

PRESENTACIÓN

En el presente *Dossier* se realiza el análisis de uno de los temas claves en la Historia indiana: el del tráfico mercantil marítimo y terrestre hispano-indiano. Para ello se ha prestado atención a las instituciones responsables de su funcionamiento, a sus principales actores —los mercaderes y los factores—, y a algunas de las mercancías que transitaban por aquellas rutas comerciales.

Desde los primeros experimentos colombinos para buscar la rentabilidad de los nuevos espacios ultramarinos descubiertos, hasta las reformas borbónicas y el momento de la Emancipación, la cuestión comercial fue uno de los principales ejes directores de la política regia para dichos territorios¹.

El Descubrimiento de América en 1492 fue el comienzo de lo que años después constituiría el sistema de monopolio comercial por excelencia entre España y los Reinos de las Indias. Aunque no fue así los primeros años, concretamente hasta 1501, periodo en que el comercio con las tierras recién descubiertas fue totalmente libre para los españoles que comenzaron a poblarlas. Con posterioridad a esa última fecha, las restricciones sobre personas, mercancías, mercaderes y barcos, registros y pagos arancelarios no se hicieron esperar y fueron las que marcaron la tónica de lo que sería el régimen comercial español con estos territorios durante los más de tres siglos de la permanencia de España en América. Quedaba así inaugurado lo que algunos autores han venido en bautizar como *sistema atlántico hispánico*. Un espacio de comunicación entre ambas orillas del Océano que estuvo configurado por la suma de intercambios económicos, políticos y culturales².

¹ Son innumerables los autores que así lo han señalado. Por no ser exhaustivos, indicar que en fechas recientes Antonio Miguel Bernal ha publicado una importante obra que subraya este hecho (BERNAL, 2005).

² Sobre esta cuestión recomendamos ver el trabajo coordinado por Horst PIETSCHMANN (2002) —quien habla del sistema atlántico— y el editado por Carlos MARTÍNEZ-SHAW y José María OLIVA MELGAR (2005) —quienes aquilatan más el concepto, defendiendo la existencia de un sistema atlántico español o hispánico—. En relación a la obra del Doctor Pietschmann, resulta especialmente interesante para lo que aquí comentamos el capítulo titulado «Introduction: Atlantic History – History between European History and Global History», pp. 11-54.

Del mismo modo no debemos olvidar la existencia de otro importante espacio: Hispanoasia³. Demarcación representada por la ruta del Galeón de Manila que, durante varios siglos, unió el puerto novohispano de Acapulco con la capital de la Gobernación y Capitanía General de las islas Filipinas. Una ruta marítima que, al igual que sucedía en el Atlántico, facilitó también la reciprocidad financiera y cultural entre el Oriente y el Occidente⁴.

La ciudad de Sevilla, por ser un emporio comercial en el momento del Descubrimiento, por ser sede del tribunal del Almirantazgo de Castilla, a más de por su enclave privilegiado resguardado por el navegable Guadalquivir, fue el espacio urbano centralizador del formidable comercio indiano. La creación de la Casa de la Contratación en 1503 fue determinante para la idea centralizadora comercial de la Corona. Todos los barcos debían ser registrados antes de su viaje de salida a América para el control de mercaderías y personas por el personal de la Casa. No obstante, el paso de los años, el desarrollo del comercio y el aumento de dimensiones y tonelaje de los barcos hizo que, al menos, en los viajes de ida se pudiese dar cuenta ante un visitador de la Casa en la ciudad de Cádiz. Así quedaba perfilada la rivalidad de las dos poblaciones andaluzas por ocupar el lugar principal en el comercio transatlántico⁵. De cualquier forma, el viaje de regreso de Indias siempre debía tener como punto final de destino el puerto sevillano, sin que hubiese posibilidad alguna de desembarcar ninguna mercancía antes de su arribada —al menos de manera oficial—, especialmente los barcos que portaban parte del tesoro real.

También la capital hispalense desempeñó adecuadamente el papel de ser la aglutinadora de los comerciantes o cargadores a Indias, actuando como centro indagador de las diversas actividades comerciales tanto europeas como americanas. Una información que era necesaria para realizar las inversiones pertinentes en cualquier mercado. Los datos así recabados eran transmitidos —a pesar de las dificultades para realizar la comunicación a través del Correo Real—, con correos ordinarios o periódicos que funcionaban entre los consulados —Sevilla y Burgos— o en el centro ferial de Medina del Campo.

Ni que decir tiene que los consulados, tanto peninsulares como indianos, jugaron un papel decisivo en la vida comercial. Fueron centros de reunión de mercaderes, materializaban su política marchante, lograban privilegios reales a través de sus representantes y resolvían sus pleitos mercantiles con una justicia mercantil rápida, sumaria y sin intervención de abogados, lo que facilitaba la realización de sus negocios y sus pependencias sin la injerencia real —salvo en el caso de las apelaciones—⁶.

³ Dentro del concepto Hispanoasia —término acuñado por Leoncio Cabrero Fernández—, estarían incluidos tanto los territorios bajo soberanía española (Filipinas e islas Carolinas, Marianas y Palaos), como los espacios marítimos a ellos circundantes y, por extensión, la ruta del Galeón.

⁴ Por citar una sola obra, puede consultarse el clásico estudio de William Lytle Schurtz.

⁵ En relación al papel de Cádiz en el comercio atlántico, véase: BUSTOS, 2005.

⁶ VAS, 2000. TRUEBA, 1988. VAS, 2004, pp. 73-97.

Entre otros factores, el flujo de naves comerciales a los puertos andaluces, favorecido por los diferentes factores bélicos, atrajeron a las rutas comerciales atlánticas a los enemigos de la monarquía (en forma de corsarios) y a los desheredados del mar (en forma de piratas apátridas). La piratería apátrida fue uno de los peores riesgos que tuvieron que afrontar los que realizaban la travesía del Atlántico. No eran los huracanes, las tormentas, ni la broca, que también. Eran los piratas quienes más pérdidas originaban al comercio. El pago contributivo de la avería *de disminución de riesgos marítimos* como fórmula privada de protección no fue la solución al problema pero al menos aminoró el riesgo de ataques.

En 1521 se creó la primera armada que actuó como protección de la flota. A ésta siguieron otras hasta 1542. Si bien desde 1522 la Corona sugirió a las naves españolas que transitaban esta ruta que viajasen agrupadas o *en conserva*, para prestarse auxilio mutuo en caso de ataque enemigo. Como este sistema no fue fielmente seguido, se ordenó que los barcos que navegaban por la Carrera de Indias viajasen siempre juntos. Debían reunirse dos flotas que partirían de la Península en los meses de marzo y septiembre, y que irían escoltadas por un navío de guerra armado a costa de la avería *de disminución de riesgos marítimos*. Cada flota debía estar compuesta, como mínimo, por diez bajeles de cien toneladas o más. Al llegar al Caribe, cada nave mercante seguiría rumbo a su puerto de destino —Veracruz o Nombre de Dios— mientras que el navío de guerra —con base en La Habana— surcaría el mar Caribe persiguiendo a los piratas. Transcurridos tres meses, los mercantes se reunirían en La Habana y nuevamente protegidos por el navío de guerra emprenderían el regreso a la Península. El sistema de flotas y galeones —con algunos altibajos y alternando periodos de prohibición de navíos sueltos y otros de permisión—, tuvo vida hasta el siglo XVIII. Momento en el cual, el Reglamento de Libre Comercio de 12 de octubre 1778 lo suprimió definitivamente⁷.

Pero los factores señalados no fueron los únicos que pusieron en peligro los intereses comerciales hispanos. Así, la presencia de colonias de mercaderes extranjeros establecidas en Sevilla o en Cádiz, los enclaves extranjeros en el Caribe, la participación de comerciantes europeos en el tráfico comercial hispano-indiano a través de fraudes y contrabandos, y, ya en el siglo XVIII, los asientos de esclavos y los navíos de permiso, supusieron importantes brechas en el monopolio comercial español.

El siglo del reformismo borbónico tuvo una gran importancia en el devenir del comercio indiano. Las reformas pretendieron incentivar el tráfico comercial interoceánico, reducir la práctica del contrabando, y aumentar en Indias el consumo de manufacturas provenientes de la Metrópoli, así como fomentar la exportación de materias primas —ya que gran parte de las mercaderías vendidas en Indias eran de procedencia extranjera, a causa de la debilidad de las manufacturas peninsulares—. Para lograrlo, las transformaciones fueron implantadas de una manera progresiva. Así durante la primera mitad del siglo XVIII, la Corona

⁷ VAS; LUQUE, 2004.

reformó el Real Colegio de San Telmo de Sevilla para fundamentar en una renovada formación militar y mercante el desarrollo del tráfico marítimo. Resultado de esta política fue que a partir de 1761 la Corona dispuso de una amplia flota —bélica y comercial— que posibilitó el impulso y vigilancia de las rutas comerciales oceánicas.

Otro cambio significativo del siglo XVIII que conllevó el Reglamento de Libre Comercio fue la apertura al comercio indiano de distintos puertos tanto en el mediterráneo y atlántico peninsular como en América, rompiendo así el monopolio de puerto único de Sevilla y truncando las esperanzas de Cádiz. Asimismo, esta apertura fue seguida de la fundación de nuevos consulados. Así, Manila tuvo su Consulado en 1769; mientras que Caracas y Buenos Aires no tuvieron el suyo hasta 1794; y Cartagena de Indias, Veracruz, Santiago de Chile, Guatemala, La Habana y Guadalajara hasta 1795⁸.

De cualquier forma, fue imposible mantener el comercio a través de la nueva reglamentación, porque otros muchos y diversos factores ejercieron su influencia y en, no mucho tiempo, pusieron en marcha los procesos de Independencia. Procesos que no supusieron la total desaparición de las antiguas costumbres mercantiles, como demuestran las pervivencias que son analizadas en varios de los artículos de este *Dossier*.

Dentro de la investigación del Derecho Indiano, el Derecho marítimo ha sido una de las áreas menos trabajadas por los distintos investigadores a pesar de su importancia y de su contribución al Derecho marítimo actual. Aportación que viene a demostrar cómo este Derecho no se circunscribió a una época y un espacio concreto, sino que su perfección normativa le ha hecho perdurable. Un campo verdaderamente apasionante, al mismo tiempo que enmarañado, donde observamos como los comerciantes fueron capaces de ir perfilando su propio mundo. Un mundo que el gran mercantilista Juan de Hevia Bolaños definió en el siglo XVII como laberíntico e intrincado. Complejidad que ha contribuido a su desconocimiento incluso entre aquellos historiadores y economistas dedicados al estudio de las relaciones comerciales indianas.

Y si bien los estudios jurídicos sobre este tema no han sido objeto de una gran atención⁹, otros aspectos relacionados con el comercio indiano si lo han comenzado a ser en tiempos más recientes tal y como podrá comprobarse en los diferentes

⁸ Tradicionalmente se ha considerado que las nuevas leyes habrían contribuido a la modificación de los usos comerciales —lo que habría supuesto un gran éxito del reformismo borbónico—. No obstante ahora se sostiene lo contrario: que fue la realidad del comercio internacional la que primero cambió los tradicionales usos mercantiles, y que la Corona tuvo que legislar *a posteriori* para adaptarse a los nuevos tiempos. Así opinan autores como Josep Fontana, Antonio Miguel Bernal, Pedro Pérez Herrero o Matilde Souto Mantecón.

⁹ La historiografía no ha puesto suficiente énfasis en la importancia que el Derecho Indiano ha tenido en la formación de las categorías del Derecho marítimo moderno, pese a que el mar ha sido el elemento de unión y la fuerza motriz que contribuyó de manera decisiva al desarrollo del tráfico comercial entre el continente europeo y el americano. Frente a una imagen de un Derecho Indiano como organización jurídica vinculada exclusivamente a una determinada sociedad y a un determinado tiempo, nos encontramos con figuras como el seguro marítimo, la avería y el contrato de fletamento que se insertan

estados de la cuestión que se insertan en las contribuciones que recoge este *Dossier*. De especial mención son las realizadas en España, Francia, Perú¹⁰, y México. País este último donde, por ejemplo, toda una corriente historiográfica cultiva el estudio del papel de los consulados de comercio como agentes institucionales de la política regia en la América hispana; prestando para ello una especial atención al papel de los comerciantes y a sus complejas redes socio-económicas¹¹.

Los seis artículos contenidos en este *Dossier* tratan de todo lo expuesto desde diferentes ópticas —jurídica, económica, social, cultural— y tradiciones historiográficas. Son sus autores especialistas en el campo del estudio del comercio indiano, a saber: Matilde Souto Mantecón (Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora. México), Guillermina del Valle Pavón (Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora. México), Cristina Ana Mazzeo de Vivó (Pontificia Universidad Católica del Perú), Arrigo Amadori y Josué Caamaño Dones (doctorandos de la Universidad Complutense de Madrid), María del Pilar Martínez López-Cano (Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas), y Marta Milagros del Vas Mingo y Miguel Luque Talaván (Universidad Complutense de Madrid).

Antes de realizar un breve comentario de sus aportaciones, queremos añadir un apunte acerca del orden dado a las mismas. Tomando en cuenta el título del *Dossier*, y que la temática general del mismo es común a todos ellos, hemos agrupado los artículos según el aspecto principal tratado. Esto es: instituciones, actores y mercancías. Con independencia del marco cronológico en el que se encuadra cada investigación, puesto que varias extienden su análisis por un prolongado espacio de tiempo, mientras que otras acotan más su campo de estudio.

en una línea evolutiva muy larga y que pertenecen a la Historia general de las formas jurídicas. De tal manera que podríamos establecer una línea de continuidad entre estas figuras en el siglo XVI y su pervivencia en la actualidad.

¹⁰ Como ejemplo de los estudios realizados en este país mencionar el trabajo de: MAZZEO, 1999.

¹¹ En esta corriente podemos citar el trabajo coordinado por Guillermina del Valle Pavón, donde se repasa la situación y actitud de los mercaderes novohispanos en el cambio de dinastía, cómo les afectaron las reformas generadas por el Reformismo Borbónico, y cuáles fueron las dimensiones políticas de esas reformas (VALLE, 2003). Una de las últimas aportaciones en esta interesante línea de trabajo es el libro dirigido por los Doctores Bernd Hausberger y Antonio Ibarra. En el mismo, y a modo de introducción, dichos autores realizan una valoración de los consulados de comercio hispanoamericanos como tema de investigación, señalando además como la «(...) renovada óptica historiográfica ha llevado a una mayor problematización que reúne, por lo menos, tres nuevas visiones interpretativas: primero, una nueva aproximación al viejo análisis de las instituciones coloniales, a partir de sus normas y sus funciones sustantivas, revisadas en sus prácticas y en sus formas de interacción social; segundo, una nueva interpretación sobre el papel de los actores institucionales en la conducta del poder colonial en América, enfatizando particularmente las dimensiones del conflicto entre corporaciones y políticas imperiales, y tercero, un examen documentado sobre las redes de parentesco, afinidad y lealtades que modelaron la conducta empresarial, política e institucional de las élites americanas.» (HAUSBERGER; IBARRA, 2003, p. 8). Igualmente y los días 26 y 27 de enero de 2006, la Casa de Velazquez (Madrid) organizó un coloquio con el título «Individuos, familias y grupos: prácticas mercantiles y poderes en la Monarquía Hispánica (ss. XV-XVIII)», preparado por los Profesores Michel Bertrand y Jean-Philippe Priotti. En el transcurso de esta reunión se remarcó lo ya expuesto. Una contribución reciente es también la obra titulada *Élites urbanas en Hispanoamérica ...* (Sevilla, 2005).

INSTITUCIONES

Matilde Souto Mantecón en «Creación y disolución de los Consulados de comercio de la Nueva España» traza un panorama general de la institución consular en el Virreinato novohispano. Fueron tres los consulados creados oficialmente en este territorio: Ciudad de México (1592), Veracruz y Guadalajara (ambos en 1795). Junto a ellos, Puebla y la Península del Yucatán intentaron, sin éxito, que la Corona autorizase la creación de un consulado en cada una de estas zonas. A historiar su devenir, sus transformaciones en la etapa borbónica, la forma en que se produjo su extinción tras la Independencia, y la pervivencia de sus usos tradicionales en las juntas y tribunales de comercio creados con posterioridad, se dedica este artículo.

Mientras, el estudio de Guillermina del Valle Pavón «La lucha por el control de los precios entre los Consulados de México y Andalucía», presenta dos objetivos. El primero de ellos, consiste en revisar las más recientes aportaciones de la historiografía especializada con el fin de averiguar el modo en que se rompió el monopolio de los cargadores peninsulares; al tiempo que los mercaderes novohispanos adquirían autonomía a través de la concentración del capital financiero —mediante la habilitación de la minería—, del control de las principales redes de comercio local, y de la participación en el comercio Pacífico. El segundo objetivo reside en el examen de los recursos de los que se valió el cuerpo mercantil de la Ciudad de México para imposibilitar la celebración de ferias, así como la internación en el Virreinato de los comerciantes andaluces.

Por su parte Cristina Ana Mazzeo de Vivó en «Los comerciantes, el Consulado, y los préstamos al gobierno republicano (Lima-Perú, 1820-1840)», ahonda en el importante papel desempeñado por el Consulado limeño durante el periodo de la independencia. Dicha institución no desapareció tras su consumación, sino que perduró funcionando como intermediaria entre los nuevos gobiernos y la elite mercantil hasta su definitiva supresión. Este artículo pasa revista a la situación política, económica y social del área geográfica objeto de estudio, a los diferentes tipos de préstamos y empréstitos existentes en aquel momento, al papel de los comerciantes como prestamistas al Estado, a la relación del Consulado de Lima con la Caja de Arbitrios, etc... Tras minucioso análisis viene a demostrar cómo el manejo del capital y los préstamos al gobierno, resultan muy similares respecto a la época española no sólo en relación al mecanismo de recaudación de impuestos sino también en la utilización del Tribunal del Consulado como intermediario en las cuestiones fiscales. Ello permite concluir que, al igual que en el virreinato, el estado republicano fue un estado deudor y subordinado a la elite mercantil.

ACTORES

Arrigo Amadori y Josué Caamaño Dones en «Los “factores mercantiles” del comercio indiano a través de la legislación y la literatura jurídica (siglos XVI-XVIII)», se dedican al análisis del papel de los factores comerciales, actores

encargados de realizar operaciones mercantiles a cuenta de terceros en el comercio con las Indias entre los siglos XVI y XVIII. En su estudio, fundamentado en una cuidada selección de fuentes legislativas y de obras de literatura jurídica, los autores destacan el papel de estos individuos, cuya actividad se orientaba a facilitar las transacciones comerciales y a atenuar los riesgos propios de los intercambios a larga distancia. De la misma forma, en este artículo se caracteriza y analiza, desde una óptica jurídica, las actividades y las normas referidas a los factores mercantiles. Otros temas objeto de análisis son sus actividades, el vínculo que los unía a los mercaderes para los que trabajaban, así como las obligaciones a las que debían ceñir su actividad —tanto de las derivadas de los contratos, como de las contenidas en la legislación indiana—.

El artículo de María del Pilar Martínez López-Cano, «Los mercaderes de la Ciudad de México en el siglo XVI y el comercio con el exterior», viene a llenar un vacío historiográfico sobre el tema de los comerciantes novohispanos asentados en la capital novohispana durante la decimosexta centuria. Una comunidad muy activa dedicada tanto al comercio transatlántico, como al transpacífico —en Filipinas y Perú— y al interprovincial. Para abordar su estudio, la autora comienza por señalar la importancia comercial de la capital virreinal y la composición de la comunidad mercantil, para centrarse a continuación en la participación de esos grandes mercaderes en el comercio oceánico e interprovincial. Una actividad que les proporcionó altísimos beneficios económicos, convirtiéndoles en uno de los sectores más ricos del Virreinato al gozar de mucha liquidez, acaparar los productos del exterior y estar presentes en las principales rutas comerciales del momento.

MERCANCÍAS

Por último el trabajo de los Doctores Marta Milagros del Vas Mingo y Miguel Luque Talaván, «El comercio librario: mecanismos de distribución y control de la cultura escrita en Indias», centra su atención en el tema de los libros tratados como mercancía. El libro llegó a América siguiendo la estela de los primeros descubrimientos y conquistas, jugando un papel primordial en la asimilación de aquellos territorios a la cultura europea del siglo XVI. La Historia del libro es un tema al que cada día se le presta una mayor atención desde las más variadas ópticas de las Ciencias Humanas. Aquí se aborda esta cuestión desde una de esas posibles perspectivas de análisis: la del comercio de lo impreso —entendiendo al libro en su doble vertiente de mercancía y de elemento difusor de cultura— y su regulación legal por parte de la Corona a través de instituciones como la Casa de la Contratación.

No queremos terminar la presentación sin decir que este *Dossier* pretende presentar aspectos diferentes de un mismo tema —el comercio hispano-indiano—, con el ánimo de ofrecer nuevas perspectivas de análisis y abrir nuevas vías de investigación. Constituye por tanto esta iniciativa un nuevo punto de encuentro para todos sus autores. Un lugar común, un foro escrito, para quienes hemos estado trabajando de manera activa durante los últimos años en investigar algunos de los pormenores del comercio y la navegación indios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNAL, Antonio Miguel

1992 *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla. Fundación El Monte.

2005 *España, proyecto inacabado. Los costes/beneficios del Imperio*. Madrid. Fundación Carolina. Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos y Marcial Pons, Ediciones de Historia (Colección Ambos Mundos).

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel

2005 *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid. Sílex Ediciones (Sílex Universidad) y Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones.

FONTANA, Josep

1987 *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid. Fundación Banco Exterior.

HAUSBERGER, Bernd; Antonio IBARRA (editores)

2003 *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*. Madrid / Frankfurt am Main / México, D.F. Iberoamericana y Vervuert Verlag e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora (Bibliotheca Ibero-Americana. Publicaciones del Instituto Ibero-Americano. Fundación Patrimonio Cultural Prusiano; 93).

MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; José María OLIVA MELGAR (editores)

2005 *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid. Marcial Pons, Ediciones de Historia (Colección Estudios).

MAZZEO DE VIVÓ, Cristina Ana (coordinadora)

1999 *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite (1750-1825)*. Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú, Dirección Académica de Investigación.

NAVARRO GARCÍA, Luis (coordinador)

2005 *Élites urbanas en Hispanoamérica. (De la conquista a la independencia)*. Edición al cuidado de Julián B. RUIZ RIVERA y Manuela Cristina GARCÍA BERNAL. Sevilla. Universidad de Sevilla, Servicio de Publicaciones y Grupo de Investigación sobre élites urbanas en Hispanoamérica y el Caribe en el siglo XVIII.

PIETSCHMANN, Horst (ed.)

2002 *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*. Göttingen. Vandenhoeck, Ruprecht.

SCHURTZ, William Lytle

1992 *El galeón de Manila*. Prólogo de Leoncio CABRERO FERNÁNDEZ. Traducción de Pedro ORTÍZ ARMENGOL. Madrid. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ediciones de Cultura Hispánica.

STEIN, Stanley J.; Barbara H. STEIN

2002 *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona. Editorial Crítica.

SOUTO MANTECÓN, Matilde

2003 «El renacimiento de la Historia del comercio colonial: estudios de caso y visiones comparativas», en GUEDEA, Virginia; Leonor LUDLOW (coordinación). *El historiador frente a la Historia. Historia económica en México*. México, D.F.

- Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Serie Divulgación; 4), pp. 35-77.
- SUÁREZ, Margarita
2001 *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*. Lima: Pontificio Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero (Instituto Riva-Agüero; 194) y Fondo de Cultura Económica e Instituto Francés de Estudios Andinos.
- TRUEBA, Eduardo
1989 *Sevilla. Tribunal de Océanos (Siglo XVI)*. Sevilla. Gráficas del Sur.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del (coordinadora)
2003 *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*. Introducción de Guillermina del VALLE PAVÓN y Ernest SÁNCHEZ SANTIRÓ. México, D. F. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora (Historia Económica).
- VAS MINGO, Marta Milagros del
2000 *Los consulados en el tráfico indiano*, en ANDRÉS-GALLEGO, José (coordinador). *Colección Proyectos Históricos Tavera (I). Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera y Digibis. Publicaciones Digitales y Fundación Hernando de Larramendi, 2000. [Cd-Rom].
2004 «La justicia mercantil en la Casa de la Contratación de Sevilla en el siglo XVI». *Estudios de Historia Novohispana* (México). n.º 31 (julio-diciembre), pp. 73-97.
- VAS MINGO, Marta Milagros del; MIGUEL LUQUE TALAVÁN
2004 *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*. Valladolid: Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía.