestos Judgadores, ante quien vienen los de los navios en pleyto, sobre el pecio dellos, e sobre las cosas que echan en la mar, o sobre otra cosa qualquier”<sup>282</sup>.

Como indica Enrique Gacto, la aparición de una legislación sobre el tráfico marítimo se relaciona con la existencia de una base económica suficiente capaz

279 *Fuero Real del Rey Don Alonso el Sabio... (=FR)* (Madrid, 1836), 4,25,1. Vid. también Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ (ed.), *Fuero Real. Edición y análisis crítico* (Ávila, 1988), con una numeración distinta (4,25,1), atendiendo a la propia edición crítica (p. 26, n. 12).

280 P 5,9, 8.

281 P 5,9,14.

282 Algunas transcripciones de dicho texto incluyen la palabra *precio* en lugar de *pecio*, tanto en el proemio como en la Ley 14 y, por consiguiente, con significados distintos en cada caso. La más reciente, *Las Siete Partidas (El Libro del Fuero de las Leyes)*. Introducción y edición dirigida por José SÁNCHEZ-ARCILLA BERNAL (Madrid, 2004), p. 738. Un ejemplo anterior en Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, p. 19, n. 14. En realidad, creemos que debe seguirse el texto *pecio*, que, según *El Ordenamiento de Leyes que D. Alfonso XI hizo en las Cortes de Alcalá de Henares el año de mil trescientos y quarenta y ocho. Publicanlo con notas, y un discurso sobre el estado y condición de los judíos en España, los doctores D. Ignacio Jordán de Asso y del Río, y D. Miguel de Manuel y Rodríguez* (Madrid, 1774; utilizo la reed. facs. Valladolid, 1983), tít. 32, ley 50, es el “daño, o malversación de una cosa”. De la misma opinión es Juan Antonio ARIAS BONET, “El derecho marítimo en las Partidas”, en *Studi in onore di Edoardo Volterra* (Milano, 1971), III, pp. 114-121, p. 106.

de exigir dicha legislación, y muy especialmente con la necesidad de contar con instrumentos jurídicos procesales adecuados<sup>283</sup>. Para él, las primeras concreciones de esta legislación se dieron en Sevilla, a mediados del siglo XIII. Ya hemos citado anteriormente el privilegio del rey Fernando III por el que concedía a dicha ciudad el fuero de Toledo, por el que se reconocía una jurisdicción especial sobre “toda cosa de mar” a un alcalde nombrado por el monarca, y, posteriormente, por los alcaldes mayores de la ciudad<sup>284</sup>.

Esta jurisdicción abarcaba lo relativo a algún “fecho de la mar”, y a ella podían acogerse, sin distinción alguna, “los de la mar”<sup>285</sup>, aunque Gacto ha señalado cómo con el paso de las décadas esta indiferenciación fue desapareciendo hasta que, en el siglo XIV, Fernando IV intentó unificar la jurisdicción de los temas relativos al mar, los puertos y los ríos navegables<sup>286</sup>, probablemente influido por la creación del Almirantazgo. A este respecto, Coronas defendió “el carácter especial de esta jurisdicción servida circunstancialmente por hombres buenos de la localidad marítima, conocedores del *fecho de la mar*”<sup>287</sup>.

En cuanto a la zona cantábrica, ya nos hemos referido a la creación de la Hermandad de las Villas en Castro Urdiales (1296), que debía resolver cualquier tipo de conflicto existente entre los concejos miembros de la hermandad. A mediados del siglo XV, Enrique IV concedió a las villas de la Hermandad de Guipúzcoa una Real Cédula para conocer de los delitos cometidos “en la mar, fuera de los puertos e jurisdicciones que las villas y lugares de la dicha provincia han en la mar”<sup>288</sup>, prueba de que anteriormente los puertos ya estaban incluidos en el ámbito de esta jurisdicción.

En todo este proceso, hay que señalar que, en el Ordenamiento de Alcalá

---

283 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la Jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971), p. 12.

284 Privilegio de Sancho IV, de 1292, cit. por Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 12, n. 3.

285 José MARTÍNEZ GIJÓN, “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, en *Historias* (Chile, 1969), pp. 309-322.

286 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 16.

287 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos* (León, 1979), pp. 17-24. Ampliación de su comentario en la obra del mismo autor *Estudios de Historia del Derecho Público* (Valencia, 1998), pp. 32-33, n. 40.

288 CASARIEGO, *Historia...*, p. 120.



(1348), no se menciona la existencia de jueces de mar. No obstante, como indica Casariego, se garantiza a los comerciantes extranjeros que ni ellos ni sus barcos serán presos o víctimas de represalias en los puertos castellanos<sup>289</sup>. Así, se dispone<sup>290</sup>: “Establescemos, è mandamos que todos los Navios de otras tierras, ò de otros Regnos que vinieren à los nuestros que trayan mercaderia, quier por freytes, quier por suyos, que non sean prendados por ningunas debdas que deban aquellos de cuya tierra son, pues traen mercaderias, è viandas à los nuestros Regnos”.

Según Serna, la jurisdicción marítima en la Corona de Castilla tenía una perspectiva diferente en la zona septentrional del reino, con respecto a la zona de Andalucía. En la zona septentrional, la jurisdicción marítima de los almirantes apenas tuvo implantación (a pesar de los numerosos intentos de la Corona)<sup>291</sup>, y los navegantes estuvieron muy interesados en contar con una jurisdicción particular, de tipo gremial, en el marco de las cofradías de mareantes<sup>292</sup>. En cambio, en la zona sur de la Corona castellana, “desde muy pronto se establecieron [en Sevilla] distintas jurisdicciones particulares con competencias en los asuntos marítimos [...]. Posteriormente, en el momento en que se atribuyeron competencias jurisdiccionales en el campo del derecho marítimo privado a los almirantes de Castilla, Sevilla fue el único lugar en el que de manera efectiva estos oficiales ejercieron tal jurisdicción”<sup>293</sup>.

Estas particularidades, tanto en la zona cantábrica como en la atlántica, encontraron un obstáculo para su continuidad en la progresiva consolidación de la

---

289 CASARIEGO, *Historia...*, p. 150.

290 *El Ordenamiento de Leyes que D. Alfonso XI hizo en las Cortes de Alcalá de Henares el año de mil trescientos y quarenta y ocho. Publicarlo con notas, y un discurso sobre el estado y condición de los judíos en España, los doctores D. Ignacio Jordán de Asso y del Río, y D. Miguel de Manuel y Rodríguez* (Madrid, 1774; utilizo la reed. facs. Valladolid, 1983), tít. 32, ley 51.

291 José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares, 2003), pp. 171-174, pp. 337-343; Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron...*, p. 158.

292 Vid. Josu Iñaki ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco* (Vitoria, 1991).

293 Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron...*, p. 155.

jurisdicción marítima del Almirantazgo<sup>294</sup>. De hecho, ya las *Partidas* confirmaban las atribuciones del Almirantazgo, otorgándole el conocimiento en los juicios de alzada contra determinadas resoluciones y sometiendo a su autoridad a todo el personal de los barcos y puertos, como lo harían ante el mismo rey<sup>295</sup>: “Otro si, a su oficio pertenesce de fazer recabdar todas las cosas que ganassen por mar, o por tierra [...]. Otro si ha poder que en todos los Puertos, que fagan por el, e obedezcan su mandamiento en las cosas que pertenescen al fecho de la mar, assi como farian al Rey mismo”.

Casariago, Martínez Gijón, Gacto y Coronas señalaron en su momento las particularidades de este lento proceso que se desarrolló a lo largo del siglo XIV y que culminó en 1399 con la ampliación de aquella jurisdicción a los puertos e, incluso, a los ríos navegables<sup>296</sup>. Esta situación se mantuvo durante varios siglos, hasta que los diversos consulados de comercio atrajeron para sí dichas competencias jurisdiccionales<sup>297</sup>. Con este motivo se planteó en su momento una discusión doctrinal sobre la existencia en Castilla de una jurisdicción marítima mercantil de ámbito general o territorial<sup>298</sup>.

Según Martínez Gijón y Gacto, en los puertos existían jueces que eran conocedores de las costumbres y usos marítimos, pero que estaban integrados en el marco general de la jurisdicción de la Corona en el reino. Una ley del Fuero Real, a la que nos hemos referido anteriormente<sup>299</sup>, y la propia glosa de Gregorio López llevan a estos autores a pensar en la persistencia de la jurisdicción ordinaria sobre los territorios ribereños, incluidos los puertos<sup>300</sup>.

Por su parte, Coronas ha puesto en duda el valor —“ciertamente discutible”—

---

294 Sobre el tema en general, Florentino PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe* (Sevilla, 1944); José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares, 2003); AA.VV., *La institución del Almirantazgo en España* (Madrid, 2003).

295 P, 2,9,24.

296 Alfonso GARCÍA-GALLO, “Los orígenes de la Administración territorial de las Indias”, en *AHDE*, (1944), XV, pp. 16-100, esp. 42-43; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos* (León, 1979), pp. 33-34; Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 21.

297 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 22.

298 Puede seguirse en Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, pp. 19 y ss.

299 *FR*, 4,25,1.

300 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 25; José MARTÍNEZ GIJÓN, “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, en *Historias* (Chile, 1969), p. 318.



de la glosa para resolver una cuestión relativa a un tema distinto, como es el de la competencia del almirante, y se inclina a pensar que estos “*judgadores*” quedaban ciertamente al margen de la competencia jurisdiccional regia<sup>301</sup>. En este sentido, no debe olvidarse, según Coronas, que el Almirantazgo acabaría por interferir plenamente en la jurisdicción de los asuntos mercantiles e, incluso, de los civiles y criminales ocurridos en alta mar<sup>302</sup>.

Del mismo parecer es Torres Sanz, para quien el oficio de almirante, al menos desde principios del siglo XIV, “ha rebasado decididamente su primitivo carácter militar [...] y ha pasado a convertirse en una autoridad naval marítima o fluvial en cuanto instancia jurisdiccional especial en razón de la materia, sobre todos los marinos profesionales en general”<sup>303</sup>.

Décadas más tarde, y en especial desde principios del siglo XV, el almirante “opera de forma directa sobre un conjunto de individuos caracterizados por su profesión, sin acepción a sus personales circunstancias de ubicación social o de eventual situación geográfica”<sup>304</sup>. De este modo, el almirante “juzgaba civil y criminalmente en apelación o en primera instancia a todos los profesionales civiles del mar”<sup>305</sup>, al menos hasta su práctica extinción como tribunal entre finales del siglo XV y principios del siglo XVI.

En efecto, como indica Gacto, “los consulados de comercio habían despojado a esta institución [el almirante] de todo asunto judicial que tuviera algo que ver con la contratación”<sup>306</sup>. Parece claro, pues, que la implantación progresiva de los consulados afectó en cierto modo al ejercicio de la jurisdicción mercantil sobre las transacciones realizadas en los puertos<sup>307</sup>.

301 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, pp. 19-21.

302 Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, p. 34.

303 David TORRES SANZ, *La Administración central castellana en la Baja Edad Media* (Valladolid, 1982), p. 241. De igual opinión es Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron...*, pp. 155-157.

304 David TORRES SANZ, *La Administración central...*, p. 242. Se refiere a la confirmación de las preeminencias del almirante mayor (Valladolid, 1416); texto completo en Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *La Marina de Castilla...*, doc. 26, pp. 444-447. Torres cree que el almirante es, como oficio, idéntico al de adelantado mayor; vid. Rogelio PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], *El gobierno y la administración territorial de Castilla (1230-1474)* (Madrid, 1976), 2 vols., vol. I, pp. 149-194.

305 David TORRES SANZ, *La Administración central...*, p. 246.

306 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, pp. 21-22.

307 Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron...*, p. 163.

Especial mención debe hacerse del Consulado de Burgos (inicialmente con jurisdicción sobre los puertos cantábricos)<sup>308</sup>, del Consulado de Bilbao (pragmáticas de 1495 y de 1511)<sup>309</sup> y del tribunal mercantil de los asuntos de Indias instalado en Sevilla (1543)<sup>310</sup>, que asumieron el protagonismo en sus respectivos ámbitos jurisdiccionales de actuación<sup>311</sup>.

En el caso de Burgos, en la Pragmática de 1494, de creación de su Consulado, no se cita expresamente el tema portuario<sup>312</sup>, aunque se refiere a los fletes, los seguros, las compañías, etc. relacionados con el tráfico mercantil; así, el Consulado sería competente en su jurisdicción para conocer<sup>313</sup> “las diferencias y debates que hubiere entre mercader y mercader, y sus compañeros y factores sobre el trato de mercaderías, así sobre trueques y compras y ventas, y cambios y seguros, y cuentas y compañías que hayan tenido y tengan, y sobre afletamiento de naos, y sobre las factorías que los dichos mercaderes hubieran dado á sus factores”.

El caso sevillano siguió una evolución similar a la de las jurisdicciones mercantiles existentes en su momento<sup>314</sup>. Cuando se creó la Casa de la Contratación en 1503, pasó a ostentar unas atribuciones judiciales poco precisas, que se irían

- 
- 308 Manuel BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid, 1963), pp. 107-128; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “La jurisdicción mercantil de los Consulados del Mar en el Antiguo Régimen (1494-1808)”, en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos, 1994), I, pp. 251-279; *Derecho mercantil castellano....*, pp. 37 y ss., y *Estudios de Historia del Derecho Público* (Valencia, 1998), pp. 32 y ss.
- 309 La Pragmática de 1511, en NR,9,2,2. Vid. sobre el tema Teófilo GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa* (Bilbao, 1913-1914), 2 vols., I, pp. 13, 15 y 570.
- 310 Antonia HERRERA HEREDIA, *Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla* (Sevilla, 1973). La Real Provisión de 23 de agosto de 1543, en Antonio de CAPMANY, *Código de las costumbres Marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro de Consulado* (Madrid, 1791; reed. Barcelona, 1965 como *Libro del Consulado del Mar*), pp. 690-694.
- 311 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción....*, pp. 32-33; Carlos PETIT CALVO, “Derecho mercantil. Entre corporaciones y códigos”, en *Hispania. Entre Derechos propios y Derechos Nacionales* (Milán, 1990), pp. 315-500; Pedro MOLAS RIBALTA, “Los tribunales de comercio”, en Enrique MARTÍNEZ RUIZ - Magdalena DE PAZZIS PI, *Instituciones de la España moderna. 1.Las Jurisdicciones* (Madrid, 1996), pp. 305-317; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “La evolución de la jurisdicción consular en la Corona de Castilla durante el Antiguo Régimen”, en *Estudios Jurídicos en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez* (Madrid, 1996), I, pp. 3-20.
- 312 Un comentario general sobre dicha disposición, enmarcada en la política legislativa del momento, en Gustavo VILLAPALOS SALAS, *Justicia y Monarquía. Puntos de vista sobre su evolución en el reinado de los Reyes Católicos. Discurso leído el día 16 de junio de 1997 en su recepción pública como Académico de Número [de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación]* (Madrid, 1997), p. 241.
- 313 NR, 9,2,1.
- 314 Eduardo TRUEBA - José LLEVADOR, *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)* (Valencia, 1993), pp. 28-37.



concretando y ampliando en años posteriores<sup>315</sup>. Así, en 1511, pasó a conocer de los asuntos mercantiles y marítimos, como lo hacía el Consulado de Burgos; y a partir de 1543, con la creación del Consulado sevillano, asumió la jurisdicción como tribunal mercantil y tribunal marítimo. No obstante, desde 1539, los justicias de la Casa de Contratación podían tratar de los hechos acaecidos a bordo de las naves en las travesías oceánicas, aunque no queda claro si también incluían en su competencia a los hechos sucedidos en las naves varadas en puerto<sup>316</sup>.

Con todo, la literatura jurídica defendió que la jurisdicción consular era privativa de los comerciantes, pero solamente con relación a los actos propios de la contratación. Como decía Luis Ortiz, ““En Sevilla y Burgos hay prior y consules que gobiernan el Estado de los mercaderes y son jueces en todo lo tocante a ellos”<sup>317</sup>.

Quedaba al margen, pues, la jurisdicción sobre los puertos<sup>318</sup>. Así lo prueba la existencia de los llamados “cónsules ultramarinos”, que tenían encomendada la protección de los comerciantes en la “proyección exterior mediterránea”<sup>319</sup>. No consta, sin embargo, que tuvieran atribuciones sobre las instalaciones portuarias de la localidad donde ejercían su autoridad, puesto que solamente podían emplearla para evitar conflictos con las autoridades locales<sup>320</sup>.

De hecho, el Consulado de Burgos estableció<sup>321</sup>, en 1538 y 1546, unas Ordenanzas sobre seguros marítimos. Dichas Ordenanzas tenían aplicación sobre los daños producidos a las mercancías en la nave y “hasta que sean las dichas mercaderías

315 Alfonso GARCÍA GALLO, *Curso de Historia del Derecho Español* (Madrid, 1950, 5.ª ed.), p. 446. No debe olvidarse que la creación de la Audiencia en Sevilla, que data de 1525, influyó de alguna manera en la simultaneidad de diversas jurisdicciones en dicha plaza; vid., a pesar del título, Alfonso GARCÍA GALLO, “Las Audiencias de Indias. Su origen y caracteres”, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Memoria del II Congreso Venezolano de Historia I* (Caracas, 1975), pp. 361-432, y, posteriormente, en su *Los orígenes españoles de las Instituciones Americanas. Estudios de Derecho indiano* (Madrid, 1987), pp. 889-951, especialmente pp. 915-917.

316 Eduardo TRUEBA - José LLEVADOR, *Jurisdicción marítima...*, p. 34.

317 José LARRAZ (ed.), *Memorial del contador Luis Ortiz a Felipe II. Valadolid, 1 de marzo de 1558. Biblioteca Nacional, Ms. 6.487* (Madrid, 1970), p. 100.

318 Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción...*, p. 98 (que cita a HEVIA BOLAÑOS, *Curia Philipica*, 2, 15, 11 y 2,15,25).

319 Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA], *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo* (Madrid, 1978), p. 53; M.ª Teresa FERRER MALLOL, “Sobre els orígens del consolat de mar a Barcelona el 1279 i sobre els còsols d’ultramar a bord de vaixells. Un exemple de 1281”, en *Anuario de Estudios Medievales* (1993), 23, pp. 141-150; Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados...*cit., p. 79.

320 Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA], *Las relaciones económicas...* cit., pp. 46-51.

321 Eloy GARCÍA DE QUEVEDO CONCELLÓN (ed.), *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado* (Burgos, 1905).

fuera de la mar o ribera, puestas realmente en tierra en buen salvamiento”<sup>322</sup>.

El Consulado de San Sebastián, creado a finales del siglo XVII, tuvo unas competencias en materia marítima más amplias que los de Sevilla, Burgos o Bilbao, porque “en sus atribuciones se incluyó el conocimiento de todos los asuntos marítimos, lo que afectaba [...] no sólo a los mercaderes sino en general a todos los navegantes, incluidos los hombres del mar”<sup>323</sup>. Así lo disponían las Ordenanzas de 1682: “para que conozcan y tengan jurisdicción [prior y cónsules] para conocer de todos los pleitos causas y negocios en cualquier manera tocantes al comercio y navegación”<sup>324</sup>.

Estas Ordenanzas no otorgaban a los cónsules ninguna jurisdicción sobre los puertos, si bien es cierto que en las nuevas Ordenanzas de 1766 se dispuso que entre las competencias del Consulado se incluirían nuevas atribuciones, entre ellas la resolución de “diferencias que se suscitaren entre los mareantes de los puertos de esta Provincia de Guipuzcoa, capitanes de navíos, y maestros de embarcaciones que arribasen á ellos de Europa, ya sea al tiempo de su arribada, ó ya al salir de ellos, en orden á stoages, socorros y demas faenas de mar”<sup>325</sup>.

Además, el Consulado sería competente también para conocer de las “arribadas de navíos de Europa á los puertos de esta Provincia [...] bien Sea llegando con destino fixo, ó por accidente; y asimismo en las varadas ó embarrancamientos de embarcaciones nacionales ó extranjeras que sucedieren en los insinuados puertos”<sup>326</sup>.

---

322 Bruno AGUILERA BARCHET, “Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho marítimo consular burgalés”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. IV. Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona, 1987), pp. 1135- 1176, en especial pp. 1156 y ss.; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano...*, pp. 173-223, que incluye su trabajo “Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo”, publicado después en *Revista de Historia del Derecho* (1981), II, 2, pp. 269-318; del mismo autor, vid.: “La Ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, en *AHDE* (1984), LIV, pp. 385-407, y “El concepto de seguro en la doctrina mercantilista de los siglos XVI y XVII”, en *Orlandis 70: estudios de Derecho Privado y Penal Romano, Feudal y Burgués. Boletín de Derecho Privado especial, histórico y comparado del Archivo de la Biblioteca Ferran Valls y Taberner*, (1988), 1-2 pp. 243-254.

323 Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d’Oléron...*, p. 162.

324 Samuel LAZKANO, *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián* (San Sebastián, 1986), Ordenanza Segunda, pp. 65 y ss.

325 NR, 9,2,6 [Ordenanzas para el Consulado de la ciudad de San Sebastián, cap. 1].

326 NR, 9,2,6 [Ordenanzas para el Consulado de la ciudad de San Sebastián, cap. 1].



Finalmente, la marinería estaba en cierto modo sujeta a la jurisdicción consular en determinados trabajos que se llevaban a cabo en los puertos<sup>327</sup>: “La marinería y la maestranza de los puertos de esta Provincia estará subordinada y sujeta á la jurisdiccion Consular, no solamente sobre los atoages y faenas de las embarcaciones que entran y salen de dichos puertos, sino tambien sobre todo lo que conduce á comercio y navegacion mercantil, su ayuda y socorro”.

#### 4.2.- La Ordenanza de la Ribera (Barcelona)

Las Ordenanzas de la Universidad de la Ribera de Barcelona (1258), establecidas por el rey Jaime I, disponían que cada embarcación que partiera de la ribera de Barcelona debería elegir a unos prohombres que, a partir de ese momento, quedaban investidos de plena autoridad en la nave sobre todos sus tripulantes, e incluso tenían autoridad sobre los barceloneses que se hallaren en cualquier plaza de Ultramar donde recalara la nave<sup>328</sup>.

Estos prohombres o cónsules, que inicialmente eran elegidos por los propios tripulantes de la nave, fueron después elegidos por los *consellers* de la ciudad de Barcelona, según privilegio de 1266. Sin embargo, al pasar de una elección de base podríamos decir “gremial” a otra de tipo municipal institucional, no hay solo un cambio en el sistema de elección, como apuntó correctamente Font Rius (“giro importante en la configuración de este estamento marítimo”)<sup>329</sup>. A partir de ese año, además, los nuevos cónsules en las naves vieron ampliada su competencia.

En 1258, sus atribuciones eran las siguientes:

“Item. Ordinamus quod in qualibet navi vel ligno recedente de riparia Barchinonae ordinentur et eligantur ab hominibus in ipsa navi vel ligno euntibus, duo proceres secundum eorum notitiam et legalittem, quorum ordinationi obligentur tam dominis ipsius navis vel ligni quam marinarii, quam mercatores in eadem euntes,

327 NR, 9,2,7 [Ordenanzas para el Consulado de la ciudad de San Sebastián, cap. 23].

328 José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera...”, p. 697.

329 José M. FONT RIUS, “La universidad de prohombres de Ribera...”, p. 709.

et omnes teneantur stare et obedire ordinationi dictorum duorum procerum [...] Quicquid vero dicti electi fecerint vel ordinauerint, facient et ordinent ex parte domini regis et salva sua jurisdictione et ex parte consilii proborum hominum ripariae Barchinonae.”<sup>330</sup>

En 1266, sus atribuciones se concretan y se detallan aún más, con especial referencia a la autoridad que ejercerían en las naves en relación con los puertos, si bien es cierto que lo limita a los de Ultramar:

“Qui consules habeant plenam jurisdictionem ordinandi, gubernandi, compellendi, ministrandi, puniendi et omnia alia faciendi super omnes personas de terris nostris ad ipsas partes ultramarinas navigantes, et in ipsa terra residenciam facientes, et super omnes naves et alia ligna de terris nostris illuc navigancia, sive portum faciencia, et super res earumdem personarum que illuc fuerint, tam in terra quam in mari.”<sup>331</sup>

Los puertos se consideran un espacio donde rigen las leyes de las naves que allí atracan. Así, en 1285, en un tratado de paz y acuerdo comercial entre el rey Pedro III de Aragón y el rey de Túnez, se estableció una reciprocidad al respecto<sup>332</sup>: “[VII]. Item, que tota nau que sia en qualque port dels ports del dit Miralmomeni dels homes de la terra sua o d’altres; que haja aquel dret que·ls seus homens hauran”. Y para las naves y mercaderes catalanes: “[XXII]. Item, que tota nau, que sia en qualque port dels ports de nostra terra dels homens de nostra terra o d’altres, [h]aia aquel dret que·ls homens nostres auran”.

Un acuerdo similar se reprodujo parcialmente en 1314 entre el rey Jaime II de Aragón y el rey de Túnez. Así, se concedía seguridad o amparo a las naves respectivas atracadas en los puertos de sus reinos: “[VI] E que tot leny que sia en port dels ports de les terres de la presencia alta (assegur-la Deus altisme), sia

---

330 PARDESSUS, *Collection des lois...*, V, 345, cap. XXI.

331 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 19, p. 35. Este privilegio se amplió en 1268 a otras zonas de navegación; vid. *Idem*, II, doc. 23, p. 39. Señalemos que, en 1284, el rey Sancho de Castilla reconocía a los cónsules catalanes en Sevilla su jurisdicción y fuero para resolver litigios entre los mercaderes catalanes y los que no fueran vecinos “de la tierra” (“*Idem*, II, doc. 35, p. 53); y que, en 1327, la ciudad de Barcelona solicitaba del rey Alfonso XI la confirmación de dichos privilegios (*Idem*, II, doc. 121, pp. 179-180). También se les concedió (1299) un privilegio similar, para las causas civiles, a los comerciantes catalanes en el reino de Sicilia; vid. *Idem*, II, doc. 59, pp. 89-91.

332 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 38, pp. 56-60.



poc o gran, sia d'aquels o d'altres, com de sarra[h]yns o crestians, que sien en segur[e]tat, en axi com aquels de la presencia alta en feultat e en pau”<sup>333</sup>.

Sin embargo, ello no fue óbice para que se introdujera un pequeño matiz en la aplicación del derecho del rey Jaime II en sus puertos:

“[X] E que tot leny que sia en port dels ports de les terres del rey noble En Jacme davant dit, poc o gran, sia de cels de la sua terra o d'altres, crestians sien o sarr[h]yns; sie el lur juhi de le sterres del rey noble En Jacme davant dit, en comanda [dit], e en fe [d]e que no·n compre negun d'aquels de les terres de la presencia alta [...] qui cossejera sobre cels de les terres del rey noble davant dit, negunes coses de lurs mercaderies, ne de lurs homens.”<sup>334</sup>

La autoridad jurisdiccional de los cónsules podía extenderse, de forma indirecta, más allá de los puertos, en colaboración con las autoridades de un determinado reino. Así, en 1299, el rey de Sicilia concedió privilegio por el cual “si quando inter Cathalanos brigam aut rixam in mari extra portum terre vel loci predicti regni suboriri contingerit, rixosos hujusmodi nostri officiales arrestent et capiant, et eos esse deinde constitos Cathalanos, assignentur Cathalanorum consuli, mittendi per ipsum ad regem Aragonum”<sup>335</sup>.

Las disputas de los cónsules y de los *consellers* de la ciudad de Barcelona con los oficiales reales obligaban a intervenir al monarca. Así, en 1357, el rey Pedro IV dictó una Real Cédula por la que las embarcaciones que entraran o salieran de Barcelona deberían atenerse a las *Ordinacions* que la ciudad tuviera establecidas al respecto, frente a las intromisiones del *batlle general*: “ab la present letra nostra provehim e ordonam, que tots aquells vaxells de habitants de la dita ciutat de Barchinona, e vaxells encara d'altres persones qui a la dita ciutat arribaran, puxen esser navegats a coneguda dels consellers de la dita ciutat.”<sup>336</sup>

333 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 89, pp. 129-132, p. 130.

334 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 89, pp. 129-132, p. 131.

335 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 59, pp. 89-91.

336 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 177, pp. 264-265.

La jurisdicción del rey y sus oficiales en los puertos y sobre las naves y personas estaba delimitada de forma más o menos establecida en relación con la autoridad del capitán general de la mar. Así, en 1375, el rey Pedro IV otorgó un privilegio a dicho cargo, que incluía varias prerrogativas de jurisdicción sobre los marineros en los arsenales:

“ordinamus, quod vos et locatenentes vestri, et nulli alii oficiales seu comissarii nostri, inquiratis et possitis inquirere de quibuscumque maleficiis que comituntur in maribus nostris, etiam si comittantur in portibus seu plagiis ditiones nostre, ipsaque maleficia debite et secundum justiciam corrigatis.”<sup>337</sup>

Además, se autorizaba al capitán general incluso a hacer desaparecer ciertos empleos, como los vigilantes de los puertos y playas:

“Et hoc idem volumus, providemus et ordinamus de guardianis portuum et plagiarum nostrorum, videlicet, quod si vos vel locatenentes vestri, eos in aliqua fraude repereritis, ipsos ab eorum amovere officis, quomodocumque, videlicet, ad vitam, beneplacitum seu ad tempus eis comissis, et ea aliis comittere quos sufficientes noveritis, valeatis.”<sup>338</sup>

---

337 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 203, pp. 302-303.

338 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 203, pp. 302-303.



## 4.3.- El Llibre del *Consolat de Mar*

### 4.3.1.- Jurisdicción del *Consolat de Mar de Barcelona*

No es este el lugar para hablar de los orígenes y la evolución del *Consolat de Mar*, y en general de la jurisdicción consular<sup>339</sup>. Sin embargo, podemos señalar algunas cuestiones relativas a su posible jurisdicción en materia portuaria.

La jurisdicción consular se fue extendiendo por lo que respecta a su ámbito de aplicación: si inicialmente era una jurisdicción “civil y marítima, relacionada con los problemas derivados de la navegación”, más tarde se amplió al incluir en ella la resolución de los conflictos de competencia entre los diversos jueces ordinarios “a la hora de precisar quién debía decidir sobre cuestiones tocantes a los hechos del mar”<sup>340</sup>.

Sin embargo, no parece, en ningún caso, que tuviera jurisdicción sobre el terreno ocupado por los puertos y sus instalaciones, aunque sí sobre las naves, a través de los llamados *cónsules náuticos*<sup>341</sup>. En el caso del *Consolat de Mar* de Barcelona, el monarca aclaró y definió el sentido de la palabra *plage*, pues existía controversia sobre el alcance real del término, extendiendo sus límites incluso al lugar “on se construeixen e

339 Además de la obra ya citada de Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700* (1.ª ed. en inglés, Durham, 1940; Barcelona, 1978), vid. Arcadi GARCÍA [SANZ], *Llibre del Consolat de Mar. III. 1. Estudi jurídic* (Barcelona, 1984), pp. 117 y ss.; “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, en *AHDE* (1969), XXXIX, pp. 213-316; “El derecho marítimo preconsular”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* (1960), 36, pp. 47-74; y “La influencia de los Consulados de Mar de Barcelona y Valencia en la erección del Consulado de Burgos”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* (1969), 45, pp. 225-242; Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, “El Libro del Consulado de Mar”, en Carlos PETIT (ed.), *Del ius mercatorum al Derecho mercantil* (Madrid, 1997), pp. 109-142, y “Libro do Consulado da Mar”, en *AHDE* (1986), LVI, pp. 219-439; Tomàs de MONTAGUT ESTRAGUÉS, “El *Llibre del consolat de mar* y el *Ordenamiento jurídico del mar*”, en *AHDE* (1997), LXVII-I, pp. 201-217. Una visión general en Alberto BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, “Notas sobre el origen histórico del Derecho mercantil”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en Homenaje a Joaquín Garrigues* (Madrid, 1971), 3 vols., I, pp. 3-44, especialmente pp. 34 y ss.; Francesco CALASSO, *Medio evo del Diritto* (Milano, 1954), pp. 198-199. Una aportación reciente en Julia SCHWEITZER, *Schiffer und Schiffsmann in den Roles d’Oleron und im Llibre del Consolat de Mar. Ein Vergleich zweier mittelalterlicher Seerechtsquellen* (Frankfurt am Main, 2007).

340 Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, “La formación de los Libros de Consulado de Mar”, en *Initium. Revista Catalana d’Història del Dret* (1997), 2, pp. 1-372, p. 51.

341 Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA], “Cónsules náuticos y cónsules de mar y de agua dulce. Instituciones del Derecho comercial y marítimo histórico catalán, francés e italiano. Teoría general del Consulado marítimo”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. VI. Derecho de la navegación en Europa* (Barcelona, 1987), pp. 1727-1774, en especial pp. 1765 y ss.; posteriormente reelaborado en *Historia del derecho de la navegación I: trabajos de teoría e historia de derecho marítimo y de derecho aeronáutico* (Barcelona, 1994), pp. 509-564. Una perspectiva complementaria en Joan F. CABESTANY FORT, “«Consols de Mar» y «Consols d’Ultramar» en Cataluña (siglos XIII-XV)”, en Rosalba RAGOSTA (cur.), *Le genti del Mare Mediterraneo* (Napoli, 1981), pp. 397-425.

*Escritura de Consolat*

# LLIBRE DE CONSOLAT DELS FETS MARITIMS.

ARA NOVAMENT CORREGIT Y EMENDAT  
ab algunes declaracions de paraules als margens,

*I de nou afegits al fi alguns Capitols, y crides, y un privilegi, &c.*

*Essent Consols de la Lotja de la mar los magnifichs misser Francesch Caragossa Doctior en drets ciutada de Barcelona, y mosen Pere Benet Metali mercader, y desfenadors mosen Balibafay masdeu, y mosen Bernat Camp Llonch mercaders ciutadans de Barcelona.*



Venenfe en casa de Raphel Nogues llibrater de Lotja.

Museu Marítim de Barcelona. Portada del *Llibre de Consolat dels fets marítims*, publicat en Barcelona en 1592.



fan les naus, galees e fustes”, es decir, las atarazanas. En este sentido, el rey determinó los límites de la playa tanto dentro como fuera de la ciudad.

La importancia de esta decisión radica en que el rey fijó los límites territoriales donde el *Consolat* podía extender su jurisdicción<sup>342</sup>.

En efecto, en el año 1390, el rey Juan I estableció una concordia con la ciudad de Barcelona sobre la edificación y delimitación exacta de las atarazanas. Entre otros temas, se acordó también el significado exacto que en el privilegio fundacional del *Consolat de Mar* de Barcelona tenía la palabra “*plage*” (‘playa’):

“com alguns entenen que les tasques de la mar sia dita plage, altres que lo loc on se construeixen e fan les naus, galees e fustes es plage, e altres la riba o faç de la aygua; per ço supplicants los dits consellers a tolre lo dit dubte, lo senyor rey declara e a cautela atorga perpetualment a la dita ciutat, que plage sia dita, no solament dins la mar, mas encara dins la dita ciutat, ço es, dons de la ciutat de la faç, de l’aygua tro al mur lla on mur ha; e lla on mur no ha, ço es, del canto del alberch d’En Morey tro al pou d’En Estany, sia dita plage tro alla taula de acordar e en la dreuera d’aquella. Declarat pero que no y sien enteses la lotge ne altres qualsevol hedificis fets o faedors; e fora la ciutat sie dita plage, comptant de la faç de l’aygua quinze destres, axí pero que no puixe compendre poblacio ne terres laurades ne plantades. E en aquests locs axí designats hagen loc los capitols d elotge qui patlen de platge, e no solament als plets e fets esdevenidors, mas encara als presents e pendants.”<sup>343</sup>

En 1380, el rey Pedro IV dictó una Real Cédula por la que ordenaba que las sentencias del *Consolat de Mar* de Barcelona no fueran admitidas en apelaciones ni recursos ante la Real Audiencia<sup>344</sup>.

En 1401, el rey Martín I concedió privilegio de confirmación de los privilegios

342 Concordia entre el rey Joan I y los *consellers* de Barcelona (14-III-1390); texto en Arcadi GARCÍA [SANZ] (=GARCÍA), *Llibre del Consolat de Mar*. III.2. *Diplomatari* (Barcelona, 1984), doc. 12, pp. 24-25.

343 El texto también se puede consultar en CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 237, pp. 347-350, p. 349.

344 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 213, pp. 317-318.

anteriormente concedidos al *Consolat de Mar* de Barcelona y, además, extendió la jurisdicción de este tribunal sobre todas las causas civiles dimanadas de actos o contrato mercantil de cualquier tipo, así de mar como de tierra:

“ducimus perpetuo concedendum quod ipsi consule maris civitatis predictae et iudex appellacionum que ab eorum sentenciis emitentur, qui nunc sunt et pro tempore fuerint vel eorum locatenentes, non solum de causis seu questionibus et debatis marinis, ut coinsueverunt alias, sed etiam de omnibus questionibus, littibus, controversiis, contrastibus et debatis civilibus, tantum motis seu movendis, aut inceptis seu incipiendis, descendantibus seu qualitercumque principaliter tamen provenientes ex quibuscumque societatibus, cambiis, contractibus seu actibus mercantilibus, factis seu fiendis intus dictam civitatem Barchinone, vel alibi, ubicumque in terra et in mari inter quascumque personas cujuscumque legis, status, gradus, preheminiencie et condicionis existant in dicta civitate Barchinone.”<sup>345</sup>

En 1432, el rey Alfonso V concedió privilegio al *Consolat de Mar* de Barcelona por el que se le reconocía el conocimiento y la jurisdicción civil y criminal sobre las causas de quiebras por deudas dolosas, y sobre cauciones en materia mercantil, tanto marítimas como terrestres, que antes conocía la ciudad de Barcelona<sup>346</sup>. Y en 1444, el mismo monarca estableció, por un lado, que el *Consolat de Mar* tendría conocimiento de todas las causas marítimas civiles, con exclusión del almirante y del vicealmirante de la flota<sup>347</sup>, y, por otro, que dicho *Consolat* podría aplicar las penas contempladas en sus propias ordenanzas<sup>348</sup>.

---

345 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 268, pp. 394-396.

346 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 291, pp. 431-433.

347 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 339, pp. 490-493.

348 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 341, pp. 495-497.



#### 4.3.2.- Jurisdicción del Consolat de Mar de Valencia

En el caso de Valencia, los privilegios fundacionales del *Consolat de Mar* establecen que es el monarca quien concede “comuni civitatis omnes rambulas, ad usum publicum civitatis, a ponte de Quart usque ad mare”<sup>349</sup>. Pocos días más tarde, es también el rey quien, precisamente, concede a los cónsules la autorización para edificar en el Grao una barraca (“damus licenciam et potestatem vobis consulibus et aliis probis hominibus maris in Valencie constituitis, quod [...] positus in Gradu Valencie construere barracham de comuni”), con la finalidad de resguardar los aparejos, redes etc. de los barcos y naves que allí estuvieran con la finalidad de repararse<sup>350</sup>.

En 1332, el rey Alfonso IV confirmó la creación por parte del rey Pedro III de un juez de apelaciones en el *Consolat* de Valencia, elegido anualmente y cuyas sentencias no admitirían súplica<sup>351</sup>:

“quidam bonus vir et fide dignus de arte maris, ad quem omnes apellationes quas fieri contingat, de processibus vel sentenciis, seu compositionibus vel dictis dictorum consulum devolvantur, et per eum determinetur loco nostri, secundum consuetudinem et usum maris [...] Ordinamus quod sententie vel pronunciations, que per cognitorem dictarum apellationem [...] valide maneant atque firme, nec ab eis amodo valeat ap[p]ellari.”

Digamos también que, al margen de todo control de la jurisdicción portuaria consular, el rey concedió en diversas épocas a los patrones o capitanes de galeras armadas contra los enemigos del reino toda la jurisdicción civil y criminal sobre sus naves y tripulación<sup>352</sup>.

Hay que señalar, finalmente, que, a pesar de lo que establecían los textos normativos consulares, las investigaciones sobre los archivos municipales de

349 Privilegio de erección del Consulado de Mar de Valencia (1-XII-1283); texto en GARCÍA, *Diplomatari*, doc. 58, p. 128.

350 GARCÍA, *Diplomatari*, doc. 59 (5-I-1284), p. 129.

351 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 129, p. 196.

352 CAPMANY, *Memorias...*, II, cita varios ejemplos: año 1385 (doc. 230, p. 337); año 1388 (doc. 235, pp. 343-344); año 1389 (doc. 236, pp. 344-346); año 1393 (doc. 241, pp. 360-361); año 1395 (doc. 254, pp. 364-376); año 1397 (doc. 262, pp. 384-388); año 1413 (doc. 282, pp. 418-419); año 1424 (doc. 287, pp. 426-427);



Detalle del *Llibre del Consolat de Mar* publicado en Valencia en 1407. Momento en que se concede el privilegio de Consolat de Mar a la ciudad de Valencia por el rey Pedro II el Grande en el año 1283.

Valencia indican la existencia del llamado *justicia del Grao*, nombrado por el “*Consell General*”, con atribuciones en materia civil sobre los pescadores y marineros del Grao, y contra cuyas resoluciones judiciales podía interponerse recurso ante el rey a través de la corte de la Gobernación y, a partir del siglo XVI, por medio de la Audiencia Real<sup>353</sup>, todo ello al margen del *Consolat de Mar*.

353 Vicente GRAULLERA SANZ, “La justicia local”, en Remedios FERRERO MICÓ (coord.), *Autonomía municipal en el mundo mediterráneo* (Valencia, 2002), pp. 31-44, especialmente pp. 40-42. Sobre esta institución, Álvaro JANINI DE LA CUESTA, “El justicia y las atarazanas del Grau de la Mar de Valencia a principios del siglo XIV”, en VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Valencia, 1 a 8 de octubre de 1967. II: *La Corona de Aragón en el siglo XIV. Volumen segundo* (Valencia, 1970), pp. 241-253.



### 4.3.3.- Jurisdicción del *Consolat de Mar* de Mallorca

La creación por parte del rey Jaime III del *Consolat de Mar* en Mallorca, en 1326, establece que su jurisdicción se extenderá a los conflictos surgidos por los motivos siguientes<sup>354</sup>:

“inter mercatores, patronos, marinarios et alios moveantur et suscitentur, racione et occasione nauti et logerium marinariorum et aliorum servitorum vasorum maritimarum et rerum seu mercium perditarum per patronos et scriptores vel alios et balneatarum occasione seu ob deffetu navis vel alterius vasis maritimi, ac rerum seu mercium que propter tempestatem maris contingit prohihi in mari.”

Este ámbito competencial, en lo que respecta a la jurisdicción, fue ampliado por el rey Martín I en 1401. A partir de ese momento, los cónsules conocerían no solo de las cuestiones marítimas antes mencionadas, sino de cualquier controversia mercantil<sup>355</sup>, como había sucedido también en el *Consolat* de Barcelona.

Sin embargo, no parece que la jurisdicción quedara englobada o incluida en las anteriores disposiciones. Piña no hace mención de ello, pero aporta un interesante documento, de época posterior (principios del siglo XVIII), cuando el *Consolat* estaba plenamente consolidado. Se trata del escrito de súplica de un patrón francés que data de 1713 y en el que solicita a los cónsules que levanten información del apresamiento de su navío por corsarios barceloneses y su retención en el puerto de Palma. Pues bien, dicho patrón declara que, a causa de un temporal, se refugió en dicho puerto, donde solicitó y obtuvo protección del virrey. Allí fue atacado por los corsarios, a pesar de que él manifestó<sup>356</sup> “que estava en dicho puerto por orden del sr. Virrey, por lo que no podia ser apresado”.

Se da a entender, en definitiva, que la protección, jurisdicción y autoridad en dicho puerto correspondía a la Corona, y no a la ciudad o al Consulado.

354 Privilegio de erección del Consulado de Mar de Mallorca (1-I-1326); texto en GARCÍA, *Diplomatari*, doc. 97, pp. 197-198.

355 Román PIÑA HOMS, *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800* (Palma de Mallorca, 1985), p. 96. Dicho privilegio fue confirmado en 1420.

356 Román PIÑA HOMS, *El Consolat de Mar...*, cit., p. 215, doc. XV.

#### 4.4.- Jurisdicción y delimitación del espacio: algunos ejemplos

La delimitación del espacio portuario es un acto más del ejercicio de la jurisdicción real. Los monarcas autorizan y fijan los límites de los puertos y, en definitiva, su extensión y características, bien sea por omisión, implícitamente, o por acción, explícitamente. Vamos a centrarnos en estos últimos, pues son los que permiten contrastar de forma más directa la información. Seleccionaremos dos puertos, el de Santander y el de Barcelona, que corresponden a dos monarquías diferentes en el momento de su creación, pero que, como veremos, tienen algunos aspectos coincidentes en lo que respecta al papel del monarca.

Analicemos, pues, en primer lugar, el puerto de Santander. En la concesión del Fuero se regulan, al decir de Pérez-Prendes, “las relaciones jurídicas en un espacio geográfico integrado por un núcleo urbano propiamente (pr. 1) dicho, un puerto (pr. 1, 11, 24 y 39) y un territorio (tres leguas) de apropiación reservada a los vecinos (pr. 25)”<sup>357</sup>.

Es decir, se considera que el puerto forma parte de todo ese conjunto (núcleo urbano-puerto-territorio) al que se denomina “*uilla*”, y que todo él está integrado “bajo cuatro vectores que le unifican”, que son el jurisdiccional, el de orden público, el económico y el de garantía de señorío exclusivo a favor del abad<sup>358</sup>. En consecuencia, el puerto entra de lleno en el conjunto de disposiciones dictadas por el monarca en el Fuero: el espacio que se delimita en la zona portuaria es un espacio más de la jurisdicción sometida a la autoridad de la Corona e, indirectamente —en el caso de Santander—, al abadengo.

El puerto de la ciudad de Barcelona nos permite seguir un recorrido de varios siglos sobre esta materia, en la que se incluye tanto la creación de los muelles como su mantenimiento, limpieza y conservación. A este respecto, Smith indica lo siguiente:

---

357 José Manuel PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, “La articulación de los espacios regionales en los reinos hispano-medievales. Propuesta de método y análisis de un caso”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), p. 21.

358 José Manuel PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, “La articulación...”, cit., p. 21.



“radicaba en los gremios [=consulados] una responsabilidad considerable en lo tocante a emprender las obras públicas necesarias para la seguridad de la navegación y el estímulo del comercio. La lista de tales obras es larga y los ejemplos más destacados son los faros, dársenas, arsenales y diques secos que fueron construidos, mantenidos o supervisados por los Consolats de Barcelona y Mallorca.”<sup>359</sup>

En un privilegio de 1320, el rey Jaime II confirmó a los *consellers* de la ciudad de Barcelona la facultad de redactar ordenanzas y promulgar edictos para delimitar el espacio de la ciudad por tierra y por mar: “usque duodecim leucas infra mare”<sup>360</sup>.

Para analizar la construcción del puerto de Barcelona a partir del siglo xv, Capmany siguió los datos expuestos en las *Rubriques de Bruniquer*, capítulo LXVI<sup>361</sup>. De hecho, Capmany señala que, inicialmente, las naves no arribaban a la costa u orilla, sino que se cargaban y descargaban en aguas próximas con embarcaciones de pequeño calado<sup>362</sup>, como se indicaba en las *Ordinacions de la Ribera* (1258) y en ordenanzas posteriores de los siglos xiv y xv.

En 1438, el rey Alfonso V concedió privilegio a la ciudad de Barcelona para construir un puerto y muelle en la forma y el sitio que eligiese, autorizando la imposición de derechos de anclaje para sufragar las obras<sup>363</sup>:

“cum omnis locus atque urbs hiis rebus laudari soleat, quod locus quidem sit speciosus ut maritimus, planus, amenus, quod utilis ut saluber ac fertilis, urbs vero quod venerabilis ut in egregiis templis, quod tuta ut in optimis, quod pulcra ut in his ac ceteris edificiis; atque cum hec omnia dicte civitati

359 Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados...*, cit., p. 83.

360 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 104, pp. 153-155.

361 CAPMANY, *Memorias...*, II-2, doc. 42, pp. 999-1003.

362 Sobre el tema, Alwyn Amy RUDDOCK, “The method of handling the cargoes of mediaeval merchant galleys”, en *Bulletin of the Institut of Historical Research*, (1942-1943), XIX, pp. 140-148. Del mismo autor, *Italian merchants and shipping in Southampton, 1270-1600* (Southampton, 1951), de la que dio noticia anteriormente en “The trade of Southampton with de Mediterranean in the middle ages”, en *Bulletin of the Institut of Historical Research*, (1943-1945), XX, pp. 43-46.

363 CAPMANY, *Memorias...*, I, pp. 69-70, y texto en II, doc. 323 (pp. 473-475).

Barchinone ita adsint, it nichil ei preter comodiorem stationem portus seu molli deesse videatur, que res non parum et utilitati et splendori civitatis conducit.”

Dichas obras no llegaron a iniciarse, y en 1474 se intentaron poner en marcha de nuevo. Sin embargo, parece que, a lo largo del siglo XVI, el puerto como tal no estaba todavía edificado, y en su lugar se seguía hablando de *playa* o *ribera*: “con el nombre de tal [playa] ha sido conocida en todas las Crónicas y monumentos de la baxa edad, como se puede ver en muchos Instrumentos de la Colección Diplomática de estas Memorias, pues siempre se denomina ribera o playa, esto es, *Littus, rippagium, splagia*”<sup>364</sup>.

En 1380, el rey Pedro IV concedió privilegio a la ciudad de Barcelona para imponer ciertas contribuciones a las mercancías, con la finalidad de edificar una nueva lonja. A este respecto, se indicaba que “jatsie que la dita ciutat se sia feta richa e noble mes per la mar e per fet de mercaderia, que per altra raho”<sup>365</sup> y que “en la ribera de la mar de dita ciutat no ha lochs convinents en los quals lo gra pusque star cubert ni exut, ans esta aquí descubert a pluja”.

Por ello, le concede privilegio para que “en la ribera de la mar de la dita ciutat o en aquell loch o partida de la dita ciutat on a vosaltres sera vist mil esser faedor, puscats hedificar e fer lotge a obs dels consols de la mar e dels navegants e mercaders axi de la ciutat com estranys [...] Item, que en aquells loch o lochs de la dita ribera, on vosaltres sera mils vist, puscats construir e fer portxe o portxes, e lochs cuberts e closes que sien aptes e co[n]vinents a tenir e vendre gra en aquell[e]s”<sup>366</sup>.

Dos años más tarde, en 1382, también Pedro IV dispuso por Real Orden que se quitaran o desplazaran las horcas situadas en la ribera u orilla de la costa de Barcelona, para dejar espacio libre para la construcción del edificio de la lonja: “dicimus et mandamus vobis quatenus in dicto littore maris predicti, videlicet a

---

364 CAPMANY, *Memorias...*, I, p. 69, n. 4. Parece que en 1590 (en p. 590 se indica 1598) se dio “principio a un muelle, el qual permaneció hasta 1754, en que fue derribado para fundar sobre su cimientto el nuevo que hoy vemos”.

365 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 211, pp. 314-316, p. 315.

366 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 211, p. 315.



dicta puncta monasterii Sancti Damiani usque ad punctam monasterii Fratrum Minorum, nullas furchas de ceteri fieri faciatis nec eciam permittatis absque nostri speciali licencia et mandato”<sup>367</sup>.

En 1395, el rey Juan I dictó una Real Provisión para que los *consols* de la mar de la ciudad de Barcelona pudieran establecer los salarios de los barqueros que ayudaban a los patrones de las naves a descargar las mercancías en caso de peligro de temporal:

“volents degudament provehir que les naus e altres vaxells, que son o d’aquí avant seran en la plaja de la ciutat de Barchinona per carregar o descarregar, les quals a vegades per tempestat de mar o per dubte de enemichs o per altres coses, encorren o poden encorrer per tart (sic) carregar o descarregar gran perill, per excessius salaris dels barquers qui aquells han a carregar o descarregar, no sien trigades.”<sup>368</sup>

En la misma fecha (20-VI-1395), el rey Juan I dictaba un privilegio al gremio de barqueros de la ciudad de Barcelona para que pudieran elegir un recaudador y distribuidor de los salarios que ganasen en la carga y descarga de las naves: “per millor endressament del lavor dels barquers de Barchinona, carregant o escarregant les naus e altres navilis que vengan o son en la plaja de la mar de Barchinona”<sup>369</sup>. Asimismo, dictó una Real Provisión para que dicho gremio pudiera valerse de operarios no agremiados para sus tareas en determinados casos:

“havem entes en la plaja de la mar e Barchinona entre·ls barquers lavorants en aquella, sia acostumat que, com entre algun o alguns mercaders o patrones, o escrivans de naus o qualsevol altres vaxells, o altra qualsevol persona e algun o alguns dels dits barquers es fet preu o mercat per carregar o descarregar alguna nau o altre vaxell qui sia en la dita plaja.”<sup>370</sup>

367 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 217, pp. 324-325.

368 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 257, p. 379.

369 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 258, pp. 380-381.

370 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 259, pp. 381-382.

Dichos privilegios fueron confirmados en 1453 por la reina María, exponiendo de nuevo que las tareas de dicho gremio se realizaban “en la platja de la dita ciutat [de Barcelona]”<sup>371</sup>.

En 1458, los *consellers* de la ciudad de Barcelona establecieron que ninguna embarcación podría partir con dirección a levante o poniente “de la plaja de la dita ciutat sino en conserva e companyia d'altra galea qui sia en la plaja de la ciutat de Barchinona o qualsevol altres parts del Principat de Cathalunya o regne de Valencia, o regne de Mallorca”<sup>372</sup>.

### Limpieza de puerto

En 1433, el rey Alfonso V concedió a la ciudad de Barcelona la facultad de limpiar el muelle, cediéndole cuanto hallare en su fondo:

“quod positis libere plagiam dicte civitatis purgare, mundare seu purgari seu mundari facere per quos volueritis, vestris tamen et eorum propriis expensis et non Curie nostre, eis modis viis et formis quibus melius fieri poterit et vobis bene visum fuerit [...] et alia quecumque res et bona que per mundatores aut purgatores dicte plagie reperientur un fundo et seu abstrahentur ab illo, vobis eisdem consiliariis et cui aut quibus vos volueritis, harum serie pleno jure complete et integre, et absque conditione et retentione aliqua, concedimus et donamus ad faciendum inde de eisdem ad vestri linitum voluntatis.”<sup>373</sup>

### Edificaciones

En 1438, el rey Alfonso V concedió a la ciudad de Barcelona un privilegio para poder construir un puerto o muelle en la playa, imponiendo para ello ciertos derechos para financiar la obra:

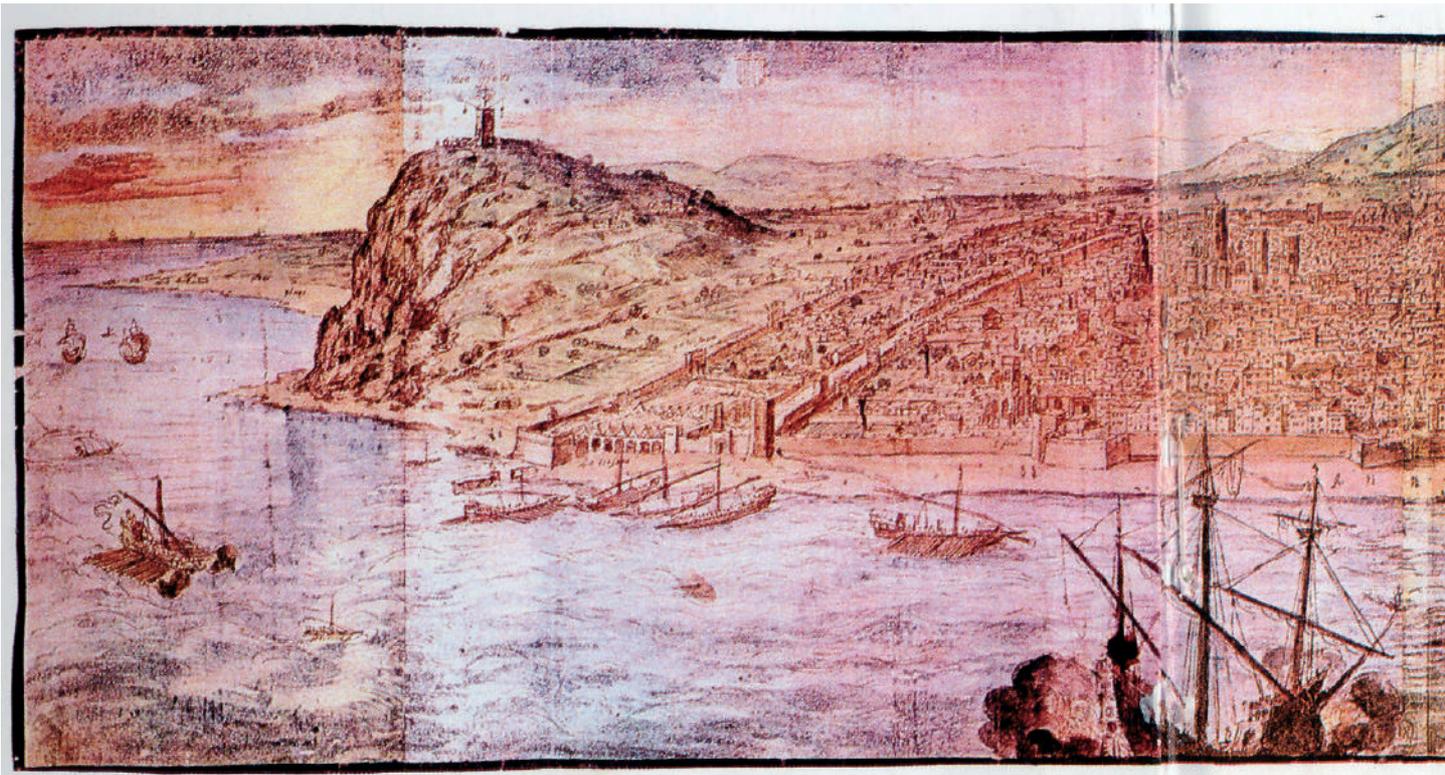
“concedimus et licenciam ac facultatem plenarias imprtimur vobis [...] quod possitis et valeatis in plagia maris dicte civitatos Barchinone construere

---

371 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 369, pp. 533-535.

372 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 376, p. 546.

373 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 292, pp. 433-434; comentario en I, pp. 590-591.

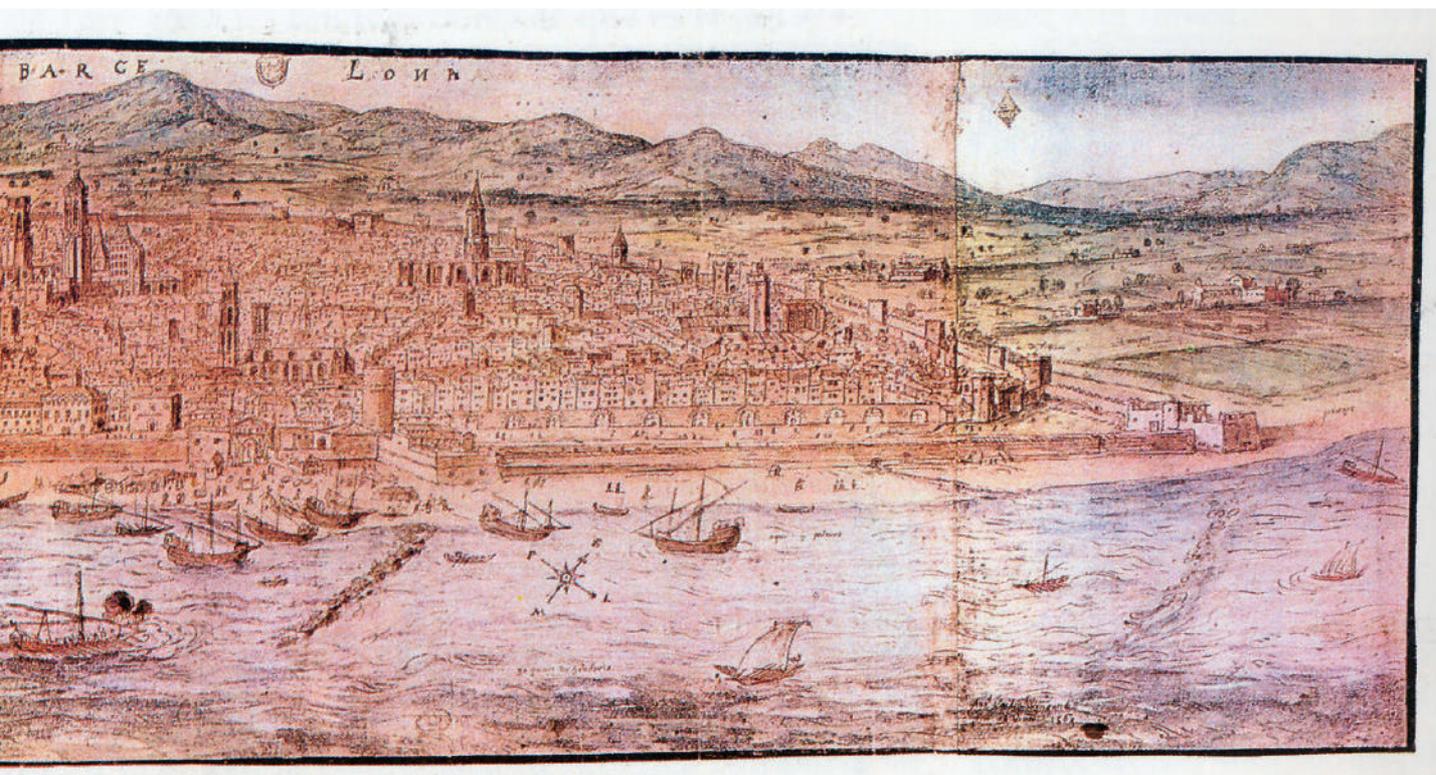


Museu Marítim de Barcelona. El Puerto de Barcelona en 1563. Grabado de A. van Wyngaerde.

et edificare, et seu construi et edificare facere portum, et seu mollum in illis loco et seu locis quibus vobis placuerit, ipsumque mutare et variare ad vestre libitum voluntatis sine obstaculo vel aliquo impedimento [...] ejusmodi privilegii tenore concedimus et licenciam plenariam elargimur [...] quod pro hedificacione ac operatione dicti portus, et seu molli possitis imponere omne et quodcumque volueritis jus ancoragii in dicto protu et seu mollo, in et pro quibus fustibus seu ratibus et vasis maritimis tam magnis quam parvis, et tam vele quadre quam eciam latine, et tam navibus quam galeis, galiotis, bargantinis et aliis quibusvis fustibus cujuscumque portatus existant, armatis vel non armatis.”<sup>374</sup>

Años más tarde, en 1483, el gobernador general de Cataluña, el infante don Enrique de Aragón, permitía al *Consolat de Mar* de Barcelona empeñar el derecho de periaje que recaudaba con la finalidad de ofrecer la cantidad

<sup>374</sup> CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 323, pp. 473-475. Comentario en I, p. 591. Sobre el derecho de anclaje, vid. Claude CARRÈRE, “Le droit d’ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe. siècle”, en *Estudios de Historia Moderna* (1953), III, pp. 65-156; Emili GIRALT Y RAVENTÓS, “Sources barcelonaises pour l’histoire de la marine et de l’économie maritime”, en *Les sources* (Paris, 1962), pp. 207-225.



acordada para la construcción del muelle de la ciudad: “pro edificacione seu constructione molli sive portus, qui in plagia civitatis ejusdem fit et instruhitur”<sup>375</sup>.

Las instalaciones portuarias barcelonesas se fueron ampliando en los siglos posteriores, hasta incluir en ellas un puerto franco a principios del siglo XVIII. De este modo, en las Cortes celebradas en Barcelona en 1702 se acordó lo siguiente<sup>376</sup>:

“trobantse esta Provincia, y en particular la Ciutat de Barcelona, en lo puesto mes apte, y idoneo per exercitarse, y emplearse en lo negoci, per ser cituada en paratge que ab molta facilitat se poden despatxar las mercaderias [...] lo que nos pot facilitar y posar en major extensiò, per ocasiò de la gran subjecciò en que estàn las mercaderias, que arriban en lo port de la Ciutat de Barcelona, desalentantse

375 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 404, pp. 591-592. Poco después, en 1484, se le concedió la posibilidad de hacer lo propio con destino al refuerzo del edificio de la Lonja (*Idem*, II, doc. 407, pp. 595-596), o para armar una galera contra los piratas en 1492 (*Idem*, II, doc. 420, pp. 610-611).

376 ЗСУАДС I, 4,28,1; CAPMANY, *Memorias...*, II, p. 753; Jaime CARRERA PUJAL, *Historia política y económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII* (Barcelona, 1946), I, pp. 484 y ss.; Víctor FERRO, *El Dret Públic Català. Les Institucions a Catalunya fins al Decret de Nova Planta* (Vic, 1987), p. 16, n. 18.



los forasters, y altres en remetre, y enviar de aquellas per los vectigals à que estan subjectes [...] perço se suplica à Vostra Magestat que ab lloaciò, y aprobaciò de la present Cort, placia estatuhir, y ordenar, que en la Ciutat de Barcelona fora los murs de ella, se edifique una casa en lo puesto, que apareixerà mes proporcionat, ques diga *Casa de Port Franch*.”

### Otros puertos de la Corona de Aragón<sup>377</sup>

Tras la conquista de Valencia, el rey Jaime I estableció un primitivo embarcadero o Grao, con grandes estacas destinadas al amarre de las embarcaciones. En 1249 se eximió del pago de ciertos servicios a quienes quisieran edificar viviendas en el Grao<sup>378</sup>.

Posteriormente, en 1483, el rey Fernando II autorizó a un particular a construir un nuevo puerto en el Grao de Valencia. En 1491 se ratificó la autorización, aunque en 1494 constaba la oposición municipal. En 1555 era evidente el deterioro y abandono del muelle, hasta que en 1685 se iniciaron las obras de un puerto de piedra<sup>379</sup>.

En Mallorca, el 6 de julio de 1249, el rey Jaime I cedió el puerto de Porto Pi a la ciudad, y en 1270 se iniciaron las obras del puerto artificial de Palma<sup>380</sup>. De hecho, lo que podría denominarse barrio marítimo era el llamado “*barri de Ribera*” de la ciudad de Palma, una zona delimitada en gran parte por la desembocadura del río o riera y el mar. Dicha zona fue adjudicada, según indica Piña, a los caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén y al obispo de Barcelona<sup>381</sup>. En esta amplia zona se incluían los dos puertos, Porto Pi y Palma, y las diversas atarazanas (la de la municipalidad y la del rey).

377 Vid. en general José HINOJOSA MONTALVO, “Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante”, en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti dil convegno internazionale di Genova 1985* (Génova, 1989), pp. 151-165. Trata de las características urbanísticas de los puertos antes citados: ubicaciones, instalaciones, defensa; incluye abundante bibliografía.

378 Gaspar ESCOLANO - Juan B. PERALES, *Décadas de la Historia de la insigne y coronada Ciudad y Reino de Valencia* (Valencia-Madrid, 1878-1880), 3 vols., vol. II, pp. 119-120.

379 Francisco ALMELA VIVES, *Notas sobre el puerto de Valencia* (Valencia, 1954), pp. 7-10.

380 Francisco SEVILLANO COLOM - Juan POU MUNTANER, *El puerto de Palma de Mallorca* (Palma, 1974), p. 27 y pp. 56-57.

381 Román PIÑA HOMES, *El Consolat, seu del Govern de les Balears* (Palma, 1999), p. 145; y *El Consolat de Mar...*, cit.

Estas obras fueron impulsadas de nuevo a finales del siglo xv. Si bien Cateura considera que su financiación corrió siempre a cargo de la municipalidad<sup>382</sup>, Smith sostiene que en 1492 “el gobierno municipal de Mallorca confirió al gremio [=consulado] autoridad para mantener y ampliar los rompeolas”<sup>383</sup>. Al igual que en Barcelona, se permitió recaudar ciertas contribuciones (*“dret de moll”*) para financiar las obras.

#### 4.5.- Los puertos en las guerras: algunos ejemplos

Los puertos, además de tener una importancia estratégica capital para el comercio marítimo, en períodos de guerra abierta o encubierta se transformaban en puntos de apoyo o ataque, según el caso, de las armadas navales. Esta circunstancia los convertía, aún más, en objeto de interés para los monarcas, que contaban con estos espacios portuarios y sus instalaciones para desarrollar mejor su potencial bélico. Por ello, como veremos a continuación con ejemplos de algunos de los puertos más destacados del levante mediterráneo, se dictaron disposiciones que afectaban a los puertos y las naves de los comerciantes para preservarles de cualquier ataque de las naves enemigas.

En 1354, el rey Pedro IV estableció mediante Edicto una serie de reglas sobre la forma y seguridad con que debían navegar las naves mercantes durante la guerra contra Génova. Entre otros aspectos, se detallaba su autoridad sobre los puertos: “I. [...] que alguns navilis o vexells, grans o pochos no pusquen ni gosen sortir de la platja de Barchinona, ne d’altres ports o platjes de Cathalunya, sens licencia e albara de le spersopnes devall nomenades [...].

II. [...] que tots navilis o vexells, grans o pochos, pusquen navegar del cap de Leucata qui es en Roseello fins al cap de Cerver[a], navegant per la costa, e aquests aytas vexells o navilis no pusquen de dejen partir de la platja o ports damunts dits sens licencia e albara dels davall nomenats, exceptas empero navilis e vexells qui

382 Pau CATEURA BENASSER, *La reforma del muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)* (Palma, 1985), pp. 22-23.

383 Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados...*, cit., p. 83.



naveguen de Tortosa fins a Roses, so es a saber, per la costera, e aquells aytals no sien enteses que hajen de demanar licencia ne albara [...].

III. [...] que alguns navilis o vexells, grans o pochs, no gosen ni dejan anar o navegar en les illes de Serdenya, de Mallorches, ni de Eviça, ni en altres parts, si donchs no son galea o galeas o nao o naus armades, e aquestes aytals galeas o naus no gosen de dejan partir de la plaja o ports de Catalunya, sota la dita pena, tro hajen licencia o albara del Consell del senyor rey.”<sup>384</sup>

En 1362, el rey Pedro IV concedió licencia a los ballesteros, patrones y remeros encargados de la defensa de las playas y costas de la ciudad de Barcelona para llevar armas defensivas fuera de los actos propios del servicio:

“prospicientes vos dilectos et fideles nostros consiliarios et probos homines civitatis Barchinone inter alias salubres et necessarias provisiones, per vos factas ob nostri honorem ac tuicionem, et deffensionem dicte civitatis et exterminium nostrorum inimicorum, providise et eciam ordinasse quod tociens quociens galee aut alia vasa inimicorum nostrorum erga plagiam sive maria dicte civitatis navigaverint ac in eandem apulerint, certi ballistarii ejusdem civitatis, per vos dictos consiliarios electi et eligendi.”<sup>385</sup>

Dicha licencia fue confirmada por el rey Martín I en 1408<sup>386</sup>.

En 1365, el rey Pedro IV aplicó el *usatge Princeps namque* para defender las costas de la ciudad y campo de Tarragona ante un posible ataque del rey de Castilla: “quibus nostras certi tenoris litteras dirigimus super isto, ut veniant ad def[f]ensionem dicte civitatis et Campi terracone, et illius maritime”<sup>387</sup>.

En 1382, la ciudad de Barcelona solicitaba a los capitanes de la Armada del rey de Castilla su intercesión para desembargar una nave salida del puerto de Barcelona con destino a Flandes que fue detenida en Bilbao y trasladada al puerto de Santander:

384 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 169, pp. 250-252.

385 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 189, pp. 282-283.

386 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 279, pp. 413-414.

387 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 194, pp. 288-289.

“quod aliqui mercatores et cives nostri [...] naulearunt quandam navim cujus patronus est [...] recessit in mense februarii proxime lapsi a plagia maris Barchinone, pro dirigendo suum viagium apud Flandriam; cumque dicta navis esset in portu Bilbao, fuit ibidem per vos seu de mandato vestro detenta seu arrestata cum dicto mercatore et omnibus dictis mercibus que vehuntur in illa, sic quod a portu de Santander in quo nunc esse dicitur, abire non permititur.”<sup>388</sup>

Ese mismo año se dio un caso similar con una nave de Barcelona con cargamento destinado a Aviñón y que fue atacada por un corsario de la Provenza en Cibol<sup>389</sup>. También en 1382 los *consellers* de la ciudad de Barcelona solicitaron al rey de Hungría su intercesión para recuperar las mercancías de unos comerciantes de Barcelona que fueron robadas en el puerto de Ragusa:

“cum propter ablacionem violentam, per vestros subditos civittis Ragusse hiis annis factam de aliquibus rebus et mercibus quorumdam nostrorum civium mercatorum, inventis in navi Leoni[s] de Massis Nanconetani, que in portu Ragusse anchoris a[f]fixa extabat, causa vendendi et mercandi in eadem civitate merces que vehebantur in illa [...] rogantes affectuose eamdem, quatenus ipsas merces dignetur facere restitui per dictos vestros subditos dictis nostris mercatoribus.”<sup>390</sup>

En 1436, una nave catalana fue apresada en el puerto de Marsella, con la consiguiente protesta de la ciudad de Barcelona<sup>391</sup>; y en 1438, otra nave sufrió un contratiempo similar en el puerto de Niza<sup>392</sup>.

---

388 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 216, pp. 323-324.

389 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 220, pp. 327-328.

390 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 223, pp. 330-331.

391 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 311, p. 457.

392 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 320, pp. 467-468.



En 1460, los *consellers* de Barcelona se dirigían al soldán de Egipto para que intercediera en favor de un comerciante barcelonés que había sido atacado por un corsario genovés en el puerto de Alejandría: “recedens a portu R[h]odi cum quadam ejus calavera, diversis [rebus] raupis et mercibus onerata, et accedens ad vestram civitatem Alexandrie, dum fuit in portu de les Boqueres, sibe per vestrates nunciatum est quod apud portum Alexandrie erant due naves Januensium”<sup>393</sup>.

En 1521, el virrey de Cataluña, Pedro Cardona, solicitaba al rey de Francia la restitución de una nave catalana —junto con su cargamento— que fue apresada por galeras francesas y confinada en el puerto de Marsella: “ipsam videntes in mari adjacenti op[p]ido Nice, occuparunt et acceperunt et homines in ea stantes captivarunt, res, merces et bona inmensi valoris et precii, que in ea vehebantur, tamquam capitalis inimici occupando et ea omnia una cum personis ad portum Marcilie aportarunt”<sup>394</sup>. En 1526 se dio un caso similar con otra nave catalana apresada en el puerto de Toulon<sup>395</sup>.

393 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 385, pp. 568-569.

394 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 460, pp. 671-672.

395 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 464, pp. 675-676.

## 4.6.- Fiscalidad en los puertos

### 4.6.1.- Castilla

Ya hemos comprobado anteriormente cómo la creación e instalación de puertos llevaba aparejada la concesión total o parcial de ciertas exenciones fiscales, o su imposición, según los casos y circunstancias<sup>396</sup>. Debe partirse de la premisa ya conocida que establecían las *Partidas*<sup>397</sup>: “Las rentas de los puertos e los portadgos que dan los mercadores por razon de las cosas que sacan o meten en la tierra, e las rentas de las salinas e las pesqueras [...] son de los Emperadores e los Reyes”.

En relación con la existencia y aplicación de impuestos y tributos en los puertos de la Corona de Castilla, debe señalarse que, según Casariego, los gastos de instalación y conservación de los puertos corrían a cargo de quien tuviera el señorío del lugar. Los grandes puertos estaban situados en villas de realengo, por lo que esa responsabilidad correspondía al municipio. En algunos casos, la Corona cedía al municipio algunas de sus regalías y tributos, como hizo en los puertos de Lequeitio, Bilbao o Gijón<sup>398</sup>. Además, a pesar de lo establecido en las *Partidas*, “la gran mayoría de los puertos de Castilla no tributaba a la Corona o lo hacía de una manera ocasional”<sup>399</sup>.

En general, los fueros de las villas con puerto de mar establecían una tributación onerosa para las naves de otras localidades, junto con una permisividad o exención para las locales. La finalidad última era favorecer la navegación propia y gravar la ajena<sup>400</sup>.

El impuesto más común era el diezmo real, que se cuantificaba de forma diferente

---

396 Un ejemplo entre muchos: el fuero de Llanes (1270?) exime a sus habitantes del pago de cualquier “portazgo ni montadgo”; vid. Alfonso GARCÍA GALLO, “Los fueros de Benavente”, en *AHDE* (1971), XLI, pp. 1143-1992, p. 1169.

397 P, 3, 28,11.

398 CASARIEGO, *Historia...*, p. 89.

399 CASARIEGO, *Historia...*, p. 81.

400 CASARIEGO, *Historia...*, pp. 81-82, citando los fueros de San Sebastián, Cartagena, Ortigueira, Luarca, Bilbao, etc. Sobre el fuero de San Sebastián, vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ, “Las villas marítimas castellanicas: origen y régimen jurídico”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander, 2001), pp. 45-86, p. 62.



en función de la tradición local y del tipo de productos. En determinadas circunstancias, la Corona podía eximir del pago durante cierto tiempo<sup>401</sup>, y su importe debía aplicarse a la reconstrucción o mejora de los muelles de los puertos. La Corona reglamentó con detalle la aplicación y recaudación de dichos diezmos del mar, ya fueran “los diezmos de los puertos de la mar de la Provincia de Guipuzcoa, y Condado de Vizcaya”<sup>402</sup>, o “los diezmos de la mar de los puertos del Reyno de Galicia, y Asturias, y Quatro Sacadas, y Ribadeo, y Navia”<sup>403</sup>.

Con el paso de los siglos, los diezmos de la mar “habían acumulado una gran deuda, constituida por juros no pagados”<sup>404</sup>; para hacer frente a dicho pago se emitieron nuevos juros.

En la zona sur de la Corona de Castilla, eran impuestos característicos el del Almirantazgo, que gravaba “la carga y descarga de las mercancías y la utilización para ello del puerto”, y el del anclaje, considerado un tributo a la entrada del barco y fondeo en el lecho del río (caso de Sevilla), o en el puerto<sup>405</sup>.

El primer ordenamiento aduanero de los puertos marítimos de la Corona de Castilla se estableció en las Cortes de Jerez de 1268<sup>406</sup>. Se trata de una relación muy restrictiva de los puertos importantes; en la zona cantábrica solo se mencionan los de San Sebastián, Fuenterrabía, Santander, Laredo, Castro Urdiales y Avilés, prueba de la vitalidad de sus puertos<sup>407</sup>.

401 Por ejemplo, el fuero de Santander (1187); vid. infra. A veces, estos privilegios debían reiterarse; así, el rey Juan II, en las Cortes de Valladolid de 1447, ordenó guardar a “los vezinos y moradores de la villa de Bermeo [...] el privilegio que tienen para que no paguen diezmo” de los alimentos más necesarios (R, 9, 28, 7).

402 R, 9, 28.

403 R, 9, 29. Las “Quatro Sacadas” son las villas de Ribadesella, Llanes, Cangas de Narcea y Tineo.

404 Manuel TORRES LÓPEZ - José Manuel PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, *Los juros (aportación documental para una historia de la deuda pública en España)* (Madrid, 1967), p. 38. Sobre los diezmos de la mar, vid. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV* (Madrid, 1960), pp. 205-212, y *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII* (Madrid, 1984), pp. 34 y ss.; Manuel BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid, 1963), pp. 185 y ss.

405 José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares, 2003), p. 279. Vid. también Miguel Ángel LADERO QUESADA, “Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Sevilla en el siglo XV”, en *Anuario de Historia Económica y Social* (1969), II, pp. 60-115; Carmen PARRÓN SALAS, “La legislación relativa al almojarifazgo (siglos XV-XVIII)”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 147-171.

406 *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla, publicadas por la Real Academia de la Historia* (Madrid, 1861), I, p. 74.

407 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), p. 282. Un detalle: el puerto de Fuenterrabía recaudaba solamente en concepto de diezmos de la mar más de dos mil maravedíes anuales, que servían para la reparación de la muralla; vid. Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)* (San Sebastián, 1996), doc. 362, p. 77.

En 1281, el rey Alfonso X acordó conceder a los mercaderes de los puertos que se abrían desde San Vicente de la Barquera hasta Fuenterrabía un perdón por las irregularidades cometidas en el desarrollo de sus actividades comerciales<sup>408</sup>.

Durante el reinado de Alfonso XI, la Corona reguló el mercado de la sal, con una serie de normas que establecían que solamente podría entrar sal por determinados puertos, los más destacados. Así, se relacionan en dicha disposición de 1338 los siguientes: Castro Urdiales, Santander, Laredo, San Vicente de la Barquera, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Fuenterrabía, Llanes, Ribadeo, La Coruña y Bayona<sup>409</sup>.

En siglos posteriores, las actividades mercantiles desarrolladas a través de los puertos del mar Cantábrico, especialmente los llamados de las Cuatro Villas, fueron objeto de atención por parte de los concejos municipales y la Corona<sup>410</sup>.

---

408 Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander, 1989), p. 290; y Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ, *Colección diplomática del concejo de Burgos (884-1369)* (Burgos, 1984), doc. 108, pp. 194-196.

409 Esther GONZÁLEZ CRESPO, *Colección documental de Alfonso XI (Diplomas conservados en el Archivo Histórico Nacional, Sección de Clero, Pergaminos)* (Madrid, 1985), doc. 257, pp. 434-439 (28-IV-1338).

410 Aingeru ZABALA URIARTE, “Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVII”, en Luis A. RIBOT GARCÍA - Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid, 2003), pp. 127-184.



#### 4.6.2.- Cataluña

Los privilegios reales fueron utilizados por los monarcas para favorecer determinadas ciudades y villas en relación con las actividades mercantiles desarrolladas en los puertos.

Así, en 1231, el rey Jaime I concedía a los habitantes de Barcelona la libertad de comercio por mar y por tierra en Mallorca e islas adyacentes: “emfranquimus, et francos, liberos, ingenuos et inmunes facimus [...] per terram et scilicet per mare [...] ab omni lezda, pedagio, passatico, portatico, usatico, toltá, consuetudine novis veteribus, statutit et statuendis, et ab omni ribatico, penso et mesuratico”<sup>411</sup>.

Y en 1232, les concedía la franquicia para poder comerciar y transitar por tierra y por mar en todos los dominios de la Corona:

“emfranquimus et francos ac liberos et ingenuos facimus [...] cum rebus et mercuris vestris ab omni lezda et pedatico, portatico, usatico, toltá, consuetudine, novis, veteribus, statutis et statuendis, et omni penso, ubique per omnia loca regnorum, terrarum et dominacionis nostre tam per terram quam per mate et aquam dulcem eciam [...] statuimus, igitur firmiter et mandamus, quod nullus lezdarius, pedagogarius, pensator [...] aut res vel mercaturas vestras aliquas gravare, impedire, capere, aliquid inde vel detinere in aliquo loco racione istorum, a quibus vos et vestros, sictu dictum est, perpetuo enfranquimus.”<sup>412</sup>

En 1265, finalmente, les eximió del pago de la lezda de Colliure: “Item, mandamus perpetuo et statuimus, quod nves vel ligna aut barche veniencia ex partibus de levant non teneantur aliquid dare vel solve ad lezdam de Caucolibero nici hoc tntum quod antituitus est ibi dare assuetum”<sup>413</sup>.

En 1252 se fijaron los aranceles de lezda, portazgo y peaje de Tortosa, previo acuerdo entre el municipio de Valencia, el rey Jaime I y el maestre de la Orden del Temple: “quod amplius non exigatur nec accipiatur per terram vel per mare Dertuse, racione lezde vel portatici sive pedatici, ab aliquibus civibus et

411 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 6, p. 14.

412 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 7, p. 15.

413 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 17, pp. 32-33.

habitoribus civitatis et Regni Valencie et ab aliis mercatoribus et transeuntibus, provatis et extraneis, udemcumque fuerint”<sup>414</sup>.

En el último tercio del siglo XIII, en una versión ampliada de la disposición anterior, se indica: “Capitols de la leuda de Tortosa, la qual paguen totes les mercaderies o qualsevol mercader qui aquelles passaran per les mars de Tortosa e termes de aquell a que se stenen”<sup>415</sup>.

En 1292, el rey Jaime II dirigió una carta al baile de Peñíscola para que mantuviera a los ciudadanos de Barcelona sus franquicias en el reino de Valencia:

“dicimus et mandamus vobis, quatinus predictis probis hominibus et universitati Barchinone et singulis de ipsis et eorum nobis observetis et observare faciatis franquitates et privilegia supradicta, tam super facto lezdarum et pedagogorum, quam aliis quibuscumque in Paniscola et aliis locis, per terram scilicet et per mare.”<sup>416</sup>

En 1302, los *consellers* de la ciudad de Barcelona pedían a Ponç Hug, conde de Ampurias y vizconde de Cabrera, que no se aplicase lezda en el puerto de Cadaqués a las naves barcelonesas, argumentando los siguientes motivos:

“cum sit certum et manifestum, tam per instrumenta antiqua quam per longissimum usum de quo hominum memoria in contrarium non existat, quod naves seu aliqua ligna venientes de partibus ultramaris sive de Levant, seu recedentes de Portufangoso et euntes ad quascumque partes, non tenentur in dicto castro lezdam solvere neque dare.”<sup>417</sup>

También el tiempo inmemorial y la costumbre eran argumentos que arguyeron los síndicos barceloneses para evitar el pago de la lezda en Tortosa en 1302:

---

414 Fijación de los aranceles citados (3-III-1252). Texto en Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)* (Tarragona, 1968), doc. VIII, pp. 94-102, p. 95.

415 Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, doc. XV, p. 136. Hay otra nueva versión romanceada de finales del siglo XIII (doc. XXV, p. 169), que indica: “Taula de la leuda de Tortosa, de tots havers e mercaderies pasants per mar d’onsevol e dequi’svol sien, sino han excusacio per privilegi, ço es de qualsevol havers o mercaderies que sien navegats e’s degen navegar e Levant a Ponent o de Ponent a Levant, passant entre lo cap de Tortosa, Eviça, o Manorcha o Malorqua”.

416 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 50, p. 75: carta del rey Jaime II dirigida al bayle de Peñíscola, para que mantenga a los ciudadanos de Barcelona sus franquicias en el reino de Valencia (19-V-1292).

417 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 67, p. 99.



“probare quod naves et ligna grossa transeuntes et transeuncia, eundo et redeundo per dicta loca maria, cessaverunt et cessant dare leudam lezdariis Dertuse [...] Item, quod predicta cessata sunt fieri decem, viginti, triginta et quadraginta annis, et a tanto tempore citra, quod non ex[is]tat hominum memoria in contrarium.”<sup>418</sup>

La cuestión no debió resolverse satisfactoriamente, pues en 1314 el rey Jaime II ordenaba a su “bajulo nostro civitatis Dertuse” que le informara sobre las quejas de los barceloneses contra los recaudadores de la lezda en Tortosa, pues insistían de nuevo en la costumbre que existía en sentido contrario: “cum pro parte proborum hominum universitatis civitatis Barchinone fuerit expositum coram nobis, quod cives ipsius civitatis leduntur indebite ratione lezda nostre Dertuse, eo videlicet quod de quibusdam mercibus sive rebus pro quibus lezda non consuevit nec debet ab eis exigi sive solvi”<sup>419</sup>.

En 1334, el rey Alfonso IV dictó una Real Provisión para que no se permitiera extraer a través de los puertos madera de construcción de navíos sin licencia real:

“Ad nostrum noveritis pervenisse auditum quod nonnulli extrahentes de locis nostris maritimis et aliis fustes aptos et necesarios pro fabricandis navibus, sive cochis et galeis ac aliis vasis navigantibus, ipsos defferunt ad alia loca extra Cathaloniam absque nostri licencia seu permissu [...] quod aliquis cujuscumque conditionis existat non audeat de cetero seu presumat extrahere de Cathalonia aliquos fustes necesarios et aptos ad fabricandum naves seu cochas, galeas vel alia vasa navigantia.”<sup>420</sup>

418 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 71, pp. 102-105. No consta el resultado del pleito.

419 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 93, p. 136.

420 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 134, p. 203.

En 1394, el rey Juan I estableció un Edicto para que el *batlle general* de Cataluña no concediera la exención de la lezda del puerto de Tamarit sino a las naves barcelonesas de más de 500 quintales de porte: “per tal com la ciutat de Barchinona ha privilegi que als cunes barques o altres lenys de ciutadans o habitants de Barchinona, portants D quintars o mes, e navegants per les mars del castell de Tamarit, no paguen leuda per robes o mercaderies que porten”<sup>421</sup>.

En 1448, la reina María ordenaba al *batlle general* de Cataluña que se restituyera a tres ciudadanos de Barcelona los géneros que el recaudador de la lezda de Tortosa les había embargado al naufragar sus embarcaciones en el puerto de Sant Feliu de Guíxols y de Palamós<sup>422</sup>.

En 1453, el rey Alfonso V concedió privilegio al *Consolat de Mar* de Barcelona por el que reiteraba la exención de la lezda de los ciudadanos de Barcelona<sup>423</sup>.

Años más tarde, en 1497, el rey Fernando II dictó nuevo privilegio para que no fueran exigidos a los ciudadanos de Barcelona “dret de maestr[i]at de port, leudes et altres drets reials, los quals privilegis tostemps los son stats observats”<sup>424</sup>.

En 1398, el rey Martín I dictó una Real Provisión para los *consols* de la mar de Perpiñán, a fin de que alegaran lo que correspondiera ante la Cancillería Real ante la demanda del *Consolat de Mar* de Barcelona a causa del privilegio por aquellos obtenido en 1394 para imponer un derecho o tributo sobre las mercancías: “possitis imponere, colligere et levare jus sive vectigal super omnibus et singulis pecuniis, rebus et mercibus submissorum nostrorum vel aliorum quorumvis que in dictos comittus Rossillonis et Ceritanie, tam per terram quam per mare”<sup>425</sup>.

---

421 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 251, pp. 370-371.

422 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 362, pp.524-526; se cita el “*portum ville de Palamosio*” y el “*portu Sancti Felicis*”.

423 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 370, pp. 535-540, cap. III.

424 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 426, p. 622.

425 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 265, pp. 391-392.



### 4.6.3.- Valencia

Los fueros de Valencia eximían de lezda y portazgo a los habitantes de la ciudad<sup>426</sup>. Así, en un privilegio de 1239, se decía<sup>427</sup>:

“Los habitadors e ls pobladors de la ciutat de València e del terme d’aquella negun temps no donen pes, mesuratge ne leuda, peatge, portatge o ribatge d’alcuns esmerçaments o de qualsque altres coses que sien pròpies d’ells, les quals portaran o faran portar o faran vendre o hauran en la ciutat de València e en tot lo terme d’aquella.”

La dificultad en la aplicación de dicho fuero radicaba, entre otros motivos, en la pluralidad de denominaciones que recibía la imposición. Por ello, ya en época del rey Jaime I se estableció lo siguiente: “Jatsia que ço que molts noms sien de peatge, nós per nós e per tots los nostres successors dehim e jutgam que una matexa cosa és peatge e portatge e pes”<sup>428</sup>.

En 1283, durante el reinado del rey Pedro II, se establecieron nuevas medidas al respecto. En concreto, en el puerto de Valencia se ordenó una determinada acción: “Item statuimus et ordinamus quod a portu gradus Valentie removeatur staca quae ibi posita erat ratione lezde et pena tollatur que imposita erat contra transeuntes dictam stacam, donec scrutati et deinde exigatur lezda legaliter et solvatur”<sup>429</sup>.

El rey Jaime II, en 1301, concedió la exención de la lezda a cualquier nave que a causa de una tempestad tuviera que refugiarse en algún puerto: “Item, atorgam que si alcun leny de mar gran o poch, per fortuna de temps, vendrà al port de Dénia o a altres ports del regne, e allí aurà alcunes mercaderies de ciutadans o d’altres hòmens de les viles o dels lochs del regne de València qui diguen sí haver franquea”<sup>430</sup>.

426 Álvaro CASTILLO PINTADO, “Pêages et séries documentaires du port de Valence (XVe.-XVIIIe. siècles)”, en Michel MOLLAT (dir.), *Les sources de l’histoire maritime en Europe, du moyen age au XVIII siècle* (Paris, 1962), pp. 181-206, estudia las fuentes conservadas en el ARV sobre los impuestos, peajes principalmente, que se conservan en las series “Maestre Racional” y “Batllia”.

427 FV 9,34,1. GUAL CAMARENA, *Vocabulario...*, doc. XII., p. 113, decía que era de 1271, pero, según Colon y García, es de “datació dubtosa” (vol. VIII, p. 142, n. 3).

428 FV 9, 34, 41.

429 FV 9, 34, 43.

430 FV 9, 34, 3. En algún manuscrito de los *Furs* se cita simplemente “port de mar”, no el puerto de Denia (vid. Colon-García, vol. VIII, p. 144, n. 3).

#### 4.6.4.- Mallorca

El rey Jaime II, en 1316, ordenaba al baile general de Valencia que exigiera la lezda a los navegantes mallorquines que no pudieran presentar el privilegio de franquicia de dicha exacción: “Si vero ipsum privilegium seu transumptum vobis non hostenderet, ipsos ad solvendum lezdas et alia jura nostra vectigalia compellatis”<sup>431</sup>.

En 1356, el rey Pedro IV dictó una Real Provisión por la que autorizaba a los ciudadanos de Barcelona a comerciar con Mallorca ciertas mercancías en naves propias o ajenas:

“concesserimus tenore presentis dictis civibus et habitatoribus civitatis Barchinone, quod nedum ad loca ripparie seu costarie, sed eciam ad dictum regnum Majoricarum et insulas eidem adjacentes, possint navigare seu navigari facere, cum barchis et aliis quibuscumque vasis, fructus et alia quevis vitualia et merces, exceptis frumento, ordeo et avena.”<sup>432</sup>

---

431 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 101, p. 146.

432 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 174, pp. 261-262.



#### 4.6.5.- Otros puertos del Mediterráneo

##### Aleandría

En 1353, el rey Pedro IV concedía a la ciudad de Barcelona el derecho para que su cónsul en Alejandría pudiera exigir el 1% de lo que los vasallos del rey llevaran o sacasen por aquel puerto, con el fin de compensar los gastos que se habían hecho para obtener del soldán de Egipto una rebaja de los derechos comerciales:

“In navibus que ad dictas partes Alexandrie a modo navigabunt, vel aliis quibuscumque personis ad hec deputandis seu etiam eligendis, plenam licenciam et facultatem omnimodam elargimur petendi, exigendi atque levandi, ac peti exigi et levari faciendi a singulis mercatoribus et aliis quibuscumque personis nostro subjectis imperio, quos et quas ad partes jam dictas Alexandrie navigare contigerit vel suas mittere res aut merces, unum pro centenario de universis et singulis rebus et mercibus quas portabunt ad partes jam dictas et extrahent ab eisdem.”<sup>433</sup>

En 1373, el rey Pedro IV convino con la ciudad de Barcelona las penas pecuniarias que se exigirían a las embarcaciones que comerciaron con Siria y Egipto sin obtener previa dispensa de la Santa Sede:

“Primerament, que per totes e sengles naus e altres vaxells qui ens absolucio del Papa navegaran en les dites parts [vedades sotsmeses al solda de Babilonia] e carregaran en la plaja de Barchinona, o en altres parts o lochs de la senyoria del dit senyor [rey], qui seran noliejades o noliejats per mercader o mercaders o altres persones de la dita ciutat.”<sup>434</sup>

##### Sicilia

En 1296, el rey de Sicilia, Fadrique de Aragón, concedió un privilegio a los barceloneses y catalanes por el que otorgaba ciertas exenciones en la extracción de cereales de aquella isla:

433 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 167, p. 248.

434 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 198, pp. 292-297.

“eisdem tantummodo Cathalanis, habitatoribus Cathaloniae et non aliis, liberaliter et graciose concedimus, ut de portibus insule nostre Sicilie licitis et permissis, et ad extracionem victualium deputatis, predicti Cathalani habitatores tantummodo Cathaloniae et non alii, frumentum et ordeum [...] possint extrahere cum liencia nostra seu magistri vel magistrorum portul[an]orum Sicilie.”<sup>435</sup>

### Córcega y Cerdeña

En 1321, el rey Jaime II concedió a los habitantes de Barcelona la exención de derechos en las mercancías que introdujeran o sacaran de las islas:

“in dicto regno, vel insulis [...] dicta universitas et cives et habitatores ejusdem presentes et futuri, tam in veniendo a quibuscumque partibus vel per quascumque partes ad dictum regnum aut insulas seu loca ipsius regni, quam ibidem stando, mercando aut inde exeundo, seu recedendo, pro aliquibus rebus, mercibus, vel bonis suis quibuscumque, ullo unquam tempore nullam lezdam, nullumque pedagium, portaticum, mensuraticum, pensum, anchoragium, travetagium, passagium seu gabellam.”<sup>436</sup>

En 1349, el rey Pedro IV concedió a la ciudad de Barcelona una licencia para imponer ciertas contribuciones en el puerto de Cáller sobre naves y mercancías, para obtener recursos para la edificación de la lonja y casa del cónsul de mar. En el texto se refiere al “castell de Caller”:

“Item, que·l preu que costaran los dits alberchs qui·s comprara per fer lo dit alberch e lotge al dit consol, e les altres messions qui necessariament se hauran a fer per les dites coses, s epaguen de las mercaderias e de les naus, e dels lenys e de les altres coses, axi com davall es ordonat [...] Item, que tota mercaderia qui·s carregara o exir del castell de Caller.”<sup>437</sup>

---

435 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 57, pp. 86-88.

436 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 108, pp. 159-161.

437 CAPMANY, *Memorias...*, II, doc. 158, pp. 236-238.



# IV



EVOLUCIÓN POSTERIOR:  
REALIDADES PORTUARIAS  
EN LA MONARQUÍA  
HISPÁNICA (SS. XVI-XIX)

#### IV.- EVOLUCIÓN POSTERIOR: REALIDADES PORTUARIAS EN LA MONARQUÍA HISPÁNICA (SS. XVI-XIX)

##### 5.- Una mirada a los puertos en el Derecho de Indias

##### 6.- La monarquía y el control de los puertos

6.1.- Obras portuarias y explotación de los puertos (ss. XVI-XVII)

6.2.- La intervención administrativa estatal en los puertos (s. XVIII)

##### 7.- Nuevas realidades, nuevos instrumentos jurídicos

7.1.- La organización administrativa portuaria en el siglo XIX. Liberalismo y Ministerio de Fomento

7.2.- La creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles (de Caminos, Canales y Puertos)

7.3.- Las Juntas de Obras de Puertos (1868)

7.4.- La Ley de Puertos de 1880 y los servicios portuarios

## 5.- Una mirada a los puertos en el Derecho de Indias

La normativa portuaria en el Derecho de Indias se concretó en una serie de disposiciones normativas que los monarcas dictaron entre los siglos XVI y XVII, y que fueron incluidas posteriormente en la *Recopilación de las Leyes de Indias*<sup>438</sup>.

Estas disposiciones forman el título 43 del libro IX, que se compone de quince leyes de contenido muy diverso, aunque en todas ellas queda clara la voluntad de la Corona de favorecer la libertad de navegación de las naves españolas y protegerlas de los enemigos, a los que se excluye de dicho comercio americano<sup>439</sup>.

Ya en 1530, el emperador Carlos V había ordenado lo siguiente<sup>440</sup>: “Mandamos a nuestras Audiencias, y Justicias de los Puertos, que no detengan en ellos á ningunos Navios, si no se ofreciera causa tan justa, y necessaria, que prevalezca á la detencion, y molestia, que pueden recibir los dueños, y Maestres”.

Estas leyes pueden agruparse para su estudio en tres apartados. En primer lugar, nos referiremos a las relativas a la percepción o cobro de derecho de entrada a los puertos.

La Ley primera de dicho título prohibía al almirante de las Indias el cobro de cualquier tipo de derecho en los puertos de Indias<sup>441</sup>. Esta prohibición, dictada por el emperador Carlos en 1547, fue confirmada por el rey Felipe III en 1609 para ser aplicada a los gobernadores de los puertos<sup>442</sup>: “Algunos Governadores de los Puertos de las Indias han introducido, que de los Navios que salen de ellos se les paguen algunos derechos [...] Ordenamos y mandamos, que en ninguna forma lleven tales derechos”.

También Felipe III, en 1611, dispuso que no se cobraran a los súbditos de la Corona derechos de anclaje “sin orden del Rey”; es decir, que se impidiera lo que

---

438 *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias...* (=RI) (Madrid, 1681; reed. facs. 1973), 4 tomos.

439 Hay también alguna otra ley relativa indirectamente al tema que nos ocupa; p. e., la dictada en 1550 con relación al derecho de naufragio en la carrera de Indias (RI, 9, 38, 22). Vid. también Eduardo TRUEBA GÓMEZ, “La jurisdicción marítima en la Carrera de Indias durante el siglo XVI”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 39 (1984), pp. 93-94.

440 RI, IV, 9,43,2.

441 RI, IV, 9,43,1.

442 RI, IV, 9,43,12.



suponemos era una práctica habitual, que el monarca prohíbe expresamente<sup>443</sup>: “Mandamos a nuestras Audiencias, Gobernadores, y Juezes de los Puertos de Indias, que no permitan llevar derechos de anclaje, ni otras imposiciones, por la entrada en ellas, porque esto no se puede introducir, ni acostumbra con los naturales de estos Reynos, no habiendo orden particular nuestra”.

Un segundo grupo lo formarían las leyes relativas a la defensa y fortificación de los puertos.

El emperador Carlos V, en 1545, estableció varias disposiciones al respecto. Así, dispuso que ningún navío podría anclar en un puerto ante la fortaleza, puesto que, de hacerlo, podría impedir u obstaculizar la labor de defensa portuaria ante los ataques corsarios; a tal efecto, ordenaba que dichas naves<sup>444</sup> “dexen vacio, y desembaraçado todo el Mar del Puerto, desde la Fortaleza á la boca, para que pueda guardar los Navios que estuvieren dentro, y batir, y echar á los Cosarios [sic] que entraren por el Puerto adentro”.

Además, el mismo emperador estableció que los navíos de gavia, “para entrar en algun Puerto, guarden en hazer salva”<sup>445</sup>, según se había establecido<sup>446</sup>. Por último, ordenó que ningún navío entrara o saliera de noche en puerto alguno, y autorizó a la artillería de la fortaleza del puerto para que “la pueda batir con las piezas que el Alcaide quisiere”<sup>447</sup>.

El rey Felipe II, en 1561, había establecido las obligaciones de los vecinos de los puertos por lo que respecta a su defensa<sup>448</sup>: “Conviene, que los vezinos de los Puertos de las Indias estén aprecevidos, y armados á punto de guerra, y en buena orden, repartidos en Esquadras, y Compañias, porque no puedan recevir daño de los Cosarios [sic], en caso que passen á aquellas partes”.

---

443 *RI*, IV, 9,43,13.

444 *RI*, IV, 9,43,10.

445 *RI*, IV, 9,43,8.

446 *RI*, II, 3,7,14.

447 *RI*, IV, 9,43,9. Vid. también *RI*, II, 3,7,14.

448 *RI*, IV, 9,43,3.

Años después, el mismo Felipe II, en 1567, ordenaba a los gobernadores de los puertos que no reclamaran la ayuda de los vecinos para la defensa portuaria, si no era en casos de “muchísima necesidad”<sup>449</sup>:

“Mandamos a los Gobernadores de los Puertos de nuestras Indias, que no permitan, ni den lugar á que se haga molestia, ni agravio á los vezinos de las demás Ciudades, ni Villas de sus Pñrovincias, llamandolos sin necesidad para defensa de los Puertos, ni los obliguen á salir de sus lugares, y vezindades, si no fuere la necesidad tan forçosa, que no se pueda escusar.”

El rey Felipe IV, en 1631, reiteraba la obligación de los vecinos en cuestiones de fortificación portuaria, e instalaba atalayas de vigilancia en los puertos donde los vecinos, a cambio de ciertas ventajas, deberían cumplir dicha función<sup>450</sup>:

“Porque conviene, que en los Puertos principales de nuestras Indias haya Atalayas ordinarias, que vigien el Mar á ciertas horas, de dia, y de noche, para dar aviso con ahumadas, y fuegos, y se pueda hacer sin costa considerable, dando á los vezinos de las partes donde las Atalayas han de estar, algunas exempciones en su labrança, y criança, y reservandolos de alardes, y otras cosas”.

Un tercer grupo de leyes lo integran las relativas al funcionamiento y la organización de los puertos, tanto en sus aspectos más lúdicos<sup>451</sup> como en los más materiales.

En unos casos, se trataba de facilitar las maniobras de aproximación y ataque de las naves, ya fuera en los puertos peninsulares<sup>452</sup> o en los americanos. Así, el rey Felipe II estableció en 1586 la prohibición de entrada en el puerto de Panamá de navíos cargados con más de tres mil arrobas, por los daños que podrían causar en él<sup>453</sup>; o, como dispuso el rey Felipe III en 1606, instalando ciertas señales o marcas de guía y orientación en el puerto de San Juan de Ulhua,

---

449 *RI*, IV, 9,43,15.

450 *RI*, IV, 9,43,4.

451 En *RI*, II, 7, 2, 7, se incluye la que dictó el rey Felipe III en 1604, prohibiendo los juegos en los puertos de Panamá y Portobelo, pues a causa de ellos “se pierden muchas haciendas de pasajeros, y vezinos, con grave exceso”.

452 *RI*, IV, 9,43,14: el emperador Carlos V, en 1539, dispuso que “las Naos de Indias entren por la Barra de Sanlucar con los Pilotos que quisieren, y los nombrados les lleven lo que à otros”.

453 *RI*, IV, 9,43,7.



a fin de que “resistan á la furia de los vientos; y habiendo noticia de enemigos, se puedan derribar con facilidad, como no se sirvan dellas, y se dé prevencion á los inconvenientes que pueden suceder, y entren las Flotas con seguridad”<sup>454</sup>.

En otros casos, se dictaban normas para el mantenimiento en buenas condiciones de operatividad de las instalaciones portuarias. Así, el emperador Carlos V, en 1545, estableció una primera norma de limpieza de escombros en los puertos<sup>455</sup>: “Los cables, anclas, mastiles, palos y madera, que los Navios dexaren en los Puertos, assi en Mar, como en tierra, si los Navios se fueren, y lo dexaren perdido, puedan recogerlo los Castellanos, y Alcaldes de las Fortalezas, y sacar á su costa, y sea de las dichas Fortalezas lo que assi recogieren”.

En 1622, el rey Felipe IV insistió en el tema, pero en esta ocasión no solo argumentando que esas piezas olvidadas o *res derelicta* pasaban a ser de titularidad de las fortalezas reales, sino explicando los daños medioambientales (en palabras actuales) que se seguían de dicha conducta<sup>456</sup>:

“Los Dueños de los Navios suelen alixar, y echar al Mar muy grande cantidad de lastre en las bocas, y entradas de los Puertos. Y porque podria suceder venir á cegarle, ordenamos á los Castellanos, y Alcaldes de los Castillos, situados en Puertos, que tengan particular cuidado de evitarlo, prendiendo, y castigando á los dueños, y Maestres, que echaren lastre, ó otras cosas de embaraço, é impedimento en tales sitios, y las penas que impusieren se apliquen, y sirvan á la fabrica de los Castillos.”

Es importante señalar que en la *Recopilación de las Leyes de Indias* se presta una atención destacada al tema portuario, y ello no solamente por la importancia y necesidad del transporte marítimo para conectar la Península con las Indias, sino también por la voluntad de la Corona de controlar directamente todo lo relativo a los espacios portuarios.

---

454 RI, IV, 9,43,5.

455 RI, IV, 9,43,11.

456 RI, IV, 9,43,6.

Como detalle significativo, observamos que en las compilaciones de derecho castellano no existe un título específico destinado a los puertos, bien porque existía una multitud de privilegios locales al respecto, bien porque el interés inmediato de la Corona se centraba en la recaudación y el cobro de los diezmos de la mar<sup>457</sup> y en la construcción de navíos<sup>458</sup>, bien porque las reformas borbónicas del siglo XVIII lo hicieron innecesario, como veremos más adelante<sup>459</sup>.

En las diversas leyes indianas que se han consultado se observa el interés de la Corona en recordar y reiterar que ejerce directamente su jurisdicción y autoridad sobre el espacio portuario de forma absoluta y exclusiva, sin que ninguna autoridad pueda intervenir en él, si no es con su aprobación.

Por si no fueran suficientes los ejemplos mostrados, baste señalar lo que estableció el rey Felipe II<sup>460</sup>: “Territorio y termino para nueva poblacion no se pueda conceder, ni tomar por asiento en Puertos de Mar, ni en parte, que en algun tiempo pueda redundar en perjuizio de nuestra Corona Real, ni de a Republica, porque nuestra voluntad es, que queden reservados para Nos”.

De esta forma, la Corona defendía su autoridad, dominio y jurisdicción en los puertos de mar en las Indias, sin compartir ni limitarlo con nadie, dejando de lado, sin embargo, la jurisdicción mercantil a los consulados<sup>461</sup>.

---

457 Por ejemplo, en la *Recopilación de las Leyes destos Reynos...* (=R) (Alcalá de Henares, 1569; utilizamos la ed. de Madrid, 1640, reed. facs. Valladolid, 1982), libro 9, tít. 28 y í29.

458 R 7,10.

459 Noticias complementarias en Marina ALFONSO MOLA, “La marina mercante en la legislación borbónica (1700-1828)”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 173-215.

460 RI, II, 4,7,6.

461 La bibliografía es amplia; puede consultarse, por todos, Ismael SÁNCHEZ BELLA, “Historiografía de las instituciones jurídicas indianas (1945-1987)”, en *Balance de la historiografía sobre Iberoamérica (1945-1988)* (Pamplona, 1989), pp. 291-345, y posteriormente en sus *Nuevos estudios de Derecho indiano* (Pamplona, 1995), pp. 301-358, especialmente pp. 332 y ss.



## 6.- La monarquía y el control de los puertos

### 6.1.- Obras portuarias y explotación de los puertos (ss. XVI-XVII)

Durante el siglo XVI, las atarazanas medievales dejaron de tener funcionalidad al no poder albergar los galeones, modernas naves que la navegación ultramarina requería<sup>462</sup>. Por otro lado, la fortificación de las principales plazas, también las portuarias, requerirá un enorme esfuerzo de inversión económica que no siempre podrá asumir la Corona. Por este motivo, las obras estrictamente portuarias (diques, muelles, tinglados, etc.) se abordaron desde una doble perspectiva: la Corona autorizaba las obras que había que realizar, y eran las ciudades portuarias las encargadas de recaudar las imposiciones necesarias para ellas.

Así, según la zona, se podían imponer diversos derechos<sup>463</sup>. En la zona cantábrica, se utilizaba el “*cayage*” (derivada del *cay* o muelle donde se descargaban las mercancías) en el puerto de ría de Orio; la “*media ballena*” (la mitad de las capturas) en el puerto de Guetaria<sup>464</sup>; y las sisas, como gravamen sobre ciertos productos de consumo, en la construcción del muelle del Arenal, en el puerto de Laredo (siglo XVI), o del puerto de Málaga (1588). En este último caso se aplicó, además, un repartimiento sobre los vecinos que habitaban en las poblaciones limítrofes.

En otros puertos, como el de Alicante, la ciudad recaudaba algún tipo de derecho económico sobre el comercio, que Macanaz propuso a lo largo del siglo XVIII que fuera controlado por la Intendencia<sup>465</sup>: “aunque las ciudades como la de Alicante y otras tengan derecho en estas entradas [en los puertos], que sirve á pagar sus cargas, no obstante eso se deberán administrar bajo la mano del Intendente; y darles lo que fuere justo y legítimamente cargado para satisfacer sus obligaciones”.

462 Ignacio GONZÁLEZ TASCÓN, “Tecnología naval portuaria hispana durante la época moderna”, en Luis A. RIBOT GARCÍA - Luigi DE ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid, 2003), pp. 71-89.

463 Ignacio GONZÁLEZ TASCÓN, “Tecnología naval portuaria...”, cit., pp. 72-73.

464 Gonzalo MARTÍNEZ DÍEZ - Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ - Félix J. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)* (San Sebastián, 1996), doc. 369, p. 86: el rey Enrique II concede al concejo de Guetaria la mitad de la primera ballena que capturasen anualmente (28-II-1376).

465 Melchor [Rafael] de MACANAZ, *Regalías de los Señores Reyes de Aragón. Discurso jurídico, histórico, político... Publícale por vez primera... Joaquín Maldonado Macanaz* (Madrid, 1879; reed. facs. Pamplona, 2003), p. 12, n. 48.

El proceso de adjudicación de las obras era complejo. En primer lugar, la ciudad portuaria remitía al rey un anteproyecto; tras su aprobación, los técnicos valoraban sus posibilidades técnicas. Finalmente, el monarca autorizaba las obras junto con los procedimientos de recaudación adecuados para su financiación. Después de una subasta, se adjudicaban las obras al maestro encargado de ellas mediante unas “capitulaciones” que incluían las condiciones de la obra, los plazos, etc.<sup>466</sup>.

Durante los siglos XVI y XVII se dio un gran impulso a las obras portuarias<sup>467</sup>. En San Sebastián, en concreto en el puerto de Santa Catalina, se construyeron dos muelles de abrigo y una torre para arbolar mástiles.

Particular interés tienen las obras realizadas a lo largo del siglo XVI para evitar la sedimentación del banco o barra cerca de Portugalete<sup>468</sup>. Además, a cargo del Consulado de Bilbao, con ayuda financiera tanto del Consulado de Burgos como de la propia ciudad de Bilbao, se repararon los muelles, dársenas y rompeolas<sup>469</sup>.

En el de Laredo, entre 1559 y 1574, se realizó el muelle “del Arenal”. En el de Santander, entre 1552 y 1556, se hizo el contramuelle. En Asturias se construyó el puerto de Lastres (1561). En el de Gijón, a partir de 1550, se construyeron diversos diques, muelles y contramuelles. El de Sevilla fue objeto de una atención muy especial, debido a su importancia para el comercio ultramarino.

---

466 Ignacio GONZÁLEZ TASCÓN, “Tecnología naval portuaria...”, cit.,” pp. 74-75.

467 Ignacio GONZÁLEZ TASCÓN, “Tecnología naval portuaria...”, cit., pp. 79 y ss., que sigue a Pedro de TEIXEIRA ALBERNAS, *Compendium geographicum* (ca. 1660) (Madrid, 2001). Una visión general no actualizada, pero interesante por los datos que aporta, en Pablo de ALZOLA Y MINONDO, *Historia de las obras públicas en España. Estudio histórico* (Madrid, 1899; reed. facs. Madrid, 1979 (2.ª ed.), y Madrid, 2001 (3.ª ed.), pp. 166-170, 220-225, 273-276, 337-341, con noticias, no siempre contrastadas, sobre las obras de construcción, reparación o mantenimiento de los puertos o muelles a cargo de los municipios respectivos en Barcelona, Cartagena, Málaga, Sevilla, Gijón, Menorca, Ceuta, Gibraltar, Cádiz, Bilbao, Portugalete, San Sebastián, Valencia, Castro Urdiales, Pasajes, Tarragona y La Coruña. Sobre este último puerto, vid. Antonio MEIJIDE PARDO, *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII* (La Coruña, 1984). Amplia información sobre los restantes puertos en Agustín GUIMERA - Dolores ROMERO (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”*. Madrid, 19-21 de octubre de 1995 (Madrid, 1995).

468 Teófilo GUIARD LARRAURI, *Historia de la noble villa de Bilbao*, I, pp. 102-103.

469 Robert S. SMITH, *Historia de los Consulados...*, p. 110.



Puerto de Málaga en 1572, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

El puerto de Málaga se inició en 1588, y el de Barcelona vio cómo a finales del siglo xv se prolongaba su muelle de abrigo. A largo del siglo xviii, finalmente, destacaron, como veremos más adelante, las obras en los arsenales de Marina (Cartagena, El Ferrol, Cádiz)<sup>470</sup>.

Con anterioridad al siglo xviii, la explotación de los puertos, así como su construcción y mantenimiento, seguían dependiendo de los privilegios y concesiones reales existentes desde hacía siglos, bien en favor de las ciudades, bien en el de juntas de comercio locales, gremios, etc. Al margen quedaba, obviamente, la utilización con fines militares, cuya competencia correspondía a la Armada<sup>471</sup>. No parece que la Corona tuviera un interés específico en aquel control. Los “Capítulos para Corregidores” de 1648 no les otorgaban ninguna competencia específica al respecto, salvo en una disposición genérica relativa a temas medioambientales: “[Que] Haga cumplir lo dispuesto por Leyes de estos reinos, Cartas y Provisiones del Consejo, cerca de la conservación de los montes, y plantíos, cazas y pescas”<sup>472</sup>.

Finalmente, debe destacarse en el marco global de este proceso el impulso que desde la Corona se dio a la construcción de navíos, creando nuevas estructuras administrativas a tal efecto<sup>473</sup>.

470 Ignacio GONZÁLEZ TASCÓN, “Tecnología naval portuaria...”, pp. 84-87.

471 Luis COSCULLUELA MONTANER, *Administración portuaria* (Madrid, 1973), p. 38; Ferran PONS CÀNOVAS, *El régimen jurídico de la ordenación de los espacios portuarios* (Barcelona, 2001), pp. 55-74; Pablo ACERO IGLESIAS, *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales* (Cizur Menor, 2002), pp. 44-45; Dolores ROMERO MUÑOZ - Amaya SAÉNZ SANZ, “La construcción de los puertos: siglos xvi-xix”, en Agustín GUIMERA - Dolores ROMERO (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos xvi-xx). Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”*. Madrid, 19-21 de octubre de 1995 (Madrid, 1995), pp. 185-215.

472 *Novísima Recopilación*, 3,6,auto 1 (Capítulos para Corregidores, 1648), cap. 9. Texto en Benjamín GONZÁLEZ ALONSO, *El Corregidor castellano (1348-1808)* (Madrid, 1970), p. 319.

473 Un ejemplo en Ricardo GÓMEZ RIVERO, “La superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)”, en *AHDE* (1986), LVI, pp. 591-636.

## 6.2.- La intervención administrativa estatal en los puertos (s. XVIII)

La Armada, y en general la Administración de Marina, dependía desde principios del siglo XVIII de la Secretaría de Marina; desde ella, mediante los comandantes o capitanes generales de Departamento, se ejercía una línea de mando jerárquica<sup>474</sup>. Dicha Administración de Marina sufrió a lo largo del siglo XVIII una “honda transformación de los criterios ordenadores del Estado y de la administración pública”<sup>475</sup>.

Dentro de la línea de mando antes citada se incluía la jurisdicción militar de la Marina<sup>476</sup>, que englobaba la administración de los puertos. Hasta el reinado de Carlos III, el régimen de utilización de los puertos solamente era homogéneo en lo referido a la Marina de Guerra, y era la Armada la responsable de dicha situación<sup>477</sup>.

A lo largo del siglo XVIII, la Corona impulsó una política administrativa naval encaminada a contar con una Marina (militar y mercante) suficientemente potente como para competir con las de otras monarquías europeas. A pesar de la existencia de algunas distorsiones (por ejemplo, el que en Cataluña, hasta 1777, la jurisdicción de Marina era ejercida por el intendente, con independencia del Departamento de Cartagena y del Almirantazgo)<sup>478</sup>, se dictaron numerosas disposiciones (reales órdenes, Ordenanzas, etc.) destinadas a reordenar la Marina en sus diversos ámbitos (marinería, matrícula de mar, etc.)<sup>479</sup>.

---

474 José Antonio ESCUDERO [LÓPEZ], *Los secretarios de Estado y del Despacho* (Madrid, 1969; reed. Madrid, 1976), 4 vols., I, pp. 300 y ss.

475 José Antonio ESCUDERO [LÓPEZ], “La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII”, en *Historia de España* de Menéndez Pidal, dir. por José M.ª JOVER (Madrid 1985), t. XXIX, pp. 80-175, p. 81.

476 Ramón Lázaro de DOU Y DE BASSOLS, *Instituciones del Derecho Público General de España con noticia del particular de Cataluña, y de las principales reglas de Gobierno en qualquier Estado* (Madrid, 1800-1803; reed. facs. Barcelona, 1975, 9 vols.), t. II, pp. 391 y ss.

477 COSCULLUELA, *Administración*, p. 39.

478 Joan MERCADER RIBA, *Felip V i Catalunya* (Barcelona, 1968), p. 209; Joaquim LLOVET, *La Matrícula de Mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII* (Mataró, 1980), p. 35.

479 David MATAMOROS APARICIO, “Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 273-297; Olga LÓPEZ MIGUEL - Magda MIRABET CUCALA, “La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 217-239; Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, “El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748). Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina”, en *AHDE* (2004), LXXIV, pp. 409-473; José Luis de PANDO VILLARROYA, *La administración de la Armada española* (Madrid, 1985, 2.ª ed.).



Igualmente, se dictaron disposiciones sobre la construcción de puertos y otras obras públicas. Así, en 1718, el rey Felipe V estableció una ordenanza relativa a la mejora de las comunicaciones y los puertos, de la que destacan diversas cuestiones<sup>480</sup>.

Indica el monarca que es conveniente conocer el estado en que se encuentran las “Plazas de Guerra, Puertos de Mar, Bahias y Costas” con la finalidad de proceder, si fuera necesario, a su reparación. Además, considera que “en diversas ocasiones de han construido muchas fortificaciones, y otras obras inútiles en las Plazas, y Puertos de Mar, y desperdiciándose en ellas considerables caudales de mi Real Hacienda, y de los Pueblos, por haverse executado sin planta, ni direccion de Ingenieros professos de inteligencia, y sin la intervencion de Ministros de Hacienda, que es precisa siempre en semejantes gastos”.

Por tanto, para evitar en el futuro estas situaciones, que han provocado, además, la necesidad de demoler algunas obras defectuosas, el monarca considera del todo necesario que sean los ingenieros quienes participen directamente en todo el proceso de planificación y ejecución de las obras portuarias, formando “cartas geograficas”, que en los puertos de mar deberán incluir (art. 20): “todas sus circunstancias de Castillos, Fuertes, Atalayas, Torres, &c. Que sirven para su seguridad y resguardo [...] representaran con particular primor su muelle, y como en el se cargan, y descargan las mercaderias y otros generos”.

Además de otros encargos (art. 21: sondeo de la profundidad del agua dentro del puerto y en su entrada; datos sobre el movimiento de navíos; art. 61: reconocimiento de la entrada y acceso a los puertos, instalación de balizas; arts. 54 a 60: limpieza de puertos, etc.), el monarca afirmaba que era “la conservacion de los Puertos de Mar de igual ù de mayor importancia que la de las plazas de Fronteras” (art. 53).

480 Ordenanza de 4 de julio de 1718, referida por Geronimo de UZTARIZ, *Theorica, y practica de Comercio, y de Marina...* (Madrid, 1742; reed. facs. Madrid, 1968), cap. XLIX, pp. 117-122.

Por todo ello encargaba a los gobernadores de las plazas fuertes y puertos de mar, a los capitanes de puerto, a los intendentes (“donde los hubiere”) y a los corregidores que “vigilen mucho à la conservacion de los fondos de los expressados Puertos”, teniendo especial cuidado en lo que se refiere a que “los Arbitrios, y Propios, que de las Ciudades, Villas y Lugares estuvieren aplicados à este fin, y para la manutencion de los Muelles, Embarcaderos, y demàs obras del Puerto, se empleen en sus respectivos destinos con puntualidad y sin desperdicio” (art. 53).

De hecho, estas medidas se enmarcan en un proceso más amplio de reconstrucción y reactivación de la Marina española: proyectos de creación de nuevos astilleros, construcción de nuevos buques, etc., que tuvieron un resultado desigual<sup>481</sup>.

Durante el reinado de Fernando VI se organizaron las bases de la actuación de la Corona sobre los puertos, utilizando dos vías instrumentales: las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, y el establecimiento de las Ordenanzas de los Intendentes (1749).

Las Ordenanzas Generales de la Armada permitieron dejar de forma prácticamente definitiva el control y la sujeción de la administración portuaria en manos de la Corona, superando así la multiplicidad de privilegios y normas anteriores que en cada localidad portuaria disponían la forma de organización de aquella administración.

Las Ordenanzas Generales de la Armada dispusieron que la jurisdicción militar se dividiera en departamentos, al mando de un capitán general de la Armada o comandante, que asumía la máxima responsabilidad sobre las embarcaciones en puerto<sup>482</sup>.

---

481 Geoffrey J. WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789* (Barcelona, 1979), pp. 125-131.

482 *Ordenanzas Generales de la Armada* (=Ord. Gen. Ar.) de 1748, tratado II, tít. III, art. 46. Estas Ordenanzas fueron publicadas de nuevo por Carlos IV en 1793, y declaradas leyes de aplicación en todo el reino por Real Decreto de Cortes de 14 de octubre de 1837, según indica Miguel NAVAJAS REBOLLAR, *Régimen jurídico-administrativo de los puertos* (Barcelona, 2000), p. 58, n. 10. Sin embargo, este Decreto no figura en la *Colección legislativa*, ni tampoco consta referencia alguna en el *Diario de Sesiones* correspondiente a las Cortes en dicha fecha.



Esta competencia genérica quedaba asignada en su ejercicio concreto al capitán de cada puerto, “a quien corresponde en todos [los puntos] precaverlos y corregirlos con las facultades que se le acuerdan en el Título de esta materia”, aunque en todo caso el capitán general debía prestar especial atención al puerto en que estaba radicada la capital del departamento (El Ferrol, Cádiz y Cartagena)<sup>483</sup>.

De esta forma, el capitán de puerto ejercía unas atribuciones que se podía interpretar que asumía directamente, y no solo de forma delegada respecto del capitán general: “El cargo y obligaciones del Capitán de Puerto son el buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden en cargas y descargas, y relativamente a la policía en general y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal, y la dirección en entradas y salidas y de todas las maniobras ocurrentes en él”<sup>484</sup>.

Por otro lado, no debe olvidarse que el capitán de puerto tenía carácter militar, y dependía jerárquicamente tanto del gobernador militar de la plaza como del capitán general del Departamento<sup>485</sup>.

El desarrollo de estas Ordenanzas Generales tuvo como continuación una Real Resolución del 1 de enero de 1751 (conocida como la Ordenanza de la Matrícula de Mar), “insertando un extracto de el título de ministros de marina y su jurisdicción”, para que, “sin pérdida de tiempo, se trabaje en reglar la Marinería de mis Reynos”<sup>486</sup>.

Esta Real Resolución incluía el título III del tratado X de las Ordenanzas Generales de la Armada, y regulaba con detalle (doscientos artículos) las funciones de los llamados *ministros de Marina*<sup>487</sup>. Dichos ministros estaban al frente de las provincias o partidos en que se hallaban divididos los tres departamentos, y estaban sujetos a las órdenes de los respectivos intendentes (art. 1). A este respecto,

483 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 47.

484 *Ord. Gen. Ar.*, tratado V, tít. VII, art. 2. Otra referencia a la limpieza de los puertos por parte de los capitanes de puerto en tratado II, tít. III, art. 10. Vid. NAVAJAS, *Régimen...*, p. 58, n. 11.

485 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 8.

486 Vid. el texto de la *Real Resolución de 1 de enero de 1751 insertando un extracto...* en Santos M. CORONAS GONZÁLEZ (ed.), *El libro de las Leyes del siglo XVIII. Colección de impresos Legales y otros papeles del Consejo de Castilla (1708-1781)* (Madrid, 1996), vol. IV (1749-1757), pp. 788-819.

487 Se insertó en la *Novísima Recopilación*, 6,8,n.1.

indica Cosculluela que, aun siendo muy extensas las respectivas competencias, “no abarcaban la administración de los grandes puertos que dependían de los Capitanes de puerto”<sup>488</sup>.

La intervención de la Corona adoptaba la forma, encubierta, de la militarización de las funciones directivas en los puertos, puesto que el capitán de puerto estaba subordinado jerárquicamente al gobernador o comandante militar de la plaza, y al capitán general del Departamento<sup>489</sup>.

En el primer caso, respecto al comandante militar de la plaza, la sujeción se concretaba en un principio en temas estrictamente militares:

“[en] lo que respecta á desembarazo de sitios que deban quedar francos para el uso de la artillería de las murallas, castillos ú otras fortificaciones, á prohibiciones, permiso o restricciones de tráfico por muelles que pertenezcan a castillos, fortines ó almacenes militares, á situación de amarradero de qualesquier buques mercantes cargados de pólvora, y de baxeles de guerra extranjeros en todos tiempos, y también á la de los mercantes nacionales y extranjeros en general en tiempos de guerra.”<sup>490</sup>

Seguidamente, no obstante, se dejaba bien claro que las atribuciones y dependencias iban más allá, y se disponía, además, sobre otras materias que no estaban sometidas a control militar hasta ese momento, como eran las referidas “á apertura ó clausura del puerto en común ó en particular, y en lo demás que en la policía de la Marinería de los buques congregados, como la de los Pescadores y qualesquier barcos ó botes del tráfico, debe tener relación con el buen orden público de muelles ú otros parages de embarco y desembarco”<sup>491</sup>.

Esta amplitud de funciones sobre “el buen orden público de muelles ú otros parages de embarco y desembarco” se concretaba en estas Ordenanzas en un tema muy importante: el control sanitario. En efecto, el capitán de puerto formaba

---

488 COSCULLUELA, *Administración*, p. 40.

489 Vid. Dionisio A. PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808* (Madrid, 1999), p. 219.

490 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 8.

491 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 8.



parte de las Juntas de Sanidad locales, encargadas, entre otras competencias, de la separación de los buques en cuarentena<sup>492</sup>. Este hecho, en consecuencia, permitió reunir en manos de las autoridades estatales el control de los lazaretos, hasta entonces un tema de exclusiva competencia municipal<sup>493</sup>.

En el segundo caso, esto es, en cuanto a la dependencia del capitán de puerto respecto al capitán general del Departamento, quedaba claramente determinada su “subordinación al capitán General de su Departamento a cuya Jurisdicción pertenece, obedeciendo igualmente cualesquier órdenes que tubiere en derechura del Director General de la Armada, y las prevenciones que le hicieran los Comandantes de mis Esquadras ó baxeles sobre abusos contra la limpieza del puerto”<sup>494</sup>.

El establecimiento de los intendentes permitió a la monarquía asumir y ejercer directamente competencias sobre los puertos en aquellos ámbitos que todavía no controlaba. Así, en la Ordenanza de Intendentes de 1749 se dispuso lo siguiente: “[Los intendentes] por medio de los mismos Ingenieros se informarán particular, y separadamente [...] de los parages en que se hallan Maderas útiles para la construcción de Navíos; y qué puertos convendrá ensanchar, limpiar, mejorar, asegurar, o establecer de nuevo”<sup>495</sup>.

Una vez analizadas estas dos Ordenanzas y su posterior desarrollo, observamos que, en materia portuaria, se producía una intervención administrativa de la

---

492 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 9.

493 **Gonçal LÓPEZ NADAL**, “Estructuras e instituciones sanitarias en los puertos del levante ibérico entre los siglos xvi y xviii (una visión de conjunto)”, en **Simonetta CAVACIOCCHI (cur.)**, *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 65-88. Dicho autor trata de la organización del sistema sanitario en los puertos (los lazaretos) y de las instituciones (entidades y personas) que tienen a su cargo la política sanitaria, aunque no indica quién crea los lazaretos de los puertos, pero da a entender que son los municipios (al menos hasta el siglo xix). Dichos lazaretos fueron creados en 1498: Porto Pi (Mallorca); 1490: Menorca; 1687: Ibiza; 1709: Barcelona; 1720: Valencia; 1743: Ceuta; 1785: Alcudia; 1787: Mahón; 1821: Málaga. No hay que olvidar que las disposiciones normativas de los lazaretos (capítulos del morbo, etc.) las dictan los municipios (p. e. Palma, en 1459).

494 *Ord. Gen. Ar.*, tratado II, tít. III, art. 10. Sobre el tema de la limpieza de los puertos, vid. **Antoni JORDÁ FERNÁNDEZ**, “Protección del medio ambiente en los puertos: la limpia de puertos (siglos xviii-xxi)”, en *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, (2004-1), 5, pp. 247-261.

495 Ordenanza de Intendentes de 1749, cap. 20; texto publicado por **Benjamín GONZÁLEZ ALONSO**, *El Corregidor...*, p. 329, y **Eduard ESCARTÍN**, *La Intendencia de Cataluña en el siglo xviii* (Barcelona, 1995), pp. 380-381. Debe señalarse que, con anterioridad (31 de enero de 1748), la “Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de Marina en las provincias y distritos que se expresan”<sup>4</sup>, promulgada por el rey Fernando VI, disponía (art. 49) que “No será lícito al Intendente permitir la extraccion de maderas por los puertos de su Departamento para Dominios extrangeros sin expresa orden mía”.

Corona a través de dos instrumentos o vías, que respondían a planteamientos de actuación diferentes<sup>496</sup>. Por un lado, la acción de los llamados ministros de Marina, dependientes de los intendentes; por otro, la del capitán de puerto, jerárquicamente sometido a la autoridad militar del capitán general del Departamento.

Para solventar la posible confrontación de esta doble estructura administrativa, militar y civil, se adoptaron dos medidas que, de forma más o menos paralela, procuraron resolver una cuestión que ya había creado varios incidentes<sup>497</sup>.

En primer lugar, una Real Orden de 8 de febrero de 1781 estableció las “Reglas que se han de observar en las obras de los puertos marítimos a costa de los Propios y Arbitrios de los pueblos”<sup>498</sup>. Mediante esta Real Orden, “se sentarán las bases para la progresiva asunción de la administración portuaria por el Estado”<sup>499</sup>, y, en cuanto a lo que ahora nos interesa, debe señalarse que se advertía que, si era necesaria una obra “en alguno de los expresados puertos, sea en su fondo, muelles u otra qualquiera respectiva a la limpieza y seguridad de ellos”<sup>500</sup>, su dirección técnica iría a cargo de los ingenieros de la Armada, sin intervención alguna de los municipios<sup>501</sup>.

En efecto, quedaba “absolutamente al cuidado e intervención de la Marina la ejecución de las referidas obras de puertos”. Además, se disponía que ni “las Justicias y Ayuntamientos, ni persona alguna de los pueblos donde se hagan [las obras], deberán tener la menor intervención pues el Oficial o arquitecto

---

496 Esta intervención de la Corona se dejaba notar en muchos otros aspectos del tráfico portuario, por ejemplo, en el control de los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias, cuyos capitanes, a partir de 1766, serían elegidos entre pilotos de la Real Armada; vid. José María VALLEJO GARCÍA-HEVIA, “Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)”, en *Ius Fugit* (1988), 7, pp. 197-266, en especial pp. 231 y ss.

497 Por ejemplo, con relación a la jurisdicción sobre los naufragios, privativa en sus inicios de los ministros de Marina (y por tanto, de la Intendencia) y que, a partir de 1773, pasaron a la Armada; vid. Javier de CASTRO FRESNADILLO, “El problema de las competencias en materia de naufragios en la España del Setecientos. Algunos casos conflictivos de jurisdicción”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 323-356, pp. 326 y ss., y David MATAMOROS APARICIO, “Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)”, en *Ibidem*, pp. 273-297. No debe olvidarse que, ya en 1756, el rey Fernando VI había establecido que el conocimiento jurisdiccional de los naufragios correspondía a la jurisdicción de Marina, excluyendo expresamente de ella al Consulado de Mar de Barcelona; vid. NR 9, 2, 11-12.

498 NR, 7, 34, 8.

499 COSCULLUELA, *Administración*, p. 48.

500 NR, 7, 34, 8, art. 1; y COSCULLUELA, *Administración*, p. 47, n. 31.

501 NR, 7, 34, 8, art. 5, reiterado por la Real Resolución de 5 de diciembre de 1785 (Cédula de 26 de enero de 1786), en NR, 7, 34, 9.



encargado se entenderá con un todo con la Junta del Departamento, a quien se dará parte de los progresos, dificultades, incidencias y en suma de quanto le ocurra conducente al asunto”<sup>502</sup>.

En segundo lugar, en 1788, se promulgó una Instrucción de Corregidores, que asignaba a estos la competencia que anteriormente tenían los intendentes (y, por delegación, los ministros de Marina). Hay que señalar que, en este apartado, reproduce textualmente lo establecido años atrás en la Ordenanza de Intendentes:

“[Los corregidores] se informarán individualmente por sí, y por relaciones de personas inteligentes, y prácticas [...] de los parages en que se hay maderas útiles para la construcción de navíos, y qué puertos convendrá ensanchar, limpiar, mejorar, asegurar, ó establecer de nuevo.”<sup>503</sup>

Es decir, los corregidores tenían unas competencias en materia de obras públicas que se solapaban con las de los intendentes, circunstancia que mantendría hasta bien entrado el siglo XIX.

Es importante destacar dos cuestiones en todo este proceso. Como se puede observar, el Estado se hace cargo de la dirección y ejecución de las obras portuarias; además, estas pasarán a estar controladas por la Marina. Indica Cosculluela que, en los grandes puertos, con anterioridad a estas Reglas, los ingenieros militares se encargaban de los proyectos y la dirección de las obras portuarias<sup>504</sup>, y cita el caso de Barcelona a partir de 1721<sup>505</sup>.

A partir de este momento, el arquitecto encargado de la obra “se entenderá con un todo con la Junta del Departamento”, presidida precisamente por el comandante o capitán general<sup>506</sup>. No debe olvidarse que en 1770 se creó el Cuerpo de Ingenieros de la Armada<sup>507</sup>.

---

502 NR, 7,34,8, art. 6.

503 Instrucción de Corregidores de 1788, cap. 45. Texto publicado en Benjamín GONZÁLEZ ALONSO, *El Corregidor...*, p. 375.

504 COSCULLUELA, *Administración*, p. 45, n. 29, aunque no cita la ordenanza de 1718 antes comentada.

505 Carlos MARTÍNEZ SHAW, “Les transformations du port de Barcelonne au XVIIIè. Siècle”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 89-101.

506 NR, 7,34,8, Real Orden de 8 de febrero de 1781, art. 5.

507 Real Orden de 24 de diciembre de 1770.; vid. COSCULLUELA, *Administración*, p. 47, n. 31.

El Estado, pues, asume la administración portuaria y lo hace mediante un sistema que, aparentemente, no altera la situación jurídica existente hasta ese momento<sup>508</sup>. Ahora bien, de este modo, interviniendo en la dirección facultativa de las obras portuarias por medio de los ingenieros navales, se superaba la anterior labor de policía portuaria y se adentraba en el tema más complejo de la financiación de las obras y el control de los puertos<sup>509</sup>.

Esta compleja organización portuaria adquiere una significación más destacada, si cabe, con motivo del gran impulso que asumieron los puertos en la organización comercial. En efecto, el incremento del tráfico portuario fue posible, entre otros factores, gracias a una serie de medidas liberalizadoras y de fomento que, desde diversos ámbitos, se reclamaban como necesarias. Así, por ejemplo, Jovellanos clamaba por una conexión entre los puertos y las comunicaciones interiores (camino, canales, ríos).

Además, consideraba que “después de facilitar las exportaciones por medio de la multiplicación y mejora de los puertos, es indispensable animar la navegación nacional [...]. Las malas leyes fiscales, los derechos municipales, los gremios de mercaderes, las matrículas, la policía y mala jurisprudencia mercantil, y en fin, todo cuanto retarda el aumento de nuestra marina mercante [...] aniquila y destruye el comercio exterior”<sup>510</sup>.

Con anterioridad, y en la misma dirección que señalaba Jovellanos, ya se habían adoptado algunas reformas que afectaron a un número determinado de puertos españoles, rompiendo de este modo con el monopolio portuario gaditano<sup>511</sup>. Así,

---

508 Un ejemplo: Real Cédula de 15 de julio de 1766, donde se establece un tributo para “poner y mantener un repuesto de cables y anclas en su puerto para socorrer a las embarcaciones que entrasen y saliesen y precaver naufragios y averías” en el puerto de Santander; vid. Isabel MIGUEL LÓPEZ, “Santander: redistribuidor euroamericano de mercancías (1766-1785)”, en *Hispania. Revista Española de Historia* 217 (2004), pp. 602-636, p. 602.

509 COSCULLUELA, *Administración*, pp. 45-48.

510 Gaspar Melchor de JOVELLANOS, *Informe de la Sociedad Económica de Madrid al Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria, extendido por su individuo de número el Sr. Dn...*, (Madrid, 1795; utilizo la ed. de Palma, 1814), p. 178, n. 407-408.

511 Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Cádiz, 1988, 2.ª ed.), 2 vols., y *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)* (Barcelona, 1986); Allan J. KUETHE, “El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz”, en Enriqueta VILA VILAR - Allan J. KUETHE (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas* (Texas-Sevilla, 1999), pp. 35-66. Desde otro punto de vista, José Miguel DELGADO BARRADO, “Pensamiento económico y sistemas de navegación colonial. Del puerto exclusivo a las habilitaciones portuarias (1720-1765)”, en Luis A. RIBOT GARCÍA - Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid, 2003), pp. 185-215.



en 1765, se autorizó el comercio directo con algunas posesiones americanas desde diversos puertos españoles (además de Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona)<sup>512</sup>; y en 1778 dicho privilegio se extendió a los puertos de Los Alfaques (Tortosa), Almería, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife, donde se liberalizó el sistema de aranceles que existía hasta el momento<sup>513</sup>. En años posteriores, fueron habilitados nuevos puertos (Sanlúcar de Barrameda, Vigo, San Sebastián, Valencia) para el comercio americano<sup>514</sup>.

Para facilitar que todos estos puertos tuvieran unas instalaciones más adecuadas para el abrigo y fondeo de las naves, fueron necesarias obras de mejora y ampliación de las ya existentes; así ocurrió en los puertos de Barcelona, Cartagena, Cádiz, El Ferrol, Gijón, Bilbao, Santander, Tarragona, Valencia y Santa Cruz de Tenerife<sup>515</sup>. En algunos casos, estas obras ya habían sido reclamadas décadas atrás por Uztáriz<sup>516</sup>: “Merece también mayor especificación la importancia de mejorar algunos de los Puertos, particularmente los de Cartagena, Alicante, Barcelona, y Alfaques de Tortosa, que lo necesitan mucho”.

Para el planeamiento, el desarrollo y la ejecución de todas estas obras se necesitó una gran estructura financiera y técnica, y esta necesidad se convirtió,

- 
- 512 Vicente RODRÍGUEZ CASADO, “Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias”, en *AHDE* (1936-1941), XIII, pp. 100-135. Sobre los orígenes de los puertos habilitados para el comercio con las Indias, vid. Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO, “La Regulación jurídico-pública...”, cit., pp. 48-51.
- 513 *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778* (Madrid, 1778; reed. facs. Sevilla, 1978), art. 4. Sobre el tema, en general, vid.: José MUÑOZ PÉREZ, “La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778”, en *Anuario de Estudios Americanos* (1947), 4, pp. 615-664; Bernardino BRAVO LIRA, “Notas sobre el Reglamento de comercio libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano”, en *Actas y Estudios del III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano* (Madrid, 1973), pp. 1013-1044.; Jesús VARELA MARCOS, “El primer Reglamento para el libre comercio con América: su génesis y fracaso”, en *Anuario de Estudios Americanos* (1989), 46, pp. 243-268; Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias”, en *AHDE* (1992), LXII, pp. 67-116; Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO, “La Regulación jurídico-pública...”, cit., pp. 63-69.
- 514 Una visión coetánea del tema en Rafael ANTÚNEZ Y ACEVEDO, *Memorias Históricas sobre la Legislación y Gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales, recopiladas por...* (Madrid, 1797; reed. facs. Madrid, 1981, que incluye una presentación y un estudio preliminar de Antonio García-Baquero González), especialmente pp. 41-130.
- 515 Una visión global en S. BÚRDALO, “Obras portuarias. La alternativa marinera”, en *Revista MOPU* (1988), 356, pp. 110-130; Agustín GUIMERÁ - Dolores ROMERO (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”. Madrid, 19-21 de octubre de 1995* (Madrid, 1995).
- 516 Geronymo de UZTARIZ, *Theorica y practica...*, cit., p. 411.

en última instancia, en la justificación que propició la intervención estatal en materia portuaria, a fin de lograr una racionalización de la gestión de los puertos, para dar servicio a la Armada y sostener el desarrollo del comercio marítimo<sup>517</sup>.

Pese a ello, muchas de estas obras fueron financiadas por los respectivos municipios, pero siempre bajo la supervisión y dirección técnica de la Corona mediante ingenieros de la Armada<sup>518</sup>. En algunos casos, la creación de Consulados de Comercio facilitó el proceso, pues en sus Ordenanzas se establecían disposiciones relativas a los puertos, bien fuera en relación con su reparación y mantenimiento<sup>519</sup>, bien fuera respecto a la entrada de naves en puerto debido a circunstancias adversas no previstas<sup>520</sup>.

---

517 Ferran PONS CÀNOVAS, *El Régimen Jurídico de la Ordenación de los Espacios Portuarios* (Barcelona, 2001), p. 59.

518 Algunos ejemplos concretos relativos al puerto de Santander (obras de 1787), en Juan BARÓ PAZOS, *Instituciones históricas de Cantabria* (Santander, 1994), pp. 77-78; Tarragona (obras de 1792), en Coia ESCODA MÚRRRIA, *El Port de Tarragona* (Barcelona, 2002), p. 56. En cualquier caso, hay muchos otros ejemplos.

519 Juan BARÓ PAZOS, *Instituciones históricas de Cantabria* (Santander, 1994), p. 78, se refiere a las *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación del Consulado de la M.N. y M.L. ciudad de Santander* (1785). En 1796, la Corona ordenó la formación de una "Junta de Obras" del puerto, formada por el municipio, el consulado de comercio, el director de las obras portuarias y el capitán del puerto.

520 *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación y Consulado de la M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián* (1766), cap. XVII, núms. XVII, XXII y XXIII. Comentario en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA], *Elementos auxiliares de clase de Historia del Derecho Español* (Barcelona, 1993), pp. 207 y ss. Sobre el tema, vid. Samuel LAZKANO, *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián* (San Sebastián, 1986); María Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL, *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII* (San Sebastián, 1998).



## 7.- Nuevas realidades, nuevos instrumentos jurídicos

### 7.1.- La organización administrativa portuaria en el siglo XIX. Liberalismo y Ministerio de Fomento

Por los motivos antes expuestos, a lo largo del siglo XIX, los puertos se convirtieron cada vez más en objeto de interés estatal, como muestra la abundante normativa generada por una actuación cada vez más intervencionista y reglamentista<sup>521</sup>.

De hecho, el siglo XIX se inicia, en este sentido, con una Real Orden del rey Carlos IV, de 1802, en la que insistía en las exenciones fiscales de que gozaban los inscritos en la matrícula del mar, y recordaba que “a ninguno que no fuere matriculado será permitido baxo título ni pretexto el ejercicio de la navegacion, ni el tráfico costanero, ni el interior de los puertos y muelles”<sup>522</sup>.

El siguiente paso se dio también en 1802, cuando Carlos IV estableció que los juzgados militares de Marina tendrían conocimiento exclusivo de<sup>523</sup> “los delitos que de qualquier especie y por cualquier individuo se cometieran á bordo de los buques mercantes españoles, sean de la clase que fuesen, así en alta mar como en las costas o puertos”.

De esta forma, los puertos pasaban a ser objeto directo y exclusivo de jurisdicción de la Corona; culminaba así una larga trayectoria iniciada siglos atrás. En este proceso, hay que tener en cuenta un aspecto muy importante relativo a la organización político-administrativa.

521 Timoteo GARCÍA DEL REAL - Aurelio BENTABOL Y URETA - Pablo MARTÍNEZ PARDO, *Legislación de Puertos* (Madrid, 1880), en especial pp. 9-214. También Pablo de ALZOLA Y MINONDO, *Las obras públicas en España. Estudio histórico* (Bilbao, 1899; reed. facs. Madrid, 1979). Una visión global en Joan ALEMANY LLOVERA, *Los puertos españoles en el siglo XIX* (Madrid, 1991).

522 NR 7, 30, 17, art. 10, y NR 6,7,4. Estas disposiciones culminaban un largo proceso de control y militarización de la matrícula del mar; vid. Olga LÓPEZ MIGUEL - Magda MIRABET CUCALA, “La institucionalización de la Matrícula de Mar. Textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada, 1995), pp. 211-239; Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ - Carlos MARTÍNEZ SHAW, “Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII”, en *Ibid.*, pp. 241-271.

523 NR, 6, 7, 3, art. 42.

En efecto, hasta la creación del Ministerio de Fomento (1851), encargado, entre otras atribuciones, de las obras públicas (y, por tanto, de los puertos), hay que reseguir un proceso de organización administrativa que pasó por diferentes etapas y estructuras<sup>524</sup>.

En 1812 se creaba la Secretaría del Despacho de Marina, con competencias “en ambos hemisferios en todo lo correspondiente á los diversos ramos de la Marina”, especialmente sobre “obras de muelles y puertos”<sup>525</sup>; posteriormente, esas competencias pasaron a ser desempeñadas (1830) por el Ministerio del Interior<sup>526</sup>. Sin tiempo material para poderse aplicar dicha atribución, en 1832 se creaba la Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, a cuyo cargo estaba “la construcción y conservación de los caminos, canales, puertos mercantes, puentes y todas las obras públicas”<sup>527</sup>. Poco después, pasaba a ser de nuevo competencia de la Secretaría de Estado y del Despacho de lo Interior (1835), que contaba con una Sección dedicada a todo “lo relativo a caminos y canales, a vías vecinales y a todas las públicas, puertos mercantes, desecación de terrenos pantanosos”<sup>528</sup>.

En la década de 1840 se dieron los pasos definitivos de asignación de las competencias sobre puertos<sup>529</sup>. En 1847 se creó la Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, encargada de “las obras de mar y todas las accesorias de los puertos, su limpia y conservación,

---

524 Vid. Aurelio GUAITA MARTORELL, *El Ministerio de Fomento (1832-1931)* (Madrid, 1984); José M.<sup>a</sup> GARCÍA MADARIA, *Estructura de la Administración Central (1808-1931)* (Madrid, 1982); ACERO *Organización...*, p. 47, n. 13.

525 Vid. Constitución de 1812, art. 222, y Decreto CXLV, de 6 de abril de 1812, art. VII. La precisión de las competencias en F. OSORIO, *La Secretaría de Marina* (Cádiz, 1813), pp. 80-81, citado por José M.<sup>a</sup> GARCÍA MADARIA, *Estructura...*, p. 56, n. 94. Para épocas anteriores, vid.: José Antonio ESCUDERO [LÓPEZ], *Los Secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)* (Madrid, 1976, 2<sup>a</sup> ed., 4 vols.), I, pp. 298 y ss.; *Los orígenes del Consejo de Ministros en España* (Madrid, 1979, 2 vols.), I, pp. 47 y 230; y *Los cambios ministeriales a fines del Antiguo Régimen* (Madrid, 1997), pp. 11 y ss. También Dionisio Antonio PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808* (Madrid, 1999).

526 Real Decreto de 5 de noviembre de 1830; en un Real Decreto posterior, de 5 de noviembre de 1832, se dice que fue un “Real Decreto autógrafo”, que “por circunstancias particulares no se llevó a afecto”.

527 Real Decreto de 5 de noviembre de 1832 y Real Decreto de 9 de noviembre del mismo año; en *Colección legislativa...*, XVII, p. 237 y pp. 244-248.

528 Real Decreto de 9 de abril de 1835; en *Colección legislativa...*, XX, pp. 155-159.

529 Real Decreto de 10 de octubre de 1845, aprobando la “Instrucción para promover y ejecutar las obras públicas”; en *Colección legislativa...*, XXXV.



fosos, boyas y valizas”<sup>530</sup>, y, finalmente, en 1851, se creó el Ministerio de Fomento<sup>531</sup>.

Los continuos cambios en la organización administrativa ministerial hasta mediados del siglo XIX no permitieron perfilar claramente las atribuciones en materia portuaria hasta 1847. La importancia de esta medida radica en que toda la estructura administrativa de los puertos forjada en el siglo XVIII, en especial las Ordenanzas comentadas, pierde su efectividad, principalmente en detrimento de las autoridades militares de Marina y, por consiguiente, a favor de la Administración (civil) del Estado<sup>532</sup>.

La Instrucción a los Subdelegados de Fomento (1833), redactada por Javier de Burgos, era ya sumamente indicativa de la evolución que se produciría y concretaría años más tarde. De dicha Instrucción debemos destacar que no citaba expresamente la atribución de las obras y la conservación de puertos al ramo de Fomento, aunque se precisaba que correspondía al Gobierno “abrir y mantener al comercio comunicaciones fáciles y poco dispendiosas, sea por tierra ó por agua”<sup>533</sup>. En el capítulo XII, titulado “Caminos, Canales, etc.”, no hay referencia alguna a los puertos, pues tan solo se dan instrucciones relativas a la navegación de los ríos (art. 54) y a la derivación de las aguas de los ríos navegables o no navegables (art. 55).

En años posteriores, los puertos tuvieron una atención más destacada por parte del legislador. Debemos citar, en primer lugar, las instrucciones dictadas en 1850 a los gobernadores civiles<sup>534</sup>; en esta ocasión, contrariamente a la Instrucción de 1833, existe una referencia expresa y detallada en el capítulo III (“De los puertos

530 Real Decreto de 28 de enero de 1847; en *Colección legislativa...*, XL, pp. 147-148; y Real Decreto de 5 de febrero de 1847; en *Colección legislativa...*, XL, pp. 186-188.

531 Real Decreto de 20 de octubre de 1851; en *Colección legislativa...*, LIV, p. 339.

532 Una aproximación en Joan ALEMANY LLOVERA, *Los puertos españoles en el siglo XIX* (Madrid, 1991).

533 Real Decreto de 30 de noviembre de 1833, disponiendo los Subdelegados y demas empleados de Fomento que ha de haber en las Provincias, é instrucción que acompaña y deberán aquellos observar, en *Colección legislativa...*, XVIII, pp. 335-389. La referencia corresponde al cap. III (“Comercio y sus agregados”), art. 19. Sobre el concepto de *fomento*, puede consultarse Luis JORDANA DE POZAS, “Ensayo de una teoría del fomento en Derecho Administrativo”, en *Estudios de Administración Local y General* (Madrid, 1961), I, pp. 477-487; Sebastián MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, “Antecedentes del concepto de plan y referencia a la legislación de fomento del siglo XIX”, en *Revista de Administración Pública* (1966), 49, pp. 39-48.

534 *Colección Legislativa...*, XLIX, pp. 149-188, Real Orden de 26 de enero de 1850. El Real Decreto de 9 de noviembre de 1852 estableció los ramos dependientes del Ministerio.

y muelles”) de la sección tercera (“De los caminos, canales, puertos y demás obras públicas”).

El art. 91 de la citada Instrucción de 1850 comienza ofreciendo una valoración de la situación anterior, que describe de forma más bien negativa: “Pareció en lo antiguo que este importante servicio [de los puertos] era puramente de localidad, y se abandono a ella, aunque en diferentes formas, sin abrazar un plan que pudiera colocar nuestros puertos en una situación conveniente, cual reclama su importancia”. Seguidamente, se indica que los gobernadores deberán actuar “con celo ardiente por hacer que las obras de los puertos se ejecuten con la brevedad que reclama el interés público y el de las mismas provincias”.

En segundo lugar, debe destacarse la creación del nuevo Ministerio de Fomento mediante un Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, que previamente había sido consultado, en líneas generales, a las Diputaciones provinciales litorales<sup>535</sup>. Dicho Real Decreto atribuyó al Estado con carácter general las competencias en el ámbito portuario (ahora, en detrimento de las corporaciones gremiales, locales y provinciales)<sup>536</sup>. Ahora bien, estas competencias no se referían solo a la administración y ejecución de las obras portuarias<sup>537</sup>, sino también a su conservación y utilización<sup>538</sup>.

En el Preámbulo se indicaba<sup>539</sup>: “La construcción de obras públicas, caminos comunes y de hierro, canales, puertos y faros, es de una necesidad que nadie discute, porque constituye las vías de circulación, única perspectiva abierta al provenir de los productores”.

Y el artículo 1 establecía: “La administración y servicio de los puertos de la Península é islas adyacentes, su limpia, conservación y obras de los mismos pertenece al Gobierno y correrá á cargo del Ministerio de Fomento”.

Del resto del articulado cabe destacar dos cuestiones:

---

535 Real Decreto de 15 de abril de 1850; en *Colección legislativa...*, XLIX, pp. 728-731.

536 Real Decreto de 17 de diciembre de 1851; en *Colección legislativa...*, LIV, p. 558.

537 ACERO, *Organización...*, p. 51.

538 COSCULLUELA, *Administración...*, p. 53.

539 *Colección legislativa...*, LIV, p. 339, Real Decreto de 20 de octubre de 1851.



a) Los puertos se clasificaban en dos categorías: los de interés general y los de interés local. A partir de ahora, las obras y la limpieza de los puertos serían costeadas por el Estado, en el primer caso, y por el Estado y la localidad donde radicara el puerto, en el segundo<sup>540</sup>.

b) Los arbitrios existentes en beneficio de los puertos pasaban a reducirse a solamente dos (“fondeadero” y “carga y descarga”), cuyos productos se aplicarían exclusivamente a la limpieza, la conservación y las obras en los puertos<sup>541</sup>.

Como valoración de conjunto, se puede decir que, a partir de este momento (1851), las atribuciones que tenía la Armada sobre los puertos fueron trasladándose al Ministerio de Fomento, a excepción de las referidas al tráfico naval. Por otra parte, las que tenían las corporaciones locales en materia portuaria se vieron mermadas por la creciente participación del Ministerio de Fomento (y después, de Obras Públicas) en dos temas vitales: la financiación de las obras y su dirección técnica<sup>542</sup>.

El reglamento que desarrolló el anterior Real Decreto de 1851, en su artículo 1, encargaba al Ministerio de Fomento “las obras de los puertos de la Península é islas adyacentes, de su limpia, conservación y administración”<sup>543</sup>.

De hecho, a mediados del siglo XIX era indiscutible que “la construcción, conservación y reparación de todas las obras de esta clase corresponden exclusivamente á la Administración”, en referencia a los caminos, canales, puertos y faros<sup>544</sup>.

---

540 Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, art. 2.

541 Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, arts. 4 a 11. Dichos impuestos fueron suprimidos por el artículo 10 del Decreto (posteriormente convertido en Ley) de 22 de noviembre de 1868 (*Colección legislativa...*, C, pp. 727-732).

542 COSCULLUELA, *Administración*, p. 49.

543 Real Orden de 30 de enero de 1852, en *Colección legislativa...*, LV, pp. 120-124.

544 Manuel ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Elementos de Derecho Administrativo* (Granada, 1842-1843; reed. Madrid, 2002), p. 336.

## 7.2.- La creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles (de Caminos, Canales y Puertos)

La ingeniería civil se desarrolló en Europa a lo largo del siglo XVIII, siguiendo el modelo francés de creación, entre 1712 y 1715, de un cuerpo de ingenieros civiles. En España, los ingenieros civiles no aparecen hasta finales de dicha centuria, puesto que los ingenieros militares eran hasta entonces los verdaderos protagonistas de las obras públicas<sup>545</sup>. Después de diversos avatares, a partir de 1774, el Cuerpo de Ingenieros Militares se dividió en tres ramos, entre ellos el de caminos, puentes, edificios y canales de riego y navegación<sup>546</sup>.

A lo largo de varias décadas de principios del siglo XIX, el Estado se vio en la necesidad de contar con técnicos competentes para desarrollar y controlar directamente las numerosas obras públicas que se iban promoviendo y que abarcaban desde los riegos hasta el transporte, pasando por los montes, los puertos o las minas<sup>547</sup>.

A este y otros objetivos responde la creación de los diversos cuerpos y escuelas de ingenieros: de Minas<sup>548</sup>; de Bosques<sup>549</sup>; y los llamados “ingenieros civiles”, esto es, de Caminos, Canales y Puertos<sup>550</sup>.

Hasta esta fecha, “las obras de puertos estaban bajo el control del Director General de Caminos, Canales y Puertos, pero los facultativos encargados de ellas seguían siendo los antiguos ingenieros Hidráulicos, dependientes del Ministerio de Marina”<sup>551</sup>. Sin embargo, la doctrina tenía ya perfilada una posición que

---

545 Algunos ejemplos en: Horacio CAPEL - Joan Eugeni SÁNCHEZ - Omar MONCADA, *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII* (Barcelona-Madrid, 1988); Joan Eugeni SÁNCHEZ, “Los ingenieros militares y las obras públicas en el siglo XVII”, en *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España* (Madrid, 1987), pp. 43-78; José M.ª RUBIO PAREDES, *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena: siglo XVIII* (Madrid, 1988); Juan Miguel MUÑOZ CORBALÁN (coord.), *La Academia de Matemáticas de Barcelona: el legado de los ingenieros militares* (Madrid, 2004).

546 Fernando SÁENZ RIDRUEJO, *Los Ingenieros de Caminos* (Madrid, 1993), pp. 22-25.

547 Visión de conjunto, en Sebastián MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, *Aguas públicas y obras hidráulicas. Estudios jurídico-administrativos* (Madrid, 1966), pp. 21-33; Fernando SÁENZ RIDRUEJO, *Los Ingenieros de Caminos del siglo XIX* (Madrid, 1990); Antonio BONET CORREA et al., *La polémica ingenieros-arquitectos en España, siglo XIX* (Madrid, 1985).

548 Real Decreto de 23 de abril de 1835, en *Decretos de la Reina Nuestra Señora...*, XX, pp. 34-35.

549 Real Decreto de 1 de mayo de 1835, en *Decretos de la Reina Nuestra Señora...*, XX, p. 39.

550 Real Decreto de 30 de abril de 1835, en *Decretos de la Reina Nuestra Señora...*, XX, Ap., pp. 36-37. Sobre el tema, Fernando SÁENZ RIDRUEJO, *Los Ingenieros de Caminos* (Madrid, 1993), pp. 70-82.

551 Fernando SÁENZ RIDRUEJO, *Los Ingenieros de Caminos* (Madrid, 1993), p. 131.



se decantaba claramente en favor de los ingenieros civiles. Así, para Ortiz de Zúñiga, la construcción de puertos y barcas de pasajes, “cuyo uso sea de interés general, dependen exclusivamente de la dirección del ramo, tanto en la parte facultativa como en la administrativa y económica, cuya autoridad delega sus funciones en cuanto lo cree necesario en los respectivos inspectores é individuos del cuerpo de ingenieros de caminos”<sup>552</sup>.

La progresiva asunción de competencias en materia de puertos por parte del Ministerio de Fomento y sus empleados trajo consigo conflictos con los capitanes de puerto, que, recordemos, dependían de la autoridad militar del capitán general de Departamento. Pues bien, la pugna se resolvió parcialmente en 1853 en favor de los ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Faros, que debían recibir toda la ayuda y el auxilio necesarios por parte de los capitanes de puerto<sup>553</sup>, lo que dictaba claramente una supeditación de estos últimos en lo referente a las obras en los puertos, su ejecución y su conservación<sup>554</sup>. Años después, en 1863 y 1873, este planteamiento se confirmaría<sup>555</sup>.

Lógicamente, esta disfunción no facilitó la organización de los trabajos que había que realizar en los puertos, en especial en lo que respecta a la ejecución de los servicios portuarios<sup>556</sup>. Por este motivo, en 1873, se dictó un Decreto que aclaraba algunas de las cuestiones pendientes de resolver<sup>557</sup>.

---

552 Manuel ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Elementos...*, p. 336.

553 Real Decreto de 3 de febrero de 1853, en *Colección legislativa...*, LVIII, pp. 148-152.

554 Con anterioridad se había dictado una Real Orden delimitando (“deslindando”) las competencias que correspondían a los ingenieros militares y a los civiles en los proyectos de obras de puertos y faros; vid. Real Orden de 19 de septiembre de 1852, en *Colección legislativa...*, LVII, p. 180.

555 Real Decreto de 28 de octubre de 1863 (*Gaceta* de 2 noviembre de 1863), en *Colección legislativa...*, XC, p. 538, aprobando el reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, por el que se les encomienda (art. 1) “el estudio, dirección y vigilancia de [...] los puertos y muelles mercantes, y de los faros, boyas y demás construcciones”; el cuerpo de ingenieros “se hallará bajo la exclusiva dependencia del Ministerio de Fomento” (art. 2.3). Esta preeminencia de los ingenieros se vería nuevamente confirmada por la Orden de 17 de marzo de 1873 (*Gaceta* de 24 de marzo de 1873), en la que se resolvía que la dirección de las obras de puertos estuviera a cargo de ingenieros.

556 ACERO, *Organización...*, pp. 301-303.

557 Decreto de 7 de mayo de 1873 (*Gaceta* de 12 de mayo de 1873). Dicho Decreto se haría también extensivo en su aplicación a las provincias de Ultramar, según dispuso el Decreto de 31 de mayo de 1873 (*Gaceta* de 4 de junio de 1873).

Así, y de forma definitiva, en un modelo de reparto de competencias que se mantuvo en líneas generales hasta la Ley 27/1992, de Puertos, se encargaba a los ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Faros “el estudio y ejecución de todo proyecto aprobado de obras en los puertos, así como las reparaciones, limpia y conservación de los mismos”<sup>558</sup>.

El papel del capitán de puerto quedaba circunscrito a dar previamente su opinión al ingeniero (regla 2.<sup>a</sup>). Este último, en todo caso, tenía que dar “aviso al capitán del puerto” para manifestarle cuándo estaba previsto el inicio de las obras.

---

558 Decreto de 7 de mayo de 1873 (*Gaceta* de 12 de mayo de 1873), regla 1.<sup>a</sup>, completado por la Orden de 14 de mayo de 1873 (*Gaceta* de 25 de mayo de 1873).



### 7.3.- Las Juntas de Obras de Puertos (1868)

En 1868 se establecieron las bases para la creación de las llamadas Juntas de Obras de Puertos, al afirmar que los gobernadores civiles tenían como misión excitar “el celo de las Corporaciones Locales, Juntas de Comercio y personas particulares” para que se asociaran y propusieran la creación de juntas especiales; por lo demás, “se han consignado principios liberales que está decidido a aplicar constantemente este Ministro que suscribe, con el fin de evitar que la Administración Pública, en vez de favorecer, impida en algunos casos la ejecución de obras de conveniencia general, ahogando la iniciativa de los particulares y de los pueblos”<sup>559</sup>.

Dichas Juntas verían reconocida por la Ley de Puertos de 1880 la capacidad para encargarse de la “administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos” de las obras del puerto, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento<sup>560</sup>, y han sido analizadas y valoradas como un medio de “descentralización de la gestión portuaria”<sup>561</sup>.

Las funciones específicas de estas Juntas se reglamentaron en diversos momentos. En 1898 se promulgó el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos<sup>562</sup>; una concreción posterior se detalló en el Reglamento de organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 1901<sup>563</sup>, y poco más tarde, en el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos de 1903<sup>564</sup>. Todos estos reglamentos ampliaron sucesivamente las competencias de las Juntas, pero, en cualquier caso,

559 Decreto de 14 de noviembre de 1868 (*Gaceta* de 15 de noviembre de 1868), en *Colección legislativa...*, C, pp. 660-675. Vid. ACERO, *Organización...*, pp. 58-61; y José Cándido PAZ-ARES RODRÍGUEZ, *Régimen de los puertos en el derecho español* (Vigo, 1965), pp. 28-34. Cabe destacar que, en el siglo XVIII, ya se habían creado algunas Juntas con la finalidad de impulsar las obras de puertos; vid. Joan ALEMANY LLOVERA, *El Port de Barcelona. Història i actualitat* (Barcelona, 1984), p. 98, que cita una Real Orden de 1742; en Tarragona se creó una Junta para promover las obras del puerto en 1789, y en 1800 se formalizó su existencia como Junta “protectora”. La creación de la Junta de Obras del puerto (primera con este nombre) tuvo lugar por Decreto de 18 de octubre de 1869, en *Colección legislativa...*, CII, pp. 625-628; vid. Coia ESCODA MÚRRRIA, *El Port de Tarragona* (Tarragona, 2002), pp. 31-32 y p. 38.

560 Ley de 7 de mayo de 1880, art. 26.

561 PONS, *El régimen jurídico...*, pp. 62 y ss. Vid. también la valoración de NAVAJAS, *Régimen...*, pp. 64 y ss.

562 Real Decreto de 7 de agosto de 1898 (*Gaceta* de 11 de agosto, rect. en 3 de septiembre). En especial, detallan las funciones de las Juntas los arts. 18. 4 y 18.5, sobre planes de obras y presupuestos de conservación, respectivamente.

563 Real Decreto de 11 de enero de 1901 (*Gaceta* de 12 enero), art. 1 y arts. 17.4 y 17.5, sobre planes económicos de las obras y presupuestos de conservación y explotación de los “servicios del puerto”, respectivamente.

564 Real Decreto de 17 de julio de 1903 (*Gaceta* de 21 de julio).

manteniendo las relativas a la administración de los fondos y ejecución de las obras de los puertos, y especificando con detalle la cuestión de las obras y la conservación de instalaciones.

En 1911 se promulgó una ley sobre estas Juntas de Obras<sup>565</sup>, que se centró especialmente en aspectos financieros de su funcionamiento. En este sentido, cabe subrayar que se prohibió expresamente que los fondos de las Juntas fueran aplicados o destinados a obras y servicios distintos de los dependientes del Ministerio de Fomento<sup>566</sup>.

A lo largo de los años siguientes se dictaron nuevas normas sobre las Juntas de Obras, que, en lo que respecta al tema que nos ocupa, no introdujeron variación alguna<sup>567</sup>. Destaca por su importancia la nueva Ley de Puertos de 1928, que sí cita expresamente la competencia que el Ministerio de Fomento tiene sobre “la limpia de los puertos”<sup>568</sup>, que pervivió en sus aspectos principales hasta la de 1968<sup>569</sup>.

En efecto, la Ley de Puertos de 1928<sup>570</sup> estableció, entre otros preceptos, el mantenimiento, bajo la autoridad, responsabilidad y competencia de las Juntas de Puertos, de la dirección, la organización y la gestión de los servicios afectos al puerto<sup>571</sup>; así mismo, se les encargaba la realización de las obras previamente aprobadas según el procedimiento dispuesto en la misma ley<sup>572</sup>. En determinados casos, la ley contemplaba la creación de unos puertos dotados de “estatuto de autonomía”, los llamados *puertos autónomos*, entidades públicas que desarrollan su actividad sujetas al derecho privado: pueden gozar de un amplio margen de autonomía en su actuación, pudiendo construir, conservar y explotar todas las obras y servicios del puerto<sup>573</sup>

---

565 Ley de 7 de julio de 1911 (*Gaceta* de 8 de julio).

566 Ley de 7 de julio de 1911, art. 5.

567 Las más destacadas fueron: Real Decreto de 18 de septiembre de 1922 (*Gaceta* de 20 de septiembre), creando las Comisiones Administrativas de Puertos; Real Decreto, de 11 de octubre de 1923 (*Gaceta* de 16 de octubre), aprobando el Reglamento para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos y de las Comisiones Administrativas de Puertos; Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926 (*Gaceta* de 1 de mayo), creando la Junta Central de Puertos.

568 Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928 (*Gaceta* de 20 de enero), art. 19; y de la misma fecha, el Reglamento para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de Comisiones Administrativas de Puertos (*Gaceta* de 21 de enero de 1928, rect. en 26 de enero).

569 ACERO, *Organización...*, pp. 75 y ss.; COSCULLUELA, *Administración...*, pp. 70 y ss.

570 Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía (*Boletín Oficial del Estado*, de 21 de junio).

571 Ley 27/1968, de 20 de junio, art. 3.1.2.

572 Ley 27/1968, de 20 de junio, art. 7, f) y g).

573 Ley 27/1968, de 20 de junio, arts. 15-33.



#### 7.4.- La Ley de Puertos de 1880 y los servicios portuarios

Ya nos hemos referido anteriormente a la importancia de la Ley de Puertos de 1880, en especial en lo que se refiere a las consecuencias derivadas para la administración portuaria<sup>574</sup>. En lo que respecta al tema que nos ocupa, pueden realizarse dos consideraciones.

En primer lugar, se mantiene la distribución de competencias existentes entre las diversas administraciones y departamentos ministeriales, siguiendo anteriores disposiciones dictadas al respecto<sup>575</sup>. De este modo, se dispone:

“El establecimiento, reparación, conservación y limpia de los puertos, su régimen, servicio y policía, en todo lo civil, corresponden en los puertos de interés general al Ministerio de Fomento, y en los de interés local á las Diputaciones y Ayuntamientos, según sean de carácter provincial ó municipal.”<sup>576</sup>

En segundo lugar, esta distribución se detalla aún más en el artículo 22, donde aparece una nueva denominación para la clasificación y distribución de las tareas asignadas: el “servicio de los puertos”.

“El servicio de los puertos se divide en dos clases: una que se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, la cual compete á la autoridad de Marina; otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas á las operaciones comerciales del puerto, que compete al Ministerio de Fomento.”<sup>577</sup>

Observamos, pues, que, a partir de la Ley de Puertos de 1880, se sigue manteniendo una doble vía de intervención portuaria: en cuanto a la clasificación de los puertos, una doble responsabilidad sobre ellos (puertos de interés general frente a puertos

574 Ley de 7 de mayo de 1880 (*Gaceta* de 8 de mayo de 1880, y rectificaciones en la del 13 de mayo). Vid. COSCULLUELA, *Administración...*, pp. 64 y ss.; ACERO, *Organización...*, pp. 52 y ss.

575 Son los ya comentados Real Decreto de 3 de febrero de 1853 y Decreto de 7 de mayo de 1873.

576 Ley 7 de mayo de 1880, art. 21.

577 Ley 7 de mayo de 1880, art. 22.

de de interés local); y en cuanto al “servicio de los puertos” —aquellas actividades que debe prestar la Administración—, una doble vía de ejecución (la ya señalada entre Marina y Fomento).

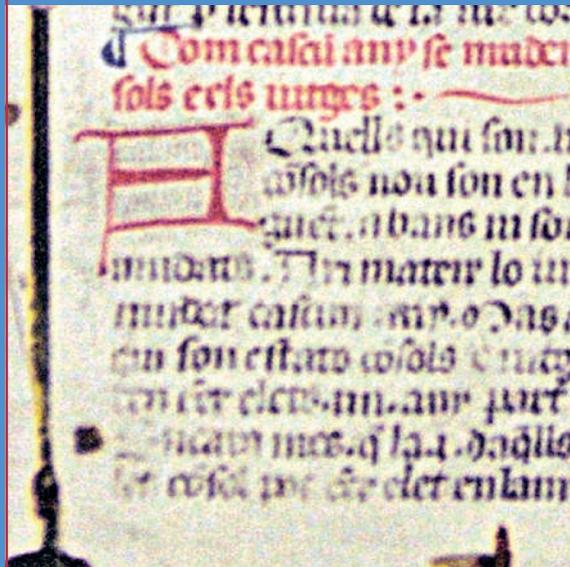
Entre las actividades que se asignan a Fomento, se incluye el amplio concepto de *conservación de las obras* y, en general, todo lo que respecta al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones comerciales del puerto.



Archivo del Puerto de Tarragona, Portada del Reglamento de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, 1869.



V



LA DISPUTA DOCTRINAL  
SOBRE EL DERECHO  
PORTUARIO EN LA EUROPA  
ANTERIOR  
A LA CODIFICACIÓN



## V.- LA DISPUTA DOCTRINAL SOBRE EL DERECHO PORTUARIO EN LA EUROPA ANTERIOR A LA CODIFICACIÓN

8.- El derecho portuario en la Europa moderna

9 - La calificación jurídica del espacio portuario

9.1.- Definición de puerto

9.2.- El puerto como espacio de dominio de la Corona

10.- La jurisdicción sobre el espacio portuario

10.1.- El espacio portuario como objeto de jurisdicción

11.- Las regalías sobre el espacio portuario

12.- Los puertos, el comercio marítimo y la libertad de navegación

12.1.- La libertad de acceso a los puertos

12.2.- El riesgo en los puertos

## 8.- El derecho portuario en la Europa moderna

*Deux importantes découvertes [...] le passage aux Indes par le Cap de Bonne-Espérance et celle de l'Amérique, ouvrirent au commerce des routes et des régions inconnues, déplacèrent tous les intérêts, créèrent des positions nouvelles, détruisirent les anciennes, et changèrent la face du monde.*

(J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII.<sup>e</sup> siècle*, I, vi., Paris, 1828.)

Como se ha visto en los capítulos anteriores, el mundo marítimo medieval, en lo que respecta al derecho portuario, fue tributario o deudor del Derecho romano posclásico. Los temas que preocupaban a las ciudades portuarias, y a los monarcas, se relacionaban con las siguientes cuestiones<sup>578</sup>:

- El puerto como refugio y seguridad de bienes y personas, incluidas la creación, construcción y edificación de los puertos, y, por tanto, la delimitación de los espacios portuarios.
- El comercio marítimo.
- Las contribuciones fiscales relacionadas con los dos apartados anteriores: percepción de derechos económicos y fiscales sobre las actividades portuarias, esencialmente los portazgos. Esta cuestión, no obstante, interesa más como fuente de ingresos que como expresión de una autoridad política o institucional. Observando la documentación, se tiene la impresión de que los portazgos son un instrumento para controlar o potenciar, según el caso, las actividades económicas.
- Jurisdicción sobre las personas y los bienes situados en los puertos.

Se trata, en conjunto, de ofrecer respuestas jurídicas a los problemas más inmediatos que se plantean en el ámbito portuario a partir de los siglos IX-X. Parece claro que la finalidad primigenia de estas disposiciones no era otra que la

---

<sup>578</sup> Vid. Sobre el tema Giorgio DORIA - Paola MASSA PIERGIOVANNI, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Genova, 1988), especialmente Vito PIERGIOVANNI, "Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese", pp. 9 y ss.



de proteger unos enclaves portuarios que eran entendidos como dinamizadores de la actividad económica y que, indirectamente, podían proporcionar a la Corona o a las ciudades unos ingresos económicos.

En el caso de los reinos hispánicos peninsulares, estas consideraciones se complementan con el proceso de reconquista y repoblación. En efecto, a lo largo de todo el litoral peninsular, los puertos se convierten en puntos estratégicos de defensa y protección de un territorio o zona marítima; y en las cartas de población o franquicia, al igual que en los fueros, se concretan algunos de estos intereses o preocupaciones. Desde la zona vascongada hasta la gerundense, pasando por el Atlántico o el Mediterráneo, los reyes y señores intentan establecer y reforzar su autoridad también en los puertos, que se intenta que sean puntos de atracción demográfica y económica.

Inicialmente, el interés de los juristas se centraba en estos temas de derecho comercial y mercantil, ampliado luego a otros aspectos como el de los seguros y los contratos de flete, etc.; incluso Casaregi sigue esta tendencia.

Todas estas circunstancias sufrieron una variación de enfoque muy significativa a partir de los siglos XVI y XVII, como consecuencia de un cambio fundamental: la progresiva consolidación del poder de las monarquías europeas en el ejercicio de su soberanía, una soberanía que pugnaba por extenderse a todos los rincones del reino, pero también más allá de él. Este hecho provocó que los puertos fueran considerados a partir de ese momento no solo en su aspecto económico, como generadores y, al mismo tiempo, receptores de ingresos fiscales, sino también en un aspecto que podríamos denominar de poder y dominio estratégicos de un ámbito mucho más amplio que el limitado por la bocana del puerto.

El puerto, en efecto, se convierte en un polo de atracción de intereses de todo tipo, en especial con la apertura de nuevas líneas de navegación y con la adaptación de las técnicas de navegación marítima a las nuevas necesidades del comercio internacional<sup>579</sup>, aquellas que, parafraseando a Pardessus, *changèrent la face du monde*.

579 Vid. Fernand BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. (Madrid, 1976, 2.ª ed.), 2 vols., I, pp. 391-422.

Partiendo de estas premisas, el dominio sobre el puerto es el resultado del ejercicio de un poder y una autoridad sobre un espacio terrestre, sobre el que se ejercen unas determinadas regalías con relación a las obras a realizar y el dominio terrestre. Al mismo tiempo, sin embargo, ese dominio es la consecuencia del ejercicio de un poder sobre el mar territorial que le es propio a dicho puerto, porque le es propio también al monarca en su reino. Por esta razón, temas como la circulación de navíos y el comercio marítimos, el control del acceso a los puertos y su organización adquieren una importancia hasta entonces inexistente, no solo en el ámbito político, sino también en el propiamente jurídico, pues la doctrina penetra a fondo en los temas planteados.

Se trata de aportaciones doctrinales que merecen un estudio más detallado del que se ha hecho hasta el momento, porque estas contribuciones teóricas serán las que contribuirán a resolver, en muchos casos, los problemas y conflictos jurídicos que se irán planteando en siglos sucesivos. La mayor parte de estos autores, desde los más consagrados o conocidos hasta los que ofrecen, simplemente, una modesta aportación teórica, pertenecen a países con una indudable proyección y tradición marítimas. Son estudios que podríamos calificar como hechos a petición de parte, que se esfuerzan por defender los derechos del monarca frente a las pretensiones o intereses de otros reinos, aunque a veces se centren en los que corresponden a las ciudades portuarias, ya sea en la Hansa, Génova o Venecia, etc.

En cuanto a su procedencia geográfica, si bien no es el tema que más nos interesa, podemos señalar que se trata, principalmente, de autores alemanes, franceses e italianos, interesados en clarificar jurídicamente las pretensiones de sus respectivas monarquías y ciudades. Ahora bien, en determinados temas, como pueden ser los de la libre circulación marítima y las controversias generadas en torno a ella, los autores son principalmente holandeses, ingleses y, en menor medida, portugueses y españoles.



Nos encontramos, pues, ante una situación y una perspectiva diferentes: la doctrina jurídica europea, a partir del siglo XVII, inicia un nuevo camino. Surge un interés por nuevos temas, o por viejos temas tratados con una nueva perspectiva: la soberanía del mar, la soberanía sobre los puertos, el fundamento jurídico de las atribuciones en materia fiscal... Todo ello en un nuevo marco jurídico internacional que se está construyendo tanto desde el punto de vista doctrinal como desde el punto de vista político, un marco que “ha bisogno per sostenere pretese di egemonia o per difendere tradizionalis trincee di influenza economica e politica”<sup>580</sup>.

A mediados del siglo XVII, el sueco Loccenius y los alemanes Stypmann y Reccius se convirtieron en los precursores de una nueva orientación de la doctrina jurídica basada en dos premisas. Por un lado, se ofrece una nueva definición de puerto: a la ya tradicional se la caracterizará, siguiendo la opinión de Reccius, como “l’atto dell’autorità che ne completa la configurazione giuridica e conferisce alle località di scalo marittimo gli *iura portum* “. Por otro, el puerto pasa a concebirse como parte de la *res publica*, cuya propiedad corresponde a un pueblo y cuyo uso, por tanto, no está restringido. Sin embargo, esta idea, basada en la tradición jurídica del Derecho romano, será adaptada por los príncipes, que se la apropian y la transforman en una regalía.

Estas premisas permiten a los juristas sostener que los príncipes ejercen jurisdicción y administración en los puertos, incluso sobre los extranjeros que llegan a ellos. Como consecuencia de lo anterior, la libertad de comercio se ve limitada por la defensa de las prerrogativas de la Corona y de las leyes locales (en el sentido de nacionales), sin olvidar la necesidad de la imposición de tasas para la manutención del puerto y de su seguridad, así como la adaptación a las necesidades peculiares de la estructura de cada puerto en cada Estado.

---

580 Vito PIERGIOVANNI, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese”, cit., p. 14. También debe consultarse, con el mismo título y el mismo autor, Vito PIERGIOVANNI, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 146-168, aunque en este artículo realiza un breve comentario de las opiniones de Weger, que por error atribuye a Rhetius.

Esta nueva perspectiva impulsa una visión que podríamos calificar de “*nacional*”, en defensa de los intereses de cada monarquía en el ámbito de la circulación marítima y la protección del comercio. La estructura portuaria, por este camino, llegará a su máxima expresión, como veremos, en la *Ordonnance* de Luis XIV, de 1681. Según Piergiovanni, su impulsor principal, Valin, defendía en dicha *Ordonnance* una voluntad unificadora, pero manteniendo la “peculiar*es* esigenze dei singoli scali”, con una “chiara intenzione di isolare gli aspetti della amministrazione interna, delineando magistrature, prescrivendo comportamenti e attivando controllo omogenei in tutti i porti del Regno di Francia”<sup>581</sup>.

Para Valin, estaba claro el papel homogeneizador de la Ordenanza de 1681, incluso frente a otras disposiciones normativas anteriores<sup>582</sup>:

“La police des ports et havres est un object extrêmement important, c’est pourquoi notre ordonnance y a fait dans ce titre, et en plusieurs autres, une sérieuse attention. Mais comme il est de ports qui, par leur disposition exigent plus de précautions et de vigilance encore que d’autre, il y a été fait des règlements particuliers, qui, antérieurs ou postérieurs à l’ordonnance, n’en doivent pas moins être exécutés, l’ordonnance n’ayant nullement entendu déroger aux premiers; mais seulement supplée à ce qui pouvoit y avoir été omis, ni empêcher qu’il ne fut pris dans la suite d’autres précautions que celles qu’elle avoit indiquées.”

---

581 Vito PIERGIOVANNI, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese”, cit., p. 16.

582 R. J. VALIN, *Nouveau Commentaire sur l’Ordonnance de la Marine du mois d’Août 1681* (La Rochelle, 1776), 2 vols., II, p. 448.



## 9.- La calificación jurídica del espacio portuario

### 9.1.- Definición de puerto

Uno de los aspectos que más interés suscita entre los estudiosos del tema es la calificación jurídica del espacio portuario; es decir, cómo deben considerarse el puerto y sus instalaciones adyacentes. Esta consideración permitirá a la doctrina resolver varias cuestiones: por un lado, la definición del puerto y del espacio terrestre y marítimo que lo rodea; por otro, la inclusión del puerto como un elemento más del dominio de la Corona, ante las posibles intromisiones de otras instituciones (municipios).

Si observamos la definición jurídica establecida por el artículo 1.º de la *Convention sur le régime international des ports maritimes*”, firmada en Ginebra en 1923, podemos constatar que, en realidad, no se ha innovado mucho en este campo respecto a las definiciones más clásicas de la doctrina. Así, en 1923 se decía<sup>583</sup>: “Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent statut, les ports fréquentés normalement par les navires de guerre et servant au commerce extérieur”.

De hecho, autoridades en la materia sostienen que “le port maritime peut être défini comme un espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence et dans lequel les navires, abrités contre les vents et les lames peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés, déchargés”<sup>584</sup>. No hay, pues, excesivos cambios con respecto a las definiciones que veremos a continuación.

583 Jean Pierre QUÉNEUDEC, *Droit maritime international. Recueil de textes [de traités, 1884-1969]* (Paris, 1971), pp. 34 y ss.

584 Laurent LUCCHINI - Michel VOELCKEL, *Droit de la mer. 1. La Mer et son droit. Les espaces maritimes* (Paris, 1990), p. 143.



Archivo del Puerto de Tarragona. Plano del Puerto de Tarragona en 1644.

## ¿Cómo se definen los puertos?

Straccha, a finales del siglo XVI, mantenía la definición clásica de puerto que estableció el Derecho romano<sup>585</sup>: “Portus enim dicitur conclusus locus, quo importantur, et inde exportantur, ut inquit Iuriscon. L. Portus, D, *de verb. Sig.*”.

Sixtini, a comienzos del siglo XVII, seguía fielmente a Ulpiano<sup>586</sup>: “portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur, eaq. nihilominus statio est conclusa atque nunita, inde angiportum dictum est”. Y continuaba: “stationem dicit esse locum ubicunq. naves toto stare possunt eoq. pertinet et illud, in portu navigare, hoc est in tuto navigare”.

585 Benvenuti STRACCHAE (Benvenuto STRACCHA), *Tractatus de mercatura seu mercatore... Accessit nunc primum eiu dem auctoris quotidianus de Adiecto tractatus... Huic additus est perelegans Tractatus de mercatorum contractibus Joannis Nider... Alius postea tractatus, de Constituto, Baldi de Ubal [dis]... Postremo Roderici Suarii Consilia duo, in quibus tractatur de usu maris et navibus transvehendis...* (Coloniae Agrippinae, 1595), p. 223. La obra de Straccha ocupa las pp. 1 a 1792 (pp. 1-553: *Tractatus de mercatura*; pp. 554-792, *Adiecto tractatus...*).

586 Regenerus SIXTINUS (Regneri SIXTINI), *Tractatus de regalibus* (Cassellis=Kassel, 1614, 2.<sup>a</sup> ed), lib. II, cap. IV, ap. 1, p. 65.



**Pontanus**, también a principios del siglo XVII, sirviéndose de la etimología griega, relacionaba el puerto con la recepción marítima de mercancías<sup>587</sup>: “ut circa portus, seu ut Graeci vocabunt, prothyra, id est, vestibula atque ingressus marinos consisterint, ad publicum seu apertum mare nihil faciant”.

Una aportación parecida es la de **Morisot**. Para él, el puerto es el lugar de recepción de las naves, que se diferencia de la “*statio*” en que, en esta última, las naves quedan dispuestas o varadas, en una zona llamada *playa*, que es distinta de la zona que ocupan los puertos de mares interiores o artificiales. En definitiva, el puerto es<sup>588</sup>: “locus est conclusus in quo se naves recipiunt. Statio vero locus, in quo ad tempus naves stant, plagam (sic) vocamus. Cothones, appellantur portus in mari interiores, arte facti. Portuum mare custodies, limenophylaces, vel limenarche”.

**Johann Locken** (1598-1677), también conocido como **Loccenius**, se interesó por los temas portuarios y marítimos desde el punto de vista jurídico e histórico<sup>589</sup>. Su definición de puerto es fiel al Digesto<sup>590</sup>: “Portus est conclusus locus, quo importantur merces et exportantur (l. 59, de verb. Sign.) alias statio, quod ibi tuto naves stare possint (l. I § 13, D. de flum)”.

**Strauch**, así mismo, definía el puerto siguiendo al Digesto<sup>591</sup>: “Est autem portus locus conclusus, quo importantur merces, et inde exportantur l. 59 v.s.. Dicitur etiam statio, locus ubicumque naves tuto stare possunt l. 1, § 13 D. de

- 
- 587 **Johannes Isaac PONTANUS**, *Joh. Isacii Pontani Discussionum historicarum libri duo, quibus praecipue quatenus et quodnam mare liberum vel non liberum clausumque accipiendum dispicitur expenditurque...* (Hardevici Gelrorum=Herdewijk, 1637), lib. II, cap. XVI, p. 181. Se trata de una obra interesante, que, además, comenta la obra de Seldenus, *Mare clausum*.
- 588 **Claudio Bartholomaeo MORISOTO** (Claude-Barthélemy MORISOT), *Orbis maritimus, sive Rerum in mari littoribus gestarum generalis historia, authore...* (Dijon?, 1643), p. 156. La referencia al linemarca se extrae de Aristóteles, *Política*, lib. 6.
- 589 **Joannis LOCCENNII** [**Johann Locken**, a. **Loccenius**], *De iure maritimo et navali libri III*, (Holmiae=Stockholm, 1650). Hubo dos ediciones posteriores (1652 y 1693). Posteriormente, se publicó junto con obras de otros autores en **Johann Gottl. HEINECCIUS** (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...* (Hala Magdeburgicae=Halle an der Saale, 1740), pp. 903-1052.
- 590 **Joannis LOCCENNII** [**Johann Locken**, a. **Loccenius**], *De iure maritimo...* cit., lib. I, cap. VIII, § I, p. 80. En la edición de 1740 (cap. VIII, § I, p. 942) el texto presenta alguna variación: “Portus est conclusus locus, quo importantur et exportantur alias statio, quod ibi tuto naves estare possint”.
- 591 **Johann STRAUCH**, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae quinque: de Imperio maris, de Centum lapidibus urbicariis; de Statutis a summo primncipe; Irnerius non errans, seu de Autrb. “quas actiones, C. De SS.. Eccles.”; de induciis bellicis; olim... publice propositae nunc... recognitae et emendatae...* (Brunsvigae=Brunswick), 1662), *dissertatio* I, cap. VI, § VII. Existe otra edición posterior (Jenae, 1674), que incluye índice.

*flum.*”<sup>592</sup>. También seguía este criterio Von Einsiedel <sup>593</sup>: “Deinde per portum aliaquando intelligitur locus conclusus, quo merces importantur ac inde vicissim exportantur”.

El jurista inglés Molloy consideraba el puerto en relación con el mar océano, puesto que tanto la construcción portuaria como las propias aguas o mares tenían idéntico carácter público<sup>594</sup>: “Though a Port be *locus publicus uti pars Oceani*, yet it hath been resolved more than once, that all Ports, not only the town, but the water is *infra Corpus Comitatus*”.

Además de como espacio destinado al tráfico de mercancías, el puerto, en tanto que espacio seguro, cuenta con el privilegio de la paz pública, necesaria para garantizar sus actividades<sup>595</sup>: “Portus qua publicus non solum mercibus exonerandis inseruit, sed ut naves ibi tutum receptaculum habeant et iure debito ac securitate fruantur navigantes quatebus innocuum iter et stationem quaerunt. Hinc Portus et Navalia privilegio pacis publicae gaudent”.

A finales del siglo XVII, Weger introducía nuevos elementos en la definición de puerto. Si bien seguía en líneas generales al Digesto<sup>596</sup>, añadía dos visiones nuevas. Por una parte, el puerto, además de un espacio de recepción y exportación de mercancías o de estacionamiento de las naves<sup>597</sup>, era un lugar poblado, en contraposición al mar, que no lo era<sup>598</sup>: “Rectius, ergo Portum a portando dicimus, quia in illum importantur et exportantur merces [...] *Haven* ergo significat secundum originem suam, locum cultum, habitatumque, habito scilicet respectu maris inculti inhabitatique”.

---

592 La primera referencia es la clásica *D* 50, 16, 59, *de verborum significatione*; la relativa a la estación, se halla en *D* 43, 12, 13, *de fluminibus*.

593 Conrad von EINSIEDEL, *Tractatus duo de regalibus, sive iuribus ad imperatoris romano-teutonici maiestatem pertinentibus, editio secunda...* (Hala Saxonia, 1678), cap. III, § II, núm. 56, pp. 373-374.

594 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali, or a Treatise of affairs maritime and of commerce* (London, 1682, 3.ª ed.), lib. I, cap. IV, § 27, p. 63.

595 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali...* cit., lib. II, cap. XIV, § 8, p. 327.

596 Albertus WEGER, “Disputatio secunda de iure portuum «vom Recht der Meer-Haven». A diem VII aprilis A. MD-CLXXI”, en Johannis Friederici RHETIL, *Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (Frankfurt, 1692; utilizo la 2.ª ed., Francofurti, 1746), pp. 11-27, p. 13: “Portus est locus conclusus quo importantur et exportantur merces” (cita la l. 59 Digesto, *De verb. Significatione*).

597 Albertus WEGER, “Disputatio secunda...” cit., p. 13: El puerto es “qua navis stationem significat”.

598 Albertus WEGER, “Disputatio secunda...” cit., p. 13.



Por otra parte, el puerto era un lugar edificado para el refugio de las naves en caso de tormentas, tempestades o ataques de piratas, y por este motivo estaba sometido a la legislación pública<sup>599</sup>: “Describimus autem Portum, quod sit receptaculum Navium ad litus seu ostia fluviorum situm, natura vel arte receptas naves a procellarum, tempestarum, pyratarumque injuria vindicans, lege publica constitutum”.

También Domat consideraba el puerto como lugar de refugio ante los temporales, sin olvidar su función de carga y descarga y añadiendo la del retiro o desguace de naves<sup>600</sup>: “L’usage des mers pour la navigation a rendu necessaire l’usage des ports, qui sont des lieux propres à la retraite des vaisseaux, dont d’abord soit facile pour charger et décharger, et où ils soient en sûreté contre les orages”.

Otro jurista francés, Couchot, especificaba que el lugar adecuado para la carga y descarga de mercancías no era el puerto, sino los muelles<sup>601</sup>: “Le quai est un espace sur le rivage du Port pour le charge et la décharge des marchandises”. Y Brillon, en su *Dictionnaire*, seguía la definición clásica establecida en el Digesto<sup>602</sup>, como también lo hacían Hevia Bolaños<sup>603</sup> y Targa, quien afirmaba que un puerto era “un seno di mare rinchiuso nel quale si riducono e si trattengono li vascelli per sicurezza loro, e per imbarco,

599 Albertus WEGER, “Disputatio secunda...”, cit., p. 13. Otro ejemplo de puerto-refugio: Henrik Brenkman, a propósito de la campaña del rey Roger II de Sicilia contra Amalfi, afirma: “Sed magna tempestas v. idus Septembres navigia Rogerii dispersit, coëgitque ad portum Puteolanum [actual puerto de Pozzuoli] reverti”; vid. Henrici BRENCMANNI, *Historia Pandectarum, seu Fatum Exemplaris Florentini. Accedit Gemina Dissertatio de Amalphi* (Utrecht, 1722; utilizo la reimp. facs. de Georg Christian Gebauer-Bernard H. Stolte, Frankfurt, 2004), en “Amalphi a Pisanis Direpta Dissertatio”, p. 70, ap. XXIX.

600 Jean DOMAT, *Les lois civiles dans leur ordre naturel, le droit public et legum delectus* (Paris, 1689-1694, 3 vols.; utilizo la reed. Paris, 1745, 2 vols.), vol. II, libro I, tit. VIII, “De la police pour l’usage des Mers, des fleuves, des Rivieres, des Ports...”, secc. I, p. 60, ap. VI.

601 COUCHOT, *Le Traité du commerce de terre et de mer à l’usage des marchands, banquiers, agens de change et gens d’affaires. Avec la pratique suivie dans les juridictions consulaires...* (Paris, 1710), 2 vols., I, p. 300.

602 Pierre Jacques BRILLON, *Dictionnaire des Arrests ou jurisprudence universelle. Les Parlements de France et autres tribunaux...* (Paris, 1711), 3 vols., III, “PORT”, p. 103:. Sigue la definición establecida en la l. 59 D. *De verb. significatione*; también cita a C. 12. 45, *De litorum et itinerum custodia*.

603 Juan de HEVIA BOLAÑOS, *Curia philipica* (Madrid, 1747; ed. facs. Valladolid, 1989), 2 vols., vol. II, p. 456 [libro III, cap. I, § 35]: “Puerto de mar, o rio es el lugar en que estan las naves, y se cargan y descargan, mueven y acaban su viage, como se dice en el derecho civil y real”, citando al Digesto, *De verb. significatione*. La versión latina del texto es algo diferente, como puede comprobarse en Joannis de HEVIA BOLANI, *Labyrinthus commercii terrestris et navalis... in quo brevitur agitur de mercatura et negociatione terrestri atque maritima* (Florentiae, 1702), cap. I, § 35, p. 7: “Portus maris, aut fluminis est locus in quo stant naves et onerantur atque exorenantur, à quo incipiunt et finiunt suum iter l. *Portus*, ff. *De verb. Significat. l. 8. in princ. Tit. 33. par. 7 partit. et inter regalia Principis recensetur, Bald. In cap. 1. in princ. Quae sint regalia. Et factum in portu civitatis, in ipsa civitate factum censetur, l. Insula. ff. De re judic. Bald. Consil. 357. num. 1 vol. 5”.*

o sbarco di su gente, e merci, dal quale alcuno, salvo inimici, non puo per giustizia esser escluso”<sup>604</sup>.

Guyot seguía la idea clásica del puerto como espacio receptor de mercancías y protector de naves, y extendía esta aplicación a los puertos fluviales y los puertos francos. Para él, puerto era “lieu propre à recevoir les vaisseaux et à les tenir à couvert des tempêtes”<sup>605</sup>.

Por su parte, Valin, analizando la *Ordonnance* de 1681, distinguía entre puerto y abra o abrigo natural<sup>606</sup>: “Ces termes ne sont pas absolument synonymes, comme l’a pensé le commentateur. Le port comprend bien le havre; mais il peut s’étendre plus loin”; de hecho, consideraba que la definición del Digesto, ley 59, *de verb. significacione*, “convient plus particulièrement au havre”<sup>607</sup>. De este modo, Valin se convierte en el primero que, de forma clara, se desmarca del Derecho clásico romano; según Grosdidier, Valin “a donc très bien vu que la notion de port impliquait un certain aménagement de la main de l’homme”<sup>608</sup>.

Ya en el siglo XIX, Dalloz, en su *Dictionnaire général*, plantea una definición más completa, que incluye tanto la protección de las naves como el tráfico mercantil que se desarrolla en el puerto<sup>609</sup>: “Le Port est un lieu retiré dans les terres, protégé contre les flots et les vents, et offrant ainsi aux bâtiments un séjour tranquille [...] c’est de là que les navires partent; c’est dans les ports qu’on embarque et débarque

---

604 Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, opera del dottore..., colla giunta [da Gio. Jacopo Baldasseroni] delle leggi navali e del gius navale de’ Rodii gre. Lat. E degli statuti degli uffiziali di sicurtà della città di Firenze* (Livorno, 1755; existe otra edición en Génova, 1787; reed. facs. Torino, 1972), cap. LXXIX: “Dell’intrare in Porto, ed ormeggiarsi”, pp. 279-280.

605 Joseph-Nicolas GUYOT, *Le Grand vocabulaire françois [français]... par une société de gens de lettres* (Paris, 1767-1774), 30 vols., vol. XVIII (Paris, 1772), p. 585.: “Port se dit aussi sur les rivières des lieux où les vaisseaux et les bateaux abordent” (p. 587): “En termes de commerce maritime, on appelle port franc un port où tous les marchands, de quelque Nation qu’ils soient, ont la liberté de décharger leurs marchandises et de les en retirer lors qu’ils n’ont pu les vendre, sans payer aucun droit d’entrée ni de sortie. Tel est le port de Gênes” (p. 588). Esta definición se reiteraría años después en Joseph-Nicolas GUYOT, *Dictionnaire raisonné des lois de la République française. Ouvrage de plusieurs jurisconsultes mis en ordre et publié par le citoyen...* (Paris, 1795-1807), 24 vols., vol. XVIII (Paris an XII(1803), p. 130: “lieu propre à recevoir les vaisseaux et à les tenir à couvert des tempêtes”.

606 René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l’Ordonnance de la Marine du mois d’août 1681...* (La Rochelle, 1776), 2 vols., II, p. 447.

607 René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l’Ordonnance de la Marine du mois d’août 1681...* (La Rochelle, 1776), 2 vols., II, p. 447.

608 J. GROSDIDIER DE MATONS, *Le régime administratif et financier des ports maritimes* (Paris, 1969), p. 11.

609 Armand DALLOZ, *Dictionnaire général et raisonné de législation, doctrine et de jurisprudence* (Paris, 1835-1841), 5 vols., vol. V (Paris, 1841), p. 786, ap. 1: es el suplemento de la obra: sí incluye la palabra PORTS. En cambio, en el vol. III (1835), p. 622, la palabra PORTS no tiene entrada propia, aunque existen referencias en: *assurances maritimes; autorité municipale; capitaine; competence administrative; compétence criminelle; douanes; navigation; poids et mesures; servitude*.



les marchandises, c'est là, en un mot, que se résume tout le commerce maritime". De hecho, como puede verse, la definición de Dalloz no se aleja demasiado de la fijada por la Convención de Ginebra en 1923. Ambas, en cualquier caso, resumen un recorrido conceptual que se inició algunos siglos atrás.

## 9.2.- El puerto como espacio de dominio de la Corona

No es este el lugar para tratar del paso o la evolución del dominio público romano a su apropiación por parte del dominio señorial. Sin embargo, no debe olvidarse que la concepción jurídica que el Derecho romano tenía de las orillas del mar como *res publicae* experimentó diversas transformaciones que, partiendo de la *communio pro indiviso* originariamente ejercida por los ciudadanos, acabaría con una clara restricción de esta en beneficio de la extensión de la propiedad del Estado y la afirmación de su dominio. De hecho, el *usus omnium* de las orillas del mar no impedía su sometimiento a la ordenación y reglamentación por parte de la autoridad<sup>610</sup>.

Posteriormente, los glosadores calificaron las orillas como *res communes omnium*, pero sometidas a un *usus publicus*. Según el concepto de la época, este *usus publicus* se refería a un uso abierto a todos los pueblos, a todos los hombres; y por ello las orillas o riberas no podían ser atribuidas a quien las ocupara<sup>611</sup>. Por este motivo, las construcciones erigidas sobre las aguas o sobre el mar pasaron a adquirir una importancia destacada, especialmente porque la calificación jurídica de las orillas condicionaba futuras pretensiones y actuaciones.

Como ejemplo podemos citar el caso de Venecia a partir del siglo XIV, que, ante las pretensiones de todo tipo de papas y emperadores, permitía afirmar a Baldo en su *In primam Digesti veteris part.* que los venecianos “sunt fundati in mari et

610 Sobre el tema, vid. Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer: droit romain et glossateurs”, en *Revue historique de droit français et étranger* (1987), 65, pp. 27-44; Aldo dell'ORO, “Le res communes dell'elenco di Marciano”, en *Studi Urbinati* (1962-1963), pp. 255 y ss.; William MENDEL NEWMAN, *Le domaine royal sous les premiers capétiens (987-1180)* (Paris, 1937); y Andrea FINOCHIARO-SARTORIO, *I Beni comuni di diritto pubblico ne loro svolgimento storico* (Città di Castello, 1908), que trata de los bienes comunales en época romana (pp. 7-25), gótica (pp. 25-29), longobarda (pp. 30-59), franca (pp. 59-83), y de las comunas medievales (pp. 83-57).

611 Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer...”, cit., p. 39.

de iure gentium civitates in mari aedificate sunt ipsorum qui aedificant [...] Hac ratione Veneti pretendunt libertatem”<sup>612</sup>.

La posición específica de los glosadores sobre este particular obedece a una reformulación del Derecho romano, en la que el *imperium* se sustituye por *protectio* y por *iurisdictio*. En efecto, Placentino afirma: “littora et maria dicuntur publica [...] sed hoc intellego quantum ad iurisdictionem”. Y Accursio confirma: “littora communia sunt quo ad usum et dominium [...] sed quo ad protectionem sunt populi romani”<sup>613</sup>, insistiendo en que “littora esse populi romani: sed illud est verum quo ad iurisdictionem”<sup>614</sup>, y también en que “litora in quae populus romanus imperium habet, populi romani esse arbitror”, donde, glosando a Celsus, indica *arbitror: quo ad iurisdictionem*<sup>615</sup>.

Accursio profundizó en esa misma línea, al vincular este tema con el de las regalías: Federico II había establecido que formaban parte de las regalías del monarca los *flumina navigabilia, ripatica et navium praestationes*<sup>616</sup>. De esta forma, Accursio concluyó que el suelo de las orillas o riberas era común, pero no público: “adversus eum qui molem in mare proiecit, interdictum utile competit ei Interdictum utile: quia solum commune est, non publicum”<sup>617</sup>. De todo ello se deduce que el hecho de que una cosa sea de uso común no le otorga o confiere ningún rasgo de dominio sobre ella. Accursio, siguiendo a Placentino, acepta la existencia de dos categorías de bienes (los comunes y los públicos), pero glosa *publicus* por *communis* o por *publice communia*<sup>618</sup>.

Como afirman Charbonel y Morabito<sup>619</sup>, “il est clair que l'idée de domanialité est étrangère aux glossateurs. Les textes romains susceptibles d'aller dans ce sens ont été interprétés comme se référant au caractère commun des rivages”.

---

612 Cit. por Emilio COSTA, “Il mare e le sue rive nel diritto romano”, en *Rivista di diritto internazionale* (1916), 10, pp. 337-354, en especial pp. 340 y ss.

613 ACCURSII, *Glossa in Digestum vetus* (ed. facs. Turín, 1969), p. 15, glosa a *littora* en D 1,8,2,1. Por su parte, una glosa similar la repite Godofredus, al indicar “hinc pilae in mari jactae jacentis et aedificium in littore positum aedificantis est”, en *Corpus Iuris Civilis romani in quo Institutiones, Digesta ad Codicem florentinum emendata. Codex item et Novellae, nec non Justiniani edicta. Leonis et aliorum imperatorum... cum notis integris Dionissii Gothofredi...* (Coloniae Munatianae [Basilea], 1756), 2 vols., I, glosa a D 1,8,2,1. [p. 119, n. 48].

614 ACCURSII, *Glossa in Volumen* (ed. facs. Turín, 1969), glosa a I 2.1.1. [p. 27].

615 ACCURSII, *Glossa in Digestum novum* (ed. facs. Turín, 1968), glosa a D 43,8,3,pr. [p. 207].

616 ACCURSII, *Glossa in Volumen*, Libri Feudorum II, 56 (*quae sint regaliae*). [p. 477].

617 ACCURSII, *Glossa in Digestum novum* (ed. facs. Turín, 1968), glosa a D 43,8,2,8.

618 Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer...”, cit., p. 41, n. 152, 153 y 154.

619 Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer...”, cit., p. 42.



Todo ello explica, según estos autores, la debilidad del concepto de poder o dominio público, que ha provocado que los glosadores hayan glosado los textos clásicos para adaptarlos de acuerdo con las soluciones justinianas, dando preferencia, en este sentido, a las *Instituta* frente al *Digestum*<sup>620</sup>.

De hecho, este proceso de nueva configuración jurídica de conceptos ya existentes se enmarca en una fase histórico-jurídica en la que “Le seigneur s’est également approprié, dans sa seigneurie, l’ancien domaine public: routes, ponts, bacs, rivières navigables, ports et passages, rivages de la mer. L’entretien de toutes ces choses affectées à la commodité publique lui incombe, en principe, mais il peut recourir aussi aux corvées des habitants de la seigneurie qui en font usage”<sup>621</sup>.

La reelaboración de los textos por parte de los glosadores y posglosadores fue, pues, constante. Révigny, por ejemplo, afirmaba que *iurisdicito est Caesaris*<sup>622</sup>. Sin embargo, los juristas del siglo XVI y posteriores interpretaron a su manera la obra de los glosadores y comenzaron a aplicar nuevos esquemas jurídicos o doctrinales para resolver viejos problemas.

Algunos autores seguían teniendo una concepción que vinculaba orillas o riberas a la propiedad de los terrenos adyacentes, e incluso relacionaba territorio marítimo con la ciudad o tierra limítrofes. Así, **Monte** afirmaba: “Et territorium dicitur esse in mari [...] appellatione territorii alicuius civitatis comprehenditur mare et districtus per illam civitatem maxime in favorabilibus, per c. ( ? ) ubi periculum ”, y también ““Riparum tamen proprietates est illorum, quorum praediis adhaerent, etiam sint fluminum publicorum ”<sup>623</sup>.

Otros, en cambio, tendían a reforzar el concepto teórico de dominio de la Corona. **Choppin**, a principios del siglo XVII, dedicó buena parte de su obra a este tema<sup>624</sup>. Para este autor, “Le domaine de la Couronne de France est entendu

620 Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer...”, cit., p. 42.

621 François OLIVIER-MARTIN, *Histoire du droit français des origines à la Révolution* (Paris, 1948; reed. facs. 1995, 2.<sup>a</sup> ed.), p. 144.

622 Nicole CHARBONNEL - Marcel MORABITO, “Les rivages de la mer...”, cit., p. 40, n. 144, y p. 41, n. 147.

623 Hyeronimus de MONTE, *Tractatus Finium Regundorum...* (Venetiis, 1556), cap. VI, § 8, fol. 8v., y cap. XXIII, § 3, fol. 28r.

624 René CHOPPIN, *Trois livres du domaine de la couronne de France, composez en latin par..., et traduicts en langage vulgaire sur la dernière impressions de l’an 1605* (Paris, 1613).

celuy, qui est expressement consacré, uny et incorporé à la Couronne Royale; ou qui a esté tenu et administré par les Receveurs et officiers du Roy per l'espace de dix ans"<sup>625</sup>.

Hay, pues, dos tipos de dominio: el natural de la Corona y el adquirido. Por lo que respecta al primero, relacionándolo con el tema de los derechos fiscales a percibir en relación con el dominio, afirma<sup>626</sup>:

“en cette premiere espece de Domaine premier et originaire sont mises tous les possessions, terres et seigneuries appartenans au Roy, qui sont tellement unies et incorporées avec les fleurons de la Couronne, qu’ayant prins une mesme naissance et origine avec la Couronne, elles ne peuvent aussi estre esteintes sinon avec elle. Tels sont les Peages, Subsidies ou Prevostez, que le Roy prend et leve és entrées et isseus des villes ou autres lieux sur toutes sortes de marchandises [...] C’est une chose ordinairement receue et approuvee [...] des le premier establissement des Republicques, de payer les Peages et Subsidies pour les droits d’entree et issue des marchandises.”<sup>627</sup>

El dominio de la Corona sobre las orillas y riberas implicaba que nadie podía construir o clausurar puertos. Ni siquiera los barones ni las ciudades podían hacerlo, pues era algo que correspondía exclusivamente a la Corona. Así opinaba Montano<sup>628</sup>: “Nullus Baro, vel civitas Regni potest construere novum portum [...] sic clausura et apertura portus inhaeret Regia dignitati”.

**Locenius** defendía también el dominio de la Corona, pero lo hacía desde una perspectiva más amplia. En efecto, para él, el uso y la propiedad de los mares fue originariamente común a todos los hombres. Sin embargo, posteriormente, los reyes, príncipes y las repúblicas libres (en referencia a las italianas y holandesas) aplicaron su dominio, por la fuerza del imperio, sobre las tierras unidas a esos

---

625 René CHOPPIN, *Trois livres...*, cit., p. 12, lib. I, tit. II, § I.

626 René CHOPPIN, *Trois livres...*, cit., p. 12, lib. I, tit. II, § II.

627 Choppin cita en su apoyo una ley de Carlomagno, cap. 12, *de Teloniis*, “quae iam longe ante à negotiatoribus iustè exigebantur, tam de pontibus, quam de navigiis seu mercatu”.

628 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus tractatus amplissimus, in quo magistratus, munera, officia ad regiam collationem spectantia, illorumque natura, dispositio... pertractantur, quibus accesserunt nonnullae quaestiones feudales cum... decisionibus... tribunalium inclytæ civitates neapolitanae, auctore...* (Neapoli, 1634), p. 3, § 63.



mares<sup>629</sup>: “Certum quidem est, primaevo iure naturae et conditione hominum, maris usum et proprietatem omnibus fuisse communem, sed Reges, Principes et Reipublicae liberae eius dominium vi imperii in terras et undas illis coniunctas paulatim ad se traxerunt”.

Locenius da inicio a una corriente doctrinal que recuerda cuáles fueron los orígenes de ese dominio que ejercen los reyes sobre los mares y las tierras adyacentes. Schoock consideraba que, ya de muy antiguo, los príncipes se habían apropiado de los puertos para protegerlos, lo que concitaba muchas disputas en torno a los subsidios que allí se recaudaban<sup>630</sup>. También Marquard insistía en dicha justificación, destacando la situación de los puertos bajo el dominio del príncipe, que permitía establecer en ellos regalías<sup>631</sup>.

El cardenal De Luca, por su parte, consideraba necesario establecer una doble distinción. En cuanto a la posesión de los mares, lagos y ríos navegables, afirmaba que no eran de nadie, y en cuanto a su uso, que eran de todos. Ahora bien, en lo que respecta al dominio —que equivalía a protección y autoridad—, correspondía al príncipe soberano, que por ese motivo era el único que podía imponer gravámenes a los navegantes<sup>632</sup>:

“Cosí el mare, come i laghi, e li fiumi navigabili, sono quanto all’uso della navigazione, e della pesca, di ragion comune a tutti; in maniera che la legge, quanto al dominio, e possesso, li dica di niuno, e quanto all’uso li dica de tutti. Ma per quel che spetta al dominio, se si considera quello, il quale si dice

629 Joannis LOCCENNII [Johann Locken Loccenius], *De iure maritimo et navali libri III*, (Holmiae=Stockholm, 1650), lib. I, cap. IV, p. 32, § II. El texto puede consultarse en otra edición, junto con otras obras: Joannis LOCCENNII [Johann Locken Loccenius], “De iure maritimo et navali libri tres”, en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...*, (Halaë Magdeburgicae=Falle an der Saale, 1740), pp. 903-1052.

630 Martini SCHOOCKII [Marten SCHOOCK], *Martini Schoockii Imperium maritimum ita explicatum ut non solum eius ostendatur praerogativae, verum etiam cuique Genti, maxime Belgis foederatis suis vindicetur honos...* (Amstelodami, 1654), p. 2, § I: “Ideoque magnorum principum cura antiquissima fuit, navalis apparatus et quo pacto oram maritimam observare, portus occupare, flumina fauces munire possent”; y p. 161, § XXXIII: “De subsidi quaestio in omnibus provinciis movetur”.

631 Johannes MARQUARD, *Tractatus politico-iuridicus de iure mercatorum et commerciorum singulari... Accesserunt in fine tractatus ipsa privilegiorum, constitutionum... exemplaria... authore Johannes Marquardo* (Francofurti, 1662), 2 vols., lib. I, cap. XVII (“De restrictione et coartationem commerciorum”), § 14-15, p. 156: “Sane portus, particula quaedam maris est, natura sua omnium communis, et iure gentium publici; verum quae ex publico occupantur, nostra sunt [...] Deinde, portus hodie inter Regalia, ac Civitatum proprii habentur. Quod autem portoria et vectigalia certam ibidem ad portus et vias et teloniorum loca restrictionem habeant”.

632 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare, ovvero il Compendio di tutta la legge civile, canonica, feudale e municipale...* (Roma, 1673), 15 vols., cap. XV, p. 189, § 1. Sobre el cardenal de Luca, vid.: Agostino LAURO, *Il cardinale Giovanni Battista de Luca. Diritto e riforma nello stato della Chiesa (1676-1683)* (Nápoles, 1991).



Puerto de Venecia en 1565, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

di protezione, e di autorità, questo è di ragion regale, spettante al Principe sovrano, al quale perciò solamente si concede la potestà d'imporre gravetze à naviganti.”

También Loyseau insistía en esta visión<sup>633</sup>. Los soberanos “ils se sont voulu attribuer la propriété de la mer; des rives navigables, des chemins, des champs, des rues, murailles et foissés de villes”. Esta opinión, en última instancia, se mantendría aún décadas más tarde, como pone de manifiesto el texto de Lefevre de la Planche, en 1764<sup>634</sup>: “Les souverains ont prétendu la propriété des quatre premières: communes, publicae, universitatis, nullius”.

Toda esta doctrina permite clarificar con más detalle los múltiples y variados significados que subyacen tras el concepto de “*dominio*”. Así, Graswinckel en

633 Charles de LOYSEAU, *Traité des Seigneuries*, en *Ceuvres* (Genève, 1636), 2 tomos (reed. Lyon, 1701), p. 46 (ed. 1636).

634 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires sur les matieres domaniales ou Traité du Domaine, ouvrage postume... publié par P.C Lorry* (Paris, 1764-1765), 3 vols., I, p. 5. Esta frase se enmarca en un comentario más amplio sobre la distinción que las leyes romanas hacen de las cosas comunes (aire, mar) y públicas (ríos, puertos, caminos); de las *universitatis*; del servicio divino y *nullius*, de los particulares.



un capítulo de su obra titulado “Dominium Maris quae sit”, afirmaba<sup>635</sup>: “Cum sciat vocem *Dominis* non esse eiusdem apud omnes significationis. In mari tria considerant: Proprietatem, usum et iurisdictionem. Proprietatem, nullius esse contendunt; usum, communem omnium hominum; iurisdictionem, Principis”.

Es decir, el dominio no equivalía a propiedad, y el uso se desligaba de la jurisdicción. Con todo, no debemos olvidar que la postura de Graswinckel se enmarca en la contienda política y jurídica de la libertad de comercio en los mares y los derechos de soberanía de los príncipes, y que dicho autor arremete en toda su obra contra el pretendido dominio (exclusivo) que algunos reyes, príncipes o ciudades intentaban defender. De ahí la necesidad de separar el dominio de la jurisdicción (cuya naturaleza no se discutía).

El veneciano **Palazzi** extendía el dominio hasta el mar, que podía adquirirse por ocupación, prescripción, costumbre o privilegio; así lo defendían canonistas, teólogos y juristas<sup>636</sup>. Otro autor italiano, **Pacce**, establecía una triple distinción tanto sobre el mar como sobre el litoral<sup>637</sup>: “in mari et littoribus matris (sic) tria spectari, proprietatem, usum, iurisdictionem. Proprietas est nullibus; usus est communis omnium hominum, iurisdictionem est Principis”. Con estos argumentos, **Pacce** defendía la autoridad y la jurisdicción de Venecia sobre el mar Adriático por una serie de motivos que se remontaban a tiempos inmemoriales: por ocupación, pues Venecia se asienta en terrenos ganados al mar, que es *res nullius*; por prescripción; y por costumbre. Según **Reulos**<sup>638</sup>, **Pacce** precisaba que “sur la mer et les rivages de la mer il faut distinguer les points de vue de la propriété (il s’agit d’une *res nullius*); de l’*usus*, qui est commun; de la *iurisdictionem*, qui est au prince”.

635 Theodor GRASWINCKEL, *Mari liberi vindiciae adversus Petrum Baptistam Burgum, Ligustici Maritimi Domini Assertorem* (Hagae Comitum=La Haya, 1652), cap. XVI, p. 226.

636 Giovanni PALAZZI (Ioanne PALATIO), *De Dominio maris libri duo... authore...* (Venetiis, 1663), lib. I, cap. X, “Quot (sic) modis acquiratur maris dominium”, p. 243.

637 Iulii PACCI [Giulio PACCE], “De Dominio Maris Hadriatici. Disceptatio inter Sereniss. Regem Hispaniarum, ob Regum Neapolitanum, et Sereniss. Republicam Venetam”, en Martini SCHOOCKII [Marten SCHOOCK] (ed.), *De Dominio, seu Imperio maris, Jul. Pacii, Hug. Grotii, Jac. Gothofr., Mart. Schoockii et aliorum dissertationes* (Francofurti, 1669), pp. 1-47, p. 5. La primera edición de dicha obra, que no hemos podido consultar, es *De Dominio Maris Hadriatici. Disceptatio inter Sereniss. Regem Hispaniarum, ob Regum Neapolitanum, et Sereniss. Republicam Venetam* (Lugduni, 1619).

638 Michel REULOS, “Les droits de Venise sur la mer Adriatique. Leur analyse fondée sur la raison avec l’aide du Droit romain (1619)”, en *Annuaire de Droit maritime et aéro-spatial* (1993), XII, pp. 157-163.

En el último tercio el siglo XVII, **Pecchio**, al tratar de las servidumbres de acueductos y división de las aguas, establecía por analogía que, si bien los mares eran comunes, el príncipe ejercía sobre ellos y la zona litoral el dominio correspondiente<sup>639</sup>: “Si occupanti littus Maris per edificationem alicuius edificii, eo durante, datur facultas prohibendi, ne in eodem loco alius aedificet, non obstante quod littora Maris sint communi [...] ergo multo magis poterit Princeps prohibere, qui habet dominium”.

Piergiovanni, siguiendo a **Weger**<sup>640</sup>, cree que el puerto, además de definirse como “il luogo chiuso per il ricetto e la sicurezza della navi e per lo scarico delle merci [...]” si aggiunge l’atto dell’autorità che ne completa la configurazione giuridica e conferisce alla località di scalo marítimo gli *iura portus*<sup>641</sup>. De hecho, para **Weger**, “Comercio et Imperio, societatem consistere”<sup>642</sup>.

Pero este espacio portuario, donde se ejerce una autoridad, es también “uno spazio di autonomia per quello portuale, isolandone la peculiarità in rapporto soprattutto ai principi generali che resolano la navigazione internazionale”<sup>643</sup>.

A lo largo del siglo XVIII, el concepto de dominio en relación con los puertos se reafirma de diversas maneras. **Brillon** destacaba que “le propriétaire d’un fonds qui aboutit à une riviere navigable, ne peut empêcher qu’on n’y attache un port pour l’utilité publique”<sup>644</sup>, pues no debía olvidarse que las orillas de los ríos pertenecían a la Corona<sup>645</sup>.

---

639 **Francesco Maria PECCHIO** (**Francisci Mariae PECCHII**), *Tractatus de aquaeductu... nunc primum in lucem editus* (Ticini=Pavía, 1670-1681), 3 vols., lib. I, cap. II, quaest. II, § 25, p. 32.

640 **Vito PIERGIOVANNI**, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modelo genovese”, en **Simonetta CAVACIOCCHI** (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 146-168, p. 149. El autor realiza un breve comentario de las opiniones de **Weger**, que por error atribuye a **Rethius**.

641 **Albertus WEGER**, “Disputatio secunda de iure portuum «vom Recht der Meer-Haven». A diem VII aprilis A. MD-CLXXI”, en **Johannis Friederici RHETII**, *Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (2.<sup>a</sup> ed., Francofurti, 1692; 2.<sup>a</sup> ed. [que utilizo], 1746), pp. 11-27.

642 **Albertus WEGER**, “Disputatio secunda...”, cit., p. 12.

643 **Vito PIERGIOVANNI**, “Dottrina e prassi...”, cit., p. 150.

644 **Pierre Jacques BRILLON**, *Dictionnaire des Arrests ou jurisprudence universelle. Les Parlements de France et autres tribunaux...* (Paris, 1711), 3 vols., III, p. 103.

645 **Pierre Jacques BRILLON**, *Dictionnaire...*, III, p. 104: “le propriétaire d’un fonds qui aboutit à une riviere navigable, ne peut empêcher qu’on n’y attache un port qui sert a l’utilité publique d’autant plus que par le Droit françois, les rivages appartiennent au Roy”.



El jesuita portugués **Manuel Pereira**, al tratar un tema aparentemente tangencial, como era el de la pesca de grandes cetáceos (“balenae, sirenes et similes”), afirmaba con rotundidad que la captura de dichas especies pertenecía por derecho de gentes y por derecho común al primer ocupante<sup>646</sup>. Ahora bien, en caso de arribada a la costa, dichos cetáceos pertenecían al rey, como se deducía de un antiquísimo pacto entre el príncipe y el pueblo: “Nota tamen, de iure consuetudinario huius Regni tales pisces, sive in mari, sive ad littora ejecti capiantur, aut inveniantur, pertinere ad Regem [...] Et quidem potuit provenire, vel ex pacto antiquis inito (sic) inter Principem et populum”<sup>647</sup>.

**Conringii** afirmaba que era necesario distinguir entre el dominio sobre las cosas y los bienes, y el imperio, que se aplicaba a las personas<sup>648</sup>. El problema surge cuando muchos pueblos quieren atribuirse el dominio sobre los mares (“Porro et hodie multi populi Imperium marinum sibi attribuunt”). En cualquier caso, parece claro que este autor sigue la tradición, al afirmar que el poder de los soberanos sobre los puertos se debe a la protección que estos ofrecen a las personas y mercancías, y que, en consecuencia, pueden decidir a quién permiten el acceso a los puertos, y a quién no<sup>649</sup>:

“Ad hunc imperii actum spectat ius portus: vigore nempe cuius dominus maris portum, i.e. locum conclusum, quo expportatur et importatur merces, construere potest”; “Propterea majestas pro praestita ( ?) navibus in portu suo securitate certum vectigale petere, et quid vehant unde veniant, quo tendant, et ad quem merces spectent, inquerere potest.”; “Quod a majestate imperatur a navigantibus, ut tam quo ad personam, quam merces suas pro securitate transitus et onere tuendae navigationis certum solvant portorium”; “Est enim penes Imperatorem, an velit transitum et stationem in portu permittere nec ne.”

646 Emmanuel PEREIRA, *De Restitutione tractatus sex, in tres tomos distributi...* (Ulyssipone=Lisboa, 1724), 2 vols., II, p. 198, § 165: “In cuius sint dominio pisces Regii? Pisces Regii apud nostrates dicuntur pisces inusitatae magnitudinis, v.g. Balenae, Sirenes, et similes. Respondetur, de iure Gentium et communi pertinere ad primo occupanter. Ratio est: Quia huiusmodi pisces, cum sint natura sua feri, in nullius dominio sunt: ergo sunt primi occupantis. Quod intelligendum est, sive capiantur in mari, sive ad littora ejecti sint”.

647 Emmanuel PEREIRA, *De Restitutione...* cit., II, § 166, pp. 198-199.

648 Hermanni CONRINGII, *Operum, cuius elenchus post praefationem conspicitur, contiens varia scripta politica et historica* (Brunsvigae [Braunschweig], 1730; reed. facs. Aalen, 1970-1973), 7 vols., vol. 4, cap. XXIV: “De dominio maris” § IV, p. 947: “Differt dominium ab imperio, quia dominium est in res et bona, imperium vero in personas”.

649 Hermanni CONRINGII, *Operum...*, cit., vol. 4, cap. XXIV: “De dominio maris”, § XXXIX, p. 957.

Bunau publicó un tratado en el que analizaba los diversos títulos que atesoraban las monarquías y repúblicas europeas para considerar como propios sus mares limítrofes: Venecia, Génova, Báltico, Holanda, etc.<sup>650</sup> Sin embargo, sus planteamientos no eran excesivamente originales, pues eran deudores de las obras de Conringii y de Fritsch, como veremos.

Siguiendo a Conringii, Bunau sostenía que los emperadores germánicos actuaban como lo hicieron antiguamente los emperadores romanos, aunque de la inicial consideración de los mares como cosa común se pasó posteriormente a un concepto privado de posesión, que incluía la orilla o litoral<sup>651</sup>.

Para Hevia Bolaños, el puerto “es regalia del Principe”, aunque a continuación indicaba que “lo hecho en el puerto de la Ciudad es visto ser hecho en ella”<sup>652</sup>. De hecho, esta vinculación del dominio sobre el espacio portuario al dominio del espacio de la ciudad no excluía que su uso fuera común a todos, como lo era el del mar<sup>653</sup>:

“El uso del puerto de la mar; como en ella, es comun de todos los del mundo, à prevencion del primer ocupante, sin que por otro le pueda ser embargado en el inter que lo ocupare, como esta definido en el derecho civil, y real. Y asi, segun dice Baldo, si el puerto de la mar fuese fabricado por ingenio del hombre, el edificio es del que lo fabricó, conforme un texto, mas el puerto es de todos, por ser el agua común, segun otro texto.”

---

650 Henricus BUNAU, *De iure imperatoris atque imperii romano-germanici...* (Lipsiae, 1744).

651 Henricus BUNAU, *De iure imperatoris...*, cit., § III, p. 4: “Imperatores Romano-germanicos curam marium habuisse, atque eadem iura retinuisse, quae veteres Imperatores Haberunt. Quamvis enim, tempore Reipublicae Romanae, mare nullius esse communiter valeret, tamen, postquam summa rerum ad unum delata fuit, mares qua littus alluit in dominio, etiam privatorum, qui vicinos agros possiderent, esse statuit Imperator Leo”.

652 Juan de HEVIA BOLAÑOS, *Curia philipica* (Madrid 1747; utilizo la ed. facs. Valladolid, 1989), 2 vols., II, libro. III, cap. I, § 35, p. 456.

653 Juan de HEVIA BOLAÑOS, *Curia philipica*, II, p. 456 [libro. III, cap. I], § 36. La referencia al *derecho real* no se encuentra en la versión latina del texto, en Joannis de HEVIA BOLANI, *Labyrinthus commercii terrestris et navalis... in quo brevitur agitur de mercatura et negotiatione terrestri atque maritima* (Florentiae, 1702), cap. I, § 36, p. 7: “Usus ipsius portus maris, quemadmodum ipsum mare est communis omnibus, quisquis in eo occupando praevenerit, nec is ab alio impediri potest quosque illum occupet, *l. Nemo. In fin. ff. De rer. divis. L. 6. in princ. tit. 28. par. 3. partit. Quare iuxta Bald. In rubr. ff. de rer. Divis.* Si portus fabricatus fuerit arte hominum, aedificium est illius, qui illum aedificavit, *l. In tantum, ff. De rer. Divis.* Portus vero est communis omnium, cuam aqua pariter communis sit, *l. Nemo, § Flumina, ff. De rerum divis*”.



Hubner consideraba que el mar, junto con otros bienes inmateriales, no podía pertenecer a nadie<sup>654</sup>: “la pleine Mer, tout comme l’air, la lumière et la chaleur du soleil en général, ne peut jamais appartenir en propre a peresonne; c’est a dire, que l’usage et la disposition n’en peuvent pas appartenir à quelqu’un, à l’exclusion de tout autre”. Es más, en relación con este tema, no se reconocía ningún derecho al primer ocupante (como sí sucedía con la ocupación y conquista de nuevas tierras), pues “le droit de premier occupant ne peut donner à aucun peuple l’Empire absolu de la Mer, qui est insusceptible de proprété”<sup>655</sup>.

Sin embargo, Hubner distinguía entre la alta mar, a la que aplicaba las consideraciones anteriores, y la costa o ribera, que correspondía por accesión al dueño o señor de estas tierras, pues esa orilla y ribera también sirven de protección a sus propiedades<sup>656</sup>:

“On voit bien que je ne parle ici que de la *pleine Mer*, et non pas de celles de ses parties qui baignent les côtes d’un pays; parce qu’il est constant que ces parties de la mer appartiennent, comme une accessoire, au Maître de ce pays. Les raisons en sont, 1°, parce qu’il est à même d’en prendre possession et de s’y maintenir par le moyen des Batteries ou des Forts qu’il peut faire sur les bords; 2°, parce que ces aux (sic) servent de remparty à ses terres.”

Vattel, en 1758, introduce un lenguaje original en cuanto a los conceptos, al referirse a la Nación como titular de unos bienes comunes, que el pueblo puede ceder al soberano (“Supérieur”)<sup>657</sup>: “Le Peuple peut céder au Supérieur tel droit qu’il voudra sur les Biens Communs de la Nation; mais tous ces droits particuliers

654 Martin HUBNER, *De la Saisie des bâtiments neutres, ou du Droit qu’ont les nations belligérants d’arrêter les navires des peuples amis* (La Haye, 1759), 2 vols., I, cap. III (“De la liberté du commerce en général, et du commerce maritime en particulier”), pp. 53-54, § II.

655 Martin HUBNER, *De la Saisie...*, cit., I, p. 54, § III.

656 Martin HUBNER, *De la Saisie...*, cit., I, p. 57, § V.

657 Emer de VATTTEL, *Le droit des gens, ou Principes de la loi naturelle, appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains* (Londres [i.e. Neuchâtel], 1758), 2 vols., lib. I, cap. XX, p. 215, § 239. De esta obra hemos consultado también una traducción al castellano: *Derecho de gentes, o Principios de la ley natural aplicados a la conducta e intereses de las naciones y de los príncipes, por Vattel. Nueva edición... traducida por J.B.J.G y terminada con algunas reflexiones acerca de ciertas ideas fundamentales de esta obra* (Burdeos, 1822), 4 vols. En esta traducción se incluyen datos biográficos de Vattel. Consejero privado del rey de Polonia, elector de Sajonia y ministro suyo cerca de la República de Berna, había nacido en 1714 en Neuchâtel y murió en 1767. Su obra se editó, según el traductor, en Leyden en 1758 (pero figura Londres, y en realidad es Neuchâtel); en Neuchâtel en 1773; en Amsterdam en 1775, y tuvo una cuarta edición, que es la que se traduce. El traductor había ya traducido anteriormente al castellano la obra de Jean Jacques Burlamaqui (1694-1748), *Elementos de Derecho natural*, y de Puffendorf, *Deberes del hombre*. En esta obra de Burlamaqui figuran como traductores J. Barbeyrac (del latín al francés) y García Suelto (del latín al castellano).

ne découlent point naturellement et par eux-mêmes de la souveraineté”.

Nadie puede ocupar la alta mar, ni impedir el paso a otras personas<sup>658</sup>; y en lo que se refiere a las costas o riberas, estas pertenecen a la Nación que tiene las costas lindantes. La misma calificación reciben los puertos<sup>659</sup>:

“Les rivages de la mer appartiennent incontestablement à la Nation maîtresse du pays dont ils font partie, et ils sont au nombre des choses publiques [...] Les ports et les havres sont encore manifestement une dépendance, et une partie même du pays, et par conséquent ils appartiennent en propre à la Nation. On peut leur appliquer, quant aux effets du domaine et de l’empire, tout ce qui se dit de la terre même”.

Lefevre de la Planche partía del carácter público del mar, atendiendo a su origen o creación de carácter divino<sup>660</sup>: “la mer, en effet, placée par l’Auteur de la nature, pour former les bornes des empires, et pour servir de communication entre eux, est publique non seulement pour une nation, mais pour tous les peuples de la terre”. Por este motivo, siguiendo el Derecho romano, afirmaba que los monarcas no eran los poseedores del mar: “on ne peut dire qu’ils [souverains] en soient les possesseurs, ni les souverains: *Ego quidem mundi dominus, lex autem maris*”<sup>661</sup>, en clara referencia a Volusio Meciano y la respuesta del emperador Antonino a Eudemón<sup>662</sup>. Además, Lefevre añadía que era evidente que las orillas o riberas marítimas tenían la misma condición que el mar<sup>663</sup>: “par rapport au rivage de la mer, il est de la même condition que le mer même”.

Con la Revolución francesa y la codificación, la perspectiva sobre el concepto

---

658 Emer de VATTEL, *Le droit des gens...*, cit., lib. I, cap. XXIII, p. 243, § 280: “La pleine mer n’est point de nature à être occupée, personne ne pouvant s’y établir de manière à empêcher les autres d’y passer”.

659 Emer de VATTEL, *Le droit des gens...*, cit., lib. I, cap. XXIII, p. 251, § 290. La traducción castellana de este párrafo dice (lib. I., cap. XXIII, pp. 464-465): “Las orillas del mar pertenecen incontestablemente a la Nación dueña del país a que pertenecen, y son del número de las cosas públicas [...]. Los puertos y las abras (sic) son también una pertenencia y aun parte integral del país, y, de consiguiente, pertenecen a la propiedad nacional. Se les puede aplicar, en cuanto a los efectos del dominio y del imperio, todo cuanto de la tierra misma se dice”.

660 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires sur les matieres domaniales ou Traité du Domaine, ouvrage postume... publié par P.C Lorry* (Paris, 1764-1765), 3 vols., I, p. 5.

661 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires...*, cit., I, p. 6.

662 Vid. K.M.T ATKINSON, “Rome and the Rodhian Sea-Law”, en *Iura. Rivista internazionale di diritto romano e antico* (1974), 25, pp. 46-98; Gianfranco PURPURA, “Relitti di navi e diritti del fisco. Una congettura sulla «lex Rhodia»”, en *Annali del Seminario Giuridico. Università di Palermo* (1976), 36, pp. 69-87; Antonio RUGGIERO, *L. Volusio Meciano: tra giurisprudenza e burocrazia* (Napoli, 1983).

663 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires...*, cit., I, p. 12, citando D 1.8.2, y la *Ordonnance* 1681, l. 4, tít. 7.



de dominio público experimentó algunas modificaciones importantes<sup>664</sup>. Así, el Decreto-Ley de 22 de noviembre de 1790 intentó resolver la relación entre el dominio de la Corona y el principio de la soberanía nacional, formulando el llamado “*Código dominial*”, cuyos textos servirían de base al *Code civil*. En la citada ley de 1790 se establecía que el dominio nacional se extendía a todas las propiedades inmuebles y a los derechos reales pertenecientes a la Nación (art. 1), y su artículo 2 disponía lo siguiente<sup>665</sup>:

“Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières navigables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, etc., et en général toutes les portions du territoire national que ne sont pas susceptibles d’une propriété privée, sont considérées comme des dépendances du domaine public.”

Este concepto de “*dominio público*” (inicialmente sinónimo de *dominio nacional*) se aplica a las orillas y a los puertos, y según Dalloz, “Les rivières navigables ont toujours fait partie du domaine public”<sup>666</sup>. En este sentido, cita en su apoyo no solo el Decreto-Ley de 1790, sino también la *Ordonnance* de 1669<sup>667</sup>, un Edicto de 1685 y el *Code civil*, en su artículo 538.

En efecto, el artículo 538 del *Code civil* se basa en el artículo 2 del Decreto-Ley de 1790<sup>668</sup>:

“Les chemins, routes et rues à la charge de la nation, les fleuves et rivières navigables ou flotables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, et généralement toutes les portions du territoire national qui ne sont

664 Vid. Alfredo GALLEGO ANABITARTE - Angel MENÉNDEZ REXACH - José Manuel DÍAZ LEMA, *El Derecho de Aguas en España* (Madrid, 1986), 2 vols., I, pp. 45-55.

665 J. B. DUVERGIER (ed.), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d’État* (Paris, 1824-1949), vol. II (Paris, 1834; reed. Bad Feilnbach, 1995), p. 30: Decreto “relatif aux domaines nationaux, aux changes et concessions, et aux apanages”, art. 2.

666 Armand DALLOZ, *Dictionnaire général et raisonné de législation, doctrine et de jurisprudence* (Paris, 1835-1841), 5 vols., II (1835), p. 216, núm. 9; sin olvidar que (núm. 6) “Les eaux ou rivières navigables son celles qui portent des bateaux, trains ou radeaux, soit de leur fond, soit avec artifices et ouvrages de mains”.

667 La *Ordonnance* de 1669 consideraba que solo eran de dominio público los ríos navegables naturales; en cambio, el *Code civil* consideraba de dominio público los cursos fluviales navegables naturales y artificiales; vid.: JOURDAN-DECRUSY-ISAMBERT (eds.), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l’an 420 jusqu’à la Révolution de 1789...* (Paris, 1822-1827), vol. XVIII, quien reproduce el *Édit portant règlement général pour les eaux et fôrets*, de agosto de 1669.

668 *Code civil des français. Édition originale et seule officielle (=Code civil)* (Paris, 1804), art. 538.

pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.”

Como vemos, tanto en 1790 como en 1804, los puertos son considerados parte del dominio. En palabras de **Dalloz**<sup>669</sup>, “Les ports doivent être libres a tous, comme le commerce lui-même. Comme les rades, il font partie du domaine public (art. 538 du C. civil); en conséquence, ils sont inaliénables et imprescriptibles et communs pour leur usage á tous les nationaux et aux alliés”.

---

669 Armand DALLOZ, *Dictionnaire général et raisonné de législation, doctrine et de jurisprudence* (Paris, 1835-1841), 5 vols., V (1841), p. 786, ap. 4.



## 10.- La jurisdicción sobre el espacio portuario

Una vez determinado el largo proceso jurídico que siguió históricamente el concepto de *espacio portuario*, hasta convertirse en parte del dominio público, conviene precisar cómo se ejercía el dominio en ese espacio. Con este propósito vamos a concretar y acotar dos elementos: el espacio portuario como objeto del ejercicio de la jurisdicción, más allá de los múltiples significados del concepto *jurisdicción*<sup>670</sup>; y el espacio portuario como objeto de la percepción de unos derechos o ingresos económicos (regalías).

### 10.1.- El espacio portuario como objeto de jurisdicción

Parece evidente que la jurisdicción sobre el espacio portuario correspondía a quien ejercía el dominio sobre él. Con todo, esta atribución genérica o global debe ser matizada, puesto que la aplicación exacta de esta competencia podía variar según las épocas y los territorios.

En primer lugar, examinaremos el refuerzo de la jurisdicción real mediante el Almirantazgo. En segundo lugar, analizaremos la consolidación de los consulados de mar como ejercientes de una jurisdicción mercantil propia y autónoma<sup>671</sup>.

Por lo que respecta al Almirantazgo, el caso de Sevilla es muy elocuente. Desde mediados del siglo XIII, el Almirantazgo ejercía una jurisdicción al margen de la de los alcaldes ordinarios de la ciudad de Sevilla, en un proceso que culminaría en 1399, cuando un privilegio real confirmó la jurisdicción directa del almirante con carácter general sobre todos “los fechos e cosas e contratos que pertenecen a la mar”<sup>672</sup>.

670 Vid. al respecto Pietro COSTA, *Iurisdictio: Semántica del potere politico nella pubblicistica medievale (1100-1433)* (Milano, 1969; reed. facs. 2002).

671 Arcadi GARCÍA [SANZ], *Llibre del Consolat de Mar.III. 1. Estudi jurídic* (Barcelona, 1984), pp. 117 y ss.

672 Vid. Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971), pp. 19-21; Santos M. CORONAS, *Derecho mercantil castellano: dos estudios históricos* (León, 1979), p. 34; Florentino PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe* (Sevilla, 1944), p. 44; y José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla: historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares, 2003). Noticias indirectas en Luis SALAS ALMELA, *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660* (Córdoba, 2002), pp. 28 y ss. Por su parte, Antonio Miguel BERNAL RODRIGUEZ - Antonio COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 779-824, cree que las autoridades locales ejercían la jurisdicción en el puerto, nombrando los *alcaldes de la mar* (p. 788).

Ahora bien, ¿quién ejerce la jurisdicción sobre el puerto? En el caso de preponderancia del sistema basado en la jurisdicción del Almirantazgo real, no parece haber dudas. Así, **Olivier Martin** afirma<sup>673</sup>: “Les amirautés, établies dans les ports, s’occupaient à la fois de l’administration maritime, de la surveillance des gens de mer, de la police des rivages, des ports et de la mer, et de toutes les contestations concernant au commerce maritime”.

La doctrina fue en estos temas muy elocuente. Desde finales del siglo XVI parece indudable la autoridad jurisdiccional del monarca en estos temas, combinada, eso sí, con la doctrina clásica del Derecho romano. Así, **Celso** sostenía que “Los puertos pertenescen a todo hombre en general, de los cuales pueden usar para lo que son destinados, nsi los que vienen en aquella tierra donde son, como los estrangeros [...] empero el señorío dellos es del rey, al qual pertenescen las rentas de los puertos que dan los mercaderes y otras personas por razon de las cosas que sacan de la mar o de la tierra”<sup>674</sup>.

**Pruckmann** afirmaba que “Principem Deum esse in terris”<sup>675</sup>; por tanto, era inevitable pensar que “si ergo legibus solutus est princeps, solutam quoque habebit potestatem”<sup>676</sup>.

**Strauch** afirmaba el papel destacado del *prefecto* de los puertos<sup>677</sup>: “Porto vi imperii maritimis Praefectus portus constituitur, qui in naves unde veniant, quid vehant, quo tendant, ad quem spectent, et similia inquirit”. Y **Fernando Arias de Mesa** insistía en el papel que ejercía el portulano tanto en el recinto portuario como en la orilla<sup>678</sup>.

---

673 **François OLIVIER-MARTIN**, *Histoire du droit françois des origines à la Révolution* (Paris, 1948; reed. facs. 1995, 2.<sup>a</sup> ed.), p. 557.

674 **Hugo CELSO**, *Reportorio universal de todas las leyes destos Reynos de Castilla, abreviadas y reduzidas en forma de reportorio decisivo por...* (Medina del Campo, 1553; reed. facs. y est. introd. de **Javier ALVARADO PLANAS**, Madrid 2000), fol. 283r, citando como referencia P 3, 28, 12, pero debe ser P 3, 28, 11 (“En quales cosas los Emperadores e los Reyes han Señorío propriamente”).

675 **Friedrich PRUCKMANN**, *Paragraphus, soluta potestates, tractatus de regalibus, in qua quid princeps ratione legum, contractuum et ultimatum voluntatum prae illiis iure possit...* (Witebergae, 1592), cap. II, § 14, p. 111.

676 **Friedrich PRUCKMANN**, *Paragraphus, soluta potestates, tractatus de regalibus, in qua quid princeps ratione legum, contractuum et ultimatum voluntatum prae illiis iure possit...* (Witebergae, 1592), cap. II, § 24, p. 114.

677 **Johann STRAUCH**, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae quinque: de Imperio maris, de Centum lapidibus urbicariis; de Statutis a summo primncipe; Irenius non errans, seu de Austr. “quas actiones, C. De SS. Eccles.”; de induciis bellicis; olim... publicoae propositae nunc... recognitae et emendatae...* (Brunsvigae=Brunswick, 1662), *Dissertatio* I. “De Imperio maris”; cap. VI: “De modis retinendi imperii per actus imperativos, quales jubere vela dimitti, angariae, ius portus”, § VII.

678 **Ferdinandi ARIAS DE MESA**, *Variarum resolutionum et interpretationem iuris libris tres...* (Nápoles, 1647; utilizo la edición de Genevae, 1658) p. 213, lib. II, cap. XVII, § 23: “Unde cum officium Portulariae circa vias publicas, et portus, et littori maris exerceatur”.



Pecchio recordaba que la jurisdicción y su ejercicio en el mar tenían, en cuanto a la prescripción, el mismo tratamiento que en tierra<sup>679</sup>. Y Weger sostenía que el dominio equivalía a la jurisdicción<sup>680</sup>: “Dominium est ius, quo quis de re sua pro arbitrio nomine suo disponere potest”.

Bunau afirmaba que, desde los emperadores germánicos, se constataba con claridad su autoridad y jurisdicción sobre los puertos y mares. Así, Otón III nombró “*officiales Praefectus rei maritimae*”; y Federico I estableció una serie de normas sobre las naves y los puertos, y los peligros que las acechaban<sup>681</sup>:

“Navigia, quorumque locorum pervenerit, si aquo casu contingente rupta fuerint, vel alias ad terram pervenerint, tam ipsa navigia, quam navigantium bona, illis integra referentur, ad quos spectabant, antequam navigia huiusmodi periculum incurrissent; sublata penitus omnium locorum consuetudine, quae huic adversatur sanctioni. Nisi talia sint navigia, quae piraticam exercent pravitatem, aut sint nobis, sive christiano nomoni inimica. Transgressores autem huius nostrae Constitutionis bonorum suorum publicatione multentur: et si res exegerit, eorum audacia, iuxta mandatum nostrum, modis aliis compescatur.”

Por su parte, Domat recordaba que la jurisdicción del monarca no era otra cosa que el ejercicio de la justicia concedido por Dios<sup>682</sup>: “Comme Dieu fait les faits les Rois pour tenir sa place au-dessus des hommes, il ne les élève à ce rang que pour le faire regner lui-même, par l’empire de la justice qu’il met en leurs mains: et c’est pour soutenir la grandeur d’un ministère si auguste qu’il leur communique toute la puissance et toute la gloire qui les environne”. De ello se deducía, entre otras cosas, que la jurisdicción sobre los puertos era, según Domat, una parte de la ejercida sobre los mares.

679 Francesco Maria PECCHIO (Francisci Mariae PECCHII), *Tractatus de aquaeductu... nunc primum in lucem editus* (Ticini, 1670-1681), 3 vols., lib. I, cap. II, quaest. II, p. 32, § 27: “ergo, sicuti in terra potest praescribi iurisdictio, similiter est in mari”.

680 Albertus WEGER, “Disputatio secunda de iure portuum «vom Recht der Meer-Haven». A diem VII aprilis A. MD-CLXXI”, en Johannis Friederici RHETII, *Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (2a. ed., Francofurti, 1746), pp. 11-27, cap. II: “De dominio et iurisdictione portus” § 1, p. 15. Vito PIERGIOVANNI, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 146-168, realiza un breve comentario de las opiniones de Weger, que por error atribuye a Rhetius.

681 Henricus BUNAU, *De iure imperatoris atque imperii romano-germanici...* (Lipsiae, 1744), § V, p. 7.

682 Jean DOMAT, *Les lois civiles dans leur ordre naturel, le droit public et legum delectus* (Paris, 1689-1694, 3 vols.; utilizo la reed. Paris, 1745, 2 vols.), vol. I, *Préface*.

Hevia Bolaños afirmaba que el ejercicio de la jurisdicción naval correspondía al juez del territorio más cercano, o bien al juez del puerto al que accediera la nave, prueba en ambos casos del reconocimiento de una jurisdicción expansiva por parte del monarca<sup>683</sup>: “Delictum in mari commissum plectendum est à Judice territorii propinquoris loco, in quo accederit, aut à Judice portus, in quo navis, in qua commissum fuerit, exoneratur, quamvis non sit propinquor loco”.

Couchot, comentando la *Ordonnance* de 1681, sostenía que la garantía del comercio marítimo se basaba en una relación de fuerza; pero a continuación observaba que en los puertos era necesario el establecimiento de jueces y de leyes para mantener el derecho público y privado<sup>684</sup>: “Le commerce par mer ne peut être assuré que par la force des Armes, et par des Havres et Ports, ni estre (sic) utile qu’en établissant des Loix et des juges pour maintenir le Droit Public et celui des Particuliers”.

Brillon se remontaba al Derecho romano para afirmar el ejercicio jurisdiccional de la Corona sobre los puertos, a la que correspondía la “garde des ports, ponts et passages”<sup>685</sup>. Esta autoridad jurisdiccional del monarca se mantenía, incluso, sobre los embarcados en naves bajo su pabellón, como afirmaba Lefevre de la Planche<sup>686</sup>. Anteriormente, Weger había recordado que esta autoridad también se ejercía sobre cualquier extranjero por el mero hecho de acceder a un puerto, lo que les convertía en *súbditos temporales* del rey<sup>687</sup>: “Omnes illos iurisdictionis Portus subjectus esse, qui in illo morantur, sive sint subditi illius Principis, sive non, sed exteri; quia hi, hoc ipso quod Portum ingressi sunt, subditi temporarii sunt”.

Examinemos a continuación la situación jurisdiccional ejercida en los puertos

---

683 Joannis de HEVIA BOLANI, *Labyrinthus commercii terrestris et navalis...in quo brevitur agitur de mercatura et negotiatione terrestri atque maritima* (Florentiae, 1702), cap. I, § 39, p. 7.

684 COUCHOT, *Le Traité du commerce de terre et de mer à l'usage des marchands, banquiers, agens de change et gens d'affaires. Avec la pratique suivie dans les juridictions consulaires...* (Paris, 1710), 2 vols., I, tit. II, cap. VI, pp. 297 y ss.

685 Pierre Jacques BRILLON, *Dictionnaire des Arrests ou jurisprudence universelle. Les Parlements de France et autres tribunaux...* (Paris, 1711), 3 vols., III, “PORT”, p. 103, en referencia a C.Th. 7.16.

686 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires sur les matieres domaniales ou Traité du Domaine, ouvrage postume... publié par P.C Lorry* (Paris, 1764-1765), 3 vols., I, p. 7.

687 Albertus WEGER, “Disputatio secunda de iure portuum «vom Recht der Meer-Haven». A diem VII aprilis A. MD-CLXXI”, en Johannis Friederici RHETII, *Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (2a. ed., Francofurti, 1746), pp. 11-27, cap. II: “De dominio et iurisdictione portus” § 1, p. 17.



cuando existía un consulado de mar; a este respecto, no debemos olvidar que se trata de corporaciones que surgieron a partir de una determinada agrupación profesional y que evolucionaron hasta la formación de unos organismos que ejercieron una jurisdicción mercantil general (y no solamente marítima)<sup>688</sup>. Sus atribuciones jurisdiccionales se centran especialmente en los tratos comerciales; de ahí el interés de contar con tribunales formados por personas conocedoras de la materia.

Según Pardessus, un antecedente remoto de estas corporaciones en cuanto a sus competencias hay que buscarlo en los acuerdos y concesiones que genoveses, venecianos, pisanos y marselleses obtuvieron entre los siglos XI y XII en Siria, en las villas marítimas que los cruzados pusieron bajo su protección:

“Par l’effet des concessions qu’ils avoient obtenles, les comérçans des villes maritimes jouissoient de diminutions considérables, quelquefois même d’un affranchissement absolu des droits d’entrée et de sortie sur les marchandises: exempts de la jurisdiction locale, et soumis exclusivement à des magistrats de leur nation, ils formoient dans le nouveau royaume des espèces de colonies independantes.”<sup>689</sup>

Los tribunales de consulados surgen, en general, a partir de una carta o privilegio real<sup>690</sup>, pero, para saber más acerca de sus competencias jurisdiccionales en materia portuaria, puede resultar conveniente una aproximación al *Llibre de Consolat de Mar*. En determinados capítulos de esta obra se especifican algunas actuaciones relativas al acceso, la entrada y el amarre en puertos que deben tener en cuenta los patrones y mercaderes.

Una de las cuestiones más debatidas era la de la entrada en puerto, y el atraque

688 Arcadi GARCÍA [SANZ], *Llibre del Consolat de Mar*. III. 1. *Estudi jurídic* (Barcelona, 1984), pp. 119 y ss.

689 J. M. PARDESSUS, *Collection...*, II, p. ix. Y continúa: “Ils avoient, pour leur habitation et leur comérç, des quartiers réservés, des églises, des bains, des magasins nationaux, des places et des marchés où leurs magistrats exerçoient l’administration et la police. Il paroît même que ces magistrats étendoient leur autorité sur les comérçans des autres villes moins importantes qui, n’ayant pas obtenu de semblables privilèges, se plaçoient sous leur protection”. Un caso similar, posterior en el tiempo, es el de los comerciantes del Báltico, que obtuvieron numerosos privilegios en Prusia, Polonia, Noruega, Suecia y Dinamarca, y que finalmente daría lugar a la Liga Hanseática; vid J. M. PARDESSUS, *Collection...*, III, pp. cl-clxx.

690 François MOREL, *Les jurisdictions commerciales au Moyen Age. Étude de droit comparé* (Paris, 1897), en especial pp. 211 y ss.

en puerto o lugar seguro. A este respecto, en los capítulos 101 y 101 bis, se establece que el patrón de la nave no debe ni puede entrar en puerto en contra de la voluntad del mercader, y que, en caso de hacerlo, los daños que pudieran derivarse correrían a su cargo. Los comentarios que al respecto hizo Casaregi son elocuentes: ““Non può la nave entrare in nessun porto senza il consenso de Mercanti, che vi saranno, altrimenti risultandone a quelli qualche danno, sarà obbligata la nave a pagarlo”<sup>691</sup>.

Esta obligación también afectaba a los oficiales de la nave o *nautxer* (cap. 62), que “è obbligato a dire la verità a i Mercanti su tuttociò di che sarà dimendato, nè potrà entrare, e sortire dal porto senza loro consentimento”<sup>692</sup>.

El fondeamiento de la nave debía realizarse en lugar seguro, siempre de acuerdo con el mercader (cap. 109): “Se il Padron della nave vorrà sorgere in costa, cioè entrare in qualche porto, o in altro luogo di riparo, ma non del tutto sicuro, e ciò faccia con consenso de Marcanti”<sup>693</sup>.

Estas obligaciones debían observarse siempre que no se tratara de naves enemigas (cap. 156): “Quando il Nocchiero il comandi, è obbligato il marinaio ad andare a rimorchiare una Nave, che voglia entrar in porto, purchè non sia di nemici”<sup>694</sup>.

A todos estos aspectos debe añadirse el relativo a las maniobras realizadas por las naves dentro de puerto, que estaban perfectamente reguladas (caps. 200-203) por lo que respecta a la responsabilidad de los daños que pudieran causar<sup>695</sup>.

Visto lo anterior, debe concluirse que, en los puertos con consulados de mar, la jurisdicción sobre el espacio portuario correspondía a sus propios tribunales, puesto que el *Llibre de Consolat de Mar* regulaba con detalle todas estas operaciones, así como las posibles responsabilidades que se podían derivar de su incumplimiento.

---

691 Giuseppe Maria CASAREGI, *Il Consolato del Mare, colla spiegazione di...* (Florenca, 1718). Se publicó posteriormente en Josephi Laurentii Mariae DE CASAREGI (=CASAREGI), *Discursus legales de Commercio* (Florenca, 1719, 2 vols.). Hubo una segunda edición en tres volúmenes, que utilizamos, publicada en Venecia en 1740, 3 vols., III, fols. 95-210, fol. 124. La numeración de los capítulos no corresponde con la aportada por Germà COLON, *Llibre del Consolat de Mar. I* (Barcelona, 1981), pp. 106-107.

692 CASAREGI, *Discursus legales...*, cit., III, fol. 114., cap. 60.

693 CASAREGI, *Discursus legales...*, cit., III, fol. 125., cap. 107.

694 CASAREGI, *Discursus legales...*, cit., III, fol. 135., cap. 156.

695 CASAREGI, *Discursus legales...*, cit., III, fols. 144-146, caps. 197-200.



En cualquier caso, esta jurisdicción consular estaba muy mediatizada por la Corona, al menos en algunas monarquías, como la francesa<sup>696</sup>. Además, en otros lugares existe indefinición en algunas épocas, provocada entre otros motivos por la intervención de las ciudades o de las corporaciones gremiales. Veamos algunos ejemplos.

En el caso de Génova, al frente del puerto figuraba el *portulano*<sup>697</sup>, que dependía del *maestro portulano* de la zona o región. Se encargaba de las tareas administrativas, mientras que las judiciales estaban a cargo del *ammiragliato*<sup>698</sup>. Progresivamente, no obstante, se impusieron como tribunales marítimos los consulados de comercio, lo que limitó las funciones del portulano a las de policía portuaria. Montano, en el Nápoles del siglo XVII, afirmaba que los portulanos fueron creados por el monarca para evitar fraudes en el pago de los vectigales<sup>699</sup>. Debe destacarse, además, que, al menos desde el año 1000, hay indicios del control de la ciudad de Génova sobre su puerto<sup>700</sup>, control que se mantendría en siglos posteriores<sup>701</sup>.

696 La bibliografía es muy extensa. Citemos algunos ejemplos concretos: Albert BERNE, *Consuls sur mer et d'outremer de Montpellier au Moyen Age (XIII-XIV siècles)* (Carcassonne, 1904); Pierre DAMAS, *Histoire de la juridiction consulaire de Bordeaux* (Bordeaux, 1947); Jacqueline DUMOULIN, *Le Consulat d'Aix-en-Provence: enjeux politiques (1598-1692)* (Dijon, 1993); Georges H. FAUCON, *La juridiction consulaire de Rouen, 1556-1905* (Evreux, 1905); Emmanuel GAY, *Le Consulat et l'Administration municipale de Vigau au XVIIIè. et XVIIIè. siècle* (Paris, 1913); Anne MERIN, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)* (Paris, 1997); Jacqueline Lucienne LAFON, *Les Députés du Commerce et l'Ordonnance de Mars 1673: Les juridictions consulaires, principe et compétence* (Paris, 1979); Jean PIGNOLET, *La juridiction consulaire en Lorraine et le Tribunal de Commerce de Nancy* (Nancy, s.f.); Joseph VAËSEN, *La juridiction commerciale à Lyon sous l'ancien régime. Etude historique sur la conservation des privilèges royaux des foires de Lyon (1463-1795)* (Lyon, 1879); Henri WALLON, *La Chambre de Commerce de la Province de Normandie (1703-1791)* (Rouen, 1903).

697 Sobre esta figura, Riniero ZENO, "Il portulano e la sua giurisdizione nell'Italia meridionale", en *Studi in onore di Enrico Besta* (Milano, 1939), pp. 156 y ss. Anteriormente había tratado el tema en *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo* (Roma 1915; reed. Milano, 1946).

698 Vito PIERGIOVANNI, "Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modelo genovese", en Giorgio DORIA - MASSA PIERGIOVANNI, PAOLA, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Génova, 1988), pp. 9 y ss., p. 17.

699 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus tractatus amplissimus, in quo magistratus, munera, officia ad regiam collationem spectantia, illorumque natura, dispositio... pertractantur, quibus accesserunt nonnullae quaestiones feudales cum... decisionibus... tribunalium inclytæ civitates neapolitanæ, auctore...* (Neapoli, 1634), p. 63, § 3: "Constituit Rex portulanos in singulis portibus ad fraudes evitandus".

700 Vito PIERGIOVANNI, "Dottrina e prassi...", cit., pp. 18 y ss.

701 Michel BALARD, "Le système portuaire génois d'outre-mer (XIIIè-XVè siècles)", en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 21-39; Michel BALARD, "Villes portuaires et foundouks génois en mer Egée et en Méditerranée orientale (XIVè-XVème siècles)", en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti del convegno internazionale di Genova 1985* (Génova, 1989), pp. 75-84; V. POLONIO, "L'amministrazione della Res publica genovese fra Tre e Quattrocento", en *Atti della Società ligure di storia patria* (Genova, 1977), XVII/1, pp. 156-160; Giorgio DORIA, "La gestione del porto di Genova del 1550 al 1797", en Giorgio DORIA - Paola MASSA PIERGIOVANNI, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Genova, 1988), pp. 135-198.



Puerto de Nápoles en 1566, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

En el caso de los puertos de Flandes<sup>702</sup>, en concreto los de Brujas, Amberes y Gante, antes del año 1000 las fuentes no indican nada acerca de las instituciones portuarias. No se sabe si surgieron a iniciativa local, o de los mercaderes, o de la Corona. A partir del siglo XII, los condes de Flandes iniciaron una política portuaria consistente en la mejora de la accesibilidad de los puertos, la creación de sistemas de drenaje y la fundación de nuevas villas portuarias (1163: Gravelinas, Nieuport; 1163-1173: Calais; 1180: Damme, Dunkerque).

Estas nuevas villas nacieron con privilegios fiscales: exención del tonelaje, así como del derecho de recepción sobre las mercancías extranjeras. Entre los siglos XII y XV, las autoridades locales tomaron la iniciativa a la hora de realizar los grandes trabajos de mantenimiento y conservación de los puertos (y de asumir los gastos asociados): esclusas, muelles, grúas, servicios de practicaaje, etc. También reglamentaron las corporaciones de porteadores. La policía interna del puerto (barcos que pueden atracar, etc.) pasó a corresponder a las autoridades locales,

702 Marc RYCKAERT, "La gestion des Ports flamands au Moyen Age", en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti come impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 347-368.



Puerto de Amberes en 1567, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

al igual que los aspectos sanitarios, la recogida de residuos, etc. Sin embargo, las autoridades locales no podían imponer a su criterio tasas sobre el tráfico marítimo, pues debían contar con el acuerdo previo del conde. Tampoco podían ejecutar trabajos sobre el agua sin su consentimiento previo.

Por lo que respecta a los puertos del Adriático, el de Ragusa (Dubrovnik) presenta algunas características singulares<sup>703</sup>. Entre los siglos XIII y XVI, las autoridades locales intervinieron en la protección, la seguridad, la organización y el funcionamiento del puerto. A partir de 1266, se edificaron torres de defensa; en 1347 se realizaron obras de contención en el muelle, para protegerlo del siroco; en 1272 se edificaron las atarazanas. Además, hubo intervención local en el tema de policía portuaria, a partir del siglo XIV, y se dictaron varios decretos sobre el funcionamiento general del puerto, el comportamiento de barcos y marineros,

703 Seguimos a Barisa KREKIC, “Le port de Dubrovnik (Ragusa), entreprise d’état, plaque tournante du commerce de la ville (XIIIè-XVIè siècle)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi*, 2-6 maggio 1987 (Firenze, 1988), pp. 653-673. Pueden consultarse también del mismo autor: Barisa KREKIC, *Dubrovnik in the 14<sup>th</sup>. And 15<sup>th</sup>. centuries, a city between East and West* (Norman, Oklahoma University Press, 1972); Barisa KREKIC, *A mediterranean urban society 1300-1600* (Aldershot, 1997).

etc. El gobierno local estableció nuevas tasas sobre los navíos y los mercaderes, y mantuvo otras tasas ya existentes. Sin embargo, no hay referencias al tema jurisdiccional.

Un último ejemplo lo constituyen los puertos del mar Báltico<sup>704</sup>. Se trata de puertos situados en desembocaduras de grandes ríos, en torno a las cuales se crearon ciudades para asegurar el libre comercio y el acceso al mar: Stettin/ Szczecin; Dantzig/Gdansk; Elbing/Elblag; Königsberg; Memel; Riga. Este proceso se desarrolló en varias fases.

En primer lugar, se adquirieron tierras a lo largo de la ribera de los ríos, entre las villas y el mar, que vinieron a sumarse a las donaciones de tierras recibidas por parte de la Corona. Posteriormente, se realizaron obras de fortificación a lo largo de los ríos; ríos que, por otra parte, arrastran habitualmente una gran cantidad de residuos de todo tipo, lo que obliga a dragar continuamente los puertos. De estas tareas se hicieron cargo los municipios o localidades, que, además, construyeron esclusas y diques.

Entre los siglos XIII y XIV, los reyes, príncipes o caballeros teutones concedieron numerosos privilegios a las ciudades portuarias, lo que reforzó “l'autonomie maritime des villes baltiques”. A partir del siglo XV, no obstante, se configuraron paulatinamente dos modelos: *a)* el que incluiría a Gdansk, Elbing y Lubek, ciudades que conservaron sus competencias municipales sobre la administración del puerto, la jurisdicción marítima, la policía marítima, la recepción de los agentes consulares, etc.; *b)* el de ciudades como Königsberg (en la segunda mitad del siglo XVIII), Stettin (en el siglo XVIII) o Riga (en el siglo XVII), que formaron parte de estados modernos centralizados, lo que permitió una injerencia estatal en asuntos marítimos, que se tradujo en la creación de aduanas controladas por el Estado<sup>705</sup>.

---

704 Edmund CIESLAK, “Le fonctionnement du port de Gdansk comparé à celui des autres ports baltiques (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 569-579.

705 Edmund CIESLAK, “Les grandes escales de la Baltique (XV<sup>e</sup>.-XVIII<sup>e</sup>. siècles)”, en *Récueils de la Société Jean Bodin*, (1972), XXXIII, pp. 308 y ss.



## 11.- Las regalías sobre el espacio portuario

Si el ejercicio de la potestad jurisdiccional era una de las demostraciones evidentes del dominio sobre un espacio o territorio, la imposición y el cobro de regalías o vectigales era otro de los ámbitos en los que se evidenciaba claramente quién ejercía ese dominio.

El Derecho romano había tratado el tema de diversas maneras. Ulpiano, por ejemplo, había señalado el carácter esencialmente público de los tributos, entre los que incluía los que se percibían en los puertos<sup>706</sup>: “ Publica vectigalia intellegere debemus, ex quibus vectigal fiscus capit, qual est vectigal portus, vel venalium rerum, item salinarum, et metallorum, et piscarium”.

Ese carácter público era, precisamente, el que impedía el establecimiento, la modificación, el aumento o la disminución de los tributos sin el consentimiento del emperador. Como afirmaba Hermogeniano<sup>707</sup>, “Vectigalia sine Imperatore preceptu neque praesidi, neque curatorum, neque curie constituere, nec praecedentia reformare et his vel addere, vel deminuere licet”.

Esta concepción jurídica de lo que eran los tributos se complementaba con la organización práctica de su recaudación. El ejemplo del puerto de Dobrudja es orientativo<sup>708</sup>. Sabemos que existía una “*praefecturae orae maritimae*”, que inicialmente dependía del procónsul de Macedonia y, más tarde, en época de Tiberio, pasó a depender del gobernador de Mesia; esta prefectura fue suprimida en el año 86. Las autoridades romanas percibían el “*portorium*” sobre la pesca y las mercancías descargadas en los puertos del Danubio. A partir del año 46, se creó un distrito aduanero: el “*portorium tipae Thraciae*”.

También los *Libri Feudorum* se ocuparon del tema de las regalías, recordando que los puertos eran uno de los múltiples sujetos de imposición de estas<sup>709</sup>: “Quae

706 *Corpus Iuris Civilis. Tomus Tertius. Digestum Novum, seu Pandectarum... cum commentariis Accursii* (Lugduni, 1627; reed. Osnabrück, 1966), D 50, 16, 17, 1.

707 D 39,4,10.

708 Emilian POPESCU, “L’activité nautique dans la Dobroudja à l’époque romaine”, en Paul ADAM (ed.), *Seamen in society. Recueil des rapports prepares pour le Congrès International des Sciences Historiques, Bucarest, 11-12 août 1980* (Perthes 1980), part. IV, pp. 1-9, pp. 2-3.

709 *Corpus Iuris Civilis. Tomus V. Volumen Legum Parvum... cum commentariis Accursii* (Lugduni, 1627; reed. Osnabrück, 1966), *Libri Feudorum*, II, tit. LVI, p. 126.

sunt regaliae”: “Regaliae, armandiae, viae publicae, fluminia navigabilia ex quibus fiunt navigabilia, portus, ripatica, vectigalia, quae vulgo dicuntur telonia, monetae, mulctarum (sic), poenarumque compendia, bona vacantia et quae ut ab indignis legibus auferentur, nisi quae specialiter quibusdam conceduntur: et bona contrahentium incestas nuptias, condemnatorum et proscriptorum, secundum quod in novis constitutionibus cavetur: angariarum, parangariarum et plaustrorum et navium prestationes, et extraordinaria collatio ad foelicissimam regalis numinis expeditionem: potestas constituendorum magistratuum ad iustitiam expediendam: argentariae et palatia in civitatibus consuetis; piscationum redditus, et salinarum, et bona committentium crimen maiestatis, et dimidium thesauri in loco Caesaris inventi non data opera, vel loco religioso: si data opera, totum ad eum pertineat.”

Los glosadores también prestaron atención a estas cuestiones. Así, Accursio glosaba a Ulpiano cuando éste afirmaba<sup>710</sup> “Inter publica habemus non sacra, nec religiosa, nec quae publicis usibus destinata sunt: sed si quia sunt civitatum velut ( ? ) bona: sed peculia servorum civitatum procul dubio publica habentur”. Y Accursio se preguntaba quién podía imponer derechos sobre las cosas o bienes de las ciudades<sup>711</sup>: “Sed quid habent iuris publici istae res universitatis? Repon. Quia civitas in quibusdam casibus habet ius reipu.”.

El mismo Accursio afirmaba que, sin la voluntad del príncipe, no debían en ningún modo imponerse vectigales, ni tampoco satisfacerse, y citaba los puertos como uno de los lugares donde debían aplicarse<sup>712</sup>: “S. de novo; cum effret aliquis pons vel portus principis, pro quo non solvebatur vectigali nunc aliquis de supradictis velit constituere certum vectigal, non poterit sine voluntate principis”.

La doctrina posterior seguiría insistiendo en los mismos temas, especialmente entre los siglos XVI y XVIII, cuando conceptos como el de *soberanía* aparecieron

---

710 D 50,16,17.

711 *Corpus Iuris Civilis. Tomus Tertius. Digestum Novum, seu Pandectarum... cum commentariis Accursii* (Lugduni, 1627; reed. Osnabrück, 1966), glosa a D 50, 16, 17 (p. 1800).

712 *Corpus Iuris Civilis. Tomus Tertius. Digestum Novum, seu Pandectarum... cum commentariis Accursii* (Lugduni, 1627; reed. Osnabrück, 1966), glosa a D 39,4,10 (p. 143).



en el panorama doctrinal y político<sup>713</sup>. Con razón, Loyseau, al relacionar los peajes o vectigales con soberanía, afirmaba<sup>714</sup>: “le péage c’est un des droits de souveraineté, que d’imposer toutes sortes de tributs ou levées de deniers: c’est pourquoy il faut tenir pour tout certain, que nul peage ne peut estre permis ny imposé par autre, que pour le Roy”.

Los tratadistas de la época analizan el tema con cierto detenimiento, sin que puedan apreciarse grandes diferencias entre los autores. Centrémonos ahora en los autores que se refieren de una u otra forma a los vectigales o regalías que había que cobrar en los puertos.

Egidio Tomati, a mediados del siglo XVI, se refería a los vectigales que debían satisfacer las mercancías que se importaban, sin olvidar las que ya estaban en los puertos<sup>715</sup>: “vectigal, quare solvitur de rebus in vectis, sic et portorium solvebantur pro rebus quae in portu sunt”.

Por su parte, Ayello insistía en que solo el monarca puede imponer nuevos tributos, y ello únicamente en caso de necesidad, cuando no pueda solventarse de otra forma y en determinadas situaciones<sup>716</sup>:

“Rex Siciliae non potest imponere novam collectam populis in Regno [...]; In casu tamen necessitatis, quamdo (sic) redditus Regnii non sufficerent pro expensa communis boni, non ut extendant manus foras ad rapacitatem et iniquitatem, potest in quatuor casibus imponere collectam: “«pro defensione Regni»”; ««redimenda persona Regis»»; ««pro militia sua»»; ««pro maritanda sorore, vel aliqua ex filiabus vel nepotibus suis»».”

713 J. M. PARDESSUS, *Collection...*, II, pp. cvii-cviii, se hacía eco de la gran variedad de derechos y regalías que se imponían desde la época medieval sobre el comercio marítimo; a título de ejemplo, y citando a Du Cange, pueden consultarse las siguientes voces: “Avaria, Anchoragium, Curratura, Exclusaticum, Foraticum, Gabella, Geranium, Hansa, Haulla, Mensuraticum, Modiaticum, Nautaticum, Passagium, Pedagium, Plateaticum, Palifictura, Ponderagium, Pontaticum, Portaticum, Portulaticum, Pulveraticum, Ripaticum, Rotaticum, Teloneum, Transitura, Viaticum”. Vid. Charles du Fresne DU CANGE, *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis auctore Carolo Du Fresne, domino du Cange. Editio nova locupletior et auctio opera et studio monachorum ordinis S. Benedicti à congregatione Sancti Mauri*, (Venetiis, 1736-1740), 6 vols.

714 Charles de LOYSEAU, *Traité des Seigneuries*, en *Œuvres* (Genève, 1636), 2 tomos. (reed. Lyon, 1701), cap. IX, n. 99 (p. 136, en la ed. 1636; p. 52, en la ed. 1701).

715 Aegidius THOMATO (Egidio TOMATI), *Tractatus de muneribus patrimonialibus seu collectis, nova ac incognita discussione in compendium redactus, authore... Huic accessit D. Jacobi de Ayello... Tractatus de iure adobae, relevii atque subsidii...* (Lugduni, 1558), pp. 32-33, § 15. Existe una edición anterior (Milán, 1557), que no incluye el tratado de Ayello. Hubo una edición posterior: Frankfurt, 1598.

716 Aegidius THOMATO (Egidio TOMATI), *Tractatus de muneribus patrimonialibus seu collectis, nova ac incognita discussione in compendium redactus, authore... Huic accessit D. Jacobi de Ayello... Tractatus de iure adobae, relevii atque subsidii...* (Lugduni, 1558), p. 597, § 1, y p. 598, § 7.

Ferretti, jurista natural de Rávena, consideraba que no debían satisfacerse las gabelas o vectigales con motivo del comercio realizado en los puertos. En este punto seguía a Bartolo, al insistir en “quod navicularii seu nauclerii non tenentur solvere gabellas pro mercibus, nec retinere de iure possunt pro passaggio et gabellis mercium, l. unica. *C. de numdinis*”<sup>717</sup>.

Un jurista salmanticense de finales del siglo XVI, **Rodrigo Suárez**, se interesó por el tema en su obra *Consilia duo de usu maris et navibus transvehendis*<sup>718</sup>. Para analizar las regalías de la Corona sobre los puertos, realiza un estudio de las bases jurídicas que justifican su cobro.

Parte Suárez de que “Indubitati Iurisconsulti affirmant maris omnibus esse communem usum de iure naturali ”<sup>719</sup>, sin olvidar que los puertos son, como el mar o el aire, comunes a todos <sup>720</sup>: “in rebus publicis, quae non sunt ita omnibus communia, sicut aer, mare et portus, Princeps habet potestatem concedendi illa ”.

En su disertación, Suárez comenta y sigue al Digesto, e indica que los puertos, las aguas y los ríos navegables son públicos y comunes. Al tratar el texto *Quae sunt regalia*, y por qué se incluye entre las regalías a los puertos, afirma<sup>721</sup>: “nam dico quod dictae leges recte intellecte per locum à speciali determinant questionem nostram”.

Suárez defiende una interpretación textual del *D* 50.16.17, al definir *vectigal* con el calificativo de *público*<sup>722</sup>. Cita en su apoyo a **Andreas de Isernia**, quien

---

717 **Iulii FERRETTI (Giulio FERRETTI)**, *De iure et re navali et de ipsius rei navalis et belli aquatic preceptis legitimis liber* (Venetiis, 1579), lib. V, § 33, p. 58, siguiendo l. I del C., *De naviculariis* libri 11 [c; 11, 1,3.1] y l. Unica C. *De numdinis* [c, 4,60,1].

718 Ocupa las pp. 850 a 868 de la obra de **Benvenuti STRACCHAE (Benvenuto STRACCHA)**, *Tractatus de mercatura seu mercatore...Accessit nunc primum eiusdem auctoris quotidianus de Adiecto tractatus... Huic additus est perelegans Tractatus de mercatorum contractibus Joannis Nider... Alius postea tractatus, de Constituto, Baldi de Ubal [dis]... Postremo Roderici Suarii Consilia duo, in quibus tractatur de usu maris et navibus transvehendis...* (Coloniae Aggripinae=Köln, 1595).

719 *Roderici Suarii Consilia duo...* cit., *Consilium I*: “*De usu maris*”, p. 855, § 7.

720 *Roderici Suarii Consilia duo...* cit., *Consilium I*: “*De usu maris*”, p. 858, § 14. Se basaba en afirmaciones de Baldo y de Cyno, que, según Suárez, sostenían “quod Principis potest donare id quod publicum est”.

721 *Roderici Suarii Consilia duo...*, cit., *Consilium I*: “*De usu maris*”, p. 856, § 10; de hecho, el autor trata del derecho de pesca, que considera una regalía más del príncipe: “Primo enim in quantum ille tex. loquitur di piscationibus, illud sic intelligendum est, non quod ius piscandi sit regale, nec sit prohibitorium edictum, ne cui piscari liceat, sed ad alium usum et commodum uti mari et portu absque licentia regali. Sed solummodo conceduntur principibus reditus piscarium consueti, ut est gabella seu aliud tributum solvi consuetum: de his que in mari piscatores faciunt seu a mercatoribus de his que emunt (sic), aut vendunt: nam ipsae piscationes et maris usus communes omnium remanent”.

722 *Roderici Suarii Consilia duo...*, cit., *Consilium I*: “*De usu maris*”, p. 857, § 12. Según Suárez, en las Partidas 3,28,6 se sigue este mismo criterio: “Los ríos, e los puertos, e los caminos publicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que tambien pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran”.



afirma<sup>723</sup>: “portus, idest, reditus seu vectigal portus, hoc est reditus, qui provenit ex his quae in portu vel ex portu vehuntur. Haec sunt regalia: non tamen ipse portus, nec eius usus, cum sit omnibus communis”.

De hecho, Isernia abre una nueva vía de interpretación de las regalías portuarias al defender que estas existían no tanto en relación con los puertos o su utilización (pues son de uso común), sino porque había que imponer vectigales a las mercancías que entran o salen del puerto<sup>724</sup>.

Suárez criticaba duramente a algunos monarcas que habían usurpado a lo largo del tiempo los mares y que se habían apropiado de sus puertos. Ahora bien, consolidada ya esta situación, aceptaba que esos mismos monarcas pudieran imponer cualquier vectigal en los puertos, aunque, al parecer, para el uso de los puertos no se precisaba la autorización del príncipe<sup>725</sup>:

“ipsius Principes habere possunt in mari et eius portibus, sive a iure, sive praescriptione, aut consuetudine acquisitum, cum per consuetudinem, vel potius usurpationem seu abusum, multa Reges et Principes Imperatoresq. Usurpant in mari et sibi appropriant, ut magistri nostri antiqui clamant [...] sto (sic) enim quod in mari et portibus eius reges et principes aliquod ius haberent, seu acquissent, seu ad concedendum aliquid in eis, vel sive ad aliquod vectigal in eis imponendum, tamen non ex hoc sequitur quod ad utendum eis, ut iura permittunt, esset licentia Principis necessaria.”

Hevia Bolaños indicaba que la exigencia de los vectigales en los puertos se debía a la necesidad de edificar y mantener las obras realizadas, a las que todos estaban obligados a contribuir<sup>726</sup>: “Puedese hacer muelle, y edificio en la mar,

723 Roderici Suarii *Consilia duo...*, cit., *Consilium I: “De usu maris”*, p. 857, § 12. No cita la obra de referencia de Isernia; posiblemente se refiere a **Andreas de ISERNIA**, *Super feudis* (Neapoli, per Sixtum Riessinger, 1477).

724 De hecho, esta interpretación se debe a que Isernia defendía de modo categórico la suprema potestad del rey en su reino: “Rex poterit in regno suo, quod imperator in terra imperii”; vid. **Andreas de Isernia**, *In Usus Feudorum Commentaria* (Lugduni, 1579), “Quae sunt regalia”, rubr. 2, fol. 286. Vid. también comentario de **Walter ULLMANN**, “The Development of the Medieval Idea of Sovereignty”, en *English Historical Review* (1949), LXIV, pp. 1-33, pp. 22-23, después publicado en *Law and Jurisdiction in the Middle Ages* (London, 1988).

725 Roderici Suarii *Consilia duo...*, cit., *Consilium I: “De usu maris”*, p. 857, § 13, y p. 858.

726 **Juan de HEVIA BOLAÑOS**, *Curia philipica* (Lima, 1603; utilizo la ed. de Madrid, 1747; ed. facs. Valladolid, 1989), 2 vols., vol. II, lib. III, cap. I, § 37, p. 456. La versión latina en **Joannis de HEVIA BOLANI**, *Labyrinthus commercii terrestris et navalis...in quo brevitur agitur de mercatura et negociatione terrestri atque maritima* (Florentiae, 1702), cap. I, § 35, p. 7 es más completa, y se citan los textos de referencia (*l. 2. § Adversus, ff. Ne quid in loc.pub.; l. 1, § Inter necessarias, ff. De impens.; l. Ad portus, C. de oper.publ.*).



Puerto de Hamburgo en 1572, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

para hacer, o munir el puerto en ella, como consta de un jurisconsulto. Y todos los gastos hechos en él se dicen expensas necesarias, conforme un texto. Y a la reparacion del puerto de mar todos son obligados, segun otro texto”.

Bocer, a principios del siglo XVII, se interesó ampliamente por el tema de las regalías<sup>727</sup>. Según este autor, eran un conjunto de derechos propios de los emperadores romanos como muestra fehaciente de su preeminencia e importancia. Las regalías, pues, eran un conjunto de derechos o potestades que permitían a su titular poder hacer, recibir, permitir, exigir o poseer cualquier cosa<sup>728</sup>: “Regalia sunt iura Imperatori Romano propria, in signum supremæ eminentiæ, et Imperii utilitatem ei tributa. Regalia, inquam, sunt iura, id est, potestas quadam, vel faciendi, vel præcipiendi, vel permittendi, vel exigendi, vel possidendi aliquid”.

Tras esta consideración general, Bocer realiza un análisis de las regalías del fisco<sup>729</sup>. Para ello se remonta a la Constitución del emperador Federico II<sup>730</sup>, que incluye entre las regalías a los puertos. Para Bocer, es necesario explicitar los significados de *puerto*, que cree que pueden agruparse en tres apartados.

En primer lugar, cabe aludir al significado que se deduce del texto de la Ley de las XII Tablas: “cui testimonium defuerit, is tertiis diebus ob portum ob vagulatum

727 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...* (Tubingæ, 1608).

728 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. I, § 1, p. 6, y §. 12., p. 6.

729 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 128-131, pp. 321-324.

730 Lib. 2 feu, tit. 56 *Quæ sint regalia*.



ito”<sup>731</sup>. Esta acepción de “*portum*” debe relacionarse forzosamente con la casa o habitáculo: “significat domum cuiusque in qua habitat”. En las XII Tablas, pues, no se utiliza el significado que ofrecen los *Libri feudorum*, sino el de “*portus*” como propiedad de un particular.

Una segunda significación es la que establece el Digesto<sup>732</sup>. Se trata, como sabemos, de considerar el puerto como “locus conclusus, in quo importantur, et exportantur”. Se trata de los puertos que pertenecen a las ciudades, las cuales realizan actividades comerciales a través de ellos: “cuiusmodi Portus in negotiationiis habentur urbibus, ubi mercatus sunt frequentiores, sed quia gi (sic) portus proprietate cuiusque civitatis sunt”. Pero según Bocér, tampoco los *Libri feudorum* se refieren a este tipo de puerto, “quod mercatores pro mercibus suis importandis in hos portus, et inde exportandis pendunt, potius quaedam locationis et conductionis merces sit”.

Finalmente, podemos considerar el puerto como una “statio conclusa et munita [...] Est autem statio locus in mari, vel flumine, ubi naves tuto stare possunt, et a ventis, procellis et pyratis secura sunt”<sup>733</sup>.

Además, no debe olvidarse que la interpretación correcta que debe hacerse del *D* 50.16.17 es que Ulpiano se refería solamente a los puertos, y no a los vectigales<sup>734</sup>: “dicitur quod [portus] inter publica habeantur, no quod sint proprie publica portus vectigalia”. Se pregunta el autor si puede haber puertos públicos y puertos privados, y dice tajantemente “Ubi lex non distinguit, necque nos distinguere debeamus”<sup>735</sup>, en relación a *D* 50.16.17.

El autor se pregunta por qué se incluyen los puertos entre las regalías, si su uso es público<sup>736</sup>:

731 César RASCÓN GARCÍA - José María GARCÍA GONZÁLEZ (estudio preliminar y trad.), *Ley de las XII Tablas* (Madrid, 1993), Tabla II.3. Según dichos autores (p. 72), Festus ya indicaba que “todos consienten en estimar que en las XII Tablas *potum* (sic, por *portum*) está puesto por casa (*domus*)”<sup>731</sup>.

732 *D* 50, 16, 59 de verb. significacione.

733 Se refiere a *D* 43, 12,1,13: “Stationem dicimus a stando; is igitur locus demonstrantur, ubicumque naves tuto stare possunt”.

734 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 131, p. 327.

735 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 132, p. 328.

736 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 131, p. 324.

“Quia vero portus fluminis eadem est conditio, quae ipsius fluminis certe ut flumen proprietate publicam est, usu vero omnium [...] Nisi quis praescriptione usum fluminis sibi proprium alicui (sic) acquirerit [...] Sic, et portus proprietate publicus; usu vero communis omnium putandus erit. Proindeque, portus neque proprietatis, neque usus ratione regalibus adponi potest.”

Como indica Bocero, esta misma pregunta se la hicieron con anterioridad otros juristas, como Baldo, Rodrigo Suárez, Caepolla o Alvaroti. En resumen, estos autores interpretan que, si las naves pagan al fisco del emperador por estar en la “*statione*”, el puerto debe ser considerado como regalía<sup>737</sup>: “de regalibus ipsos etiam portus esse ratione scilicet vectigalis, quod ex navium statione fisco Imperatori, solvitur ibi, ex quibus vectigal fiscus capit, quale est vectigale Portus”.

Al fin y al cabo, afirma Bocero, “Quidam interpretantur de vectigali, quod pro transitu per portem solvitur”<sup>738</sup>. Algunos autores llamaban *vectigal* a las imposiciones o contribuciones que se cobraban en los puertos, pero Bocero opina que, bajo esta amplia denominación, debe diferenciarse el vectigal que se percibe sobre el paso o comercio por un puente, del que se percibe en los puertos y que, en propiedad o con más exactitud, debería llamarse *portorio*<sup>739</sup>:

“vectigal portus non est illud vectigal, quod transeuntes per pontem solvunt; tum quia portus appellatione pons non continetur et nomina rebus ipsis consona esse debent, tum quia vectigal, quod transeuntes per pontem aut publicam viam pendunt, proprie pedagium appellat [...] Vectigal autem quod solvitur pro rebus, quae per pontem vehiculo, vel quo alio modo aut per mare, vel flumen nave portatur Portorium vocatur, à portando scilicet, non à portum ita dictum [...] ibi, ducet item ibi portorium.”

Ahora bien, este vectigal o portorio, cuando se destina a las obras de reparación

---

737 Roderici Suarii *Consilia duo...*, cit., *Consilium I*: “*De usu maris*”, p. 857, § 12. Según Suárez, en las *Partidas* 3,28,6 se sigue este mismo criterio: “Los rios, e los puertos, e los caminos publicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que tambien pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran”.

738 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 131, pp. 325-326.

739 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 131, pp. 325-326.



o mantenimiento del puerto, debe ser considerado como una contribución económica que corresponde al pueblo<sup>740</sup>:

“Caeterum quia portum alii naturales sunt, alii artificiales manu et arte facti, ut cognoscimus ex l. *ad portus* 7. C. *de operis publici*, non immerito dubitaverit aliquis, sit ne Regale et illud vectigal, quod pro navium statione ex portu praestatur; an vero vectigali illud ad eum pertineat populum, qui portum extruxit, eumque sumptu suo et opera conservat? Et certe quia aedificium in littore maris extractum eius est, qui extruxit illud.”<sup>741</sup>

Tras estas consideraciones y reflexiones, Bocer publicó otro tratado, en este caso relativo al derecho de imponer contribuciones o colectas<sup>742</sup>, referido concretamente a las ciudades y provincias del Imperio germánico. Después de asegurar que “Collectarum usus hodie frequentissimus est”, define la colecta<sup>743</sup>: “Collecta est contributio publica, pro Reip. commodo vel necessitate à Magistratu indicta”. No está claro que la imposición de colectas sea una regalía, pues hay discusión doctrinal al respecto: “An collectandi ius de Regalibus sit, nec ne? Aliqui negant, inter nos etiam Jason (in l. *de legibus*); pluri que vero affirmant et recte quidem”<sup>744</sup>. Pero Bocer cree que sí constituye una regalía<sup>745</sup>: “Non solum autem collectandi ius de Regalibus est in Imperatore, sed in aliis Principibus, Imperii Statibus, quibus hoc Regale ius vel ex privilegio, vel ex consuetudine, vel ex Praescriptione competit”. Finalmente, Bocer sostiene que los comerciantes deben también satisfacer las colectas que puedan gravar sus mercancías, puesto que no son inmunes a ellas<sup>746</sup>: “Caeteri ergo negotiatores ratione mercium suarum

740 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de regalibus...*, cit., cap. III, § 132, p. 327.

741 De hecho, no hay diferencia respecto a lo que establece C. 8,12,7: “Ad portus et aquaeductus et murorum instaurationem sive exstructionem omnes certatim, facta operarum collatione, instare debent, neque aliquis ab huiusmodi consortio dignitatis privilegiis excusari”.

742 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum nunc primum in lucem editis...* (Tubingae, 1617).

743 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum...*, cit., cap. I, § 1, p. 5. Más adelante, afirma (cap. V, § 2, p. 48): “Municipalis collecta dicitur quam Civitatis Provinciales incolae in communem sui Municipii usum praestant, per iura”.

744 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum...*, cit., cap. I, § 20, p.13.

745 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum...*, cit., cap. I, § 21, p. 14.

746 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum...*, cit., cap. X, § 3, p. 127. Anteriormente, afirma (cap. X, § 3, p. 126): “Sed an merces mercatorum contributionibus sive Collectis obnoxiae sint controversa est quaestio? Negant Mandell, *Cons* 38; Surdus, *Cons*; 146, n. 3; Alciat, *Consil*; 9; Aegid. Thomatus, *De Munerib. patrimonial*; Molina, *De tribut*, Disp. 667, n. 7”.

à contributionibus regulariter immunes non sunt”. En definitiva, para Bocer, colectas y regalías partían de la misma consideración o derecho<sup>747</sup>: ”Aeque tuetur conclusionem hanc, quod collectae et vectigalia eiusdem iuris esse dicuntur”.

Von Pentzen también se interesó por el estudio de las regalías<sup>748</sup>. Tras distinguir entre las consideradas mayores y menores, no incluye los derechos o imposiciones sobre los puertos como una regalía. Entre las regalías mayores se incluyen, subdivididas, el derecho de vida y muerte, el de dar leyes, el de nombrar magistrados, y el de fabricar moneda<sup>749</sup>.

Ahora bien, este autor considera que pertenece al monarca el privilegio o gracia de concesión del establecimiento de mercados<sup>750</sup>. A partir de esta situación, defiende que el monarca pueda percibir las regalías sobre diversos ámbitos, entre ellos los puertos<sup>751</sup>: “Princeps regalia percipit vel ex publicis bonis, vel communibus, vel privatis, ex publicis bonis, ut viis publicis; fluminibus navigabilibus; portueris [cita a Bocer, sin decir nada más]; metallorum fundinis; publicis palatiis; et agris praediis; ex communibus est venatorium commoditas; et piscatorium redditus”.

Sixtini consideraba que los puertos y los ríos estaban vinculados o relacionados, en tanto que ambos eran públicos<sup>752</sup>: “vero portus cum fluminibus junguntur [...] sic etiam utrobique portus dicuntur publici, et quod portus tales sint [...] non minus in portu, quam in fluminibus publicis cuilibet licere pescari, eoque ipso abunde innuitur publicum usum tam in portu quam in fluminibus admitti”.

Este carácter público, ya reconocido en el Derecho romano, fue confirmado por el emperador Carlomagno y por Otón I, quienes consideraron los puertos como una regalía de la Corona. Esta decisión fue mantenida por el emperador Federico y por la doctrina de la época<sup>753</sup>:

---

747 Heinrich BOCER (Henrici BOCERI), *Tractatus de iure collectarum...*, cit., cap. XI, § 63, p.208.

748 Valentin von PENTZEN, *De natura iurium maiestatis et regalium explicatio...* (Jenae, 1614); utilizo una edición, conservada en la Biblioteca Nacional de Francia (París), encuadernada en un volumen donde se incluyen otros folletos de diversos autores.

749 Valentin von PENTZEN, *De natura...*, cit., cap. III, § IX.

750 Valentin von PENTZEN, *De natura...*, cit., cap. III, § XXVI.

751 Valentin von PENTZEN, *De natura...*, cit., cap. III, § XLIV.

752 Regenerus SIXTINUS (Regneri SIXTINI), *Tractatus de regalibus* (Cassellis=Kassel, 1614, 2.ª ed.), lib. II, cap. IV, § 4, p. 65, y lib. II, cap. IV, § 5, p. 66.

753 Regenerus SIXTINUS (Regneri SIXTINI), *Tractatus...*, cit., lib. I, cap. I, § 9-13, p. 5.



“Omnes iurisperiti et Principes Ecclesiastici secularesque, qui aderant una concordi sententia adjudicarunt Imperatori (Frederici) omnia Regalia, quae sunt Monetae, Telonia, Vectigalia, Navigia, officiorum dignitatumque confirmationes, iudicum, consulum omniumque magistrorum creationes, exactiones, portoria, quocunque tempore.”

Fue dicho emperador quien reafirmó la incorporación de los puertos como regalía, junto con los ríos navegables<sup>754</sup>: “Quemadmodum igitur ante Friederici tempora portuum et fluminum publicorum par (??) fuit habita ratio, sic et Imperator tam portus, quam flumina publica navigabilia et ex quibus navigabilia fiunt, inter regalia *in hoc c; unic* referri voluit, et portus, ut supra attigimus, fluminibus mox subjungit”.

Esta decisión permite al autor defender que el portorio o *portorium* es una regalía<sup>755</sup>: “Quibus ita se habentibus, et cum proventus ipse et vectigal quod exportu percipitur, inter publica fisci vectigalia numeretur [...] non est dubitandum, quin hoc ipsum vectigal sive portorium ad hoc regale pertineat”.

Scaccia seguía en cierto modo a Ferretti, a quien alababa, y sostenía que era necesario establecer una clara diferenciación entre las múltiples imposiciones que existían: “gabella, vectigal, dacium, pedagium, guidacium, portorium, telonia, tributum, census”<sup>756</sup>. Consideraba que los vectigales eran una materia distinta de los tributos y censos, puesto que debían pagarse en razón de las mercancías con que trataban los comerciantes; en concreto, recordaba que el *portorium* era la denominación que recibían los vectigales que se pagaban en los puertos<sup>757</sup>.

754 Regenerus SIXTINUS (Regneri SIXTINI), *Tractatus...*, cit., lib. II, cap. IV, § 8-9, p. 66.

755 Regenerus SIXTINUS (Regneri SIXTINI), *Tractatus...*, cit., lib. II, cap. IV, § 10, p. 66. El autor llama la atención sobre la posible confusión de este *portorio* con otro del mismo nombre que se aplica como derecho de puertas o de puentes sobre el comercio; vid. lib. II, cap. IV, § 11-12, p. 67: “portorium à portu nomen habeat, et portus vectigal vocetur tamen nonnunquam et illud vectigal portorium nuncupatur, quod pro transitu per pontem penditur... ubi haec extant verba, vehiculum conduxisti, ut onnus (?) tuum portaret et secum iter faceret: iddum portem transitet, redemptor eius portis portorium ab eo exigebat”. A este *portorium* los juristas franceses lo llaman *chopin*, o *pontenage*.

756 Sigismundi SCACCIAE, *Tractatus de comerciis et cambio* (Romae, 1619), § 1, p. 629.

757 Sigismundi SCACCIAE, *Tractatus de comerciis et cambio* (Romae, 1619), § 2, p. 629.

Juan de Solórzano Pereira escribió, entre otras, una obra en varios volúmenes sobre el derecho de las Indias<sup>758</sup>. El tema que nos ocupa tiene un interés marginal para él, aunque afirma: “mare nimirum et maris littora et navigationum, ac commerciorum iura omnibus communia esse”. Sin embargo, este carácter común (público) no impidió que los reyes o emperadores, que tenían a su cargo la protección y la jurisdicción sobre los mares y las orillas o litoral, pudieran por este mismo motivo establecer leyes, vectigales y portazgos<sup>759</sup>: “Hoc tamen non impedire, quin Imperatores, Reges et alii supremi Principes, protectionem et iurisdictionem maritum (sic) et littorum, suis imperiis adiacentium habebant, et cum inhibitione etiam aliorum exercent, inibique leges statuunt, vectigaliaque et portagia, pro ut et sibi iustum visum fuerit, imponant et exigant”.

Para este autor, la exigencia de un vectigal o *portorium* sobre los puertos se justifica, además, en razón de las importaciones y exportaciones de mercancías realizadas a través de los puertos<sup>760</sup>: “Apud omnes nationes recepto Regali colligitur quod in portuum, sive littorim vectigali consistit, et communiter portorium, sive portuario vocario solet, et ratione egressus et ingressus in portibus maris et transfretationis ac navigationis mercium prestatum”.

Montano no tenía dudas en cuanto a la calificación jurídica de los vectigales portuarios<sup>761</sup>. Para este jurista napolitano, los puertos, necesarios para hacer posible la navegación, estaban sujetos al derecho público, tal y como habían

---

758 Juan SOLÓRZANO PEREIRA, *Disputationem de Indiarum iure, sive de iusta Indiarum occidentalium inquisitione, acquisitione et retentione...* (Madrid, 1629-1639), 2 vols. (vol. I, 1629; vol. II, 1639). En una edición posterior *Politica indiana...* (Madrid, 1648; utilizo la de 1736-1739), 2 vols., vol. I, lib. I, cap. XI, § 34, p. 47. Solórzano afirmaba: “que solo por largo uso del tiempo se pueda adquirir, y prescribir derecho particular en los Mares por los Reyes o Senores, que tienen cerca de ellos sus Estados y Senorios, con prohibición de Estrangeros, é imponer pedagogos y vectigales, y exercer jurisdicción alta y baja en ellos, es opinion muy recibida por casi todos generalmente, y practicada de mas de los Venecianos en el Mar Adriatico, por los Saboyanos en el suyo, Genoveses en el Ligurico, Romanos en el Tirreno, Griegos en el Jonio y Egeo, y Franceses en el de Narbona”. Sobre este autor, Javier BARRIENTOS GRANDÓN, “La literatura jurídica indiana y el *ius commune*”, en Javier ALVARADO [PLANAS] (ed.), *Historia de la literatura jurídica en la España del Antiguo Régimen. Volumen I* (Madrid, 2000), pp. 199-285, especialmente p. 271; Feliciano BARRIOS, “Solórzano, la Monarquía y un conflicto entre Consejos”, en Feliciano BARRIOS PINTADO (coord.), *Derecho y Administración Pública en las Indias Hispánicas. Actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)* (Cuenca, 2002), 2 vols., I, pp. 265-283.

759 Juan SOLÓRZANO PEREIRA, *Disputationem...*, cit., vol. I, lib. III, cap. III, § 35, p. 678.

760 Juan SOLÓRZANO PEREIRA, *Disputationem...*, cit., vol. II, lib. IV, cap. I, § 52, p. 1065.

761 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus tractatus amplissimus, in quo magistratus, munera, officia ad regiam collationem spectantia, illorumque natura, dispositio... pertractantur, quibus accesserunt nonnullae quaestiones feudales cum... decisionibus... tribunalium inclytæ civitates neapolitanae, auctore..* (Neapoli, 1634).



establecido los juristas romanos<sup>762</sup>: “Ideo, inter Regalia numerat Portum, sine quo navigatio non posset [...] Et dicitur Portus à portandis et exportandis mercibus: cum sit locus conclusus in quo portantur merces et inde exportantur. Portus sunt publici iuris, idest dominantis in publico, et ideo eximplificat iurisconsultus in Populo Romano”.

Por este motivo, las rentas que producían los puertos, es decir, los vectigales sobre la importación y exportación de mercancías, eran regalías, aunque el puerto fuera de uso común y público, como también lo eran los ríos y las orillas. En este sentido, los edificios portuarios, que permitían albergar las naves, pertenecían al rey, pues fue el quien autorizó su construcción. Esta era la razón, en última instancia, por la que las naves debían satisfacer el derecho de anclaje en el puerto<sup>763</sup>:

“Reditus seu vectigal portus, proveniens ex his que in portu, vel exportu vehuntur [...] Haec sunt Regalia, quia stricto modo sunt publica, id est, in patrimonio Regis. Proprietatem portus non esse Regis, sed publici iuris, id est, in usu omnium, sicut in fluminibus et ripis. Aedificium portus esse Regis, qui illud fieri fecit; usum autem portus esse publicum, sicut et aquae, sed pro albergo solvitur Regi ius anchoragii”.

Por si esta argumentación fuera insuficiente, Montano concluía que el esfuerzo que realiza el monarca para defender militarmente los puertos justifica que los vectigales impuestos sean del todo justos<sup>764</sup>: “Est autem hoc vectigal iustissimum, quia Rex debet custodire portus tenuendo ibi castra munita militibus, et bombardis ad custodiam portus”.

---

762 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus...*, cit., p. 62, § 1.

763 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus...*, cit., p. 62, § 2. Y continúa tratando sobre la distinta manera de denominar dicho vectigal, que debe ser satisfecho por cualquier nave: “Hoc vectigal portus duplex est: alterum appellatur anchoragii, alterum vero ius exiturae. Ius anchoragii solvitur ab omnibus navibus seu vasellis intrantibus in portum, sive exteris, sive indigenis”. Sin embargo, quedan exceptuadas las naves que involuntariamente entren en puerto buscando refugio ante las inclemencias del tiempo o ante el temor de los enemigos: “Si autem vasellum non voluntarie, sed vi ventorum et tempestatis applicuisset in portum, vel timore hostium: non adstringeretur ad solutionem anchoragii”.

764 Horatio MONTANO (Orazio Montano), *De regalibus...*, cit., p. 62, § 2.

**Richard Zouche**, al que se tiene por uno de los precursores del Derecho internacional, fue profesor de Derecho civil en Oxford y después en Londres, donde acabó ejerciendo como juez de la *Court of Admiralty* en 1641. Para este jurista, las rentas de las pesquerías o de las salinas tenían la misma consideración, como vectigales o *telonia*, que las percibidas en puertos, caminos o similares, por el único motivo de gravarse las compras y ventas de mercancías<sup>765</sup>: “Reditus piscationum et salinarum, sed eiusdem generi sunt, vectigalia quae vulgo dicitur telonia [...] qui pro usu rei publicae, Portus scilicet, viae et similium, in mercibus invehendis et evehendis solvuntur”.

**Burgus** sostenía, sin duda alguna, que el príncipe podía obligar a sus súbditos al pago de vectigales<sup>766</sup>: “sed personas obligare volunt: quare subditi, in quos legem ferendi Princeps im habet, ad onera vectigaliaque solvenda compelli possunt”. Siguiendo el esquema ya conocido de propiedad, uso y jurisdicción, Burgus llega a la conclusión de que los vectigales pueden y deben imponerse a los navegantes por la protección que concede el príncipe a los puertos y las actividades que en ellos se desarrollan<sup>767</sup>:

“Hinc in mari tria considerant, proprietatem, usum, et iurisdictionem; ac proprietatem, quidem nullius esse contendunt; usum communem omnium hominum; iurisdictionem Principes, qui secundum hanc tenetur mare, cui hoc modo dominatur, tutum et securum reddere a piratis, subditos tueri, ac potest contra capere et punire in eo delinquentes, ac si in suo territorio delinquent: alios navigare, aut piscari volentes prohibere; ac demum navigantibus, piscantibusque vectigalia, portoria, tributa imponere et augere, eaque non persolventes punire.”

---

765 **Richard ZOUCHE**, *Elementa iurisprudentiae, definitionibus, regulis et sententiis selectoribus iuris civilis illustrata, quibus accessit Descriptio iuris et iudicii temporalis secundum consuetudines feudales et normannicas, nec non Descriptio iuris et iudicii ecclesiastici secundum canones et constitutiones anglicanas...* (Oxoniae=Oxford, 1636), pars. IV, sectio VII, p. 65.

766 **Petrus-Baptista BURGUS**, *De Dominio serenissimae (Reip.) genuensis in mari Ligustico, libri II* (Romae, 1641), lib. I, cap. IX, p. 66.

767 **Petrus-Baptista BURGUS**, *De Dominio serenissimae (Reip.) genuensis in mari Ligustico, libri II* (Romae, 1641), lib. I, cap. XVI, p. 111. Y continuaba (cap. XVI, p. 112): “sed eius universale ratione superioritas, et solam deffensionem et protectionem, non autem quod is, qui eiusmodi dominio fruitur, possit imponere onera, seu tributa: quod tamen Principem facere posse in mari concedunt”.



Ripoll fue uno de los escasos juristas peninsulares que se interesaron especialmente por el tema de las regalías. Siguiendo los pasos de Montano (vid. supra), consideraba que era una regalía “*mayor*” del monarca “*imponendi vectigalia et tributa*”<sup>768</sup>. Por otro lado, sostenía que “*in mari, portus eorum de Regalibus est [...] quod ex eo debetur domino Regi quodam ius, quod dicitur Ancoragium, quod ex suo Regio privilegio, percipet civitas Barcinone*”<sup>769</sup>.

Nicolas de Vernulz (1583-1649), profesor de retórica en Lovaina, publicó entre sus numerosas obras unas reflexiones políticas<sup>770</sup>. En la octava de ellas, referida a los vectigales, defendía su carácter necesario (“*Necessaria esse Reipublicae vectigalia*”). Es más, el poder de los Estados estaba condicionado por su cuantía: “*Cum nihil sit Reipublicae magis necessarium, quam ampla vectigalia possidere*”<sup>771</sup>.

Por su parte, Fernando Arias de Mesa equiparaba las orillas y el litoral a las vías públicas, sin olvidar que los puertos estaban sujetos a la autoridad y protección real y que, por tanto, se incluían entre las regalías<sup>772</sup>: “*Sed potius quia viae publicae littora et portus sunt sub peculiari Regis protectione, et inter Regalia numerantur, C. I, quae sunt regalia*”.

Johann Locken consideraba que, en la creación de los puertos, todos los súbditos debían contribuir económicamente a su sostenimiento<sup>773</sup>: “*Ad portus instaurationem, quia publicae utilitates gratia fit, omnes subsiditi loci conferre operas debent*”. No obstante, en algunas circunstancias, este vectigal podía no ser satisfecho<sup>774</sup>.

768 Acacio de RIPOLL, *Regalium tractatus...* (Barcelona, 1644), cap. 2, § 20, p. 5.

769 Acacio de RIPOLL, *Regalium tractatus...* (Barcelona, 1644), cap. 8, § 28-29, p. 53.

770 Nicolas de VERNULZ (Nicolai VERNULAEI), *Dissertationum politicarum, stylo oratorio explicatarum decas prima...* (Lovaina, 1646).

771 Nicolas de VERNULZ (Nicolai VERNULAEI), *Dissertationum...*, cit., t.1, p. 385.

772 Ferdinandus ARIAS DE MESA, *Variarum resolutionum et interpretationum iuris libris tres...* (Neapoli 1647; existe otra edición posterior, Genevae, 1658), lib. II, cap. XVIII, § 22, p. 213.

773 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo et navali libri III*, (Holmiae=Stockholm, 1650), lib. I, cap. VIII, § II, p. 80. En la edición de 1750, en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...* (Halae Magdeburgicae=Halle an der Saale, 1740), pp. 903-1052, lib. I, cap. VIII, § II, p. 942, se dice: “*Ad portus instaurationem, quia publicae utilitates gratia fit, omnes subditi loci conferre operas debent*”.

774 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, p. 85, § VIII: “*Naves tamen à vectigali immunes hic excipiuntur, quae immunibus mutuis inter vicinos aut confederatos pactis instituiti. Vel pro rerum el temporum ratione tolli potest*”.



Puerto de Marsella en 1575, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

En cuanto al origen de este tipo de contribución o vectigal, Locken afirma que por entonces (“*hodie*”) formaba parte de las regalías, lo que deja entrever que, en su origen, no lo fueron, porque se aplicaban a cosas públicas<sup>775</sup>. De hecho, la creación de vectigales es un acto que solo puede ejercer quien ejerce la suprema potestad. Esto es así desde tiempos más remotos<sup>776</sup>: “Vectigal autem instituere est summi imperii, aut quibus hoc concedit suprema potestas; aut quibus tempore memoriam hominum excedente adquisitum est. Hoc non privatae, sed publicae, non alienae sed suae potestatis ac moderationis pro status publ. conditione Principes esse volunt”.

775 Joannis LOCCENII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § III p. 80: “Portus intuitu fluminis quo ambitur, et vectigalis, quod ex navium statione penditur, est publicus, et hodie regalibus accensetur”.

776 Joannis LOCCENII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § VI, p. 84.



Los puertos, además de utilizarse para el comercio de mercancías, servían para proteger a las naves. Por eso se trataba de zonas donde se gozaba del privilegio de la paz<sup>777</sup>. A este respecto, el autor considera que cuando una nave se ve obligada a entrar en puerto (por error, tempestad, miedo frente a los piratas o enemigos) no se le debe exigir ningún vectigal<sup>778</sup>:

“Sed errore viae, vi tempestatis, metu piratarum aut aliorum hostium probabili, aut reparationis causa naves ex necessitate in portum actae vel relatae, pro non soluto vectigali, commissio non vindicatur, nisi quod quarumdam gentium instituto pecuniae aliquid pro tuta statione praestari solet, quam vulgo vocant *pecuniam anchorariam*. Merces quoque quas semel in isto portu exonerare caeperunt, ibidem vendere quorumdam populorum moribus necesse habent.”

Locken establece una distinción entre *portorium* y vectigal. En efecto, el primero se refería especialmente a la imposición con que el fisco gravaba la compraventa de mercancías. En cambio, el vectigal se refería a la imposición que debía satisfacerse no solo por el comercio realizado, sino también por la protección y seguridad que se ofrecía ante posibles ataques de piratas o adversidades en la navegación<sup>779</sup>:

“A portu dicitur portorium, pecunia, quae fisco vel reipubl. penditur ex mercibus aut venalitiis, quae huic oneri subiacent [...] Vectigal autem adpellatur a vectura, vel invectione et evectione mercium, quod solvi debet non solum pro nudo transitu, sed etiam pro fide et securitate pub. et onere tuendae navigationis adversus vim et piratas.”

Con todo, no es extraño impedir, en algunos casos, el acceso a puerto de determinadas naves<sup>780</sup>:

777 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § IV, pp. 80-81: “Portus, quā publicus, non solum mercibus exonerandis inservit, sed ut naves ibi tutum receptaculum habeant, et iure debito ac securitate fruantur navigantes, quatenus innocuum iter et stationem quaerunt. Hinc portus et navalia privilegio pacis publicae gaudent. Et prohiberis nemo libero ingressu aut egressu portus iure gentium potest... Quaecumque naves ex quolibet portu dimissae, nullam concessionem vel damnum sustinebunt”.

778 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § VIII, p. 85. Es más, según el autor, es habitual no cobrar nada: “Alias iactatae naves mari et expulsae errore itineris, vi aut tempestate in alienum portum, velut ad alienum praesidium confugientes, ibi ex communi gentium iure fidam stationem habere libereque recedere solent” (§ IX, p. 86).

779 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § VI, pp. 83-84.

780 Joannis LOCCENNII [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo...*, cit., lib. I, cap. VIII, § IX, pp. 87-88.

“Si vero sint hostiles vero piraticae naves, aut pro iis habeantur, illis accessum denegari nihil est mirum [...] Quin et hostilium navium continuam persecutionem et in eas excursionem in alieno freto vel portu excusandum putant, si periculum sit in mora. Fit enim hoc vim hostis nobis imminentem à finibus nostris propulsandi, non alieni aut vicini territorii fines violando animo.”

El inglés **Welwod** por lo que respecta al análisis de los puertos y la navegación, partía de una premisa que era, precisamente, contraria a la que había sostenido Grocio<sup>781</sup>. Para Welwod, la navegación no era libre de forma absoluta<sup>782</sup>. Partiendo de esta base, sostenía que el derecho de navegación y el derecho de pesca podían ser gravados por vectigales que podían imponerse por causas justas<sup>783</sup>: “De Mari in dominia, per partes terrae proximas, distincte distributo hactenus. Proximum est ut dominiorum istorum iura primaria deinceps tractemus, ea quae duo sunt praecipuem, ius navigandi, ac ius piscandi, cum eorum appendice, potestate videlicet legitima, vectigalia utrique ob causas iustas imponendi”.

De hecho, el mar, en cierto modo, equivalía a un vectigal, puesto que se establecían vectigales por las mercancías que se importaban y exportaban por vía marítima, al igual que se hacía con el comercio terrestre<sup>784</sup>: “Mare esse vectigale [...] Tributum à vectigali recte discernitur: hoc enim à vehendo seu vecturam deductum, denotat quicquid ex rebus quae invehuntur et evehuntur; sive per mare, sive per terram, fisco penditur, id quod aliter Portiorum à portando dicitur, solviturque propter usum viae publicae”.

---

781 Los apartados que siguen a continuación fueron duramente criticados por **Theodor GRASWINCKEL**, *Mari liberi vindiciae adversus Petrum Baptistam Burgum, Ligustici Maritimi Domini Assertorem* (Hagae Comitum=La Haya, 1652), p. 29, afirmando, en relación con las teorías de Welwod: “De vectigalibus vero maritimis nihil dicit quod non dictum sit”.

782 **William WELWOD**, *De Dominio maris, iuribusque ad dominium praecipue spectantibus assertio brevis ac methodica, auctore Guilelmo Welwod, anglo* (Hagae Comitum, 1653), cap. II: “Ius navigandi in Mari non esse omnibus omnimodo liberum”.

783 **William WELWOD**, *De Dominio maris...*, cit., p. 16.

784 **William WELWOD**, *De Dominio maris...*, cit., p. 29.



Estos vectigales podían recibir diversos nombres (*anchoragia, portoria*) en razón de la actividad gravada<sup>785</sup>, y en cada país adoptaban una denominación específica<sup>786</sup>: “Sed inter mobilia vectigali ordinarie obligata, sunt merces exportatae vel importatae sive per terram sive per mare, quae varie pro arbitrio Principium populorumque pensantur. Vectigal earum *Portorium*, a portando; Gallis *Telonea*, voce a Graecis sumpta; saxonibus septentrionalibusque *Tol*, ut italica *Gabella*”.

**Strauch** no tenía dudas acerca de la justificación de la regalía que permitía cobrar los vectigales: la protección del comercio y de las mercancías. La garantía de la seguridad del tránsito marítimo lo hacía posible<sup>787</sup>: “Vectigal summi imperii tesseram esse nemo dubitabit credo. Neq. enim in consultis Principibus instituuntur [...] Est autem vectigal fructus imperii maritimi pro securitate transitus et onere tuendae navigationis personis vel mercibus imperatus”.

De hecho, Strauch consideraba que las regalías derivaban de la autoridad del monarca o de la república, y relacionaba su cobro con la protección debida a las naves<sup>788</sup>:

“Hic accensetur Regalibus ratione imperii, quod non minus in eo, atque in mari Principis habet, ut et propter reditus vectigalis, quod ex navium statione Imperatore penditur [...] Hinc princeps et qualibet Resp. libera vi imperii securitatem ingredientibus portum, et egressis a concussionem vel damno praestant [...] dum tamen naucleri deponent, in quam provinciam ituri sint.”

El arribo necesario u obligado al puerto no era obstáculo o impedimento para

785 William WELWOD, *De Dominio maris...*, cit., pp. 33-34: “Itineribus similiter portationibusque sive per mare, sive per terras, tributa particularia suis nominibus districte notata, ut... *anchoragia*, portum stationemque intrantibus, ac *Portoria*, merces per mare per terras exportantibus vel importantibus. Quae omnia suas habent rationes iustissimas, propter impensas utrobique factas commodaque itinerantibus navigantibusque unde promantia”. No obstante, citaba algunas excepciones (p. 38): “anchoragium, quod ab his qui portum stationemque intrant commodam, exigitur, sive negotiandi, sive tempestates divitandi causam ibi anchoram dimittunt”.

786 William WELWOD, *De Dominio maris...*, cit., p. 35.

787 Johann STRAUCH, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae quinque: de Imperio maris, de Centum lapidibus urbicariis; de Statutis a summo primncipe; Irenius non errans, seu de Austr. “quas actiones, C. De SS. Eccles.”; de induciis bellicis; olim... publicioe propositae nunc... recognitae et emendatae...* (Brunsvigae=Brunswick, 1662) [hay otra edición (Jenae, 1674), que no utilizamos], *Dissertatio* I. “De Imperio maris”, cap. VII: “De imperandis vectigalibus et iure stapulae”, § I. Y en el § V insistía: “Diximus pendi vectigal non solum pro securitate transitus et stationis, sed et tuendae navigationis onere”.

788 Johann STRAUCH, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae...*, cit., *Dissertatio* I “De Imperio maris”, cap. VI: “De modis retinendi imperii per actus imperativos, quales jubere vela dimitti, angariae, ius portus”, § VII.

mantener el cobro de los vectigales, a pesar de que otros autores sostenían lo contrario, como veremos más adelante<sup>789</sup>: “Quid vero si nauta necessitate compulsus in devium portum deferatur, an eius loci vectigalia solverete tenetur? Negat Peck” ( y él asiente).

En efecto, Peck había defendido la inaplicabilidad de los vectigales en caso de que la nave hubiera sido capturada por los piratas<sup>790</sup>: “Si navis a piratiis capta redempta est, placet ex sententia servii, Oflii, Labeonis omnes conferre debere ajunt: quod vero praedones abstulerint, eum perdere cui fuerit, nec conferendum ei qui suas merces redemit. Portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt et earum quae amissae sunt, praestari solet”.

Marquard también insistía en el carácter compensatorio que tenían los vectigales que recibía la Corona, a cambio de la protección que se proporcionaba en los puertos a la navegación<sup>791</sup>: “Non solum enim in contractibus et viis publicis, verum etiam in fluminibus, littorae, mari et portibus mercatores publica et legali securitate frui, commerciorum flagilitat ? libertas et necessitatis”.

La entrada y salida de mercancías por los puertos era el acto que justificaba la percepción de los vectigales<sup>792</sup>, aunque existían las excepciones ya conocidas<sup>793</sup>: “hic excipiuntur [vectigalia] merces et naves, quae errore viae, vi tempestatis, metu piratarum probabili, aut reparationes causam, ex necessitate in portium actae vel relatae sunt”.

Palazzi estudiaba el dominio del mar Adriático por parte de Venecia, y sostenía que las consecuencias del dominio marítimo repercutían en el control de la pesca y de la navegación, ya fuera en tiempo de paz o de guerra. Pero tenía

---

789 Johann STRAUCH, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae...*, cit., *Dissertatio* I “De Imperio maris”, cap. VII: “De imperandis vectigalibus et iure stapulae”, § II.

790 Peter PECK, *V.Cl. Petri Peckii in titt. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentari, quibus nunc accedunt notae cum ampla dote variarum circa rem navalem observationum beneficio Arnoldi Vimmi... Item leges navales et ius navale Rhodiorum gr. -lat...* (Lugduni Batavorum=Leyden, 1647; utilizamos la edición de Amstelodami, 1668), p. 217.

791 Johannes MARQUARD, *Tractatus politico-iuridicus de iure mercatorum et commerciorum singulari... Accesserunt in fine tractatus ipsa privilegiorum, constitutionum... exemplaria... authore Johannes Marquardo* (Francofurti, 1662), 2 vols., I, lib. I, cap. XV, § 1, p. 132, sin olvidar § 22, p. 135: “Hoc tamen iuri portus debetur et Principis loci iurisdictioni, ut Praefectus portus inquirat, quae navis, et unde venerit, quid vehat”.

792 Johannes MARQUARD, *Tractatus politico-iuridicus...*, I, lib. II, cap. III, § 2, p. 193: “Dictum a vectura vel invectione vel evectione Mercium, ut Portorium a portu seu pecunia, quae Reipub. fisco ex mercibus penditur”.

793 Johannes MARQUARD, *Tractatus politico-iuridicus...*, I, lib. II, cap. III, § 84, p. 205.



un efecto adicional, que no era otro que “imponendi vectigal potestas, sumpto onere tuendae navigationis contra pyratas [...] Nota etiam nominae vectigalis his comprehendi portiorum, anchorarium, omnesque angarias, quae navigationis imponuntur intuitu”<sup>794</sup>.

Los vectigalia son antiquísimos y lícitos en su percepción<sup>795</sup>, pues no son más que la expresión de una potestad determinada por el dominio<sup>796</sup>: “Pro nunc igitur hoc solum preatendo maritime portionis dominii esse, tutum et securum à piratis occupatum reddere mare, personas subditas tueri, in eo delinquentes punire: piscari volentes prohibere; navigantibus et piscantibus vectigalia, portoria, tributa, ceteras que legitimas imponere gabellas”.

De hecho, los vectigales podían sostenerse jurídicamente gracias a la ficción de que el mar era una parte o un subdistrito de la tierra u orilla adyacente, donde el príncipe ya ejercía su jurisdicción. De ahí que la protección que otorgaba el príncipe frente a los múltiples peligros que acechaban debía tener como contrapartida las gabelas o vectigales que se percibían<sup>797</sup>:

“Huiusmodi vectigalia naturali innituntur rationi, et est quia Mare dicitur subdistrictu, et territorio vicinoris civitatis [...] ergo ea, quae exercentur in territorio, poterunt exerceri; et in mari. Sed in territorio ad honorem regia potestatis, ad defensionem subditorum, ad itinera contra latrones et de populatores custodienda, licite naturali et D. iure possunt imponi gabellae ergo eadem ratione, etim Maris.”

El **cardenal de Luca** se interesó en varias de sus obras por la temática de las regalías, tanto en relación con sus orígenes como por lo respecta a su desarrollo posterior. Quedaba claro que el comercio y la navegación marítimos se basaban en la libertad para comerciar, que iba acompañada de la necesaria seguridad de

794 PALATIO, Ioanne (Giovanni PALAZZI), *De Dominio maris libri duo... authore...* (Venetiis, 1663), lib. II, p. 251.

795 PALATIO, Ioanne (Giovanni PALAZZI), *De Dominio maris...*, cit., lib. I, p. 142: “Vectigalia quae in portis maritimis persolvuntur sunt adeo antiqua omniumque gentium usu recepta”.

796 PALATIO, Ioanne (Giovanni PALAZZI), *De Dominio maris...*, cit., lib. I, p. 145.

797 PALATIO, Ioanne (Giovanni PALAZZI), *De Dominio maris...*, cit., lib. II, p. 252.

dicho tráfico<sup>798</sup>. En relación con los puertos, estaba claro que formaban parte de las llamadas *regalías mayores* del príncipe y que, por este motivo, estaban sujetas a su jurisdicción, gobierno y protección. Como consecuencia de todo ello, los vectigales que se cobraban en los puertos eran únicamente competencia del príncipe<sup>799</sup>: “Portus dicitur de maioribus Regalibus Principi competentibus et sub eius immediata iurisdictione, gubernio et protectione existentibus, ideoque vectigalia et quacumque onera, quae in portu exiguntur, dicuntur de Regalibus maioribus, soli Principi competentibus”.

Sin embargo, el cardenal de Luca advertía que la palabra *regalia* no aparece en la compilación de Justiniano, sino que lo hace por primera vez en una convención o tratado entre el emperador Federico y unas ciudades de la Lombardía. Después de la Paz de Constanza (1183), se declararon las regalías o rentas que debían corresponder, mantener y conservar; y se incluyen “I porti, le ripe, le dogane o gabelle”<sup>800</sup>. En efecto, “E cosa indubitata che la facultà d’imporre gabelle, dazij, collette et altre gravezze à popoli, sia di ragion regale, riferata al Principe sovrano”<sup>801</sup>. Estas imposiciones o vectigales adoptaron en cada “nazioni forastiere” una denominación propia<sup>802</sup>:

“Il nome, ò vocabolo di vettigale [...] nella sua stretta, e propria significazione, derivata del verbo che lo compone, propriamente significa quella porzione di mercanzie, che come specie di decima, si paga al principe, ò alla Republica nell’introdurle in porto, ò in città per contrattarele, e questo è il suo vero e proprio vocabolo, usato dalla ragion comune, corrotto poi dalle leggi, ò usi di nazioni forastiere: Da alcuni chiamandosi portorio; di altri, telonia; di altri scaricatura; e di altri dogana, e questi ultimo vocabolo, in Italia è più frequentemente ricevuto.”

---

798 Giovanni Batista, cardinal de LUCA, *Theatrum veritatis et iustitiae, sive Decisivi discursus ad veritatem, editi in forensibus controversiis canonicis et civilibus, in quibus in Urbe advocatus pro una partium scripsit vel consultis respondit...* (Roma, 1669-1681), 21 vols., vol. II (1669), p. 439, disc. CXXIX, § 5: “in nostra Italia, Venetiarum et Liburnii, cum huiusmodi portuum anima sive essentia principaliter in huiusmodi commercii libertate, ibique mercantium securitate consistere videatur”.

799 Giovanni Batista, cardinal de LUCA, *Theatrum veritatis...*, cit., vol. II (1669), p. 441, disc. CXXX, § 10.

800 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare, ovvero il Compéndio di tutta la legge civile, canonica, feudale e municipale...* (Roma, 1673), 15 vols., vol. II, “De Regali”, pp. 10-12.

801 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 57.

802 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 66.



El príncipe puede imponer gravámenes en el mar a los navegantes, pues, aunque la navegación es “di raggio naturale, o delle genti”, existen diversas razones que lo apoyan: “el Principe non hà meno giurisdizione in terra, che nel mare adiacente al suo Principato, poiche parimente si dice del suo territorio, il quale alcuni vogliono che si stenda per cento miglia”<sup>803</sup>.

Luca prosigue su argumentación sosteniendo una postura ya conocida en otros autores: los esfuerzos que realiza el príncipe para mantener la seguridad y la defensa de la navegación justifican que los navegantes contribuyan económicamente a dicho esfuerzo y, de este modo, a una navegación más segura<sup>804</sup>:

“perche spettando al Principe il peso, e la ragione di custodire il mare da corsari, e de altri che impediscono la libertà della navigazione; Quindi, per maggior commodità, e beneficio de medesmi naviganti, non è incongruo che da questi si paghi qualche dazio, ò contribuzione, per le spese, che bisognano in tal custodia e cura; In maniera che non è impedire la navigazione, mai fare contribuire li naviganti, in quel che si stima necessario, ovvero opportuno per rendere la navigazione migliore, e più sicura.”

Para Luca, no había ninguna duda de que los puertos correspondían a la protección y dominio del príncipe soberano<sup>805</sup>: “Nelli porti però di mare, li quali siano publici e considerabili, per armate, ovvero per vascelli de negozi grandi, senza dubio entra la ragion regale, e per conseguenza sono del dominio, e protezione del Principe sovrano”. Según este autor, esta regalía era de “*primo ordine*”<sup>806</sup>:

“Primieramente per lo politico, in riguardo dell’introduzione dell’armate de’nemici, o dissidenti. Secundariamente, per le fraudi che si possono fare alle tratte, e alle dogane, e gabelle. E terzo per l’assicurazioni, e franchizie che sogliono darsi à naviganti, ne’porti publici, in maniera che, se nel luogo medesimo, dove sia il porto, vi siano delle gravezze, ovvero competano alcune giurisdizioni nelli

803 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 59.

804 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 59.

805 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 191.

806 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare...*, cit., vol. II, p. 192.

pesi, e misure, come anco nè delitti ò ne'contratti, tuttavia in qualche occorre nel porto, suol spettarne la cognizione al sovrano e suoi ufficiali.”

Fritsch afirmaba que quien poseía el supremo imperio en la tierra y en los mares también podía imponer vectigales<sup>807</sup>: “quasnam supremi imperii in terra marique partes Iuris Publici Interpretes ad dominium in mare sive vectigalia maritima referre soleant”.

Para este autor, quedaba claro que el príncipe tiene sobre los mares el *imperium*, que le permite prohibir o restringir la navegación; *tollere* la libre pesca; prohibir la edificación en las orillas; exigir *praestationes seu angarias*; conceder el *ius stapulae aut geranii, item ius anchoragii aut portulagii; portus custodire*, u otras facultades, como castigar la piratería o “*magistratus maritimus instituhere*”.

Von Einsiedel consideraba que ya se contempla la existencia de regalías en la Ley de las XII Tablas (sin citar referencia alguna), aunque afirma que “Regalem minus est Portus”<sup>808</sup>. No intenta justificar el origen de los vectigales, sino que se limita a reconocer su existencia<sup>809</sup>: “Quomodo vero aut quo respectu portus hic ad regalia spectet, id alia quaestio est? Portus quidem ipse hunc pertinere nequit cum publicus sit, quemadmodum et flumen publicum: neque etiam usus eiusdem regalium iure censi poterit, ille etenim communis est”.

En cuanto a su denominación, no aporta excesivas novedades<sup>810</sup>: “Est autem illud vectigal quod ex portu sive pro statione navium, sive in vectis mercibus, sive aliam ob causam fiscus Imperatoris percipit, idque alias vectigal portus dicitur”.

Ya vimos en su momento que Molloy aportaba una definición de *puerto* basada en el precepto establecido en el *De Verborum Significatione*. Además, Molloy relaciona la definición del espacio portuario con la percepción de las imposiciones

---

807 Ahasveri FRITSCHIO (Ahasver FRITSCH), *Manuale iurisprudentiae publicae, in quo praecipui termini doctrinae iuris publici romano-germanici...* (Jenae, 1672), t. II, p. IV, trat. 23, p. 248. Algunas referencias en otra obra posterior del mismo autor: *Manuale iuris publici ad personas, res et actiones accommodatum...* (Genevae, 1675).

808 Conrad von EINSIEDEL, *Tractatus duo de regalibus, sive iuribus ad imperatoris romano-teutonici maiestatem pertinentibus, editio secunda...* (Hala Saxonia, 1678), cap. III, § II, num. 54, p. 373.

809 Conrad von EINSIEDEL, *Tractatus duo de regalibus...*, cit., cap. III, § II, num. 58, pp. 373-374.

810 Conrad von EINSIEDEL, *Tractatus duo de regalibus...*, cit., cap. III, § II, num. 56, p. 375.



fiscales portuarias de las “members” y las “creeks”<sup>811</sup>, afirmando<sup>812</sup>: “Port or *locus Publicus*, are those places to which the officers of the customs are appropriated, and which contain and include all the Privileges and Guinces of all members and creeks thereunto allotted”.

Este autor no creía que tuvieran que cobrarse tales imposiciones portuarias cuando la nave arribaba a puerto a causa del tiempo, pero añadía que las leyes inglesas podían establecer excepciones<sup>813</sup>: “Ships driven into Port by storm or stress of weather, have an exemption from the law or reprisals, according to the *ius commune*, but by the law of England otherwise, unless expressly provided for in the Writ, or commission”.

Weger definía de forma escueta el vectigal, relacionándolo con la seguridad de la navegación de las personas y mercancías<sup>814</sup>: “Vectigal est fructus maritimi Imperii pro securitate transitus, et onere tuendae navigatoris, personis vel mercibus impositus”.

Si bien inicialmente el puerto era de uso público común, posteriormente pasó a ser objeto de la percepción de las regalías<sup>815</sup>: “Portus rebus publicis accessunt, quae sunt, cuius proprietas est alicuius populi, usus vero promiscuus [...] Concludimus ergo ratione Domini, Portus secundum ius romanum ad publicas res referri; Posterioribus autem temporibus, maxime quod iura inter regalia esse relator”.

Weger, según Piergiovanni<sup>816</sup>, consideraba que “Il porto rientra tra la *res publicae*, la cui proprietà spetta ad un popolo, mentre l’uso non è riservato ma promiscuo: tale è la tradizione del diritto romano, mai i Principi, per ottenere i mezzi

811 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali, or a Treatise of affairs maritime and of commerce* (London, 1682, 3.ª ed.), lib. II, cap. XIV, § 8, p. 328: Las “members” eran localidades portuarias que, desde antiguo, tenían oficina de recaudación de impuestos, y las “creeks,” localidades portuarias no aptas para exportar o importar, a menos que tuvieran licencia del “port member” del que dependían.

812 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali...*, cit., lib. II, cap. XIV, § VIII, p. 327.

813 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali...*, cit., lib. I, cap. II, § XIX, p. 39.

814 Albertus WEGER, “Disputatio secunda de iure portuum, vom Recht der Meer-Haven. A diem VII aprilis A. MD-CLXXI”, en *Johannis Friederici RHETII, Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (Frankfurt, 1692; utilizo la 2.ª ed., Francofurti, 1746), pp. 11-27, cap. III: “De iuribus circa naves advenientes”, § 19, p. 20.

815 Albertus WEGER, “Disputatio secunda...”, cit., cap. II: “De dominio et iurisdictione portus”, § 11 y 15, p. 16.

816 Vito PIERGIOVANNI, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese”, en *Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze, 1988), pp. 146-168, realiza un breve comentario de las opiniones de Weger, que por error atribuye a Rethius (p. 150): “Rezio (Rhetius) riconosce la necessità di un carico fiscale finalizzato a la manutenzione dei porti per garantire la sicurezza ed il transito della navi”.





effectu, etiam extra territorium, gaudent [...] Similiter extenditur Superioritas haec ad portus, littora, et Regalia maritima.”

Couchot defendía la existencia de los vectigales y su cobro en los puertos, e incluso iba más allá, al sostener que también la ocupación de los muelles para las operaciones de carga o descarga de mercancías tenía que satisfacer contribución<sup>819</sup>: “Le quai est un espace sur le rivage du Port pour le charge et la décharge des marchandises. De sorte que pour avoir la liberté d’occuper le quai pendant le tems (sic) nécessaire à l’embarquement, on paie au Maître [de Quai] le droit de Quayage”.

Ulrich Huber sostenía que las regalías tenían su origen en el Derecho romano y que, posteriormente, su formulación jurídica se había configurado en el derecho feudal<sup>820</sup>, donde adoptaron diversos nombres<sup>821</sup>: “Qualia à Feudorum interpretibus telonea seu *gabellae*, *portoria* vel *portuaria* et *ripatica* dicuntur”. Los vectigales se cobraban en los puertos con motivo de la protección que el príncipe estaba obligado a conceder<sup>822</sup>: “Sed viae publicae, quas Regiae vocant, *portus*, *flumina* publica, non tantum huc spectant, quod attinet ad vectigalia, quae ibi colliguntur, sed etiam, quic protectione supremoque dominio ad Principem pertinet”.

Kessler publicó un breve opúsculo dedicado al contrabando marítimo<sup>823</sup>, lo que le permitió referirse indirectamente a los vectigales. El príncipe puede imponerlos<sup>824</sup>: “Principem vero locum inter has leges et condiciones iure quodam suo sibi deponunt vectigalia, qual fere ubique mercibus extrinsecus allatis imponuntur”.

819 COUCHOT, *Le Traité du commerce de terre et de mer à l’usage des marchands, banquiers, agens de change et gens d’affaires. Avec la pratique suivie dans les juridictions consulaires...* (Paris, 1710), 2 vols., vol. I, tit. II, cap. VI, p. 300.

820 Ulrich HUBER (Ulrici HUBERI), *De iure civitatis libri tres...* (Franequerae, 1713, 4.<sup>a</sup> ed., que utilizamos; hay otra impresión posterior en Francofurti et Lipsae, 1752), lib. I, sec. III, cap. VI, § 2, p. 83: “Vocantur Regalia [...] iura praecipua et excellentia significantur, dictae a iure primae classis Romanae”; lib. I, sec. III, cap. VII, § 64, p. 91: “Haec est si qua sunt alia, fere sunt quae Regalia appellantur, in constitutione Friederici de Regalibus 2. F. 56”.

821 Ulrich HUBER (Ulrici HUBERI), *De iure civitatis...*, cit., lib. I, sec. III, cap. VII, § 60, p. 91.

822 Ulrich HUBER (Ulrici HUBERI), *De iure civitatis...*, cit., lib. I, sec. III, cap. VII, § 61, p. 91.

823 Conrad Friedrich KESSLER, *De navibus ob mercium illicitarum vecturam commissis dissertatio juridica, quam praeside Jo. Gottl. Hainecio p.p. auctor respondens Conradus Friedericus Kesslerus die... maii 1721* (Halae Magdeburgica, s.d.).

824 Conrad Friedrich KESSLER, *De navibus...*, cit., cap. I, § XVII, p. 35.

Stypmann seguía a los juristas romanos en la consideración de los puertos como cosa pública<sup>825</sup>. Por ello, deben tenerse en cuenta cuando ese mismo derecho romano configura los *portoria*, que pueden tener un doble sentido<sup>826</sup>: “Portoria apud romanos idem, quod vectigalia designasse, multa probant auctorum [...] Hodie duplice sensum gaudent; aut enim significant vectigal, quod pro portu solvitur, vel illud quod ex transitu portium solvitur”. De ahí que el derecho de anclaje pueda confundirse con el “ius exiturae aut portulariae”<sup>827</sup>.

Stypmann sostuvo, en coincidencia con otros autores, la pertenencia al príncipe del establecimiento de normas y jurisdicción en los puertos. Sin embargo, esto no impedía que, en ciertos reinos, se concediera el uso libre de los puertos<sup>828</sup>:

“Portus etiam publici et regii iuris esse; unde nulla valere potest hic prescriptio, nullum privatorum privilegium, quoniam obreptitise impetratum in periudicium principis censetur, nulla inveterata consuetudo. Principi soli competit portuum iurisdictio, qui illorum usus aliis recte et libere concessit, aut ( ? ) supremae iurisditionis effectus sibi summo iure reservat et vindicat, nec scio, apud illos contrarium observari, nam Hispaniae, Galliae reges, Venetorum, Genuensium, Batavorum resp[ublice]. comiter concedunt liberum portuum usus cuivis ( ?).”

A mediados del siglo XVIII, Targa analizó las características de los vectigales cobrados en los puertos. Los considera aceptables, necesarios y justos, mientras no sean exorbitantes; solo el príncipe puede imponerlos y autorizar su cobro, pues el mantenimiento del puerto y la protección de los barcos requieren esas aportaciones. Al referirse al tema “Di angarie, Dazj, gabelle, e diritti”, afirmaba<sup>829</sup>:

---

825 Franc STYPMANNI, “Ius maritimum [et nauticum ]”, en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...* (Hala Magdeburgicae, 1740), pp. 1-636, p. 32, citando a Ulpiano y Celso.

826 Franc STYPMANNI, “Ius maritimum...”, cit., cap. III, § 9, p. 619.

827 Franc STYPMANNI, “Ius maritimum...”, cit., cap. II, § 14, p. 615: “Ius anchoragii est ius iacendi anchoras in alterius littoribus, quum illas absque consensu principis et concessione, alienis littoribus iniicere non liceat”.

828 Franc STYPMANNI, “Ius maritimum...”, cit., cap. II, § 20, p. 617.

829 Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, opera del dottore...*, colla giunta [da Gio. Jacopo Baldasseroni] delle leggi navali e del gius navale de’ Rodii gre. Lat. E degli statuti degli uffiziali di sicurtà della città di Firenze (Livorno, 1755; hay otra edición, que no hemos utilizado, en Génova, 1787; reed. facs. Torino, 1972), cap. LXXIII, pp. 249-250.



“Questi vocaboli sono sinonimi, e nel senso loro significano lo stesso, cioè pagamenti, o prestazioni dovute al pubblico per l’introduzione, o estrazione di robe, o merci subordinate al commercio, o contrattazione [...] Queste imposizioni non possono esser fatte da altra se non del Principe dominante nel suo stato, nel quale non riconosca superiore alcuno (l. 4 D, *de Pub*; l. 2 y 3, C, *de vectig*), o da chi abbia la di lui libera amministrazione; fra queste [...] è el diritto cominamente detto del Portolano *a portu*, o sia come noi diciamo l’ancoraggio *ab ancora*, quale è giustissimo quando non sia esorbitante, perche è destinato pel mantenimento del Porto in assicurazione dei Vascelli che vi vengono, e vi si trattengono; perciò il fraudare questo diritto è un gran peccato.”

Lefevre de la Planche daba por sentado que los peajes portuarios no podían ser eliminados por el soberano, pues este debía atender a sus obligaciones “par rapport au secours qu’il donne aux vaisseaux qui y abordent ou qui passent le long de ses côtes”<sup>830</sup>. Con todo, dicho autor afirmaba que no todos los peajes tenían su origen en la autoridad de la Corona, pues algunos de ellos habían surgido por costumbre y el soberano lo había tolerado<sup>831</sup>: “il faut cependant convenir qu’il y a quelques péages qui ne tirent point leur origine d’une concession du Roi, qui se sont établis par un long usage, et que le souverain a seulement tolérés”.

Lampredi consideraba que el soberano podía impedir la entrada o salida de mercancías<sup>832</sup>, pero sin olvidar que, excepto en ese caso, la libertad de comerciar “resta nella sua primitiva estensione, nè un’uomo all’otro, ne una Nazione all’altra protrebbe porre nell’esercizio di esso il minimo ostacolo senza manifesta inguitizia”<sup>833</sup>.

830 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires sur les matieres domaniales ou Traité du Domaine, ouvrage postume... publié par P.C Lorry* (Paris, 1764-1765), 3 vols., vol. I, p. 10.

831 LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires...*, cit., I, p. 40.

832 Giovanni Maria LAMPREDI, *Del Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra* (Firenze, 1788), 2 vols., I, pp. 22-23: “il solo sovrano [...] potrà vietare l’introduzione, o l’estrazione di alcune Merci o naturali, o industriali, se quantunque utili qualche individuo, son dannose al comune, nè i Cittadini, o le altre Nazioni”.

833 Giovanni Maria LAMPREDI, *Del Commercio...*, cit., I, p. 25.

## 12.- Los puertos, el comercio marítimo y la libertad de circulación

### 12.1.- La libertad de acceso a los puertos

Los puertos se han considerado hasta este momento como un espacio sujeto a una jurisdicción y a cuyos usuarios se imponen unas determinadas imposiciones económicas. Esta consideración, sin embargo, no agotó las perspectivas de estudio que la doctrina ofreció al respecto. En efecto, los puertos fueron analizados, especialmente a partir de los siglos xv-xvi, como un punto de referencia para tratar otros aspectos relacionados, como pueden ser el comercio marítimo y la libertad de circulación en los mares en relación con la existencia del mar territorial y su extensión o límites.

En los países del Mediterráneo, condicionados por el Derecho romano (el mar era *res iuris gentium*), la idea de un mar territorial se desarrolló lentamente en la Baja Edad Media. Bartolo defendió una paridad jurídica entre el territorio y el mar adyacente a ese territorio<sup>834</sup>. De esta forma, la jurisdicción ejercida por las monarquías sobre su territorio se aplicó *pari modo* sobre su mar vecino o territorial, que alcanzó hasta las 100 millas con el paso de los siglos<sup>835</sup>, si bien es cierto que algún autor (como el **cardenal de Luca**) sostenía que en este tema debía tenerse en cuenta “si deve molto deferire all’osservanza, overo alla consuetudine de luoghi”<sup>836</sup>.

Por su parte, **Bynkershoek** afirmaba que existía cierta disparidad entre los autores al respecto (citando a Bodino, Selden, y Pacius), sobre todo en lo que hacía referencia al límite máximo de la zona jurisdiccional<sup>837</sup>: “Hinc videas,

834 Prometeo CEREZO DE DIEGO, “Orígenes de la teoría del mar territorial en Bartolo de Sassoferrato”, en *Revista Española de Derecho Internacional* (1977), XXX, 2-3, pp. 237-255, en especial pp. 254-255. Puede consultarse Bartolo SASSOFERRATO, *De insula* (trad. de Prometeo Cerezo de Diego) (Madrid, 1979).

835 Arnold RAESTAD, “La portée de canon comme limite de la mer territoriale”, en *Rev. Gen. de D. Int. Pub.*, XIV, p. 598.

836 Giovanni Battista, cardinal de LUCA, *Il Dottor volgare, overo il Compéndio di tutta la legge civile, canonica, feudale e municipale...* (Roma, 1673), 15 vols., vol. II, cap. XV, p. 189, § 2.

837 Cornelis van BYNKERSHOEK, *Ad L. IX de Lege Rhodia de iactu liber singularis et de Dominio maris dissertatio (=Dominio maris dissertatio)* (Hagae Batavorum, 1703). Utilizamos una reproducción facs. de la segunda edición (Leiden, 1744), cap. II, pp. 363-364, cotejada con una traducción al inglés, a cargo de James Brown SCOTT (ed.), publicada en Nueva York en 1923. Existe otra reproducción facsímil de esta segunda edición (New York-London, 1964). De Bynkershoek —nacido en 1673 en Middelburg (Zelanda)— puede ser también interesante consultar *A treatise on the law of war*, trad. al inglés del original en latín, a cargo de Peter Stephen du PONCEAU (Baltimore, 1810).



priscos Iuris magistros, qui dominium in mare proximum ausi sunt adgnoscerere in regundis eius finibus almodum vagari incertos. Sunt, quid id extendant ad milliaria centum, sunt quid sexaginta”.

La mayor parte de los juristas del siglo xv y posteriores siguieron a Bartolo Sassoferrato en sus teorías<sup>838</sup>, hasta llegar a Grocio, defensor de la absoluta libertad de circulación en los mares. Por el contrario, numerosos juristas ingleses del siglo xvii intentaron probar que los reyes de Inglaterra ejercían desde antiguo una exclusiva jurisdicción y soberanía sobre el llamado Mar de Inglaterra, ya que era “a territory or province of the realm”<sup>839</sup>.

En efecto, la controversia jurídica entre *mare liberum* y *mare clausum* fue intensa, pues bajo el mismo concepto de soberanía regia se discutía una aplicación distinta: la que aceptaba la libre navegación, como expresión de la soberanía, y la que la negaba, con idéntico argumento. Hubo algún autor interesado en mezclar lo doctrinal con lo religioso, como Solórzano Pereira, que manifestaba que la Inquisición incluyó la obra de Grocio en el *Índice de libros prohibidos*. Aunque “un viro docto et pio” español la leyó antes de la prohibición, no debe olvidarse que el autor es un hereje en contra del rey y de la Iglesia<sup>840</sup>.

La discusión no era solo una cuestión teórica o doctrinal, sino que derivaba en un aprovechamiento económico de los mares y puertos, ya fuera en temas pesqueros o de comercio en general<sup>841</sup>. En líneas generales, Grocio defendía la libertad de navegación oceánica, abriendo así los mares al comercio, la pesca y

838 Antonio SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVEN, *La mer territoriale* (Paris, 1930), pp. 44 y ss., sobre la doctrina de las 100 millas de Bartolo de Sassoferrato.

839 Thomas Wemyss FULTON, *The Sovereignty of the Sea* (London, 1911; reed. New York, 1976), p. 31. Ya en el siglo xii aparece la figura de los “Wardens, Keepers and Guardians of the Sea an coasts”; en 1297, el “Admiral of the Sea of the King of England”.

840 Juan de SOLÓRZANO PEREIRA, *Disputationem de Indiarum iure, sive iusta indiarum occidentaliu inquisitione, acquisitione et retentione, tribus libris comprehensam...* (Madrid, 1629-1639), 2 vols., vol. I (1629), lib. II, cap. I, § 48, p. 232. Y seguía: “Alacrior quoque, ad honc pugnam capessendam insurgo, quoniam audio etiam his ultimis annis librum quendam sine auctoris nomine per vulgatum esse, de his indicanae dominationis iuribus plena tractantem, cui titulus est *Mare liberum*, cuius copiam hucusque nancisci non potui”.

841 Martine Julia van ITTERSUM, *Profit and principle: Hugo Grotius, natural rights theories and the rise of Dutch power in the East Indies, 1595-1615* (Leiden-Boston, 2006); de la misma autora, su “Introduction” a Hugo GROTIUS, *Commentary on the Law of Prize and Booty (edited and with an Introduction by Martine Julia van Ittersum)* (Indianapolis, 2006), pp. xiii-xxiii. Se trata de una nueva edición de Hugo GROTIUS, *Commentary on the Law of Prize and Booty (De Jure Praedae Commentarius)*, eds. Gwladys L. Williams y W. H. Zeydel (Oxford: Clarendon Press, 1950), vol. 1: *A Translation of the Original Manuscript of 1604 by Gwladys L. Williams, with the collaboration of Walter H. Zeydel*, pp. xxvii-xxx.

el transporte. En su opinión, nadie podía postularse como dueño del mar<sup>842</sup>: “El mar [...] se encuentra entre aquellas cosas que no son propias de comercio, esto es, que no pueden convertirse en propiedad privada. De donde se sigue [...] que ninguna parte del mar puede juzgarse territorio propio de pueblo alguno”. Sin embargo, el mismo Grocio reconocía años después que el mar próximo al litoral sí podía ser objeto de dominio, y con él, los puertos<sup>843</sup>.

Selden fue uno de los primeros en contrarrestar las ideas de Grocio, al afirmar<sup>844</sup>: “Iam vero, si dominium Maris eiusmodi admitteretur, ut, domini arbitrata, Maris ac Portuum inde usus prohiberetur, iuri tunc huic commerciorum et peregrinandi (quod Naturale vocant) derogatum iri aiunt”.

Poco después, Welwod se encargó de desprestigiar a Grocio, calificando sus tesis de “*ridiculous pretence*”<sup>845</sup>. Welwod comentaba que “Having late seene and perused a very learned, but a subtle teatrise (*incerto authore*) intituled *Mare liberum*, containing in effect a plaine Proclamation of a liberty common for all of all Nations”<sup>846</sup>. De hecho, confesaba su incapacidad para comprender las teorías de Grocio porque, en definitiva, atacaban y se dirigían contra “our undoubted right and propriety of fishing oon this sidse of the seas”<sup>847</sup>.

Ante esta argumentación inglesa, replicada desde Holanda por Graswinckel<sup>848</sup>, los autores italianos intervinieron también en contra de

---

842 Hugo GROCIO, *De la libertad de los mares* (utilizo la ed. Madrid, 1956; reimpr. 1979), cap. V, p. 101.

843 Hugo GROCIO, *De Iure Belli ac Pacis Libri tres* (Paris, 1625; utilizo la ed. Amstodolami, 1646), p. 128.

844 John SELDEN, *Mare clausum, seu de Dominio maris libri duo...* (Londini, 1635; utilizamos la edición posterior impresa en Lugduni Batavorum, 1636), lib. I, cap. 22, p. 2.

845 William WELWOD, *An Abridgement of all sea-lawes, gathered forth of all writings and monuments, wich are to be found among any poeople or nation, upon the coasts of the great Ocean an Mediterranean sea... by...* (London, 1636), tít. XXVII, p. 201. De hecho, la cronología de la polémica fue la siguiente: 1609, Grocio publica en Leiden (anónimamente) su *Mare liberum, sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia Dissertatio*; 1613, réplica de Welwod, con su *Abridgement of the all sea-laws...*; 1618, Selden escribe su *Mare clausum*, publicada en 1635; 1625, Grocio publica su *De iure belli ac pacis*. Sobre esta polémica doctrinal, vid. el estudio introductorio de Luis GARCÍA ARIAS en su edición de Hugo GROCIO, *De la libertad de los mares* (Madrid, 1956; reimpr. 1979), pp. 9-49.

846 William WELWOD, *An Abridgement...*, cit., tít. XXVII, p. 199.

847 William WELWOD, *An Abridgement...*, cit., tít. XXVII, p. 202, y también: “I Cannot but persuade both my selfe, and other loyal subjects, that the said pretence is but a very pretence, and so much the more to be suspected as a drift against our...”, etc.

848 Theodor GRASWINCKEL, *Mari liberi vindiciae adversus Guillelmum Welwodum, Britannici Maritimi Domini asertorem* (Hagae Comitum=La Haya, 1653), p. 30: “Hic dico, maris dominium nos non (?) agnoscere”.



Puerto de Ancona en 1569, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

Grocio, pero por motivos estratégicos distintos: la presencia hispana en los mares italianos se enfrentaba a los intereses venecianos sobre la libertad o el dominio marítimo<sup>849</sup>.

En el caso de Génova, se trataba de defender los propios intereses de la ciudad, que históricamente consistían en el acceso y control de la zona marítima de la Liguria. **Burgus** argumentaba las respuestas debidas contra los partidarios de la libre circulación<sup>850</sup>: “Mare non potest occupari, et numquam occupatum fuit: ergo nullius esse potest: Haec est argumentorum summa, quibus ad adversariis maris dominium oppugnatur. Falsum igitur primum est, quod ponunt, proprietatem omnem ab occupatione coepisse”.

849 A. CAMERA, “La polemica del dominio sull’Adriatico nel secolo XVII”, en *Archivio Veneto* (1937); Luis GARCÍA ARIAS, “Una pugna hispano-veneciana sobre el dominio del Mar Adriático”, en *Revista General de la Marina* (1947), 132, pp. 157-164, y su estudio introductorio de Luis GARCÍA ARIAS en su edición de Hugo GROCIO, *De la libertad de los mares* (Madrid, 1956; reimpr., 1979), pp. 24-26.

850 Petrus-Baptista BURGUS, *De Dominio serenissimae (Reip.) genuensis in mari Ligustico, libri II* (Romae, 1641), cap. XI, p. 80.

Los venecianos también intentaron defender y argumentar sus derechos sobre el mar Adriático. A los argumentos ya comentados de Julius Pacius, pueden sumarse los de **Micanzio o Sarpi**<sup>851</sup>, que, a su vez, fueron contrarrestados por otros autores interesados en demostrar la fragilidad de los argumentos que defendían la libertad originaria veneciana y, al mismo tiempo, impedían a otras potencias acercarse al mar Adriático y sus puertos. **Welser**, uno de estos críticos, sostenía<sup>852</sup>: “Per esser Venetia fondata nel Mare, ci è chi difende la libertà originaria con alcune leggi del testo civile non ben’applicate”.

**Bynkershoek**, uno de los principales defensores de la libertad de navegación, defendía al mismo tiempo el dominio de ingleses, venecianos, genoveses o franceses en sus respectivos mares. En este sentido, cree que lo dispuesto por Felipe II en *Legibus Nauticis* (31-X-1563), para los belgas (tít. I, § 27), es correcto: el dominio sobre el mar territorial se extiende hasta donde alcanza la vista, que era lo que la doctrina aceptaba en general hasta ese momento<sup>853</sup>.

La originalidad de Bynkershoek se centra en la defensa de argumentos que, años después, darían lugar a la regla de las tres millas<sup>854</sup>, es decir, que la anchura del mar territorial debía coincidir con el alcance del tiro de cañón situado en la costa. La razón era simple: la potestad sobre la tierra (y el mar) acaba donde finaliza la fuerza de las armas<sup>855</sup>: “aloquin generaliter dicendum esset potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis”.

Bynkershoek defendía que no existía ningún mar bajo posesión<sup>856</sup>:

“Pronunciamus Mare Liberum, quod non possidetur vel universum possideri nequit, [mare] clausum, quod post iustam occupationem navi una pluribusve

---

851 Fulgenzio MICANZIO (pseud. de Iteneu Ichanom Itnegluf=Fulgenti Monachi Veneti), *De mare Venetorum, ad Laurentium Motinum Romanum epistola increpatoria et monitoria* (s.l., 1620); Paolo SARPI, *De Iurisdictione serenissime Reipublicae Venetae in Mare Adriaticum. Epistola Francisci de Ingenuis, germani, ad Liberium Vicentium, Hollandum, adversus Joh. Baptistam Valenzolam. Hispani et Laurentium Motinum, qui iurisdictionem illam impugnare ausi sunt (nonis februaris 1619)* (Eleutheropoli, 1619).

852 Marcus WELSER (=Marcus MELZI), *Squitinio della liberta Veneta, nel quale si adducono anche la raggioni dell’Imperio Romano sopra la città et Signoria di Venetia* (Mirandola, 1612), p. 2.

853 Sobre el tema, Ram Prakash ANAND, *Origin and Development of the Law of the Sea* (Dordrecht, 1983), p. 138.

854 Jaume SAURA ESTAPÀ, *Límites del Mar territorial* (Barcelona, 1996), pp. 12-14.

855 Cornelis van BYNKERSHOEK, *Dominio maris dissertatio...*, cit., cap. II, pp. 363-364.

856 Cornelis van BYNKERSHOEK, *Dominio maris dissertatio...*, cit., cap. II, p. 394.



(sic) olim possessum fuit, et, si est in fati, possibidetur post hac; nullum equidem nunc agnoscimus subditum, cum non sufficiat id affectasse, quin vel aliquando occupasse et possedisse, nisi etiamnum dunet possessio, qual Gentium hodie est nullibi. Ita libertatem et imperium, quae haut facile miscentur, iura heic sede locamus.”

En definitiva, la tesis de este autor es que el océano no se puede considerar como un puerto bajo dominio u ocupación; el Estado puede ejercer un control sobre las aguas del mar que bañan las orillas, siempre que tenga una posesión efectiva por la fuerza de las armas (el cañón): tres millas es lo que alcanzaba en aquella época. El autor se sitúa en una posición intermedia: acepta la posibilidad de dominio sobre el océano, pero concluye que esta posesión no ha sido adquirida hasta la fecha, y defiende en consecuencia el *mare apertum*<sup>857</sup>. Pero, en 1625, Grocio ya había defendido la posibilidad de que un Estado pudiera extender su jurisdicción en la parte de mar adyacente a sus costas.

Westerveen reconocía que los mares, a pesar de ser cosa común, podían ser objeto de convenio entre los príncipes<sup>858</sup>; y, por tanto, los súbditos estaban obligados a las normas que aquellos establecían<sup>859</sup>: “Quatenus mare, et usus maris, uti caeterae res, quae iure gentium communes sunt, domini capax sit et legibus Imperantis subiici possit”.

Solórzano criticaba duramente a Grocio, pero también a Selden<sup>860</sup>: “Ha escrito un libro de este mismo argumento Juan Selden, Secretario del Rey de Inglaterra, que se titula *Mare clausum*, pretendiendo que tiene y puede tener este derecho su Rey en el Mar Britanico [...] no le falto luego quien saliese a contradecirle”. Además,

857 Cornelis van BYNKERSHOEK, *Dominio maris dissertatio...*, cit., cap. II, p. 401.

858 Abraham WESTERVEEN, *Dissertatio de iure quod competit societati privilegiatae Foederati Belgii ad navigationem et commercia Indiarum Orientalium adversus incolas Belgii Hispanici (hodie) Austraci* (Amstelaedami, 1653; utilizamos la segunda edición de 1724), p. 3, § 1: “Mare, quantumvis commune sit, Principes tamen de usu eius inter se convenire posse”.

859 Abraham WESTERVEEN, *Dissertatio de iure...*, cit., p. 3. Se hace eco de las opiniones de Solorzano, Grocio, Selde, Paci, Mauli, Welwod y Granswinckel.

860 Juan de SOLÓRZANO PEREIRA, *Politica indiana...* (Madrid, 1648; utilizo la ed. de 1736-1739), 2 vols., vol. I, lib. I, cap. XI, § 35, p. 47. Años antes había publicado su *De Indiarum Iure, sive de iusta Indiarum Occidentalium inquisitione, acquisitione, et retentionem* (Madrid, 1629).

defendía la autoridad del rey sobre el mar y las costas u orillas marítimas<sup>861</sup>: “donde quiera que el Rey esta con su Exercito, para hacer Guerra, y acometer a sus enemigos, alli esta su territorio, y que tambien la Mar y sus costas maritimas se reputan ser del territorio del mismo señor que tiene sus tierras y Provincias adyacentes a ellas”.

**Geronimo de Zevallos**, aunque no entraba directamente en el tema, sostenía que “procure el Principe señorearse de la mar, que el que es señor della, lo es de la tierra”<sup>862</sup>.

A lo largo del siglo XVII, numerosos autores españoles defendieron el principio de la libertad de los mares y de la navegación<sup>863</sup>, pero posteriormente, en el siglo XVIII, se impuso en la doctrina la tesis favorable al dominio del mar, que tanto convenía a la Corona española<sup>864</sup>.

**Targa** afirmaba que el mar era común a todos, como indicaba el Derecho romano. Pero esta apreciación se aplicaba en cuanto al uso, puesto que el dominio sobre él correspondía al soberano que ejercía su jurisdicción, que se extendía sesenta millas mar adentro<sup>865</sup>:

“Sebbente in conformità di legge naturale, il mare è commune a tutti (§2, Inst. *De rer. Div*), però questo s’intende in quanto all’uso, perchè in quanto al Dominio sovrano, o sia Impero (sic), da cui procede il comando ed esercizio di giurisdizione, non compete regolarmente se non a Principi non riconoscenti superiore alcuno in questo mondo, li quali sieno aderenti di stato ad alcuna region maritima; e questa giurisdizione si estende regolarmente in altura sessenta miglia italiane. L’acquisto poi di questa giurisdizione ha origine colla conquista dello stato adiacente; non mancano però esservi di Principi grandi, l’Impero de’ quali in

---

861 Juan de SOLORZANO PEREIRA, *Politica indiana...*, cit., vol. I, lib. III, cap. XXV, § 33, p. 369.

862 Geronimo de ZEVALLOS, *Arte Real para el buen gobierno de los Reyes, y Principes, y de sus vassallos...* (Toledo, 1623; reed. facs. y estudio prel. de Salustiano DE DIOS, Madrid, 2003), aforismo núm. 192.

863 El más conocido, Cristobal CRESPI DE VALLDAURA, *Observationes illustratae decisionibus Sacri Supremi Regii Aragonum Consilii, Supremi Consilii Sanctae Cruciatiae et Regiae Audientiae Valentiae* (Lugduni, 1662).

864 Entre otros, Ramón Lázaro DE DOU Y BASSOLS, *De dominio maris oratio...* (Cervera, 1765).

865 Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, opera del dottore...*, colla giunta [da Gio. Jacopo Baldasseroni] delle leggi navali e del gius navale de’ Rodii gre. Lat. E degli statuti degli uffiziali di sicurtà della città di Firenze (Livorno, 1755; hay otra edición en Génova 1787, reed. facs. Torino, 1972), cap. II: “Dell’Imperio del Mare”, pp. 2-3.



mare si dilata oltre i limiti e circonferenze degli Stati loro in terra, innoltrandosi ne'seni e fronti marittime degli Stati in terra d'altri Principi confirmanti.”

Vattel se distanciaba de los autores que defendían el dominio del monarca hasta treinta leguas mar adentro, pues consideraba que esta cuestión debía basarse y fundamentarse en el consentimiento o consenso general de las naciones<sup>866</sup>:

“Il n'est pais aisé de déterminer jusqu'à quelle distance une Nation peut étendre ses droits sur les mers qui l'environnent. Bodin [...] prétend que suivant le Droit commun de tous les peuples maritimes, la Domination du Prince s'étend jusqu'à trente lieuës des côtes. Mais cette détermination précise ne pourroit être fondée que sur un consentement général des Nations, qu'il seroit difficile de prouver.”

A mediados del siglo XVIII, todavía era de gran actualidad la polémica entre Grocio y Selden, es decir, entre los partidarios de la libertad de comercio marítimo y acceso libre a los puertos y los defensores de las restricciones en dichos ámbitos. Hubner sostenía una postura un tanto ambigua, al afirmar<sup>867</sup>:

“La posterité a cependant jugé, que la premier (Grotius) a mal soutenu une bonne cause; et que le sécond (Selden) en a bien deffendu une très mauvaise [...] je suis, persuadé et même pleinement convainçu, que le sentiment que Selden a fait semblant d'embrasser, n'est guéres soutenable”.

Hubner argumentaba que la navegación debía ser libre, puesto que el mar así lo era también para todo el mundo. Así mismo, el acceso a los puertos debía ser libre y debía estar regido por las leyes generales del comercio<sup>868</sup>:

866 Emer de VATTEL, *Le droit des gens...*, cit., lib. I, cap. XXIII, p. 249, § 289. A renglón seguido, no obstante, afirmaba (p. 250): “Aujourd'hui, tout l'espace de mer, qui est à la portée du canon le long des côtes, est regardé comme faisant partie du territoire”, sin olvidar que “Tout Etat, par conséquent, est en droit de défendre l'entrée de marchandises étrangères” (lib. I, cap. VIII, p. 84, § 90).

867 Martin HUBNER, *De la Saisie des bâtiments neutres, ou du Droit qu'ont les nations belligérants d'arrêter les navires des peuples amis* (La Haye, 1759), 2 vols., I, cap. III (“De la liberté du commerce en général, et du commerce maritime en particulier”), pp. 50-51, § I.

868 Martin HUBNER, *De la Saisie...*, cit., pp. 58-59, § VI.

“la Mer, étant libre pour tout le monde, une navigation paisible y doit être permise à tous les Peuples de la terre [...] Le commerce maritime est donc en général libre à tous les Peuples; de sorte qu’ils peuvent aller traginer chez tous ceux qui veulent bien les recevoir dans leurs ports. Ils doivent uniquement suivre les loix générales du Commerce qui marquent les bornes de sa liberté.”

Las leyes generales del comercio a que se refiere Hubner podían resumirse en los siguientes puntos: se puede comprar o vender al precio más ventajoso posible; nadie está obligado a comprar o vender; cada Estado puede favorecer a sus comerciantes frente a los extranjeros, “en faisant payer aux derniers [los extranjeros] de plus grans droits d’entrée et de sortie”, es decir, los derechos aduaneros<sup>869</sup>.

**Gilbert de Merlhiac** sostuvo a principios del siglo XIX la necesidad de la libertad total del comercio marítimo, partiendo de la premisa del carácter de bien común. De todo ello se derivaba la necesaria seguridad en los puertos<sup>870</sup>: “Le mer est un bien commun, la navigation une faculté acquise indistinctement à tous; le commerce dérive de ces deux axiomes, et trouve sa sécurité dans les intérêts sociaux et l’indépendance de speuples. Sur ces derniers principes on a établi les immunités des neutres, la sûreté des ports, etc.”.

---

869 Martin HUBNER, *De la Saisie...*, cit., pp. 60-64, § VII.

870 Martin Guillaume GILIBERT DE MERLHIAC, *De la Liberté des mers et du commerce, ou Tableau historique et philosophique du droit maritime* (Paris, 1818), p. V.



## 12.2.- El riesgo en los puertos

Un tema tangencial en relación con los puertos, pero igualmente importante, es el relativo al riesgo en la navegación portuaria<sup>871</sup>. Stephanides ha destacado la importancia de la cobertura del riesgo asegurado en la navegación, en especial el riesgo que se deriva de los cambios de ruta, ya sean los previstos, ya sean por causa de fuerza mayor, o por la voluntad unilateral del asegurado o del capitán, o por ataques de piratas y corsarios<sup>872</sup>.

En todos estos casos, la nave entraba en un puerto no previsto inicialmente en el itinerario, pero no debe olvidarse que “cette faculté pouvait se limiter en la possibilité de débarquer dans un ou plusieurs ports subsidiaires, comme à laisser una liberté presque totale à l’assuré”<sup>873</sup>.

Lo que realmente preocupaba eran los problemas en la descarga, bien sea por retraso debido a las medidas de seguridad en los puertos; bien por la imposibilidad de la descarga, a causa de razones políticas o administrativas (principalmente el cierre de los puertos a causa de la guerra); o bien por la realización de trabajos en los puertos o sus instalaciones. En todos estos casos, el capitán de la nave podía elegir entre esperar al libre acceso del puerto, o bien “de débarquer les marchandises dans un port voisin”<sup>874</sup>.

La doctrina de los siglos XVI y posteriores trató el tema desde diferentes perspectivas.

Ferretti, jurista natural de Rávena, trata en su obra principal de los naufragios y la navegación en general<sup>875</sup>. Sus fuentes principales son el Derecho romano y el *ius commune*, con atención especial a Baldo.

871 J. M. PARDESSUS, *Collection...*, II, pp. cxv-cxvi y cxxii, aporta datos sobre el riesgo en la navegación, en especial en lo que se refiere a naufragios, citando como fuentes al *Liber 7.2.18*, los *Usatges de Barcelona*, cánones conciliares (Concilio de Letrán de 1079), leyes de los reinos de Sicilia, Francia y ordenanzas y estatutos municipales de villas marítimas (Marsella, Venecia).

872 Georges STEPHANIDES, *Aspects du risque maritime aux XVII<sup>e</sup>. et XVIII<sup>e</sup>. Siècles* (Atenas, 1986), pp. 25-29.

873 Georges STEPHANIDES, *Aspects du risque...*, cit., p. 27.

874 Georges STEPHANIDES, *Aspects du risque...*, cit., pp. 32-34.

875 Iulii FERRETTI (Giulio FERRETTI), *De iure et re navali et de ipsius rei navalis et belli aquatic preceptis legitimis liber* (Venetiis, 1579).

Por su parte, el francés **Goudelain** se interesó por el tema siguiendo las Leyes Rodias<sup>876</sup>. Y **Kuricke**, a finales del siglo XVII, ponía especial atención en las responsabilidades del “*naulerus*” en el momento de entrar a puerto o de proceder a alguna maniobra que pudiera ser considerada negligente<sup>877</sup>:

“Si navis in portu, aut in statione consistat, et alia navis, velis explicatis navigans, velis explicatis navigans, illam obruat, aut damno afficiat, sin id fiat ex imprudentia et negligentia naucleri, tunc Nauclerus, qui damnum intulit, proprio aere illud resarcire debet, in quantum se bona eius extendunt, si vero tantundem in bonis non habet, tunc navis damnum resarciat, bona vero Mercatoris libera maneat. Sin ex necessitate fiat, utraque navis damnum repara tenetur, attamen iuxta arbitrium vitorum bonorum.”

**Molloy**, desde Inglaterra, se interesaba especialmente por las represalias que podían aplicarse en las naves ancladas en los puertos, fuese cual fuere el motivo de su estancia<sup>878</sup>:

“But if such ship flies from his own country to avoid confiscation, or some other fault, and is driven in by stress of weather, she (sic) may then become subject to be prize”; “But is not lawful to make seizure in any Ports, but in his who awarded the reprizal, or his against whom the same issued; for the Ports of other Princes or States, the Peace of them are to be maintained.”

Destaquemos, finalmente, a dos autores que se ocuparon del riesgo en la navegación y, en concreto, en los puertos.

---

876 Petri GUDELINI (Pierre de GOUDELAIN), *De iure feudorum et pacis commentarii, ad mores Belgii ac Franciae conscripti, quibus in hac iterata editione accessere...* (Lovaina, 1620; utilizamos la 4.<sup>a</sup> ed., Coloniae, 1663), p. 20, cap. VII, § 1: “exemplum legis Rhodiae, quae in tot orbe Romano et ad omnibus populis propter summam aequitatem recepta est. Hac cautum fuit, si levandae navis causa merces alicuius vectorum jactae essent, aut si navis à piratis redempta ut damnum contributione sarciretur: aequissimum enim est (inquit iurisconsultus) commune detrimentum fieri eorum, qui propter emissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent (l. 1 y 2 D, *De L. Rhodia iactu*). Qua ratione, tametsi legimus domum aliquam sine iniuria dirui posse (sic), ut vicinae ab incendio praeserventur”.

877 Reinhold KURICKE, *Ius maritimum hanseaticum, olim germanico... idiomate editum, nunc in latinum translatum, et...commentaries et dissertationibus... illustratum... Accesserunt Diatriba de assecurationibus; item Variae quaestiones ad ius maritimum pertinentes* (Hamburgi, 1667), tit. X, art. 2, pp. 59-60. Existe una edición posterior: Reinhold KURICKE, “Ius maritimum hanseaticum. De assecurationibus diatriba. Resolutio quaestionum illustrium ad ius maritimum pertinentium”, en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...* (Halaë Magdeburgicae, 1740), pp. 636-902.

878 Charles MOLLOY, *De iure maritimo et navali, or a Treatrise of affairs maritime and of commerce* (London, 1682, 3.<sup>a</sup> ed), lib. I, cap. II, § XIX, p. 39.



DE  
JURE MARITIMO  
ET  
NAVALI:  
OR A  
TREATISE  
OF  
AFFAIRS MARITIME,  
AND OF  
COMMERCE.

---

In TWO VOLUMES.

---

VOL. I.

---

The NINTH EDITION, with many valuable Additions.

---

By CHARLES MOLLOY, late Barrister at Law.

---

L O N D O N :

Printed for T. WALLER, opposite FETTER-LANE;  
FLEET-STREET.

MDCC LXIX.

Targa, en primer lugar, se interesó por la circunstancia acaecida cuando dos naves, una que entra y otra que sale, chocan en un puerto, bien sea “accidentalmente, o per mal governo”, para examinar a quién corresponde la responsabilidad de los daños causados. A tal efecto, debían observarse diversas reglas<sup>879</sup>:

”il minore ha sempre da vcedere al maggiore, ed essere el primo a discostarsi, e a arrimainare.”

“riconoscere se alguno dei due vascelli che anno urtato fosse stracarico, perche sequendo aboocamento di algun vascello, mentre non costi delle causa, si presume procedere dallo stracarico.”

”quello che esce di Porto, o che esce di terra, maggiore o minor che sia, è obbligato cedere a aquello che entra, ovvero che si atterra [...] la ragione è perche chi esce di porto, o da terra è in vento; che per altro non uscirebbe, e chi entra lo incontra.”

Por su parte, Boucher, glosando el *Llibre de Consolat de Mar*, indicaba que un navío en puerto acosado por enemigos u otras calamidades o accidentes debe forzosamente utilizar los servicios de descarga existentes en el puerto<sup>880</sup>:

“Si quelque navire a chargé en tout ou en partie, en port, en plage, ou étant en réparation, ou en tout autre lieu, si, étant là où il a chargé, ou en un autre lieu, il survient una aventure, comme par exemple, s’il lui manque des étoupes ou quelque pièce de table, ou quelque chaîne, ou qu’il ait perdu quelque exarcie qui le mettrait en péril, ou qu’il y soit venu des vaisseaux enemies armés; si par un des ces cas il est forcé de décharger en tout ou en partie, y ayant des barques que l’on puisse avoir pour des deniers, il doit les louer et faire décharger, jusqu’à ce qu’il soit en sauvement.”

---

879 Carlo TARGA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni maritime, opera del dottore...*, colla giunta [da Gio. Jacopo Baldasseroni] delle leggi navali e del gius navale de’ Rodii gre. Lat. E degli statuti degli uffiziali di sicurtà della città di Firenze (Livorno, 1755; hay otra edicion en Génova, 1787; reed. facs. Torino, 1972), cap. L, pp. 195-197.

880 P. B. BOUCHER, *Consulat de la mer ou Pandectes du droit commercial et maritime [faisant loi en Espagne, Italie, à Marseille et en Anglatere et consulté partout ailleurs comme raison écrite], traduit du catalan en français, d’après l’édition originale de Barcelonne de l’an 1494, par...* (Paris, 1808, 2 vols.; reed. facs. Osnabrück, 1978), vol. II, cap. CCLXXVII, § 1018, p. 514, “De navire qui aura à décharger par cas fortuit”.



# VI



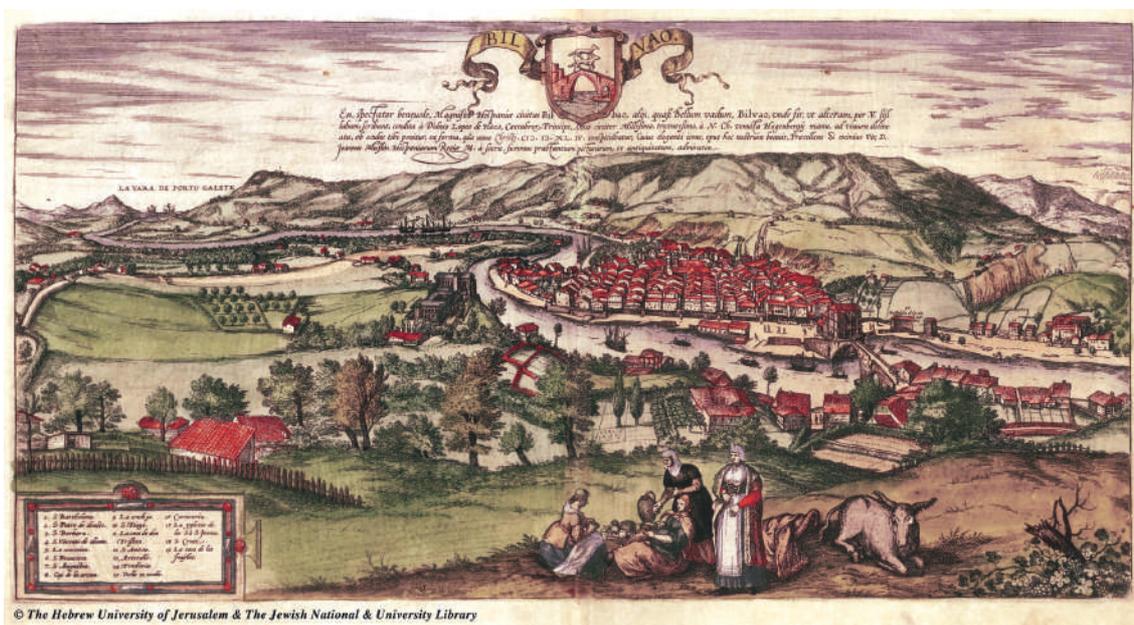
EL CAMINO HACIA  
LA CODIFICACIÓN



## EL CAMINO HACIA LA CODIFICACIÓN

A finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII se produjeron numerosos intentos de sistematización de las normas de derecho marítimo. Sin embargo, pocas veces trataban el tema de los puertos, que cada vez se había escorado más como una materia reservada a la soberanía del monarca.

En la monarquía española, las Ordenanzas de Bilbao (1737) fueron un instrumento adecuado para conseguir una homogeneización de determinadas prácticas mercantiles relacionadas con el tráfico comercial<sup>881</sup>. Por otro lado, se mantenía intacta la jurisdicción mercantil del Consulado<sup>882</sup>. En cualquier caso, mayor importancia tiene para nuestro interés en este trabajo la aprobación de las Ordenanzas de la Armada.



© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library  
Puerto de Bilbao en 1575, del libro *Civitates orbis terrarum* de Braun & Hogenberg.

881 Carlos PETIT [CALVO], *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao (1737-1829)* (Sevilla, 1980 [1979]); Teófilo GUIARD LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao* (Bilbao, 1913-1914).

882 Carlos PETIT [CALVO], *La compañía mercantil...*, pp. 245-247; *Ordenanzas de la Universidad y Casa de Contratación de la M[uy] N[oble] y M[uy] L[eal] Villa de Bilbao* (Madrid, 1796), 1, 1. Información complementaria en Teófilo GUIARD LARRAURI - Manuel TORRES LÓPEZ - Antonio ELÍAS SUÁREZ, *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao: tres conferencias con motivo el centenario de su derogación, leídas por...* (Bilbao, 1931).



Hasta la promulgación de las Ordenanzas Generales de la Armada, la administración portuaria en la monarquía española se basaba en una multitud de concesiones y privilegios otorgados por la Corona en favor de las ciudades portuarias. Como hemos visto con anterioridad, los reyes, bien por interés o iniciativa propia, bien a petición de las ciudades, habían considerado los puertos como un sujeto pasivo que recibía un determinado privilegio, siempre bajo la autoridad, el dominio y la jurisdicción del monarca.

La *Ordonnance de la marine* de Luis XIV (1681) se ha considerado el texto de referencia de la moderna codificación del derecho marítimo, y ello tanto por las innovaciones que introduce como por el tratamiento sistemático que hace de la materia<sup>883</sup>. Con esta *Ordonnance* se ponía fin al régimen portuario anterior, en el que cada ciudad tenía unas atribuciones específicas sobre el puerto por concesión privilegiada del monarca<sup>884</sup>.

Esta *Ordonnance*, por otra parte, ha sido valorada como el punto de partida del desarrollo de una monarquía que se impone ante los poderes locales para controlar el sistema portuario<sup>885</sup>.

En Italia, en el gran ducado de Toscana, se publicó a mediados del siglo XVIII el *Editto di marina e navigazione marittima toscana*, centrado especialmente en normas de derecho público de la navegación.; y en el reino de Nápoles y Sicilia, el rey Carlos III dictó varios edictos (1741, 1759) al respecto<sup>886</sup>.

La gran transformación, no obstante, surge con la codificación francesa, tanto la civil (1804) como la mercantil (1807). Particular importancia tiene, en este sentido, la codificación civil. El artículo 538 del *Code civil* incluye los puertos en el dominio público, pero ningún texto define lo que es *puerto*<sup>887</sup>. Además, según Rezenthel, “malgré l’article 538 du *Code civil*, tous les terrains portuaires ne font pas systématiquement

883 Jean CHADELAT, “L’élaboration de l’ordonnance de la marine de août de 1681”, en *Revue historique de droit français et étranger* (1954), 74, p. 228. Publicado como libro con el mismo título (Paris, 1954).

884 Pierre-Marie JURET, *Le domaine public maritime* (Paris, 1964).

885 J. GROSDIDIER DE MATONS, *Le régime administratif et financier des ports maritimes* (Paris, 1969), pp. 38 y ss., realiza un estudio sobre la gestión portuaria medieval en Francia a cargo de las “*collectivités locales*”, así como “la reconquête du contrôle des ports par le pouvoir central”.

886 [V. GIUSTINIANI], *Nuova collezione delle prammatiche del regno di Napoli* (Napoli, 1804), cit. por Guido CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione* (Torino, 1988), p. 42, n. 69.

887 Robert REZENTHEL, “Le regime domaniale et la police dans les ports”, en ASSOCIATION DROIT LITTORAL ET MER, *Les ports maritimes. Colloque des 11 et 12 mai 1989 à Sete* (Neuilly-sur-Seine, 1989), pp. 29-44.

partie du domaine public, c'est le cas de ceux qui n'ont jamais reçu d'affectation publique, ou qui appartiennent à des personnes de droit privé”<sup>888</sup>.

La influencia del *Code civil* se dejó sentir posteriormente en la mayor parte de los códigos europeos, que consideraron, como el Derecho romano hizo en su momento, que los puertos eran bienes demaniales, junto con el litoral y los ríos, aunque alguna legislación, como la francesa y la holandesa, limitaron ese carácter a los ríos navegables<sup>889</sup>.

Recogían aquella calificación demanial de los puertos el Código civil napoleónico (art. 538), el de las Dos Sicilias (art. 463), el de Cerdeña (art. 420), el italiano de 1865 (art. 427), el portugués de 1867 (art. 380, n. 2), el griego (art. 967), el español (art. 339), el holandés (art. 577) y el austríaco (ABGB), § 287.

Ciertamente, los códigos de los estados sin litoral marítimo no hacían referencia alguna a los puertos ni a la ribera o litoral, y se centraban exclusivamente en los ríos: código de Parma (art. 397); código del cantón de Zúrich (art. 60, n. 2); código suizo (ZGB), art. 664; código turco (art. 641)<sup>890</sup>.

En el caso español, antes de comentar algunos aspectos del Código de Comercio de 1829, es obligado referirse brevemente al proyecto de Código de Comercio de la Diputación Provincial de Cataluña de 1814<sup>891</sup>. Este proyecto fue elaborado por la Comisión de Comercio, creada por la Diputación Provincial de Cataluña en 1813. Dicha Comisión, sucesora de la antigua Junta de Comercio<sup>892</sup>, fue

---

888 Robert REZENTHEL, “Le regime domanial...”, cit., 29, cita en su apoyo al *Conseil d’Etat*, 30 de mayo de 1951 y 11 de abril de 1986.

889 Giambattista IMPALLOMENEI, “Le rade...”, p. 595.

890 Giambattista IMPALLOMENEI, “Le rade...”, p. 596.

891 José SARRIÓN GUALDA - M. Jesús ESPUNY TOMÁS, “Las Ordenanzas de 1766 del Consulado de Comercio de Cataluña y el llamado Proyecto de Código de Comercio de 1814 de la Diputación Provincial de Cataluña”, en *Documentación Jurídica* (abril-junio de 1989), XVI-62, pp. 369-604.

892 Vid. Ángel RUIZ Y PABLO, *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758-1847)* (Barcelona, 1919); Jaime CARRERA PUJAL, *La Lonja de Mar y los Cuerpos de Comercio de Barcelona* (Barcelona, 1953). Para una etapa anterior: Pere MOLAS RIBALTA, “El Consolat de Mar de Barcelona i la Nova Planta (1714-1758)”, en *Homenaje al Dr. Juan Reglá Campistol* (Valencia, 1975), II, pp. 43-52; “La Junta de Comercio de Barcelona: sus precedentes y su base social (1692-1808)”, en *Anuario de Historia Económica y Social* III (1970 [1975]), pp. 226-279. Ambos artículos fueron posteriormente ampliados en *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII* (Barcelona, 1977), pp. 201-239 y pp. 240-305, respectivamente. Puede consultarse también del mismo autor “Instituciones administrativas y grupos sociales en la España del siglo XVIII. Las Juntas de Comercio”, en *I Jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas* (Santiago de Compostela, 1976), III, pp. 795-802.



creada a principios de 1813 por la Diputación provincial de Cataluña<sup>893</sup>, y entre sus numerosas actuaciones destaca la de aportar ideas y reflexiones útiles para la elaboración de un Código de Comercio, un tema candente y pendiente prácticamente desde el mismo momento de aprobación de la Constitución de 1812<sup>894</sup>.

Dejando ahora de lado los textos que utilizaron los redactores, y la relación con las Ordenanzas, nunca aprobadas, del Consulado de Comercio de Barcelona de 1766<sup>895</sup>, queremos señalar cómo, en este texto, no se incluye entre las competencias jurisdiccionales del Consulado ninguna referencia a los puertos. En efecto, en este sentido, se sigue lo dispuesto en el *Llibre de Consolat de Mar*, y se afirma que “los cónsules conocerán privativamente de todos los pleitos y diferencias: Sobre negocios de comercio; Sobre sus dependencias, incidencias y conexidades; Sobre las controversias entre mercaderes, y sus compañeros y factores [...]; Sobre las dudas que nacieren de compras, y ventas por mayor; Sobre cambios terrestres y marítimos”, etc.<sup>896</sup>.

Aunque su repercusión fue mínima, debemos señalar que la legislación mercantil bonapartista tampoco incluyó el tema portuario como objeto de jurisdicción de los Tribunales de Comercio. Bien es cierto, no obstante, que se les reconocía, entre otras, la competencia de conocer “de los pleytos que ocurran sobre todos los contratos ú obligaciones relativas al tráfico y comercio de tierra ó de mar”<sup>897</sup>.

Es decir, aunque se establece una equiparación entre el tráfico terrestre y el marítimo (“todos los contratos ú obligaciones relativas al tráfico de tierra ó de mar”), no puede deducirse que ello incluya el régimen portuario. Ángel Rojo considera que la

893 Para las relaciones existentes entre la Diputación provincial de Cataluña y la Junta de Comercio, vid. José SARRIÓN GUALDA, *La Diputació provincial de Catalunya sota la Constitució de Cadis (1812-1814 i 1820-1822)* (Barcelona, 1991), pp. 351-374.

894 Vid. Carlos PETIT CALVO, “Arreglo de Consulados y revolución burguesa: en los orígenes del moderno derecho mercantil español”, en *Historia. Instituciones. Documentos* (1984), 11, pp. 255-312, con aportaciones posteriores del autor en “Amos, sirvientes y comerciantes. Algo más sobre el primer modelo constitucional”, en Carlos PETIT [CALVO] (coord.), *Derecho privado y revolución burguesa. II Seminario de Historia del Derecho privado. Gerona, 25-27 de mayo 1988* (Madrid, 1990), pp. 87-122.

895 Vid. José SARRIÓN GUALDA - M. Jesús ESPUNY TOMÁS, “Las Ordenanzas de 1766...”, pp. 377-392.

896 José SARRIÓN GUALDA - M. Jesús ESPUNY TOMÁS, “Las Ordenanzas de 1766...”, p. 415. Las referencias a los puertos son ocasionales (pp. 452, 455, etc.) y de sin relación con el tema que nos ocupa.

897 Real Decreto de 14 de octubre de 1809, para el establecimiento y la organización de los tribunales de comercio, tít. II, art. I; texto y comentario en Ángel ROJO, “José Bonaparte (1808-1813) y la legislación mercantil e industrial española”, en *Revista de Derecho Mercantil* (1977), 143-144, pp. 121-182, especialmente pp. 142 y ss.

legislación bonapartista, en este aspecto, debe relacionarse con la ley francesa de 16-24 de agosto de 1790, que extendía la competencia del Tribunal de Comercio a los litigios del comercio marítimo, hasta entonces situados en el ámbito jurisdiccional de los almirantazgos.

Pero la legislación francesa indicaba que “ce tribunal connaît de toutes les affaires, tant de terre que de mer, sans distinction”<sup>898</sup>; en cambio, la legislación española delimitaba los asuntos relativos al “tráfico de tierra o de mar”, en referencia al comercio terrestre o marítimo.

El Código de Comercio de 1829 hizo alguna referencia tangencial al tema portuario<sup>899</sup>. Así, el artículo 591 establecía que “El comercio de un puerto español a otro puerto del mismo reino, se hará exclusivamente en buques de la matrícula española”, prueba, en cierto modo, de la reserva de soberanía que se quería mantener en los puertos. Una conclusión similar puede extraerse del artículo 605: “Las naves surtas en los puertos españoles no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio español”.

También hay algunas referencias portuarias al tratar de las reparaciones urgentes de las naves durante la navegación (art. 643); de las obligaciones del capitán de la nave “en la entrada y salida de los puertos y ríos” (art. 648); de las formalidades administrativas de la carga y descarga en los puertos (arts. 651, 659, 660, 668, 670, 672 y 683); y del riesgo y las averías (art. 974).

En definitiva, la codificación impone en cada país una homogeneización absoluta del régimen portuario hasta entonces existente. A partir de ahora, el Estado intervendrá de forma directa en la creación, el mantenimiento, la conservación y la organización de los puertos, desde el punto de vista del concepto del espacio como bien demanial, de su exclusiva función jurisdiccional y de la fiscalidad

---

898 Ángel ROJO, “José Bonaparte (1808-1813)...”, p. 142. n. 32.

899 Utilizo el *Código de Comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de Mayo de 1829. Edición Oficial* (Madrid, 1829).



COLLECTION  
DE  
LOIS MARITIMES

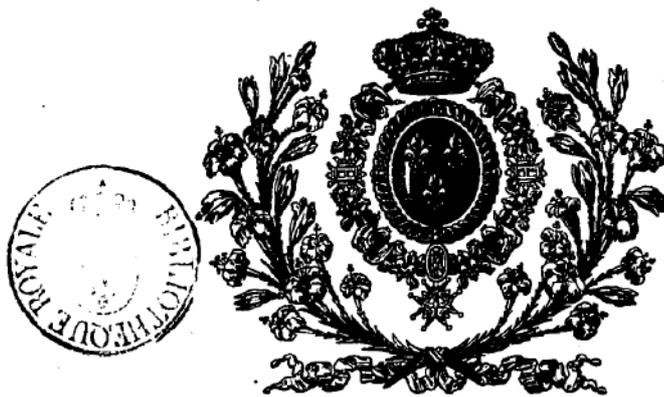
ANTÉRIEURES AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE,

DÉDIÉE AU ROI,

PAR J. M. PARDESSUS,

CONSEILLER À LA COUR DE CASSATION, PROFESSEUR DE DROIT COMMERCIAL À LA FACULTÉ DE PARIS,  
CHEVALIER DE L'ORDRE ROYAL DE SAINT-MICHEL, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

TOME PREMIER.



IMPRIMÉ,  
PAR AUTORISATION DU ROI,  
A L'IMPRIMERIE ROYALE.

MDCCCXXVIII.

aplicada al interés público<sup>900</sup>. Los puertos, cada vez más, se convierten en una palanca de dominio, desarrollo y expansión de una ciudad, de una región y, en definitiva, de un Estado que los hace, por fin, suyos<sup>901</sup>.

Con razón afirmaba Pardessus que el derecho marítimo era un ámbito jurídico amplísimo, puesto que se ocupaba de “l’action du gouvernement pour protéger et entretenir la sûreté et la police des rivages et des ports; pour diriger vers le grand but de l’intérêt public et de la défense de l’État”<sup>902</sup>. En fin, dominio, gobierno, jurisdicción..., todo en manos del Estado.

---

900 Una reflexión sobre el tema en Laurent BORDERAUX, “Le droit comme instrument de régulation des conflits en zone portuaire. L’exemple de la priorité d’embauche des dockers (XIXe.-XXe. siècle)”, en Mickaël AUGERON - Mathias TRANCHANT (dirs.) *La violence et la Mer dans l’espace atlantique (XIIe.-XIX e. siècle)*, (Rennes, 2001), pp. 413-428.

901 Una aportación reciente sobre el tema en Margrit SCHULTE BEERBÜHL - Jörg VÖGELE (eds.), *Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants, and Commercial Cities, c. 1640-1939*, (Frankfurt am Main, 2004), en especial pp. 249 y ss.

902 J. M. PARDESSUS, *Cours de Droit Commercial* (Paris, 1814-1816, 4 vols.; utilizo la 6.<sup>a</sup> ed., Paris, 1856-1857), II, p. 157.



VII



CONCLUSIONES



## CONCLUSIONES

### 1. [El mundo prerromano]

A pesar de los indicios que, de forma directa o indirecta, han llegado a nuestro conocimiento, parece evidente que el mundo jurídico prerromano no contaba con una regulación jurídica del régimen portuario. En este ámbito, como en muchos otros, será el Derecho romano el que configurará un instrumento jurídico potente aplicado a los puertos.

Pero esta circunstancia, esta primacía del Derecho romano, merece una reflexión. En efecto, el estudio realizado de las fuentes jurídicas romanas nos permite constatar que el régimen portuario romano no tiene entidad en sí mismo, no cuenta con una significación especial o propia. En este sentido, para adentrarnos en su conocimiento, es preciso analizar el tratamiento que el Derecho romano hacía de los espacios portuarios y ribereños, y la consideración de dichos espacios como parte fundamental del demanio público.

### 2.- [Derecho romano y espacio portuario]

Las referencias en el Derecho romano a los puertos y a su administración se limitan a tratar de forma indirecta estas cuestiones, relacionándolas muy de pasada con la compleja temática de la clasificación general de los bienes (comunes, públicos, *res nullius*, *res extra commercium*), su aprovechamiento y su utilización.

Los puertos se consideran en el Derecho romano como cosa pública, y, por tanto, no pueden incorporarse a los bienes de nadie. Como cosa pública, todos están obligados a contribuir a las obras de reparación o construcción de puertos. Los tributos o vectigales que se cobran pertenecen al fisco, y por ello son *publica vectigalia*.



Parece claro, además, que los puertos están sometidos a las normas jurídicas de general aplicación en un espacio o territorio determinado.

En cuanto a la defensa y protección de los puertos y la zona litoral, están sujetos a la autoridad del emperador, que puede establecer medidas restrictivas sobre el acceso a los puertos.

### 3. [Derecho altomedieval]

Al desaparecer el Imperio romano, aquella construcción jurídica sufrió una evolución en el Derecho altomedieval. Cada uno de los reinos que fueron surgiendo tras su caída intentó adoptar y adaptar a sus necesidades e intereses el aparato jurídico conceptual romano. Pero este proceso no fue fácil, ni respetó algunos de los aspectos principales o característicos de aquél.

En particular, merece destacarse cómo los emperadores germánicos expanden de forma interesada una reinterpretación del concepto de espacio portuario, que pasa de ser objeto de dominio público a ser considerado parte integrante del patrimonio regio de la Corona.

Como consecuencia de esta circunstancia, el puerto se convierte en objeto jurídico susceptible de tributación impositiva. Así, se establecerá como lógica y necesaria la relación existente entre la autoridad del monarca, que protege y defiende los puertos, sus instalaciones y las naves en ellos fondeadas, y la obligación de contribuir económicamente a la Corona para el sostenimiento de los puertos.

Para hacer posible esta actuación, los juristas del *ius commune* basaron su argumentación en mostrar y demostrar cómo se había abandonado la concepción pública del espacio portuario, y había sido progresivamente sustituida por una concepción basada y sostenida en el concepto de dominio y jurisdicción de la Corona.

La clave final del proceso fue la acuñación del concepto de regalía: al incluirse en ella los puertos, quedaba justificada completamente la acción de los monarcas,

que consideraban los puertos y sus instalaciones como objeto de su autoridad en una triple vertiente:

- el puerto como espacio donde ejercer un dominio;
- el puerto como objeto de fiscalidad;
- el puerto como espacio donde ejercer la jurisdicción.

Durante siglos, estas premisas no se vieron alteradas. Uno de los ejemplos de esta situación puede seguirse en la configuración y evolución posterior de los reinos hispánicos medievales.

#### 4.- [Textos normativos de las monarquías medievales hispánicas]

Se han analizado los textos normativos que podían incluir referencias al régimen jurídico portuario.

El *Liber* y el Fuero Juzgo apenas incluían referencias al tema. En cambio, en textos posteriores se han localizado numerosas cuestiones que, directa o indirectamente, tenían relación con los puertos.

Las Partidas siguen el Derecho romano en lo que respecta a la calificación del espacio de la ribera marítima, donde se crean los puertos. Los puertos son calificados como cosa de uso común, pero, en cambio, se incluyen entre las regalías de la Corona (percepción de rentas y portazgos).

Varios *usatges* (especialmente *Omnes quippe nave y Camini et strate*) se refieren indirectamente al tema portuario. En concreto, mencionan la protección de la circulación marítima (y, por tanto, también en los recintos portuarios) amparada por la autoridad del conde de Barcelona.

La Ordenanza de la Ribera (Barcelona) establece claramente la autoridad del monarca sobre el puerto y espacio portuario, y la protección por él debida a sus súbditos en dicho espacios.



En *Costums de Tortosa*, la referencia portuaria se limita a recordar que los puertos son de uso público y común. Esta disposición se completa con la autoridad que ostenta el veguer real en la zona portuaria.

A pesar de que en *Furs de Valencia* se califica la orilla del mar como espacio público para uso y disfrute común, se recuerda que la jurisdicción del monarca llega hasta la propia orilla del mar.

En los *Rôles d'Oléron* hallamos escasas referencias a temas relacionados con el derecho portuario. Esas referencias, no obstante, coinciden en lo sustancial con lo que disponían otros textos normativos ya comentados anteriormente. Temas como la entrada en puerto, el cambio de rumbo de la nave, etc. son analizados bajo prácticamente las mismas premisas.

## 5.- [Aplicación del derecho portuario]

Otro aspecto que cabe considerar en el estudio del régimen portuario en los reinos hispánicos medievales es el de la concreción y aplicación del derecho portuario. En este sentido, los diferentes monarcas han tenido siempre en sus reinos un interés especial en potenciar y, al mismo tiempo, controlar los puertos y sus instalaciones.

Inicialmente, destaca cómo los reyes se ocupan de los puertos en las cartas de población y fueros locales, bien sea por interés político, económico o militar. En todos los casos, queda bastante claro que las ciudades y villas tienen en los puertos un espacio donde el monarca ejerce, o intenta ejercer, su autoridad.

Sin embargo, también debe destacarse que, en la zona septentrional de la Corona de Castilla, la autoridad real deberá competir por consolidar sus atribuciones sobre el espacio portuario con instituciones gremiales o municipales. Así, las Hermandades, las cofradías de mareantes, etc. pugnarán por ejercer una jurisdicción que, si bien inicialmente no era sobre el régimen portuario, poco a poco entrará de lleno en algunos de sus aspectos (entradas y acceso a puerto, naufragios en puerto, etc.).

En Galicia, la repoblación de las villas marineras a partir del siglo XII permite observar el interés de los fueros concedidos en tratar dos aspectos: el derecho de quiebra o naufragio de las naves en los puertos, y los portazgos a percibir.

Finalizada la Reconquista, los puertos asturianos reciben diversos fueros en los que destaca la concesión de la franquicia de portazgo y *ribaje*. En años posteriores fueron recibiendo sus respectivos fueros las villas portuarias. Para defender mejor sus pretensiones se formaron las Hermandades, con una estricta función defensiva, sin olvidar que estos acuerdos impulsaron soluciones jurisdiccionales más globales que el localismo municipal.

En las villas marítimas de Castilla, en general, los fueros que les fueron concedidos por los monarcas no incluyen referencias directas a los puertos, aunque sí al comercio marítimo y a la percepción de tributos.

Es preciso destacar también que las Hermandades marítimas intentaban influir en el régimen jurídico portuario mediante concordias entre diferentes villas, en las que se señalaba cómo se debía proceder en caso de accidentes en puerto.

En Vascongadas, los fueros concedidos a las villas marítimas fijan con detalle los portazgos a percibir por el monarca, algunas exenciones y la protección a las naves naufragadas en los puertos. Los monarcas también conceden determinados privilegios a mercaderes navarros para utilizar libremente los puertos (es el caso de Fuenterrabía).

Las cartas de población y franquicia en Cataluña, Valencia y Mallorca se refieren solo indirectamente a los puertos, aunque en muchos casos sí se establecen los derechos económicos a percibir mediante lezdas, portazgos y otros peajes.



## 6. [Jurisdicción y fiscalidad]

La jurisdicción y la fiscalidad eran aspectos que evidenciaban, de forma clara y rotunda, la autoridad de quien las ejercía.

En un mundo fragmentado entre diversas jurisdicciones, las jurisdicciones especiales adquirieron especial significación. La jurisdicción mercantil, aplicada a las actividades comerciales marítimas, adquirió a lo largo de la Baja Edad Media gran importancia, y su ejercicio mediante organismos o corporaciones formadas por los propios mercaderes (Consulados de Mar) originó cierta indefinición normativa en lo que respecta al régimen portuario.

En efecto, a pesar de que en los textos jurídicos de los Consulados (ordenanzas, etc.) se especificaban los ámbitos jurisdiccionales de su actuación, había ciertos aspectos en los que el monarca intentaría mantener su autoridad, y también la jurisdicción. La entrada de naves en puerto, los conflictos y disputas sobre la carga y descarga de mercancías, el naufragio dentro de puerto y los accidentes entre naves allí estacionadas fueron algunas de las competencias que el monarca intentó y consiguió mantener bajo su autoridad.

La concreción de esta voluntad se plasmó en la creación de diversas instituciones (caso del Almirantazgo en Castilla) que, al menos en teoría, impidieron a los Consulados y Hermandades expandir su autoridad jurisdiccional en determinadas acciones producidas en recintos e instalaciones portuarias.

La fiscalidad que recaía sobre los puertos, en cambio, no presentaba controversia alguna. Se aceptaba sin discusión que correspondía al monarca la percepción de determinadas prestaciones o gravámenes a causa del uso de los puertos y el tráfico mercantil que en ellos se generaba.

Igualmente, se consideraba que el mantenimiento y la conservación de los puertos correspondía a las ciudades y villas: las obras portuarias quedaban a cargo de esas localidades, en justa compensación por los beneficios indirectos que obtenían del comercio marítimo.

## **7. [El Derecho de Indias]**

En la época moderna, entre los siglos XVI y XIX, los puertos adquirieron, si cabe, mayor importancia para el desarrollo de la economía y el fortalecimiento de la monarquía.

Esta circunstancia se puede observar en diversos ámbitos. Una mirada a los puertos en el Derecho de Indias nos permite analizar de forma concisa un signo evidente de que las intenciones de la Corona estaban iniciando un proceso de transformación y adaptación a los nuevos tiempos y realidades: la Corona no compartiría con nadie su autoridad en los recintos portuarios. Dominio, jurisdicción y regalías económicas formaban un todo indisoluble en manos del monarca.

Esta realidad americana se debía, probablemente, a la configuración jurídica del Nuevo Mundo en la monarquía hispánica. En la Península, en cambio, el proceso siguió un camino más lento, basado en dos instrumentos:

- Las obras portuarias y la explotación de los puertos (ss. XVI-XVII)
- La intervención administrativa estatal en los puertos (s. XVIII)

## **8.- [Obras portuarias y explotación de los puertos (ss. XVI-XVII)]**

Durante los siglos XVI a XVIII, las obras estrictamente portuarias (diques, muelles, tinglados, etc.) se abordaron desde una doble perspectiva: la Corona autorizaba las obras que había que realizar, y eran las ciudades portuarias las encargadas de recaudar las imposiciones necesarias para llevarlas a cabo. A pesar de ello, la explotación de los puertos, su construcción y su mantenimiento seguían dependiendo de los privilegios y las concesiones reales existentes desde hacía siglos, bien en favor de las ciudades, bien en el de juntas de comercio local, gremios, etc.



## 9.- [La intervención administrativa estatal en los puertos (s. XVIII)]

Hasta el reinado de Carlos III, el régimen de utilización de los puertos solamente era homogéneo en lo referido a la Marina de guerra, y era la Armada la responsable de dicha situación.

A lo largo del siglo XVIII, la Corona impulsó una política administrativa naval encaminada a contar con una Marina (militar y mercante) suficientemente potente como para competir con las de otras monarquías europeas. Así mismo, se dictaron disposiciones sobre la construcción de puertos y otras obras públicas.

La intervención de la Corona adoptaba la forma, encubierta, de la militarización de las funciones directivas en los puertos, puesto que el capitán de puerto estaba subordinado jerárquicamente al gobernador o comandante militar de la plaza, y al capitán general del Departamento.

Es importante destacar dos cuestiones en todo este proceso. Como se puede observar, por una parte, el Estado se hace cargo de la dirección y ejecución de las obras portuarias; por otra parte, estas estarán controladas por la Marina.

El Estado, pues, asume la administración portuaria, y lo hace mediante un sistema que aparentemente no altera la situación jurídica existente hasta ese momento. Pero de este modo, interviniendo en la dirección facultativa de las obras portuarias por medio de los ingenieros navales, se superaba la anterior labor de policía portuaria y se adentraba en el tema más complejo de la financiación de las obras y el control de los puertos.

Para el planeamiento, el desarrollo y la ejecución de todas estas obras se necesitó una gran estructura financiera y técnica, y esta necesidad, en última instancia, se convirtió en la justificación que propició la intervención estatal en materia portuaria, a fin de lograr una racionalización de la gestión portuaria, para dar un servicio a la Armada y sostener el desarrollo del comercio marítimo.

## 10.- [Liberalismo y Ministerio de Fomento]

A lo largo del siglo XIX, los puertos se convierten paulatinamente en objeto de interés estatal, como muestra la abundante normativa generada por una actuación cada vez más intervencionista y reglamentista.

Hasta la creación del Ministerio de Fomento (1851), encargado, entre otras atribuciones, de las obras públicas (y, por tanto, de los puertos), hay que reseguir un proceso de organización administrativa que pasó por diferentes etapas y estructuras.

Los continuos cambios en la organización administrativa ministerial hasta mediados del siglo XIX no perfilaron claramente las atribuciones en materia portuaria hasta 1847. La importancia de esta medida radica en que toda la estructura administrativa de los puertos forjada en el siglo XVIII, en especial las Ordenanzas comentadas, pierde su efectividad, principalmente en detrimento de las autoridades militares de Marina y, por consiguiente, a favor de la Administración (civil) del Estado.

Como valoración de conjunto, se puede decir que, a partir de este momento (1851), las atribuciones que tenía la Armada sobre los puertos fueron trasladándose al Ministerio de Fomento, a excepción de las referidas al tráfico naval. Por otra parte, las que tenían las corporaciones locales en materia portuaria se vieron mermadas por la creciente participación del Ministerio de Fomento (y después, de Obras Públicas) en dos temas vitales: la financiación de las obras y su dirección técnica.



## 11.- [El Cuerpo de Ingenieros Civiles (de Caminos, Canales y Puertos)]

La ingeniería civil se desarrolló en Europa a lo largo del siglo XVIII, siguiendo el modelo francés de creación, entre 1712 y 1715, de un cuerpo de ingenieros civiles. En España, los ingenieros civiles no aparecen hasta finales de dicha centuria, puesto que los ingenieros militares eran hasta entonces los verdaderos protagonistas de las obras públicas. Después de diversos avatares, a partir de 1774, el Cuerpo de Ingenieros Militares se dividió en tres ramos, entre ellos el de caminos, puentes, edificios y canales de riego y navegación.

A lo largo del siglo XIX, el Estado se vio en la necesidad de contar con técnicos competentes para desarrollar y controlar directamente las numerosas obras públicas que se iban promoviendo y que abarcaban desde los riegos hasta el transporte, pasando por los montes, los puertos o las minas.

La progresiva asunción de competencias en materia de puertos por parte del Ministerio de Fomento y sus empleados trajo consigo conflictos con los capitanes de puerto, que, recordemos, dependían de la autoridad militar del capitán general del Departamento. La pugna se resolvió parcialmente en 1853 en favor de los ingenieros de Caminos, Canales, Puertos y Faros, que debían recibir toda la ayuda y el auxilio necesarios por parte de los capitanes de puerto, lo que dictaba claramente una supeditación de estos últimos en lo referente a las obras en los puertos, su ejecución y su conservación.

## 12.- [Las Juntas de Obras de Puertos]

En 1868 se establecieron las bases para la creación de las llamadas Juntas de Obras de Puertos. Dichas Juntas verían reconocida por la Ley de Puertos de 1880 la capacidad para encargarse de la “administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos” de las obras del puerto, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con diversos reglamentos, las Juntas se ocuparían de la administración de los fondos y la ejecución de las obras de los puertos.

### **13.- [La Ley de Puertos de 1880 y los servicios portuarios]**

La Ley de Puertos de 1880 mantiene la distribución de competencias existentes entre las diversas administraciones y departamentos ministeriales, siguiendo anteriores disposiciones dictadas al respecto.

Observamos que, a partir de esta ley, se sigue manteniendo una doble vía de intervención portuaria: en cuanto a la clasificación de los puertos, una doble responsabilidad sobre ellos (puertos de interés general frente a puertos de interés local); y en cuanto al “servicio de los puertos” —aquellas actividades que debe prestar la Administración—, una doble vía de ejecución (la ya conocida entre Marina y Fomento).

### **14.- [El derecho portuario en la Europa moderna]**

Hasta los siglos xv y xvi, la preocupación por los puertos se limita a su consideración como punto estratégico de defensa y protección de un territorio y de una zona marítima ribereña. Los puertos no tienen entidad propia dentro de los estudios jurídicos de la doctrina: lo que prima y tiene mayor interés es el derecho mercantil marítimo, que se ocupa de seguros, fletes, averías, etc.

Sin embargo, a mediados del siglo xvi, y durante las dos centurias siguientes, este enfoque se vio afectado por una circunstancia muy destacada. En efecto, la consolidación progresiva de las monarquías absolutas las impulsó a extender su soberanía no solo por todo su reino, sino incluso más allá de él, sobre el mar océano.

El puerto adquiere así no sólo un interés económico, con atractivo para la población por las oportunidades que ofrece, e incluso como instrumento recaudatorio, sino que, además, se convierte en la justificación necesaria para controlar el mar territorial: así como el monarca ejerce un poder sobre la tierra, lo ejerce también sobre el mar.



De esta manera, temas como la circulación de navíos, el acceso a los puertos y su organización adquirieron una importancia hasta entonces inexistente.

Se han analizado los estudios de los autores más destacados que, en la Europa de los siglos XVI a XVIII, se ocuparon de estas temáticas. De ellos se sigue que surge un interés renovado por los viejos temas, o por nuevos temas relacionados con la soberanía en el mar, la soberanía en los puertos y la libre circulación en los mares.

Los juristas más destacados en relación con estos aspectos fueron el sueco Locken, los alemanes Reccius y Stypmann, y el holandés Bynkershoek, entre otros.

### 15.- [Nuevos conceptos]

Para hacer posible esta nueva perspectiva jurídica, y también política, sobre los puertos fue necesario redefinir conceptos ya conocidos, y acuñar otros nuevos.

Así, fue preciso alcanzar una nueva definición de *puerto*: un espacio cuyo uso teóricamente no está restringido, pero que los monarcas han transformado con la justificación necesaria para percibir unas regalías y, por ende, ejercer allí un dominio absoluto. Como la libertad de comercio está limitada por la defensa de los intereses de la Corona, también está limitado el uso de los puertos.

Esta visión “nacional” de lo que deben ser los puertos recibirá su máxima confirmación en 1681, con la promulgación por Luis XIV de la *Ordonnance de la marine*, texto que sería trasladado posteriormente en sus líneas principales a otros ordenamientos jurídicos europeos.

Todo este proceso doctrinal ha sido analizado bajo tres aspectos:

- La definición del puerto
- La jurisdicción sobre el espacio portuario
- La percepción de regalías en los puertos

## 16.- [Definición de puerto]

Inicialmente, la doctrina comenzó por aceptar la vieja definición de Ulpiano en el Digesto; pero, a finales del siglo XVII y a lo largo del siglo XVIII, añadió nuevas características relativas a la protección que las leyes concedían a las naves en los puertos.

La definición del puerto era importante en tanto que había de servir para justificar el espacio portuario como un lugar de dominio de la Corona. Así, todo el aparato crítico de los glosadores y del *ius commune* serviría a la larga para definir el puerto como espacio común, pero no de uso público, sino sometido al dominio de la Corona. El ejercicio de jurisdicción y la percepción de regalías serían argumentos definitivos en este proceso.

Otros aspectos destacables fueron la importancia que adquirieron los puertos como punto de referencia del comercio marítimo y como instrumento de apoyo (según los casos) para la libre circulación de los mares. En este sentido, tuvo particular y significativa importancia la polémica entre Grocio y Selden y sus respectivos partidarios en relación con la oposición entre *mare liberum* y *mare clausum*, no ya sólo por lo que respecta a la circulación marítima, sino también por lo que se refiere a la distancia mar adentro que, desde los puertos, debe considerarse como sometida a la jurisdicción territorial de cada Estado.

## 17.- [La jurisdicción sobre el espacio portuario]

La mayor parte de la doctrina admitía y aceptaba la existencia de una jurisdicción del monarca en los puertos. Sin embargo, la vigencia del *Llibre de Consolat de Mar* y su extensa aplicación en el Mediterráneo provocaban ciertas dudas al respecto, pues en dicho texto se regulaban con detalle ciertas operaciones de entrada y salida de puertos, los accidentes que podían producirse y cómo debía resolverlos la jurisdicción consular. Casaregis defendió contundentemente la vigencia de este tipo de jurisdicción sobre los puertos.



Esta situación provocaba algunas tensiones entre las autoridades reales (portulanos, almirantazgo, etc.) y los consulados de mar, como sucedía en Nápoles o Génova.

En los puertos flamencos, las autoridades locales impusieron desde el siglo XII ciertas atribuciones en materia de policía portuaria. En la zona del Adriático (Ragusa), la situación era similar. En la zona del Báltico, algunas ciudades (Lubek, Gdansk) mantendrían durante siglos amplias competencias en materia portuaria; otras, en cambio, verían cómo la ingerencia de la Corona en estas materias se afianzaría paulatinamente (Königsberg, Riga).

### 18.- [La percepción de regalías en los puertos]

Este fue, con diferencia, el tema más debatido por la doctrina europea de los siglos XVI a XVIII. En general, los autores coinciden en las siguientes observaciones.

En primer lugar, las regalías que los monarcas percibían sobre los puertos se justificaban por el carácter público de dichos tributos, pues correspondía al monarca su creación e imposición, como establecían tanto Ulpiano como los *Libri Feudorum*, en especial la Constitución de Federico II, *Quae sint regalia*.

En segundo lugar, parte de la doctrina (p. e., Rodrigo Suárez) considera que existió una usurpación por parte de los monarcas de los mares y sus puertos.

En tercer lugar, se considera aceptable, en cualquier caso, que el monarca imponga tributos a las ciudades portuarias y a los navegantes para así poder mantener y reparar el puerto, y contribuir a su defensa y amparo.

John Locken fue el principal y más destacado jurista que se posicionó en este sentido, y lo hizo distinguiendo entre *portoria* (sobre el comercio marítimo) y vectigales (para la protección y defensa). Otros autores, como el cardenal de Luca o Hevia Bolaños, pusieron especial atención en la necesaria obligación de los súbditos a contribuir a la conservación de las obras portuarias. Algunos autores posteriores (Targa, Lefevre de la Planche) se refirieron a la moderación con que debían imponerse dichos tributos.

## 19.- [Comercio marítimo y libre circulación]

Todas las consideraciones anteriores adquieren una nueva perspectiva cuando el régimen jurídico portuario se convierte en un tema vital dentro de las relaciones internacionales, en especial las relativas al comercio marítimo y la libre circulación de los mares. Si bien la mayor parte de los juristas medievales, siguiendo a Bartolo Sassoferrato, defienden una paridad jurídica entre el territorio y el mar adyacente, a partir de Grocio el tema adquiere una nueva dimensión.

Esta nueva dimensión del concepto de *mar territorial* se vincula al de soberanía regia; y esta soberanía sirve tanto para defender la libre navegación como para negarla rotundamente. Selden, Welwod, Graswinckel, Burgus, etc. trataron de avanzar en la discusión política y jurídica del tema. Otros autores, como Solórzano Pereira, adoptaron una postura llena de prejuicios religiosos ante la controversia angloholandesa y defendían la absoluta autoridad del rey sobre el mar, las costas, las orillas y los puertos, sin ninguna traba u obstáculo.

Pero es Bynkershoek (en 1703) quien, aun defendiendo la libre navegación marítima y de acceso a los puertos, sostiene al mismo tiempo que ingleses, venecianos, genoveses o franceses pueden tener un dominio limitado en sus respectivos mares: un dominio hasta donde alcanzara la vista y que, con el tiempo, se transformaría en el espacio que marcaba la trayectoria de una bala de cañón. Este espacio, en última instancia, se iría alargando con el paso de los siglos como límite de las aguas territoriales sometidas a la jurisdicción de cada país.

Vattel, en 1758, defendió de forma sorprendente para la época la necesidad de un “consentement général des Nations” para resolver la problemática, que permitiría eliminar las restricciones a la navegación y al libre acceso a los puertos.



## 20.- [El riesgo en los puertos]

Un tema tangencial en relación con los puertos, pero igualmente importante, es el relativo al riesgo en la navegación portuaria, en especial el riesgo que se produce como consecuencia de los cambios de ruta, ya sean los previstos, ya sean por causa de fuerza mayor, o por la voluntad unilateral del asegurado o del capitán, o por ataques de piratas y corsarios.

En todos estos casos, la nave entraba en un puerto no previsto inicialmente en el itinerario. En cualquier caso, lo que realmente preocupaba eran los problemas en la descarga, bien sea por retraso debido a las medidas de seguridad en los puertos; bien por la imposibilidad de la descarga, a causa de razones políticas o administrativas (principalmente el cierre de los puertos a causa de la guerra); o bien por la realización de trabajos en los puertos o sus instalaciones. En todos estos casos, el capitán de la nave podía elegir entre esperar al libre acceso del puerto, o bien desembarcar las mercancías en otro puerto.

## 21.- [La codificación]

A finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII se produjeron numerosos intentos de sistematización de las normas de derecho marítimo. Sin embargo, pocas veces trataban el tema de los puertos, que cada vez se había escorado más como una temática reservada a la soberanía del monarca. La *Ordonnance* de 1681, en Francia, y las Ordenanzas de Bilbao (1737) y las Ordenanzas de la Armada, en España, pueden valorarse como el punto de partida del desarrollo de una monarquía que se impone a los poderes locales para controlar el sistema portuario.

La gran transformación, no obstante, surge con la codificación francesa, tanto la civil (1804) como la mercantil (1807). Particular importancia tiene, en este sentido, la codificación civil. El artículo 538 del *Code civil* incluye los puertos en el dominio público.

La influencia del *Code civil* se dejó sentir posteriormente en la mayor parte de los códigos europeos, que consideraron, como el Derecho romano hizo en su momento, que los puertos eran bienes demaniales, junto con el litoral y los ríos. El Código de Comercio español de 1829 hizo alguna referencia tangencial al tema portuario. Sin embargo, sus disposiciones, al igual que las contenidas en el posterior de 1885 y en el Código Civil de 1888, permiten afirmar que, en definitiva, la codificación impone en cada país una homogeneización absoluta del régimen portuario hasta entonces existente. A partir de ahora, el Estado intervendrá de forma directa en la creación, el mantenimiento, la conservación y la organización de los puertos, desde el punto de vista del concepto del espacio como bien demanial, de su exclusiva función jurisdiccional y de la fiscalidad aplicada al interés público.

V

VIII



FUENTES



## FUENTES

### 1.- Fuentes impresas:

*Basilicorum [Leonis imperatoris] libri quatuor, IL, L, LI et LII... nunc primum integre editi. Latine vertit, variantes lectiones collegit, notasque criticas ac juridicas, tam aliorum quam sus, addidit Gul. Otto Reitz* (Lugduni Batavorum, 1765).

*Code civil des français. Édition originale et seule officielle* (Paris 1804).

*Código de Comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de Mayo de 1829. Edición Oficial* (Madrid 1829).

*Colección legislativa de España [=Decretos de la Reina Nuestra Señora...; Colección de las Leyes, Decretos y declaraciones de las Cortes...], vols. XVII; XVIII; XX; XXXV; XL; XLIX; LIV; LV; LVII; LVIII; XC; C; CII.*

*Colección Diplomática de Galicia Histórica. Año I, en Galicia Histórica 2* (Santiago 1901).

*Constitucions y Altres Drets de Catalunya, compilats en virtut del Capítol de Cort LXXXII...* (Barcelona 1704; reed. facs. Barcelona, 1973).

*Constitucions de Catalunya. Incunable de 1495* (est. intr. de **Josep M. FONT RIUS**) (Barcelona, 1704 ; reed. Facs. Barcelona 1995).

*Corpus Iuris Civilis. Tomus Tertius. Digestum Novum, seu Pandectarum... cum commentariis Accursii* (Lugduni 1627; reed. Osnabrück, 1966).

*Corpus Iuris Civilis. Tomus V. Volumen Legum Parvum... cum commentariis Accursii* (Lugduni 1627 ; reed. Osnabrück, 1966).

*Corpus Iuris Civilis romani in quo Institutiones, Digesta ad Codicem florentinum emendata. Codex item et Novellae, nec non Justiniani edicta. Leonis et aliorum imperatorum... cum notis integris Dionissii Gothofredi...* (Coloniae Munatiana [Basilea] 1756), 2 vols.

*Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla, publicadas por la Real Academia de la Historia* (Madrid 1861).

*Crónicas Asturianas. Crónica de Alfonso III (Rotense y "A Sebastián"). Crónica Albeldense (y "Profética").* Intr. y ed. **Juan GIL FERNÁNDEZ**, trad. y notas **José L. MORALEJO**; Est. prel. **Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA** (Oviedo 1985).

*Documentos, Inscripciones y Monumentos para la Historia de Pontevedra*, (Pontevedra 1896-1904), 3 vols.

*Fuero Juzgo, ó Libro de los Jueces cotejado con los más antiguos y preciosos Códices por la Real Academia Española* (Madrid 1815; reed. facs. Valladolid 1990).

*Fuero Real del Rey Don Alonso el Sabio...* (Madrid 1836).

*El Ordenamiento de Leyes que D. Alfonso XI hizo en las Cortes de Alcalá de Henares el año de mil trescientos y quarenta y ocho.* Publícanlo con notas, y un discurso sobre el estado y condición de los judíos en España, los doctores **D. Ignacio Jordán de Asso** y **del Río**, y **D. Miguel de Manuel** y **Rodríguez** (Madrid, 1774; reed. facs. Valladolid 1983).



*Las Siete Partidas del sabio Rey don Alfonso el nono, nuevamente glosadas por el licenciado Gregorio López* (Salamanca 1555; reed. facs. Madrid 1974).

*Las Siete Partidas (El Libro del Fuero de las Leyes). Introducción y edición dirigida por José SÁNCHEZ-ARCILLA BERNAL* (Madrid 2004).

*Monumenta Germaniae Historica. Leges 1. Capitularia regum francorum* (Hannoverae 1835 ; reed. facs. Stuttgart 1984-1993), 5 vols.

*Monumenta Germaniae Historica. Die Urkunden der deutschen Könige und Kaiser= Diplomata regum et imperatorum Germaniae. 2.2: Die Urkunden Otto des III* (Hannover 1893; reed. Facs. München 1997)

*Monumenta Germaniae Historica. Die Urkunden der deutschen Karolinger, 1. Die Urkunden Ludwigs der Deutschen, Karlmans uns Ludwigs des Jüngerer*, (Berlin 1934; reed. Facs. München 1991).

*Monumenta Germaniae Historica. Legum Sectio. I. Legum Nationum Germanicarum. Tomus I. Leges Visigothorum* edidit K. Zeumer (Hannoverae et Lipsiae 1902, reed. Facs. 1973).

*Novísima Recopilación de las Leyes de España...* (Madrid 1805; reed. facs. 1976).

*Recopilación de las Leyes destos Reynos...*(Alcalá de Henares 1569; reed. facs. Valladolid 1982).

*Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias...* (Madrid 1681; reed. facs. 1973).

*Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778* (Madrid 1778; reed. facs. Sevilla 1978).

*Theodosiani Libri XVI cum constitutionibus Sirmondinis* edidit adsumpto apparatu P. Kruegeri Th. Mommsen, I 2. *Pars posterior. Textus cum apparatu* (Hildesheim 1990).

[Alfonso X el Sabio], *Privilegios otorgados a la ciudad de Alicante* (Madrid 1984).

**ACCURSII**, *Glossa in Digestum vetus* (ed. facs. Turín, 1969).

**ACCURSII**, *Glossa in Volumen* (ed. facs. Turín, 1969).

**ACCURSII**, *Glossa in Digestum novum* (Venecia 1487; ed. facs. Turín, 1968).

**BASTARDAS, Joan**, *Usatges de Barcelona. El Codi a mitjan segle XII* (Barcelona 1984).

**BAUTIER, Robert Henry - DUFOUR, Jean**, *Recueil des Actes de Louis VI, roi de France (1108-1137). Tome Premier: Actes antérieurs à l'avènement et 1108-1125.* (Paris 1992).

**BAUTIER, Robert Henry- DUFOUR, Jean**, *Recueil des Actes de Louis VI, roi de France (1108-1137). Tome II: 1126-1137 et appendices.* (Paris 1992).

**BONFANTE, Pietro**, *Le leggi di Hammurabi, re di Babilonia (a. 2285-2242 a C), con prefazione e note del prof...* (Milano 1903).

**CAPMANY y de MONPALAU, Antonio de**, *Código de las costumbres Marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro de Consulado* (Madrid, 1791; reed. Barcelona 1965 como *Libro del Consulado del Mar*).

CASAL MARTÍNEZ, Federico, *El Fuero de Córdoba otorgado a la ciudad de Cartagena en 1246 por el rey Don Fernando III, copiado del original* (Cartagena 1931; reed. Cartagena 1971).

CELSO, Hugo, *Reportorio universal de todas las leyes destos Reynos de Castilla, abreviadas y reduzidas en forma de reportorio decisivo por...* (Medina del Campo, 1553; reed. facs. y est. introd. de Javier ALVARADO PLANAS, Madrid 2000).

COLON, Germà, *Llibre del Consolat de Mar. I.* (Barcelona 1981).

COLON, Germà, *Llibre del Consolat de Mar. II.* (Barcelona 1982).

COLON, Germà - GARCÍA [SANZ], Arcadi, *Llibre del Consolat de Mar. IV.* (Barcelona 1987).

COLÓN, Germà- GARCÍA, Arcadi (eds.), *Furs de València* (Barcelona 1980-2007), 11 vols.

[COMISIÓN PROVINCIAL DE MONUMENTOS DE ALICANTE], *Fuero de Benidorm* (Alicante 1956).

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M. (ed.), *El libro de las Leyes del siglo XVIII. Colección de impresos Legales y otros papeles del Consejo de Castilla (1708-1781)* (Madrid 1996).

DU CANGE, Charles du Fresne, *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis auctore Carolo Du fresne, domino du Cange. Editio nova locupletior et auctior/ opera et studio monachorum ordinis S. Benedicti è congregatione Sancti Mauri* (Venetiis 1736-1740), 6 vols.

DUVERGIER, J. B. (ed.), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État* (Paris 1824-1949), vol. II (Paris 1834 ; reed. Bad Feilnbach, 1995).

FONT RIUS, José M<sup>a</sup>, *Cartas de población y franquicia de Cataluña. I. Textos* (Madrid-Barcelona 1969, 2 vols.), II: *Estudio. Apéndice al volumen I* (Madrid- Barcelona 1983).

GARCÍA de QUEVEDO CONCELLÓN, Eloy (ed.), *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado* (Burgos 1905).

GARCÍA DEL REAL, Timoteo –BENTABOL Y URETA, Aurelio - MARTÍNEZ PARDO, Pablo, *Legislación de Puertos* (Madrid 1880).

GARCÍA [SANZ], Arcadi, *Llibre del Consolat de Mar. III. 1. Estudi jurídic* (Barcelona 1984).

GARCÍA [SANZ], Arcadi, *Llibre del Consolat de Mar. III. 2. Diplomatarí* (Barcelona 1984).

[V. GIUSTINIANI], *Nuova collezione delle prammatiche del regno di Napoli* (Napoli 1804).

GLORIA, Andrea, *Codice diplomatico padovano dal secolo VI a tutto l'XI, preceduto da una dissertazione sulle condizioni della città e del territorio di Padova in que'tempi e da un glossario latino-barbaro e volgare* (Venezia, 1877).

GONZÁLEZ, Tomàs (comp.), *Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros, concedidos a varios pueblos y corporaciones de Castilla, copiados de orden de S.M. de los registros del real archivo de Simancas* (Madrid 1829-1833), 6 vols.

GONZÁLEZ CRESPO, Esther, *Colección documental de Alfonso XI (Diplomas conservados en el Archivo Histórico Nacional., sección de Clero, Pergaminos)* (Madrid 1985).

GONZÁLEZ DÍEZ, Emiliano, *Colección diplomática del concejo de Burgos (884-1369)* (Burgos 1984).



GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio, *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII* (Madrid 1960), 3 vols.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio, *Reinado y diplomas de Fernando III. I: Estudio* (Córdoba 1980). II: *Diplomas (1217-1232)* (Córdoba 1983). III: *Diplomas (1233-1253)* (Córdoba 1986).

GRAT, Félix- FONT-RÉAULX, Jacques de- TESSIER, Georges - BAUTIER, Robert-Henry, *Recueil des Actes de Louis II le Bègue, Louis III et Carloman II, rois de France (877-884)* (Paris 1978).

HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción - LAGARCHA RUBIO, Elena - LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli - MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela, *Colección documental del Archivo general del Señorío de Vizcaya* (San Sebastián 1986).

HUICI MIRANDA, Ambrosio, *Colección diplomática de Jaime I el Conquistador* (Valencia 1916-1926), 6 vols.

HUICI MIRANDA, Ambrosio - CABANES PECOURT, María Desamparados, *Documentos de Jaime I de Aragón* (Valencia -Zaragoza 1976-1982), 5 vols.

JOURDAN-DECRUSY-ISAMBERT (eds.), *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789...*, (Paris 1822-1827).

LAZKANO, Samuel, *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián* (San Sebastián 1986).

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo (ed.), *Fuero Real. Edición y análisis crítico* (Ávila 1988).

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo- GONZÁLEZ DÍEZ, Emiliano- MARTÍNEZ LLORENTE, Félix J., *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)* (San Sebastián 1991).

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo- GONZÁLEZ DÍEZ, Emiliano- MARTÍNEZ LLORENTE, Félix J., *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)* (San Sebastián 1996).

MASSIP [FONOLLOSA], Jesús (ed.), *Consuetudines Dertosaee* (Tarragona 1972).

MASSIP FONOLLOSA, Jesús, *Costums de Tortosa. Edició crítica a cura de...* (Barcelona 1996).

MIGNE, Jacques-Paul *Patrologie cursus completus... Series Latina*, (Paris 1841-1864), 221 vols.

PARDESSUS, Jean Marie, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe. Siècle* (Paris 1828-1845, 6 vols.; reimp. Bad Feilnbach 1997).

PEÑA PÉREZ, F. Javier, *Documentación del monasterio de San Juan de Burgos (1091-1400)* (Burgos 1983).

PORRO LAMBERTENGHI, Giulio (ed.), *Codex Diplomaticus Langobardie* (Torino 1873).

RASCÓN GARCÍA, César - GARCÍA GONZÁLEZ, José María (estudio preliminar y trad.), *Ley de las XII Tablas* (Madrid 1993).

RECALDE RODRÍGUEZ, Amaia - ORELLA UNZUE, José Luis, *Documentación real a la provincia de Guipúzcoa (siglo XV)* (San Sebastián 1988), 2 vols.

- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Justiniano, *Los fueros del Reino de León* (León 1981), 2 vols.
- ROMERO DE LECEA, Carlos, *Privilegios reales y viejos documentos*, VI: *Tarragona* (Madrid 1967).
- ROVIRA i ERMENGOL, Josep (ed.), *Usatges de Barcelona i Commemoracions de Pere Albert* (Barcelona 1933).
- SASSOFERRATO, Bartolo, *De insula* (trad. de Prometeo Cerezo de Diego) (Madrid 1979).
- SCHIAPARELLI, Luigi, *I Diplomi di Berengario I* (Roma 1903).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna* (Santander 2004).
- TESSIER, Georges, *Recueil des actes de Charles II le Chave, roi de France* (Paris 1943-1955), 3 vols.



## 2.-Fuentes citadas:

### Codex Theodosianus:

*CTh* 7,16,1.  
*CTh* 7,16,2.  
*CTh* 7,16,3.  
*CTh* 7,16-17.  
*CTh* 9, 23, 1 pr.  
*CTh* 10, 12.  
*CTh* 13,5,8.  
*CTh* 13, 5-9.  
*CTh* 14, 20-22.  
*CTh* 15,1,12.  
*CTh* 15,1,23.

### Corpus Iuris Civilis:

#### Codex Justiniani:

*CJ* 4,25.  
*CJ* 4, 33.  
*CJ* 6,62.  
*CJ* 8, 11, 7.  
*CJ* 8,12, 7.  
*CJ* 11, 2-6,  
*CJ* 11,13.  
*CJ* 11, 27.  
*CJ* 12, 44.  
*CJ* 12. 45.  
*CJ* 12,45,1.

#### Instituta:

*Instituta*, 2,1, 1.  
*Instituta*, 2,1, 2.  
*Instituta*, 2,1,3.  
*Instituta* 2,1, 5.

#### Digesto:

*D* 1, 8, 1.  
*D* 1.8. 2.  
*D* 1,8,2,1.  
*D* 1.8.4.pr.  
*D* 1,8,4,1.  
*D* 1,8,5,1.  
*D* 1.8.10.  
*D* 14,2.  
*D* 39,4,10.  
*D* 39, 4, 15.  
*D* 41, 1.  
*D* 43.7.1.  
*D* 43.8.2.2.5.  
*D* 43,8,3 pr.  
*D* 43,8,3,1.  
*D* 43.12.1.1.  
*D* 43, 12, 1, 13.

#### Digesto:

*D* 43.12.1.17.  
*D* 43, 12(11), 1,18.  
*D* 43,12,13.  
*D* 47, 10, 13, 7.  
*D* 48,8, 3,4.  
*D* 50,15,4,6.  
*D* 50.16.15.  
*D* 50.16.17.1.  
*D* 50, 16, 59.  
*D* 50, 16, 203.

#### Novellae Justiniani:

*Novellae* 80.  
*Novellae* 106.  
*Novellae* 110.

#### Liber :

*L* 8, 4, 29.  
*L* 8, 4, 31.  
*L* 11, 3, 2-4.

#### Fuero Juzgo:

*FJ* 8, 4, 29.  
*FJ* 8, 4, 31.  
*FJ* 11, 3, 2-4.

#### Fuero Real:

*FR* 4, 25,1.

#### Partidas:

*P* 2, 9, 24.  
*P* 3, 28, 3.  
*P* 3, 28, 4.  
*P* 3, 28,6.  
*P* 3, 28, 8.  
*P* 3, 28,11.  
*P* 3,28,12.  
*P* 3, 18,17.  
*P* 5, 9, 8.  
*P* 5, 9,14.  
*P* 7, 33, 8.

#### Usatges:

*Us.* 54  
*Us.* 57 (us. 60).  
*Us.* 58 (us. 61).  
*Us.* 60 (us. 64).

**Costums de Tortosa:**

*Costums* 9, 21, 8.  
*Costums* 9, 27, 22.  
*Costums* 9, 27, 23.  
*Costums* 9, 28, 4.

**Furs de Valencia:**

*FV* 1, 1, 2.  
*FV* 1, 2, 21.  
*FV* 1, 3, 68.  
*FV* 1, 5, 8.  
*FV* 2, 16, 2.  
*FV* 2, 16,1.  
*FV* 4, 18,11.  
*FV* 9, 12.  
*FV* 9, 14.  
*FV* 9, 20,10.  
*FV* 9, 34,1.  
*FV* 9, 34, 3.  
*FV* 9, 34, 41.  
*FV* 9, 34, 43.

**Rôles d'Oléron:**

*Ról*, cap. II.  
*Ról*, cap. V.  
*Ról*, cap XV.  
*Ról*, cap XVI.  
*Ról*, cap XXIII.  
*Ról*, cap XXIV.  
*Ról*, cap XXV.

**Ordernamiento de Alcalá :**

OA 32, 50.  
 OA 32, 51.

**Constitucions y Altres Drets de Catalunya:**

3CYADC I, 4,28,1.  
 3CYADC II, 1,13.

**Nueva Recopilación:**

R 6,18, 32.  
 R 7, 10.  
 R 7, 10, 3 .  
 R 9, 28.  
 R 9, 28, 7.  
 R 9, 29.

**Recopilación de leyes de Indias:**

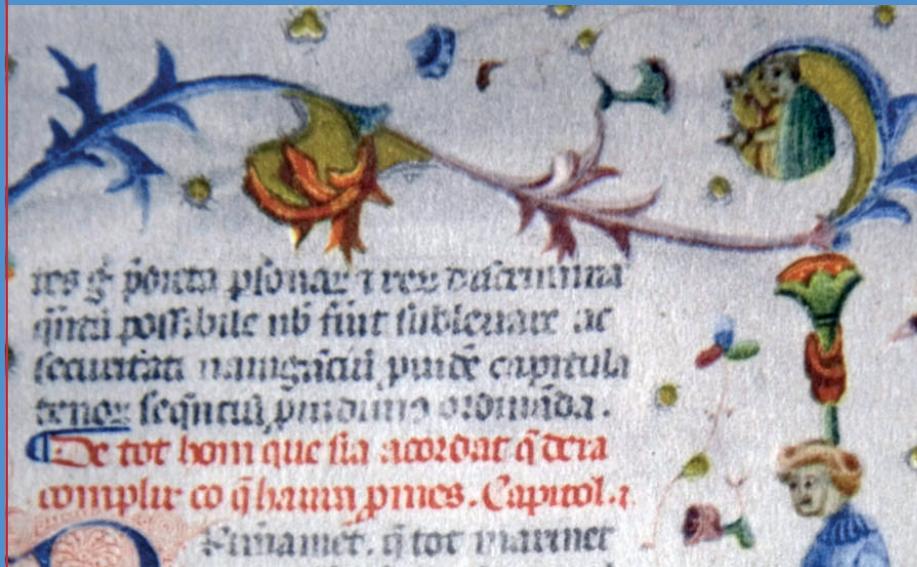
RI II, 3, 7,14.  
 RI II, 4, 7, 6.  
 RI, II, 7, 2, 7.  
 RI IV, 9, 38, 22.  
 RI IV, 9, 43,1.  
 RI IV, 9, 43, 2.  
 RI IV, 9,43, 3.  
 RI IV, 9,43, 4.  
 RI IV, 9,43, 5.  
 RI IV, 9,43, 6.  
 RI IV, 9,43, 7.  
 RI IV, 9, 43, 8.  
 RI IV, 9, 43, 9.  
 RI IV, 9, 43, 10.  
 RI IV, 9,43, 11.  
 RI IV, 9, 43, 12.  
 RI IV, 9, 43, 13.  
 RI IV, 9,43, 14  
 RI IV, 9,43, 15.

**Novísima Recopilación de las leyes de España.:**

NR 3, 6, auto 1.  
 NR 6,7,3, art. 42.  
 NR 6, 7, 4.  
 NR 6, 8, n.1.  
 NR 7, 30, 17.  
 NR 7, 34, 8.  
 NR 7, 34, 9.  
 NR 9, 2, 1  
 NR 9, 2, 2  
 NR 9, 2, 6.  
 NR 9, 2, 7.  
 NR 9, 2,11.  
 NR 9, 2,12.  
 NR 9, 8, 5.



# IX



## BIBLIOGRAFIA



## BIBLIOGRAFÍA

### SIGLO XVI:

FERRETTI, Iulii (Giulio FERRETTI), *De iure et re navali et de ipsius rei navalis et belli aquaticae preceptis legitimis liber* (Venetiis 1579).

ISERNIA, Andreas de, *In Usus Feudorum Commentaria* (Lugduni 1579).

MONTE, Hieronimus de, *Tractatus Finium Regundorum...* (Venetiis, 1556).

PRUCKMANN, Friedrich, *Paragraphus, soluta potestates, tractatus de regalibus, in qua quid princeps ratione legum, contractuum et ultimarum voluntatum prae illis iure possit...* (Witebergae 1592).

STRACCHAE, Benvenuti (Benvenuto STRACCHA), *Tractatus de mercatura seu mercatore... Accessit nunc primum eiusdem auctoris quotidianus de Adiecto tractatus... Huic additus est perelegans Tractatus de mercatorum contractibus Joannis Nider... Alius postea tractatus, de Constituto, Baldi de Ubal [dis]... Postremo Roderici Suarii Consilia duo, in quibus tractatur de usu maris et navibus transvehendis...* (Coloniae Aggripinae, 1595).

SUARI, Roderici (Rodrigo SUÁREZ), *Consilia duo de usu maris et navibus transvehendis*, en Benvenuti STRACCHAE (Benvenuto STRACCHA), *Tractatus de mercatura seu mercatore... Accessit nunc primum eiusdem auctoris quotidianus de Adiecto tractatus... Huic additus est perelegans Tractatus de mercatorum contractibus Joannis Nider... Alius postea tractatus, de Constituto, Baldi de Ubal [dis]... Postremo Roderici Suarii Consilia duo, in quibus tractatur de usu maris et navibus transvehendis...* (Coloniae Aggripinae= Köln, 1595), p. 850 a 868.

THOMATO, Aegidius (Egidio TOMATI), *Tractatus de muneribus patrimonialibus seu collectis, nova ac incognita discussione in compendium redactus, authore... Huic accessit D. Jacobi de Ayello... Tractatus de iure adhae, relevii atque subsidii...* (Milan 1557; Lugduni 1558; Frankfurt 1598).



## SIGLO XVII:

ARIAS DE MESA, **Ferdinandi**, *Variarum resolutionum et interpretationem iuris libris tres...* (Nápoles 1647; reed. Genevae 1658).

BOCERI, **Henrici** (**Heinrich BOCER**), *Tractatus de regalibus...* (Tubingae 1608).

BOCERI, **Henrici** (**Heinrich BOCER**), *Tractatus de iure collectarum nunc primum in lucem editis...* (Tubingae 1617).

BURGUS, **Petrus-Baptista** (**Pietro Battista BORGIO**), *De Dominio serenissimae (Reip.) genuensis in mari Ligustico, libri II* (Romae 1641).

CRESPÍ DE VALLDAURA, **Cristobal**, *Observationes illustratae decisionibus Sacri Supremi Regii Aragonum Consilii, Supremi Consilii Sanctae Cruciatæ et Regiæ Audientiae Valentiae* (Lugduni 1662).

CHOPPIN, **René**, *Trois livres du domaine de la couronne de France, composez en latin par..., et traduits en langage vulgaire sur la dernière impressions de l'an 1605* (Paris 1613).

DOMAT, **Jean**, *Les lois civiles dans leur ordre naturel, le droit public et legum delectus* (Paris 1689-1694, 3 vols ; reed. Paris 1745, 2 vols.).

EINSIEDEL, **Conrad von**, *Tractatus duo de regalibus, sive iuribus ad imperatoris romano-teutonici maiestatem pertinentibus, editio secunda...* (Halae Saxon 1678).

FRITSCHIO, **Ahasveri** (**Ahasver FRITSCH**), *Manuale iurisprudentiæ publicæ, in quo præcipui termini doctrinæ iuris publici romano-germanici...* (Jenae 1672)

FRITSCHIO, **Ahasveri** (**Ahasver FRITSCH**), *Manuale iuris publici ad personas, res et actiones accommodatum...* (Genevae 1675).

GRASWINCKEL, **Theodor**, *Mari liberi vindiciæ adversus Petrum Baptistam Burgum, Ligustici Maritimi Domini Assertorem* (Hagae Comitum=La Haya, 1652).

GRASWINCKEL, **Theodor**, *Mari liberi vindiciæ adversus Guillelmum Welwodum, Britannici Maritimi Domini assertorem* (Hagae Comitum=La Haya, 1653).

GROCIO, **Hugo**, *Mare liberum, sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia Dissertatio* (Leiden 1609); *De la libertad de los mares* (est. intr. de Luis GARCÍA ARIAS, Madrid 1956, reimpr. 1979)

GROCIO, **Hugo**, *De Iure Belli ac Pacis Libri tres* (Paris 1625 ; reed. Amstelodami 1646).

GROTIUS, **Hugo**, *Commentary on the Law of Prize and Booty (De Jure Praedæ Commentarius)*, eds. Gwladys L. Williams and W. H. Zeydel (Oxford: Clarendon Press, 1950), vol. 1: A Translation of the Original Manuscript of 1604 by Gwladys L. Williams, with the collaboration of Walter H. Zeydel, xxvii–xxx.

GROTIUS, **Hugo**, *Commentary on the Law of Prize and Booty* (Edited and with an Introduction by Martine Julia van Ittersum) (Indianapolis 2006).

GUDELINI, **Petri** (**Pierre de GOUDELAIN**), *De iure feudorum et pacis commentarii, ad mores Belgii ac Franciæ conscripti, quibus in hac iterata editione accessere...* (Lovaina 1620; utilizamos la cuarta edición, Coloniae 1663).

HEVIA BOLAÑOS, Juan de, *Curia philipica* (Madrid, 1627; reed. Madrid 1747; ed. facs. Valladolid 1989), 2 vols.

HEVIA BOLANI, Joannis de, *Labyrinthus commercii terrestris et navalis...in quo brevitur agitur de mercatura et negociatione terrestri atque maritima* (Madrid 1619 ; Florentiae 1702).

KURICKE, Reinhold, *Ius maritimum hanseaticum, olim germanico... idiomate editum, nunc in latinum translatum, et...commentaries et dissertationibus... illustratum... Accesserunt Diatriba de assecurationibus; item Varias quaestiones ad ius maritimum pertinentes* (Hamburgi 1667).

KURICKE, Reinhold, “Ius maritimum hanseaticum. De assecurationibus diatriba. Resolutio quaestionum illustrium ad ius maritimum pertinentium”, en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...* (Halae Magdeburgicae 1740), p. 636-902.

LOCCENNII, Joannis [Johann Locken, a. Loccenius], *De iure maritimo et navali libri III*, (Holmiae=Stockholm, 1650).

LOCCENNII, Joannis [Johann Locken , a. Loccenius], *De iure maritimo et navali libri III* en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...*, (Halae Magdeburgicae= Halle an der Saale, 1740), p. 903-1052.

LOYSEAU, Charles de, *Traité des Seigneuries*, en *Œuvres* (Genève 1636 ; reed. Lyon, 1701), 2 vols.

LUCA, Giovanni Batista, cardinal de, *Theatrum veritatis et iustitiae, sive Decisivi discursus ad veritatem, editi in forensibus controversiis canonicis et civilibus, in quibus in Urbe advocatus pro una partium scripsit vel consultis respondit...* (Roma 1669-1681), 21 vols.

LUCA, Giovanni Battista, cardinal de, *Il Dottor volgare, ovvero il Compéndio di tutta la legge civile, canonica, feudale e municipale...* (Roma 1673), 15 vols.

MARQUARD, Johannes, *Tractatus politico-iuridicus de iure mercatorum et commerciorum singulari... Accesserunt in fine tractatus ipsa privilegiorum, constitutionum... exemplaria... auctore Johannes Marquardo* (Francofurti 1662), 2 vols.

MICANZIO, Fulgenzio (pesud. de Iteneu Ichanom Itnegluf= Fulgenti Monachi Veneti), *De mare Venetorum, ad Laurentium Motinum Romanum epistola increpatoria et monitoria* (s.l, 1620).

MOLLOY, Charles, *De iure maritimo et navali, or a Treatrise of affairs maritime and of commerce* (London, 1682, 3ª ed.).

MONCADA, Sancho de, *Restauración política de España* (Madrid 1619; reed. y est. intr. Jean VILAR, Madrid 1974).

MONTANO, Horatio (Orazio Montano), *De regalibus tractatus amplissimus, in quo magistratus, munera, officia ad regiam collationem spectantia, illorumque natura, dispositio... pertractantur, quibus accesserunt nonnullae quaestiones feudales cum ... decisionibus... tribunalium inclytas civitates neapolitanae, auctore..* (Neapoli 1634).

MORISOTO, Claudio Bartholomaeo (Claude-Barthélemy MORISOT), *Orbis maritimus, sive Rerum in mari littoribus gestarum generalis historia, auctore...* (Dijon?, 1643).

PACCI, Iulii [Giulio PACCE], “De Dominio Maris Hadriatici. Disceptatio inter Sereniss. Regem Hispaniarum, ob Regum Neapolitanum, et Sereniss. Republicam Venetam.”, en Martini SCHOOCKII [Marten SCHOOCK] (ed.), *De Dominio, seu Imperio maris, Jul. Pacii, Hug. Grotii, Jac. Gothofr., Mart. Schoockii et aliorum dissertationes* (Lugduni 1619 ; reed. Francofurti 1669), pp. 1-47.



PALATIO, Ioanne (Giovanni PALAZZI), *De Dominio maris libri duo... authore...* (Venetiis, 1663).

PECCHII, Francisci Mariae (Francesco Maria PECCHIO), *Tractatus de aquaeductu... nunc primum in lucem editus* (Ticini= Pavía, 1670-1681), 3 vols.

PECK, Peter, *V.Cl. Petri Peckii in titt. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentari, quibus nunc accedunt notae cum ampla dote variarum circa rem navalem observationum beneficio Arnoldi Vinni... Item leges navales et ius navale Rhodiorum gr. -lat....* (Lugduni Batavorum (=Leyden) 1647); reed. Amstelodami 1668).

PENTZEN, Valentin von, *De natura iurium maiestatis et regalium explicatio...* (Jenae, 1614).

PONTANUS, Johannes Isaac, *Joh. Isacii Pontani Discussionum historicarum libri duo, quibus praecipue quatenus et quodnam mare liberum vel non liberum clausumque accipiendum dispicitur expenditurque...* (Hardevici Gelrorum= Herdewijk, 1637).

RIPOLL, Acacio de, *Regalium tractatus...* (Barcelona 1644).

SANDOVAL, Prudencio de, *Antigüedad(es) de la Ciudad y Iglesia, Cathedral de Tuy y de los Obispos que se save aya avido en ella* (Braga 1610; reimpr. facs. Barcelona 1974).

SARPI, Paolo, *De Iurisdictione serenissime Reipublicae Venetae in Mare Adriaticum. Epistola Francisci de Ingenuis, germani, ad Liberium Vicentium, Hollandum, adversus Joh. Baptistam Valenzolam. Hispani et Laurentium Motinum, qui iurisdictionem illam impugnare ausi sunt (nonis februaris 1619)* (Eleutheropoli 1619).

SCACCIAE, Sigismundi, *Tractatus de commerciis et cambio* (Romae, 1619).

SCHOOCKII, Martini [Marten SCHOOCK] (ed.), *De Dominio, seu Imperio maris, Jul. Pacii, Hug. Grotii, Jac. Gothofr., Mart. Schoockii et aliorum dissertationes* (Lugduni 1619 ; reed. Francofurti 1669).

SCHOOCKII, Martini [Marten SCHOOCK], *Martini Schoockii Imperium maritimum ita explicatum ut non solum eius ostendatur praerogativae, verum etiam cuique Genti, maxime Belgis foederatis suis vindicetur honos...* (Amstelodami 1654).

SELDEN, John, *Mare clausum, seu de Dominio maris libri duo...* (Londini, 1635; reed. Lugduni Batavorum, 1636).

SIXTINUS, Regenerus (Regneri SIXTINI), *Tractatus de regalibus* (Cassellis= Kassel, 1614, 2<sup>a</sup> ed).

SOLORZANO PEREIRA, Juan, *Disputationem de Indiarum iure, sive de iusta Indiarum occidentalium inquisitione, acquisitione et retentione tribus libris comprehensam....* (Madrid, 1629-1639), 2 vols.

SOLORZANO PEREIRA, Juan de, *Politica indiana...* (Madrid 1648; reed. 1736-1739), 2 vols.

STRAUCH, Johann, *Johannis Strauchii... Dissertationes academicae quinque: de Imperio maris, de Centum lapidibus urbicariis; de Statutis a summo primncipe; Irnerius non errans, seu de Austrh. "quas actiones, C. De SS.. Eccles."; de induciis bellicis; olim ... publice propositae nunc... recognitae et emendatae...* (Brunsvigae=Brunswick, 1662; reed. Jenae 1674).

TEIXEIRA ALBERNAS, Pedro de, *Compendium geographicum* (ca. 1660), (Madrid 2001).

VERNULAEI, Nicolai (Nicolas de VERNULZ), *Dissertationum politicarum, stylo oratorio explicatarum decas prima...* (Lovaina 1646).

WEGER, Albertus, « Disputatio secunda de iure portuum, « vom Recht der Meer-Haven». A diem VII aprilis A. MDCLXXI », en **Johannis Friederici RHETII**, *Dissertationum iuridicarum Francofurtensium volumen V* (Frankfurt, 1692; 2a. ed., Francofurti 1746).

WELSER, Marcus (=Marcus MELZI), *Squitinio della liberta Veneta, nel quale si adducono anche la raggioni dell'Imperio Romano sopra la città et Signoria di Venetia* (Mirandola 1612).

WELWOD, William, *An Abridgement of all sea-lawes, gathered forth of all writings and monuments, wich are to be found among any poeople or nation, upon the coasts of the great Ocean an Mediterranean sea... by...* (London 1636).

WELWOD, William, *De Dominio maris, iuribusque ad dominium praecipue spectantibus assertio brevis ac methodica, auctore Guilelmo Welwod, anglo.* (Hagae Comitum 1653).

WESTERVEEN, Abraham, *Dissertatio de iure quod competit societati privilegiatae Foederati Belgii ad navigationem et commercia Indiarum Orientalium adversus incolas Belgii Hispanici (hodie) Austraci* (Amstelaedami 1653; reed. 1724).

ZEVALLOS, Geronymo de, *Arte Real para el buen gobierno de los Reyes, y Principes, y de sus vassallos...* (Toledo 1623; reed. facs, y est. prel. de **Salustiano DE DIOS**, Madrid 2003).

ZOUCHE, Richard, *Elementa iurisprudentiae, definitionibus, regulis et sententiis selectioribus iuris civilis illustrata, quibus accessit Descriptio iuris et iudicii temporalis secundum consuetudines feudales et normannicas, nec non Descriptio iuris et iudicii ecclesiastici secundum canones et constitutiones anglicanas...* (Oxoniae= Oxford, 1636).



## SIGLO XVIII:

ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael, *Memorias Históricas sobre la Legislación y Gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales, recopiladas por...* (Madrid, 1797; reed. facs. Madrid 1981, que incluye una presentación y estudio preliminar de Antonio García-Baquero González).

BRILLON, Pierre Jacques, *Dictionnaire des Arrests ou jurisprudence universelle. Les Parlements de France et autres tribunaux...* (Paris 1711), 3 vols.

BRENCMANNI, Henrici, *Historia Pandectarum, seu Fatum Exemplaris Florentini. Accedit Gemina Dissertatio de Amalphi* (Utrecht, 1722; reimpr. facs. De Georg Christian Gebauer-Bernard H. Stolte, Frankfurt, 2004).

BUNAU, Henricus, *De iure imperatoris atque imperii romano-germanici...* (Lipsiae 1744).

BYNKERSHOEK, Cornelis van, *Ad L. IX de Lege Rhodia de iactu liber singularis et de Dominio maris dissertatio (= Dominio maris dissertatio)* (Hagae Batavorum, 1703; Leiden 1744).

BYNKERSHOEK, Cornelis van, *A treatise on the law of war* (trad. al inglés del original en latín, por Peter Stephen du PONCEAU (Baltimore, 1810; traducción al inglés, a cargo de James Brown SCOTT (ed.), publicada en New York 1923; ed. facs. New York-London, 1964).

CAPMANY y de MONPALAU, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Madrid 1779-1792; reed. Barcelona 1961-1963), 2 vols. [reed. Barcelona, 2001, 4 vols).

CASAREGI, Giuseppe Maria, *Il Consolato del Mare, colla spiegazione di...*, (Firenze 1718).

CASAREGI, Josephi Laurentii Mariae de, *Discursus legales de Commercio* (Firenze 1719, 2 vols.; Venecia, 1740, 3 vols.).

CONRINGII, Hermanni, *Operum, cuius elenchus post praefationem conspicitur, contiens varia scripta politica et historica* (Brunsvigae [Braunschweig] 1730, reed. facs. Aalen 1970-1973), 7 vols.

COUCHOT, *Le Traité du commerce de terre et de mer à l'usage des marchands, banquiers, agens de change et gens d'affaires. Avec la pratique suivie dans les juridictions consulaires...* (Paris 1710), 2 vols.

DOU Y de BASSOLS, Ramón Lázaro de, *De dominio maris oratio...* (Cervera 1765).

FLÓREZ, Enrique, *España Sagrada: theatro geographico-historico de la Iglesia de España... Tomo XVIII: Las Iglesias Britoniense y Dumiense* (Madrid 1764; ed. en microficha, Oviedo 1989).

FLÓREZ, Enrique, *España Sagrada: theatro geographico-historico de la Iglesia de España... Tomo XXII: La Iglesia de Tuy* (Madrid 1767; ed. en microficha, Oviedo 1989).

GIULINI, Giorgio, *Memorie spettanti alla storia, al governo ed alla descrizione della città e campagna di Milano ne' secoli bassi, raccolte ed esaminate dal conte...* (Milano 1760-1771, 12 vols.; reed. Milano 1854-1857, 7 vols).

GUYOT, Joseph-Nicolas, *Le Grand vocabulaire françois [français]... par une société de gens de lettres* (Paris 1767-1774), 30 vols.

GUYOT, Joseph-Nicolas, *Dictionnaire raisonné des lois de la République française. Ouvrage de plusieurs jurisconsultes mis en ordre et publié par le citoyen...* (Paris 1795-1807), 24 vols.

HEINECCIUS, Johann Gottl. (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...*, (Halaë Magdeburgicae=Halle an der Saale, 1740).

HUBERI, Ulrici (Ulrich HUBER), *De iure civitatis libri tres...* (Franequerae 1713, 4<sup>a</sup> ed.).

HUBNER, Martin, *De la Saisie des bâtimens neutres, ou du Droit qu'ont les nations belligérants d'arrêter les navires des peuples amis* (La Haye, 1759), 2 vols.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Informe de la Sociedad Económica de Madrid al Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria, extendido por su individuo de número el Sr. Dn...*, (Madrid, 1795; Palma 1814).

KESSLER, Conrad Friedrich, *De navibus ob mercium illicitarum vecturam commissis dissertatio juridica, quaem praeside Jo. Gottl. Haineccio p.p. auctor respondens Conradus Friedericus Kesslerus die... maii 1721* (Halaë Magdeburica, s.d.).

LAMPREDI, Giovanni Maria, *Del Commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra* (Firenze 1788), 2 vols.

LEFEVRE DE LA PLANCHE, *Mémoires sur les matieres domainales ou Traité du Domaine, ouvrage postume...publié par P.C Lorry* (Paris, 1764-1765), 3 vols.

MASCOV, Johann Jacob, *Principia iuris publici imperii romano-germanici ex ipsis legibus actisque publicis eruta* (Lipsiae, 1701, 4<sup>a</sup> ed.).

PEREIRA, Emmanuel, *De Restituione tractatus sex, in tres tomos distributi...* (Ulyssipone=Lisboa, 1724), 2 vols.

SCHMAUSS, Johann Jacob (pseud.: Marcus Paulus Antoninus), *Corpus iuris publici S.R. Imperii academicum...* (Franckfurt und Leipzig 1735).

SENCKENBERG, Frhr. Heinrich Christian von, *Imperii germanici ius ac possessio in Genua Ligustica eiusque ditonibus... repetita ac vindicata...* (Hanoverae 1751).

STYPMANNI, Franc., « Ius maritimum [et nauticum ] », en Johann Gottl. HEINECCIUS (ed.), *Scriptorum de iure nautico et maritimo...*, (Halaë Magdeburgicae 1740), p. 1-636.

TARGA, Carlo, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, opera del dottore...*, colla giunta [da Gio. Jacopo Baldasseroni] delle leggi navali e del gius navale de' Rodii gre. Lat. E degli statuti degli uffiziali di sicurtà della città di Firenze (Livorno 1755; reed. Génova 1787; reed. facs. Torino 1972).

UZTARIZ, Gerónimo de, *Theorica, y practica de Comercio, y de Marina...* (Madrid 1742; reed. facs. Madrid 1968).

VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681...* (La Rochelle, 1776), 2 vols.

VATTEL, Emer de, *Le droit des gens, ou Principes de la loi naturelle, apliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverians* (Londres [i.e. Neuchâtel], 1758), 2 vols. [ed. castellana: VATTEL, Emer de, *Derecho de gentes, o Principios de la ley natural aplicados a la conducta e intereses de las naciones y de los príncipes, por Vattel. Nueva edición... traducida por J.B.J.G y terminada con algunas reflexiones acerca de ciertas ideas fundamentales de esta obra* (Burdeos 1822), 4 vols.].



## SIGLO XIX:

**ALZOLA Y MINONDO, Pablo de**, *Historia de las Obras Públicas en España. Estudio Histórico* (Madrid 1899; reed. facs. Madrid 1979 (2ª ed.), y Madrid 2001 (3ª ed.).

**AZUNI, Dominique Albert**, *Origine et progrès du droit et de la législation maritime, avec des observations sur le consulat de la mer* (Paris 1810).

**BOUCHER, P. B.**, *Consulat de la mer ou Pandectes du droit commercial et maritime [faisant loi en Espagne, Italie, à Marseille et en Angleterre et consulté partout ailleurs comme raison écrite], traduit du catalan en français, d'après l'édition originale de Barcelonne de l'an 1494, par...* (Paris 1808 ; reed. facs. Osnabrück, 1978), 2 vols.

**BURRIEL LÓPEZ, Andrés Marcos**, *Memorias para la vida del Santo Rey Don Fernando III, dadas á la luz con apéndices y otras ilustraciones por Miguel de MANUEL RODRÍGUEZ* (Madrid 1800; reimpr. facs., Barcelona 1974)

**DALLOZ, Armand**, *Dictionnaire général et raisonné de législation, doctrine et de jurisprudence* (Paris 1835-1841), 5 vols.

**DOU Y de BASSOLS, Ramón Lázaro de**, *Instituciones del Derecho Público General de España con noticia del particular de Cataluña, y de las principales reglas de Gobierno en qualquier Estado* (Madrid, 1800-1803; reed. facs. Barcelona 1975), 9 vols.

**ESCOLANO, Gaspar - PERALES, Juan B.**, *Décadas de la Historia de la insigne y coronada Ciudad y Reino de Valencia* (Valencia-Madrid, 1878-1880), 3 vols.

**FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo**, *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española* (Madrid 1894).

**GILIBERT DE MERLHIAC, Martin Guillaume**, *De la Liberté des mers et du commerce, ou Tableau historique et philosophique du droit maritime* (Paris 1818).

**GOROSABEL, Pablo de**, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, con un apéndice de las cartas pueblas y otros documentos importantes* (Tolosa 1862; reimpr. facs. en *Cosas memorables de Guipúzcoa*, IV, Bilbao 1972).

**ITURRIZA ZABALA, Juan Ramón**, *Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones* (Barcelona 1884, reed. por Ángel RODRÍGUEZ HERRERO, Bilbao 1938, reimpr. 1967), 2 vols.

**LABAYRU GOICOECHEA, Estanislao Jaime**, *Historia general del Señorío de Vizcaya* (Madrid-Bilbao, 1895-1903, 6 vols.; ed. facs. a cargo de José M<sup>a</sup> MARTÍN DE RETANA (prólogo), Andrés E. de MAÑARICUA (epílogo), índices de Jesús UGALDE FERNÁNDEZ, Bilbao 1968-1972, 8 vols.).

**MACANAZ, Melchor [Rafael] de**, *Regalías de los Señores Reyes de Aragón. Discurso jurídico, histórico, político...Publícale por vez primera...Joaquín Maldonado Macanaz*. (Madrid 1879; reed. facs. Pamplona 2003).

**MARICHALAR, Amalio - MANRIQUE, Cayetano**, *Historia de los fueros de Navarra, Vizcaya, Guipuzcoa y Álava* (San Sebastián 1868; 2ª ed., facs. de la segunda corregida y aumentada de 1868, San Sebastián 1980).

**MOREL, François**, *Les juridictions commerciales au Moyen Age. Étude de droit comparé* (Paris 1897).

**ORTIZ DE ZÚÑIGA, Manuel**, *Elementos de Derecho Administrativo* (Granada, 1842-1843; reed. Madrid 2002).

**OSORIO, F.**, *La Secretaría de Marina* (Cádiz 1813).

**PARDESSUS, J. M.**, *Cours de Droit Commercial* (Paris 1814-1816, 4 vols; 6ª ed. Paris 1856-1857).

**SANGRADOR Y VITORES, Matías**, *Historia de la administración de justicia y del antiguo gobierno del Principado de Asturias, y colección de sus fueros, cartas pueblas y antiguas ordenanzas* (Oviedo, 1866; 2ª ed., 1879; ed. facs. de la primera, con intr. de F. TUERO BERTRAND, 1975).

**VAËSEN, Joseph**, *La juridiction commerciale à Lyon sous l'ancien régime. Etude historique sur la conservation des privilèges royaux des foires de Lyon (1463-1795)* (Lyon 1879).

## **SIGLOS XX-XXI:**

**AAVV**, *Scritti in onore di Contardo Ferini in occasione della sua beatificazione* (Milano 1947).

**AAVV**, *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols.

**AAVV**, *El fuero de San Sebastián y su época: San Sebastián, 19-23 de Enero de 1981. Donostiako Forua Eta Bere Garaia. Donostia, 1981eko Urtarrilaren 19tik 23 ra.* (San Sebastián 1982).

**AAVV**, *Vizcaya en la Edad Media. Congreso de Estudios Históricos* (Bilbao 1984).

**AAVV**, *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander 1989).

**AAVV**, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos 1994).

**AAVV**, *La institución del Almirantazgo en España* (Madrid 2003).

**ACERO IGLESIAS, Pablo**, *Organización y Régimen Jurídico de los Puertos Estatales* (Cizur Menor 2002).

**ADAM, Paul** (ed.), *Seamen in society. Recueil des rapports prepares pour le Congrès International des Sciences Historiques, Bucarest, 11-12 août 1980* (Perthes 1980).

**AGUILERA BARCHET, Bruno**, "Un formulario de contrato de seguro de 1546. Contribución al estudio del Derecho marítimo consular burgalés", en **Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA]** (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. IV. Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona 1987), p. 1135- 1176.

**ALEMANY LLOVERA, Joan**, *El Port de Barcelona. Història i Actualitat* (Barcelona 1984).

**ALEMANY LLOVERA, Joan**, *Los puertos españoles en el siglo XIX* (Madrid 1991).



ALFONSO MOLA, Marina, “La marina mercante en la legislación borbónica (1700-1828)”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 173-215.

ALMELA VIVES, Francisco, *Notas sobre el puerto de Valencia* (Valencia 1954).

ALVARADO PLANAS, Javier, “Fueros y Cartas Pueblas inéditas de Galicia”, en *AHDE LXVII-I* (1997), p. 141-152.

ALVARADO [PLANAS], Javier (ed.), *Historia de la literatura jurídica en la España del Antiguo Régimen. Volumen I* (Madrid 2000).

ÁLVAREZ DE MORALES, Antonio, *Las Hermandades, expresión del movimiento comunitario en España* (Valladolid 1974).

ANAND, Ram Prakash, *Origin and Development of the Law of the Sea* (Dordrecht 1983).

AÑOVEROS TRIAS DE BES, Xabier, *Antonio de Capmany: el primer historiador moderno del Derecho mercantil* (Barcelona 2000).

ARIAS BONET, Juan Antonio, “El derecho marítimo en las Partidas”, en *Revista de Derecho Mercantil* 99(1966), p. 91-108.

ARIAS BONET, Juan Antonio, “Derecho marítimo en las Partidas”, en *Studi in onore di Edoardo Volterra* (Milano 1969-1971), III, p. 105-121.

ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, *El nacimiento de las Villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: Morfología y funciones urbanas* (San Sebastián 1978).

ASHBURNER, Walter (ed.), *The Rhodian sea law* (Oxford, 1909; reed. facs. Aalen 1976).

ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel, *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII* (San Sebastián 1998).

ATKINSON, K.M.T., “Rome and the Rodhian Sea-Law”, en *Iura. Rivista internazionale di diritto romano e antico* 25 (1974), p. 46-98.

AYERBE IRIBAR, M<sup>a</sup> Rosa, “Los fueros vizcaínos y guipuzcoanos en el contexto del Derecho medieval castellano”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 551-586.

BALARD, Michel, “Le système portuaire génois d’outre-mer (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 21-39.

BALARD, Michel, “Villes portuaires et foundouks génois en mer Egée et en Méditerranée orientale (XIV<sup>e</sup>me-Xv<sup>e</sup>me. Siècles », en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti dil convegno internazionale di Genova 1985* (Génova 1989), p. 75-84.

BALLESTEROS BERETTA, Antonio, *La marina cántabra* (Santander 1968), 3 vols.

BALPARDA, Gregorio de, *Historia crítica de Vizcaya y de sus fueros* (Madrid-Bilbao 1924-1934, 2 vols., Madrid 1945, tercer vol.; reimpr. Bilbao 1974).

BANÚS AGUIRRE, José Luis, *El fuero de San Sebastián* (San Sebastián 1963).

BARBERO [AGUILERA], Abilio – VIGIL, Marcelo, *La formación del feudalismo en la Península Ibérica* (Barcelona 1982, 3ª ed.)

BARÓ PAZOS, Juan, “El concejo de la villa de Santander en la Baja Edad Media”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander 1989), p. 175-185.

BARÓ PAZOS, Juan, *Instituciones históricas de Cantabria* (Santander 1994).

BARÓ PAZOS, Juan, *La Junta de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar* (Santander 2000).

BARÓ PAZOS, Juan, “Laredo y el Corregimiento de las Cuatro Villas”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 367-404.

BARÓ PAZOS, Juan - SERNA VALLEJO, Margarita (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001).

BARÓ PAZOS, Juan – SERNA VALLEJO, Margarita, “La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII), en *Notitia Vasconiae* 2 (2003), p. 29-87.

BARRERO GARCÍA, Ana Mª, “Los fueros de Sahagún”, en *AHDE* XLII (1972), p. 385-397.

BARRERO GARCÍA, Ana Mª- ALONSO MARTÍN, Mª Luz, *Textos de Derecho local español en la Edad Media. Catálogo de fueros y costums municipales* (Madrid 1989).

BARRIENTOS GRANDÓN, Javier, “La literatura jurídica indiana y el *ius commune*”, en Javier ALVARADO [PLANAS] (ed.), *Historia de la literatura jurídica en la España del Antiguo Régimen. Volumen I* (Madrid 2000), p. 199-285.

BARRIOS [PINTADO], Feliciano, “Solórzano, la Monarquía y un conflicto entre Consejos”, en Feliciano BARRIOS PINTADO (coord.), *Derecho y Administración Pública en las Indias Hispánicas. Actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)* (Cuenca 2002), 2 vols., I, p. 265-283.

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid 1963).

BENITO RUANO, Eloy, *Hermandades en Asturias durante la Edad Media* (Oviedo 1972).

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto, “Notas sobre el origen histórico del Derecho mercantil”, en AAVV, *Estudios jurídicos en Homenaje a Joaquín Garrigues* (Madrid 1971), 3 vols., I, p. 3-44.

BERMEJO CABRERO, José Luis, “Hermandades y Comunidades de Castilla”, en *AHDE* LVIII (1988), p. 277-412.

BERNAL RODRIGUEZ, Antonio Miguel –COLLANTES DE TERAN SANCHEZ, Antonio, “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 779-824.

BERNE, Albert, *Consuls sur mer et d'outremer de Montpellier au Moyen Age (XIII-XIV siècles)* (Carcassonne 1904).

BETÍ BONFILL, Manuel, “Carta puebla de Vinaroz”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* 4 (1923), p. 192-193.



BETÍ BONFILL, Manuel, “Carta puebla de Peñíscola”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* 4 (1923), p. 194-195.

BIGLIARDI, Daniela, “I rapporti tra Naucleros ed Emporoi nel Nomos Rhodion nauticos”, en *Archivio Giuridico [Filippo Serafini]*, vol. II (1977), p. 83-91.

BORDERAUX, Laurent, “Le droit comme instrument de régulation des conflits en zone portuaire. L'exemple de la priorité d'embauche des dockers (XIXe.- XXe. siècle)”, en Mickaël AUGERON -Mathias TRANCHANT (dirs.) *La violence et la Mer dans l'espace atlantique (XIIe.- XIX e. siècle)*, (Rennes 2001), 413-428.

BONET CORREA, Antonio (et alt.), *La polémica ingenieros-arquitectos en España, siglo XIX* (Madrid 1985).

BORRÁS JARQUE, Joan M., *Historia de Vinarós* (Tortosa 1929-1931; reed. facs.Vinaroz 2001-2002), 2 vols.

BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (Madrid 1976, 2ª ed.), 2 vols.

BRAVO LIRA, Bernardino, “Notas sobre el Reglamento de comercio libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano”, en *Actas y Estudios del III Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano* (Madrid 1973), p. 1013-1044.

BÚRDALO, S., “Obras portuarias. La alternativa marinera”, en *Revista MOPU*, 356 (1988), p. 110-130.

CABESTANY FORT, Joan F., “<<Consols de Mar>> y <<Consols d'Ultramar>> en Cataluña (siglos XIII-XV)”, en Rosalba RAGOSTA (cur.), *Le genti del Mare Mediterraneo* (Napoli 1981), 397-425.

CALASSO, Francesco, *Medio evo del Diritto* (Milano 1954).

CALDERÓN ORTEGA, José Manuel, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)* (Alcalá de Henares 2003).

CAMARDA, Guido, *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione* (Torino 1988).

CAMERA, A., “La polemica del dominio sull'Adriatico nel secolo XVII”, en *Archivio Veneto* 1937.

CAPEL, Horacio – SÁNCHEZ, Joan Eugeni – MONCADA, Omar, *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII* (Barcelona-Madrid 1988).

CARRERA PUJAL, Jaime, *Historia política y económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII* (Barcelona 1946).

CARRERA PUJAL, Jaime, *La Lonja de Mar y los Cuerpos de Comercio de Barcelona* (Barcelona 1953).

CARRÈRE, Claude, “Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe. Siècle”, en *Estudios de Historia Moderna III* (1953), p. 65-156.

CARRÈRE, Claude, *Barcelone, centre économique a l'èpoque des difficultés, 1380-1462* (París-La Haya, 1967; trad. catalana, Barcelona 1977-1978), 2 vols.

CASARIEGO FERNÁNDEZ-NORIEGA, Jesús Evaristo, *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del Mundo Hispánico* (Madrid 1947).

CASARIEGO FERNÁNDEZ-NORIEGA, Jesús Evaristo, *Asturias y la mar* (Salinas 1976).

CASTÁN PÉREZ-GÓMEZ, Santiago, *Régimen jurídico de las concesiones administrativas en el Derecho romano* (Madrid 1996).

CASTILLO PINTADO, Álvaro, “Pêages et séries documentaires du port de Valence (XVè-XVIIIe. Siècles)”, en Michel MOLLAT (dir.), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du moyen age au XVIII siècle* (Paris 1962), pp. 181-206.

CASTRO FRESNADILLO, Javier de, “El problema de las competencias en materia de naufragios en la España del setecientos. Algunos casos conflictivos de jurisdicción”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 323-356.

CATEURA BENASSER, Pau, *La reforma del muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)* (Palma 1985).

CAVACIOCCHI, Simonetta (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988).

CEREZO DE DIEGO, Prometeo, “Orígenes de la teoría del mar territorial en Bartolo de Sassoferrato”, en *Revista Española de Derecho Internacional* XXX (1977), 2-3, p. 237-255.

CIESLAK, Edmund, “Les grandes Escales de la baltique (XVè-XVIIIè. siècles) », en *Récueils de la Société Jean Bodin*, XXXIII (1972), p. 308 y ss.

CIESLAK, Edmund, “Le fonctionnement du port de Gdansk comparé à celui des autres ports baltiques (XVIè-XVIIIè siècles)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 569-579.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos* (León 1979).

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo”, en *Revista de Historia del derecho* II, 2 (1981), p. 269-318.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “La Ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, en *AHDE* LIV (1984), p. 385-407.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcaínas medievales”, en AAVV, *Vizcaya en la Edad Media. Congreso de Estudios Históricos* (Bilbao 1984), p. 99-112.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “El concepto de seguro en la doctrina mercantilista de los siglos XVI y XVII”, en *Orlandis 70: estudios de Derecho Privado y Penal Romano, Feudal y Burgués. Boletín de Derecho Privado especial, histórico y comparado del Archivo de la Biblioteca Ferran Valls y Taberner*, 1-2( 1988), p. 243-254.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “Espíritu ilustrado y liberación del tráfico comercial con Indias”, en *AHDE* LXII (1992), p. 67-116.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “La jurisdicción mercantil de los Consulados del Mar en el Antiguo Régimen (1494-1808), en AAVV, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos 1994), I, p. 251-279.



CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “La evolución de la jurisdicción consular en la Corona de Castilla durante el Antiguo Régimen”, en *Estudios Jurídicos en homenaje al Profesor Aurelio Menéndez* (Madrid 1996), I, p. 3-20.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *Estudios de Historia del Derecho Público* (Valencia 1998).

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *El orden medieval de Asturias. Discurso de ingreso como miembro de número permanente del Real Instituto de Estudios Asturianos...* (Oviedo 2000).

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “El orden constitutivo del reino de Asturias (718-910)”, en *AHDE LXX* (2000), p. 9-35

CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., “El *ordo* medieval de Asturias y Cantabria (siglos VIII-XIII)”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 535-550.

COSCULLUELA MONTANER, Luis, *Administración portuaria* (Madrid 1973).

COSTA, Emilio, “Il mare e le sue rive nel diritto romano”, en *Rivista di diritto internazionale* 10 (1916), p. 337-354.

COSTA, Pietro, *Iurisdiction: Semántica del potere politico nella pubblicistica medievale (1100-1433)* (Milano 1969; reed. facs. 2002).

COSTA, Benjamín – FERNÁNDEZ, Jordi H. (eds.), *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos: XI Jornadas de arqueología fenicio-púnica* (Eivissa 1998).

CUÑAT CISCAR, Virginia M., *Documentación medieval de la villa de Laredo, 1200-1500* (Santander 1998).

CUÑAT CISCAR, Virginia M. - VALDOR ARRIARÁN, Marta, “El Concejo de Laredo, 1538-1553”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 241-263.

CHADELAT, Jean, “L’élaboration de l’ordonnance de la marine de août de 1681”, en *Revue historique de droit français et étranger* 74 (1954).

CHADELAT, Jean, *L’élaboration de l’ordonnance de la marine de août de 1681* (Paris 1954).

CHARBONNEL, Nicole - MORABITO, Marcel, “ Les rivages de la mer: droit romain et glossateurs”, en *Revue historique de droit français et étranger* 65 (1987), p. 27-44.

DAMAS, Pierre, *Histoire de la jurisdiction consulaire de Bordeaux* (Bordeaux 1947).

DAUVILLIER, Jean, “Le droit maritime phenicien”, en *Revue Internationale des droits de l’antiquité*, 1959, p. 33 y ss.

DELGADO BARRADO, José Miguel, “Pensamiento económico y sistemas de navegación colonial. Del puerto exclusivo a las habilitaciones portuarias (1720-1765)”, en Luis A. RIBOT GARCÍA- Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid 2003), p. 185-215.

DELGADO RIBAS, Josep M., “La organización de los servicios portuarios en un puerto pre-industrial: Barcelona, 1300-1820”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 107-146.

DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, Luis Miguel, “Fueros de ferrerías de Cantabria, Vizcaya, Álava y Guipúzcoa”, en *AHDE* LIX (1989), p. 597-632.

DIOS de DIOS, Salustiano de, “Representación doctrinal de la propiedad en los juristas de la Corona de Castilla (1480-1640)”, en *Historia de la propiedad en España. Siglos XV-XX* (Madrid 1999), p. 191-242.

DIOS de DIOS, Salustiano de, “Doctrina jurídica castellana sobre adquisición y enajenación de los bienes de las ciudades (1480-1640)”, en *Historia de la propiedad en España. Bienes comunales, pasado y presente* (Madrid 2002), p. 13-79.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política y Hacienda de Felipe IV* (Madrid 1960).

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII* (Madrid 1984).

DORIA, Giorgio, “La gestione del porto di Genova del 1550 al 1797”, en Giorgio DORIA – MASSA PIERGIOVANNI, PAOLA, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Genova, 1988), p. 135-198.

DORIA, Giorgio – MASSA PIERGIOVANNI, Paola, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Genova 1988).

DUMOULIN, Jacqueline, *Le Consulat d'Aix-en-Provence : enjeux politiques (1598-1692)* (Dijon 1993).

ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco* (Vitoria 1991).

ESCARTÍN, Eduard, *La Intendencia de Cataluña en el siglo XVIII* (Barcelona 1995).

ESCODA MÚRRIA, Coia, *El Port de Tarragona* (Barcelona 2002).

ESCUADERO [LÓPEZ], José Antonio, *Los secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)* (Madrid 1969; reed. Madrid 1976), 4 vols.

ESCUADERO [LÓPEZ], José Antonio, *Los orígenes del Consejo de Ministros en España* (Madrid 1979), 2 vols.

ESCUADERO [LÓPEZ], José Antonio, “La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII”, en *Historia de España* de R. Menéndez Pidal, dir. por José M<sup>a</sup>. JOVER, t. XXIX, (Madrid 1985), p. 80-175.

ESCUADERO [LÓPEZ], José Antonio, *Los cambios ministeriales a fines del Antiguo Régimen* (Madrid 1997).

ESTAL, Juan Manuel del, *Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al Reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)* (Alicante 1982).

ESTAL, Juan Manuel del, “Fueros y sociedad en el reino de Murcia bajo la hegemonía de Aragón (1296-1304)”, en *Anales de la Universidad de Alicante* 3 (1984), p. 99-130.

ESTAL, Juan Manuel del (coord.), *Studia historica in honorem Vicente Martínez Morellá* (Alicante 1985).

FAUCON, Georges H., *La jurisdiction consulaire de Rouen, 1556-1905* (Evreux 1905).



FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto - MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 241-271.

FERNÁNDEZ LLERA, Víctor, “El fuero de la villa de San Emeterio (Santander)”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia* 76 (1920), p. 220-242.

FERRER MALLOL, M<sup>a</sup> Teresa, “Sobre els orígens del consolat de mar a Barcelona el 1279 i sobre els cònsols d’ultramar a bord de vaixells. Un exemple de 1281”, en *Anuario de Estudios Medievales* 23 (1993), p. 141-150.

FERRER MALLOL, M<sup>a</sup> Teresa, “Jurisdicció i control de la navegació a la Ribera i mar de Barcelona”, en *Historia Medieval. Anales de la Universidad de Alicante*, 12 (1999), p. 113-133.

FERRER MALLOL, M<sup>a</sup> Teresa (ed.), *Els catalans a la Mediterrània oriental a l’Edat Mitjana* (Barcelona 2003).

FERREIRA PRIEGUE, Elisa, “Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes”, en AAVV, *El fuero de San Sebastián y su época: San Sebastián, 19-23 de Enero de 1981* (San Sebastián 1982), p. 217-234.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa, *Galicia en el comercio marítimo medieval* (Santiago de Compostela 1988).

FERRERO MICÓ, Remedios (coord.), *Autonomía municipal en el mundo mediterráneo* (Valencia 2002).

FERRO, Víctor, *El Dret Públic Català. Les Institucions a Catalunya fins al Decret de Nova Planta* (Vic 1987).

FINOCHIARO-SARTORIO, Andrea, *I Beni comuni di diritto pubblico ne loro svolgimento storico* (Città di Castello, 1908).

FLORES DÍAZ, Manuel, *Hombres, barcos e intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón* (Madrid 1998).

FLORES DÍAZ, Manuel, *El mar, fuente de Derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII* (Madrid 2000).

FONT RIUS, José M<sup>a</sup>, “Entorn de la restauració cristiana de Tarragona. Esquema de la seva ordenació jurídica inicial”, en *Boletín Arqueológico* 66 (1966), p. 83-105.

FONT RIUS, José M<sup>a</sup>, “La universidad de prohombres de Ribera de Barcelona y sus ordenanzas marítimas (1258)”, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo* (Madrid 1981), p. 199-240.

FONT RIUS, José M<sup>a</sup>, *Estudis sobre els Drets i institucions locals en la Catalunya medieval. Col·lectanea de treballs del Professor Dr. Josep M<sup>a</sup> Font Rius amb motiu de la seva jubilació acadèmica* (Barcelona 1985).

FULTON, Thomas Wemyss, *The Sovereignty of the Sea* (London 1911; reed. New York 1976).

GACTO FERNÁNDEZ, Enrique, *Historia de la Jurisdicción mercantil en España* (Sevilla 1971).

GALINDO ROMEO, Pascual, *Tuy en la baja edad media (siglos XII-XV)* (Zaragoza -Madrid 1923).

GALLEGO ANABITARTE, Alfredo - MENÉNDEZ REXACH, Ángel- DÍAZ LEMA, José Manuel, *El Derecho de Aguas en España* (Madrid 1986), 2 vols.

GARCÍA ARIAS, Luis, “Una pugna hispano-veneciana sobre el dominio del Mar Adriático”, en *Revista General de la Marina* 132 (1947), p. 157-164.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)* (Barcelona 1986).

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Cádiz 1988, 2ª ed.), 2 vols.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel – ARIZAGA, Beatriz - MARTÍNEZ OCHOA, Rosa Mª- RÍOS, Mª Luz, *Introducción a la historia medieval de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya en sus textos* (San Sebastián 1979).

GARCÍA-GALLO, Alfonso, “Los orígenes de la Administración territorial de las Indias”, en *AHDE* XV (1944), p. 16-100.

GARCÍA GALLO, Alfonso, *Curso de Historia del Derecho Español* (Madrid 1950, 5ª ed.).

GARCÍA GALLO, Alfonso, “El Fuero de Llanes”, en *AHDE* XL (1970), p. 241-268.

GARCÍA GALLO, Alfonso, “Los fueros de Benavente”, en *AHDE* XLI (1971), p. 1143-1192.

GARCÍA GALLO, Alfonso, “Los fueros de Toledo”, en *AHDE* XLV (1975), p. 341-488.

GARCÍA GALLO, Alfonso, “Las Audiencias de Indias. Su origen y caracteres”, en *ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, Memoria del II Congreso Venezolano de Historia I* (Caracas 1975), p. 361-432.

GARCÍA GALLO, Alfonso, *Los orígenes españoles de las Instituciones Americanas. Estudios de Derecho indiano* (Madrid 1987).

GARCÍA MADARIA, José Mª, *Estructura de la Administración Central (1808-1931)* (Madrid 1982).

GARCÍA [SANZ], Arcadi, “El derecho marítimo preconsular”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* 36 (1960), p. 47-74.

GARCÍA [SANZ], Arcadi, “La influencia de los Consulados de Mar de Barcelona y Valencia en al erección del Consulado de Burgos”, en *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura* 45 (1969), p. 225-242.

GARCÍA [SANZ], Arcadi, “Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, en *AHDE* XXXIX (1969), p. 213-316.

GARCÍA SANZ, Arcadi, *Història de la marina catalana* (Barcelona 1977).

GARCÍA SANZ, Arcadi, “Notes històriques sobre el dret de naufragi”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. IV. Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona 1987), p. 1103-1134

GAY, Emmanuel, *Le Consulat et l'Administration municipale de Vigau au XVIIè. et XVIIIè. siècle* (Paris 1913).



GIBERT, Rafael, “El Derecho municipal de León y Castilla”, en *AHDE XXXI* (1961), p. 695-753.

GIRALT Y RAVENTÓS, Emili, “Sources barcelonaises pour l’histoire de la marine et de l’économie maritime”, en *Les sources* (Paris 1962), p. 207-225.

GÓMEZ RIVERO, Ricardo, “La Superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)”, en *AHDE LVI* (1986), p. 591-636.

GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín, *El Corregidor castellano (1348-1808)* (Madrid 1970).

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio, “Orígenes de la marina real de Castilla” en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* 54 (1948), p. 229-253.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, “Tecnología naval portuaria hispana durante la época moderna”, en Luis A. RIBOT GARCÍA- Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid 2003), p. 71-89.

GOÑI GALARRAGA, Joseba M., *Historia de Rentería* (San Sebastián 1969).

GRAULLERA SANZ, Vicente, “La justicia local”, en Remedios FERRERO MICÓ (coord.), *Autonomía municipal en el mundo mediterráneo* (Valencia 2002), p. 31-44.

GROSDIDIER DE MATONS, J., *Le régime administratif et financier des ports maritimes* (Paris, 1969).

GUAITA MARTORELL, Aurelio, *El Ministerio de Fomento (1832-1931)* (Madrid 1984).

GUAL CAMARENA, Miguel, *Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (Siglos XIII y XIV)* (Tarragona 1968).

GUIARD LARRAURI, Teófilo, *Historia de la noble villa de Bilbao* (Bilbao 1905-1912, 4 vols.; ed. facs. con prólogo e índices sistemáticos de Andrés E. MAÑARICUA y presentación de Luis de CASTRESANA, Bilbao 1971), 5 vols.

GUIARD LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao* (Bilbao 1913-1914).

GUIARD LARRAURI, Teófilo - TORRES LÓPEZ, Manuel - ELÍAS SUÁREZ, Antonio, *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao: tres conferencias con motivo el centenario de su derogación, leídas por...* (Bilbao 1931).

GUIMERÁ, Agustín – ROMERO, Dolores (eds.), *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional “El sistema portuario español”. Madrid, 19-21 octubre 1995* (Madrid 1995).

HERRERA HEREDIA, Antonia, *Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla* (Sevilla 1973).

HINOJOSA MONTALVO, José, “El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media”, en *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* (Alicante), 4-5 (1987).

HINOJOSA MONTALVO, José, “Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante”, en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti dil convegno internazionale di Genova 1985* (Génova 1989), p. 151-165.

IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino, “Libro do Consulado da Mar”, en *AHDE LVI* (1986), p. 219-439.

IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino, “La formación de los Libros de Consulado de Mar”, en *Initium. Revista Catalana d’Història del Dret* 2 (1997), p. 1-372.

IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino, “El Libro del Consulado de Mar”, en Carlos PETIT (ed.), *Del ius mercatorum al Derecho mercantil* (Madrid 1997), p. 109-142.

IMPALLOMENI, Giambattista, “Le rade, i porti, le darsene e le opere a terra”, en *Rivista Trimestrale di Diritto Pubblico* 40 (1990), p. 1182-1201.

IMPALLOMENI, Giambattista, “Demianialità accidentale nell’ambito marittimo e idrico con particolare riguardo a darsene e canali artificiali”, en *Il diritto dell’economia* (1990), p. 279-291 y en *Studi in onore di Gustavo Vignocchi* (Modena 1992), III, p. 1409-1421.

IMPALLOMENI, Giambattista, *Scritti di Diritto romano e tradizione romanistica* (Padova 1996).

ITTERSUM, Martine Julia van , *Profit and principle : Hugo Grotius, natural rights theories and the rise of Dutch power in the East Indies, 1595-1615* (Leiden-Boston 2006).

JANINI DE LA CUESTA, Álvaro, “El justicia y las atarazanas del Grau de la Mar de Valencia a principios del siglo XIV”, en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Valencia, 1 a 8 de octubre de 1967. II: La Corona de Aragón en el siglo XIV. Volumen segundo* (Valencia 1970), 241-253.

JORDÁ FERNÁNDEZ, Antoni, “Protección del medio ambiente en los puertos: la limpia de puertos (siglos XVIII-XXI)”, en *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, 5 (2004-1), p. 247-261.

JORDANA DE POZAS, Luis, “Ensayo de una teoría del fomento en Derecho Administrativo”, en *Estudios de Administración Local y General* (Madrid 1961), I, p. 477-487.

JURET, Pierre-Marie, *Le domaine public maritime* (Paris 1964).

KREKIC, Barisa, *Dubrovnik in the 14<sup>th</sup>. And 15<sup>th</sup>; centuries, a city between East and West* (Norman, Oklahoma University Press 1972).

KREKIC, Barisa, “Le port de Dubrovnik (Ragusa), entreprise d’état, plaque tournante du commerce de la ville (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 653-673.

KREKIC, Barisa, *A mediterranean urban society 1300-1600* (Aldershot, 1997) .

KUETHE, Allan J., “El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz”, en Enriqueta VILA VILAR – Allan J. KUETHE (edits.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas* (Texas-Sevilla, 1999), p. 35-66.

LACARRA, José M<sup>a</sup> - MARTÍN DUQUE, Ángel, *Fueros derivados de Jaca I: Estella- San Sebastián* (Pamplona 1969).

LADERO QUESADA, Miguel Ángel, “Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Sevilla en el siglo XV”, en *Anuario de Historia Económica y Social*, II (1969), p. 60-115.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel, *La ciudad de Sevilla en la Edad Media (1248-1492)* (Sevilla 1976).



LADERO QUESADA, Miguel Ángel, “Puertos de Andalucía en la Baja Edad Media: Sevilla y Malaga”, en Ennio POLEGGI (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti del convegno internazionale di Genova 1985* (Génova 1989), p. 133-140.

LAFON, Jacqueline Lucienne, *Les Députés du Commerce et l'Ordonnance de Mars 1673 : Les juridictions consulaires, principe et compétence* (Paris 1979).

LARRAZ, José (ed.), *Memorial del contador Luis Ortiz a Felipe II. Valaldolid, 1 de marzo de 1558. Biblioteca Nacional, Ms. 6.487* (Madrid 1970).

LAURO, Agostino, *Il cardinale Giovanni Battista de Luca. Diritto e riforma nello stato della Chiesa (1676-1683)* (Napoli 1991).

LAZKANO, Samuel, *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián* (San Sebastián 1986).

LEICHT, Pietro Silverio, *Il diritto privato preirmeriano* (Bologna 1933).

LÓPEZ GÓMEZ, Julia, “El puerto de Alicante”, en *Estudios Geográficos*, XVI, 60 (1955), p. 511-584.

LÓPEZ MIGUEL, Olga - MIRABET CUCALA, Magda, “La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 217-239.

LÓPEZ NADAL, Gonçal, “Estructuras e instituciones sanitarias en los puertos del levante ibérico entre los siglos XVI y XVIII (una visión de conjunto)”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 65-88.

LUCCHINI, Laurent -VOELCKEL, Michel, *Droit de la mer. 1. La Mer et son droit. Les espaces maritimes* (Paris 1990).

LLOVET, Joaquim, *La Matrícula de Mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII* (Mataró 1980).

MADURELL MARIMÓN, José M<sup>a</sup>- GARCÍA SANZ, Arcadi, *Comandas comerciales barcelonesas en la Baja Edad Media* (Barcelona 1973).

MANZINI, Vincenzo, “Il diritto commerciale nella legge più antica del mondo”, en *Rivista di diritto commerciale, industriale e marittimo*, I (1903), p. 140-143.

MARTÍN DUQUE, Ángel Juan, “El Fuero de San Sebastián. Tradición manuscrita y edición crítica”, en AAVV, *El fuero de San Sebastián y su época* (San Sebastián 1982), p. 3-25.

MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, Sebastián, “Antecedentes del concepto de plan y referencia a la legislación de fomento del siglo XIX”, en *Revista de Administración Pública* 49 (1966), p. 39-48.

MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, Sebastián, *Aguas públicas y Obras hidráulicas. Estudios jurídico-administrativos* (Madrid 1966).

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo, “Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander”, en *AHDE* XLVI (1976), p. 527-608.

MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo, “Las villas marítimas castellanas: origen y régimen jurídico”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 45-86.

MARTÍNEZ GIJÓN, José, “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, en *Historias* (Chile, 1969), p. 309-322.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique - DE PAZZIS PI, Magdalena, *Instituciones de la España moderna. 1. Las Jurisdicciones* (Madrid 1996).

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “Les transformations du port de Barcelonne au XVIII<sup>e</sup>. Siècle », en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 89-101.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995).

MARTINO, Federico, “Le quaestiones del manoscritto Firenze, Biblioteca Riccardiana, 744”, en *Rivista Internazionale di Diritto Comune II* (1991), p. 175-222.

MATAMOROS APARICIO, David, “Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 273-297.

McDONALD, Alexander Hugh (ed.), *Titi Livi. Ab urbe condita, Tomus V. Libri XXXI-XXXV*, (Oxonii- Oxford 1914-1965), 5 vols., (reimpr. 1976).

MEIJIDE PARDO, Antonio, *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII* (La Coruña 1984).

MENDEL NEWMAN, William, *Le domaine royal sous les premiers capétiens (987-1180)* (Paris 1937)

MERCADER RIBA, Joan, *Felip V i Catalunya* (Barcelona 1968).

MERIN, Anne, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)* (Paris 1997).

MIGUEL LÓPEZ, Isabel, “Santander: redistribuidor euroamericano de mercancías (1766-1785)”, en *Hispania. Revista Española de Historia*, 217 (2004), p. 602-636.

MOLAS RIBALTA, Pere, “La Junta de Comercio de Barcelona: sus precedentes y su base social (1692-1808)”, en *Anuario de Historia económica y social III* (1970-1975), p. 226-279.

MOLAS RIBALTA, Pere, “El Consolat de Mar de Barcelona i la Nova Planta (1714-1758), en *Homenaje al Dr. Juan Reglá Campistol* (Valencia 1975), II, p. 43-52.

MOLAS RIBALTA, Pere, “Instituciones administrativas y grupos sociales en la España del siglo XVIII. Las Juntas de Comercio”, en *I Jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas* (Santiago de Compostela 1976), III, p. 795-802.

MOLAS RIBALTA, Pere, *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII* (Barcelona 1977).

MOLAS RIBALTA, Pedro, “Los tribunales de comercio”, en Enrique MARTÍNEZ RUIZ-Magdalena DE PAZZIS PI, *Instituciones de la España moderna. 1. Las Jurisdicciones* (Madrid 1996), p. 305-317.

MOLLAT, Michel, *Le commerce maritime normand a la fin du moyen age. Etude d'histoire économique et sociale* (Paris 1952).



MOLLAT, Michel (dir.), *Les sources de l'histoire maritime en Europe, du moyen age au XVIII siècle* (Paris 1962).

MOLLAT, Michel, "Notes sur la vie maritime en Galice au XI siècle d'après l'Historia Compostelana", en *Anuario de Estudios Medievales* 1 (1964), p. 531-540.

MONREAL ZIA, Gregorio, *Las Instituciones Públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)* (Bilbao 1974).

MONTAGUT ESTRAGUÉS, Tomàs de, "El Llibre del consolat de mar y el Ordenamiento jurídico del mar", en *AHDE* LXVII-I (1997), p. 201-217.

MOR, Carlo Guido, "Diritti pubblici e privati a terra nell'Europa occidentale", en AAVV, *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., II, p. 623-643.

MORALES BELDA, Francisco, *La Hermandad de las Marismas* (Barcelona 1974).

MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel (coord.), *La Academia de Matemáticas de Barcelona: el legado de los ingenieros militares* (Madrid 2004).

MUÑOZ PÉREZ, José, "La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778", en *Anuario de Estudios Americanos*, 4 (1947), p. 615-664.

NAVAJAS REBOLLAR, Miguel, *Régimen jurídico-administrativo de los Puertos* (Barcelona 2000).

NIERMEYER, J. F., *Mediae latinitatus lexicon minus* (Leiden-New York-Köln, 1993).

OLIVIER-MARTIN, François, *Histoire du droit français des origines à la Révolution* (Paris 1948, reed. facs. 1995, 2ª ed.).

ORELLA UNZUÉ, José Luis, "Estudio jurídico comparativo de los Fueros de San Sebastián, Estella, Vitoria y Logroño", en AAVV, *El fuero de San Sebastián y su época: San Sebastián, 19-23 de Enero de 1981* (San Sebastián 1982), p. 255-300.

ORO, Aldo dell', "Le res communes dell'elenco di Marciano", en *Studi Urbinati* 1962-1963, p. 255 y ss.

ORTS i BOSCH, Pere M., *La carta de poblament de Benidorm i l'almirall Bernat de Sarrià* (Valencia 1976).

ORVIETANI BUSCH, Silvia, *Medieval Mediterranean Ports. The Catalan and Tuscan Coasts, 1100 to 1235* (Leiden-Boston-Köln 2001).

OTTE, Enrique, *Sevilla y sus mercaderes a finales de la Edad Media* (Sevilla 1996).

PANDO VAILLAROYA, José Luis de, *La administración de la Armada española* (Madrid 1985, 2ª ed.).

PARRÓN SALAS, Carmen, "La legislación relativa al almojarifazgo (siglos XV-XVIII)", en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (Granada 1995), p. 147-171.

PAZ-ARES RODRÍGUEZ, José Cándido, *Régimen de los puertos en el derecho español* (Vigo 1965).

PELÁEZ [ALBENDEA], Manuel J., *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo* (Madrid 1978).

PELÁEZ [ALBENDEA] Manuel J. (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. IV. Derecho Marítimo Europeo. Diritto Marittimo Europeo* (Barcelona 1987).

PELÁEZ [ALBENDEA], Manuel J., “Cónsules náuticos y cónsules de mar y de agua dulce. Instituciones del Derecho comercial y marítimo histórico catalán, francés e italiano. Teoría general del Consulado marítimo”, en Manuel J. PELÁEZ [ALBENDEA] (coord.), *Estudios interdisciplinarios en homenaje a Ferran Valls i Taberner con ocasión del centenario de su nacimiento. VI. Derecho de la navegación en Europa* (Barcelona 1987), p. 1727-1774.

PELÁEZ [ALBENDEA], Manuel J., *Elementos auxiliares de clase de Historia del Derecho Español* (Barcelona 1993).

PELÁEZ [ALBENDEA], Manuel J., *Historia del Derecho de la Navegación I: Trabajos de Teoría e Historia de Derecho Marítimo y de Derecho Aeronáutico* (Barcelona 1994).

PÉREZ- BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], Rogelio, “El Fuero de Santander”, en Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ (et alt.), *La Edad Media en Cantabria* (Santander 1973), p. 189-212.

PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], Rogelio, “Un documento pontificio que contiene el fuero de San Vicente de la Barquera”, en *Altamira* II (1974), p. 249-252.

PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], Rogelio, *El gobierno y la administración territorial de Castilla (1230-1474)* (Madrid 1976), 2 vols.

PÉREZ-BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], Rogelio, *Historia de la villa de Castro Urdiales* (Santander 1980).

PÉREZ- BUSTAMANTE [GONZÁLEZ DE LA VEGA], Rogelio, “El Fuero de Santander: estructura jurídica e institucional”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander 1989), p. 155-172.

PÉREZ EMBID, Florentino, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe* (Sevilla, 1944).

PÉREZ EMBID, Florentino, “La marina real de Castilla en el siglo XIII” en *Anuario de Estudios Medievales* 6 (1969), p. 141-185.

PÉREZ-EMBID, Florentino, “Las Escalas ibéricas del Mediterráneo al Mar del Norte” en *Recueil de la Société Jean Bodin* XXXII (1974), p. 265-290.

PÉREZ EMBID, Florentino, “La Marina real castellana en el siglo XIII”, en *Estudios de Historia Marítima* (Sevilla 1979).

PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, “El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748). Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina”, en *AHDE* LXXIV (2004), p. 409-473.

PÉREZ MARTÍN, Antonio, (ed.), *España y Europa, un pasado jurídico común: actas del I Simposio Internacional del Instituto de Derecho Común, Murcia, 26-28 de marzo de 1985* (Murcia 1986).



PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, José Manuel, “Derecho y poder en la Baja Edad Media castellana: las Hermandades”, en *Diritto e potere nella storia europea* (Florenca 1982), I, p. 369-384.

PÉREZ-PRENDES MUÑOZ DE ARRACO, José Manuel, “La articulación de los espacios regionales en los reinos hispano-medievales. Propuesta de método y análisis de un caso”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander 1989), p. 11-30.

PERONA TOMÁS, Dionisio A., *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808* (Madrid 1999).

PESET REIG, Mariano, “Alfonso X y el fuero de Alicante”, en Juan Manuel del ESTAL (coord.), *Studia historica in honorem Vicente Martínez Morellá* (Alicante 1985), p. 301-328.

PESET REIG, Mariano, “Los fueros y privilegios alicantinos de Alfonso X”, en Antonio PÉREZ MARTÍN (ed.), *España y Europa, un pasado jurídico común: actas del I Simposio Internacional del Instituto de Derecho Común, Murcia, 26-28 de marzo de 1985* (Murcia 1986), p. 727-758.

PETIT [CALVO], Carlos, *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao (1737-1829)* (Sevilla 1980 [1979]).

PETIT CALVO, Carlos, “Arreglo de Consulados y revolución burguesa: En los Orígenes del moderno derecho mercantil español”, en *Historia. Instituciones. Documentos*. 11 (1984), p. 255-312.

PETIT CALVO, Carlos, “Amos, sirvientes y comerciantes. Algo más sobre el primer modelo constitucional”, en Carlos PETIT [CALVO] (coord.), *Derecho privado y revolución burguesa. II Seminario de Historia del Derecho privado. Gerona, 25-27 de mayo 1988* (Madrid 1990), p. 87-122.

PETIT CALVO, Carlos, “Derecho mercantil. Entre corporaciones y códigos”, en *Hispania. Entre Derechos propios y Derechos Nacionales* (Milán 1990), p. 315-500.

PETIT [CALVO], Carlos (ed.), *Del ius mercatorum al Derecho mercantil* (Madrid 1997).

PIERGIOVANNI, Vito, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modelo genovese”, en DORIA, Giorgio – MASSA PIERGIOVANNI, Paola, *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, sec. XII-XVIII* (Genova 1988), p. 9 y ss.

PIERGIOVANNI, Vito, “Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale : il modelo genovese”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 146-168.

PIGNOLET, Jean, *La jurisdiction consulaire en Lorraine et le Tribunal de Commerce de Nancy* (Nancy, s.d.).

PIÑA HOMS, Román, *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800* (Palma de Mallorca 1985).

PIÑA HOMS, Román, *El Consolat, seu del Govern de les Balears* (Palma 1999).

POLEGGI, Ennio (cur.), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia: Atti dil convegno internazionale di Genova 1985* (Génova 1989).

- POLONIO, V., “L’amministrazione della Res publica genovese fra Tre e Quattrocento”, en *Atti della Società ligure di storia patria* (Genova 1977), XVII/1, p. 156-160.
- POPESCU, Emilian, “L’activité nautique dans la Dobroudja à l’époque romaine”, en Paul ADAM (ed.), *Seamen in society. Recueil des rapports prepares pour le Congrès International des Sciences Historiques, Bucarest, 11-12 août 1980* (Perthes 1980), part. IV , p 1-9.
- PONS CÀNOVAS, Ferran, *El Régimen Jurídico de la Ordenación de los Espacios Portuarios* (Barcelona 2001).
- PORTELA SILVA, Ermelindo, *La región del Obispado de Tuy en los siglos XII a XV. Una sociedad en la expansión y en la crisis* (Santiago de Compostela 1976).
- PRELOG, Jan, *Die Chronik Alfons’III. Untersuchung und kritische Edition der vier Redaktionen* (Frankfurt am Main 1980).
- PURPURA, Gianfranco, “Relitti di navi e diritti del fisco. Una congettura sulla “lex Rhodia””, en *Annali del Seminario Giuridico. Università di Palermo* 36 (1976), p. 69-87.
- QUÉNEUDEC, Jean Pierre, *Droit maritime international. Recueil de textes [de tratés, 1884-1969]* (Paris 1971).
- QUERCI, Francesco Alessandro, “Il diritto marittimo fenicio”, en *Rivista del Diritto della Navigazione* I (1960), 411 y ss.
- RABAN, Avner (ed.), *Harbour archaeology: proceedings of the first International workshop on ancient Mediterranean harbours, Cesarea Maritima, 24-28. 6. 1983* (Oxford 1985).
- RAESTAD, Arnold, “La portée du canon comme limite de la mer territoriale”, en *Rev. Gen. De D. Int. Pub.*, 19 (1912), pp. 598-623.
- RAHOLA TREMOLS, Federico, “Algunas noticias sobre las antiguas comunidades de pescadores en el cabo de Creus”, en *Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona* 8 (1904), p. 456 y ss.
- REULOS, Michel, “Les droits de Venise sur la mer Adriatique. Leur analyse fondée sur la raison avec l’aide du Droit romain (1619)”, en *Annuaire de Droit maritime et aéro-spatial* XII (1993), p. 157-163.
- REZENTHEL, Robert, “Le regime domanial et la police dans les ports”, en ASSOCIATION DROIT LITTORAL ET MER, *Les ports maritimes. Colloque des 11 et 12 mai 1989 à Sete* (Neuilly-sur-Seine 1989), p. 29-44.
- RIBOT GARCÍA, Luis A. – ROSA, Luigi de (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid 2003).
- RICKMAN, G.E., “Towards a Study of Roman Ports”, en Avner RABAN (ed.), *Harbour archaeology: proceedings of the first International workshop on ancient Mediterranean harbours, Cesarea Maritima, 24-28. 6. 1983* (Oxford 1985), p. 105-115.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente, “Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias”, en *AHDE*, XIII (1936-1941), p. 100-135.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín, “El Fuero de Laredo y los conflictos jurisdiccionales de la villa (siglos XIII-XVII)”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 265-322.



**ROJO, Ángel**, “José Bonaparte (1808-1813) y la legislación mercantil e industrial española”, en *Revista de Derecho Mercantil* 143-144 (1977), p. 121-182.

**ROMERO MUÑOZ, Dolores- SÁENZ SANZ, Amaya**, “La construcción de los puertos: siglos XVI- XIX”, en Agustín GUIMERÁ- Dolores ROMERO (eds.), *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio internacional “El sistema portuario español”*. Madrid, 19-21 octubre 1995 (Madrid 1995), p. 185- 215.

**ROUGÉ, J.**, “Ports et escales dans l’Empire tardif”, en AAVV, *La Navigazione mediterranea nell’alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull’alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., I, p. 67-124.

**RUBIO PAREDES, José M<sup>a</sup>**, *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena: siglo XVIII* (Madrid 1988).

**RUDDOCK, Alwyn Amy**, “The method of handling the cargoes of mediaeval merchant galleys”, en *Bulletin of the Institut of Historical Research* , XIX (1942-1943), p. 140-148.

**RUDDOCK, Alwyn Amy**, “The trade of Southampton with de Mediterranean in the middle ages”, en *Bulletin of the Institut of Historical Research* , XX (1943-1945), p. 43-46.

**RUDDOCK, Alwyn Amy**, *Italian merchants and shipping in Southampton, 1270-1600* (Southampton 1951).

**RUGGIERO, Antonio, L.** *Volusio Meciano: tra giurisprudenza e burocrazia* (Napoli 1983).

**RUIZ Y PABLO, Ángel**, *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758-1847)* (Barcelona 1919).

**RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, Juan Ignacio**, “El comercio ovetense en la Edad Media”, en *Archivum* XVI (1966), p. 30.

**RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, Juan Ignacio**, *Las “polas” asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario* (Oviedo 1981).

**RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, Juan Ignacio**, “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en lo siglos XII y XIII”, en *El Fuero de Santander y su época: actas del congreso conmemorativo de su VIII centenario* (Santander 1989), p. 255-291.

**RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, Juan Ignacio**, “Conflictos interlocales por el control de espacios económicos privilegiados: el ejemplo asturgalaico de las pueblas de Ribadeo y Roboredo (1282)”, en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos* 138 (1991), p. 559-589.

**RYCKAERT, Marc**, “La gestion des Ports flamands au Moyen Age”, en Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *I Porti com impresa economica: Atti della diciannovesima Settimana di studi, 2-6 maggio 1987* (Firenze 1988), p. 347-368.

**SÁENZ RIDRUEJO, Fernando**, *Los Ingenieros de Caminos del siglo XIX* (Madrid 1990).

**SÁENZ RIDRUEJO, Fernando**, *Los Ingenieros de Caminos* (Madrid 1993).

**SÁINZ DÍAZ, Valentín**, *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera* (Santander 1973).

**SALAS ALMELA, Luis**, *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660* (Córdoba 2002).

SÁNCHEZ, Joan Eugeni, “Los ingenieros militares y las obras públicas en el siglo XVII”, en *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España* (Madrid 1987), p. 43-78.

SÁNCHEZ BELLA, Ismael, “Historiografía de las instituciones jurídicas indianas (1945-1987)”, en *Balance de la Historiografía sobre Iberoamérica (1945-1988)* (Pamplona 1989), p. 291-345.

SÁNCHEZ BELLA, Ismael, *Nuevos estudios de Derecho Indiano* (Pamplona 1995).

SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio, *Orígenes de la nación española: El Reino de Asturias. Estudios críticos sobre la historia del Reino de Asturias* (Oviedo 1974-1979), 3 vols.

SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVEN, Antonio, *La mer territoriale* (Paris 1930).

SARRIÓN GUALDA, José-ESPUNY TOMÁS, M. Jesús, “Las Ordenanzas de 1766 del Consulado de Comercio de Cataluña y el llamado Proyecto de Código de Comercio de 1814 de la Diputación Provincial de Cataluña”, en *Documentación Jurídica XVI-62* (abril-junio 1989), p. 369-604.

SARRIÓN GUALDA, José, *La Diputació provincial de Catalunya sota la Constitució de Cadis (1812-1814 i 1820-1822)* (Barcelona 1991).

SAURA ESTAPÀ, Jaume, *Límites del Mar territorial* (Barcelona 1996).

SAYOUS, André-Emile, *Els mètodes comercials a la Barcelona medieval* (Barcelona 1975).

SCHULTE BEERBÜHL, Margrit –VÖGELE, Jörg (eds.), *Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants, and Commercial Cities, c. 1640-1939*, (Frankfurt am Main 2004).

SCHWEITZER, Julia, *Schiffer und Schiffsmann in den Roles d'Oleron und im Llibre del Consolat de Mar. Ein Vergleich zweier mittelalterlicher Seerechtsquellen* (Frankfurt am Main 2007).

SEVILLANO COLOM, Francisco – POU MUNTANER, Juan, *El puerto de Palma de Mallorca* (Palma 1974).

SERNA VALLEJO, Margarita, “Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las cuatro villas de la Costa”, en *Rudimentos legales. Revista de historia del derecho*, 5 (2003), 299-348.

SMITH, Robert S., *Historia de los Consulados de Mar, 1250-1700* (1ª ed. en inglés, Durham, 1940; Barcelona 1978).

SOLER CANTÓ, Juan, “Qarthajahah-al-Halfa, puerto de Tadmír”, en *Revista de Historia Naval* 52 (1996), p. 33-43.

SOLINÍS ESTALLO, Miguel Ángel, “Cantabria en la Castilla de las merindades: configuración del espacio fiscal, 1474-1504”, en Juan BARÓ PAZOS - Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión* (Santander 2001), p. 191-240.

STEPHANIDES, Georges, *Aspects du risque maritime aux XVIIè. et XVIIIè. Siècles* (Atenas 1986).

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, “Evolución histórica de las Hermandades castellanas”, en *Cuadernos de Historia de España* 16 (1951), p. 5-78.



SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, *Navegación y comercio por el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara* (Madrid 1959).

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, (et alt.), *La Edad Media en Cantabria* (Santander 1973).

SUBIRANA JORDANA, Guillermina, *Evolución histórica del puerto de Alicante* (Alicante 1987).

TORRES LÓPEZ, Manuel - PÉREZ-PRENDES Y MUÑOZ DE ARRACO, José Manuel, *Los juros (aportación documental para una historia de la deuda pública en España)* (Madrid 1967).

TORRES SANZ, David, *La Administración central castellana en la Baja Edad Media* (Valladolid 1982).

TRUEBA GÓMEZ, Eduardo, “La jurisdicción marítima en la Carrera de Indias durante el siglo XVI”, en *Anuario de Estudios Americanos* 39 (1984), p. 93-94.

TRUEBA [GÓMEZ], Eduardo – LLEVADOR, José, *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)* (Valencia 1993).

ULLMANN, Walter, “The Development of the Medieval Idea of Sovereignty”, en *English Historical Review*, LXIV (1949), p. 1-33.

ULLMANN, Walter, *Law and Jurisdiction in the Middle Ages* (London 1988).

VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José María, “Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)”, en *Ius Fugit*, 7 (1988), p. 197-266.

VARELA MARCOS, Jesús, “El primer Reglamento para el libre comercio con América: su génesis y fracaso”, en *Anuario de Estudios Americanos*, 46(1989), p. 243-268.

VERNET, Juan, “La navegación en la Alta Edad Media”, en AAVV, *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., I, p. 323-381.

VILLAPALOS SALAS, Gustavo, *Justicia y Monarquía. Puntos de vista sobre su evolución en el reinado de los Reyes Católicos. Discurso leído el día 16 de junio de 1997 en su recepción pública como Académico de Número [de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación]* (Madrid 1997).

VILLAR VIDAL, José Antonio (trad. y notas), *Tito Livio. Historia de Roma desde su fundación. Libros XXXI-XXXV* (Madrid, 1993).

VIÑAS MEY, Carmelo, “De la Edad Media a la Edad Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española”, en *Hispania* 1(1940), p. 52-70; II, p. 53-79; IV, p. 64-104; y V, p. 41-105.

VISMARA, Giulio, “Limitazioni al commercio internazionale nell'imperio romano e nella comunità cristiana medievale”, en AAVV, *Scritti in onore di Contardo Ferini in occasione della sua beatificazione* (Milano 1947).

VISMARA, Giulio, “Il diritto del mare”, en AAVV, *La Navigazione mediterranea nell'alto medioevo. 25 Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo, 14-20 aprile 1977* (Spoleto, 1978), 2 vols., II, p. 689-730.

WALLON, Henri, *La Chambre de Commerce de la Province de Normandie (1703-1791)* (Rouen 1903).

WALKER, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789* (Barcelona 1979).

ZABALA URIARTE, Aingeru, “Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVII”, en Luis A. RIBOT GARCÍA- Luigi de ROSA (dirs.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna* (Madrid 2003), p. 127-184.

ZENO, Riniero, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo* (Roma 1915; reed. Milano, 1946).

ZENO, Riniero, “Il portulano e la sua giurisdizione nell’Italia meridionale”, en *Studi in onore di Enrico Besta* (Milán 1939), p. 156 y ss.