

penal de 1963 (pp. 725-730). La rúbrica titulada “*Delitos contra la libertad y seguridad*” se caracterizaba por su imprecisión, pues las figuras delictivas contenidas en ella no proporcionaban elementos suficientes para determinar si los delitos mencionados eran atentados contra la libertad y seguridad o solo contra uno de ellos. Por otro lado, el título XIV, bajo la rúbrica “*De los delitos contra la propiedad*”, constaba de nueve capítulos relativos a los robos; hurtos; usurpaciones; defraudaciones; maquinaciones para alterar el precio de las cosas; de las casas de préstamos sobre prendas; del incendio y otros estragos; de los daños y disposiciones generales. La regulación de estos delitos por el legislador del 48 se ha mantenido, en general, en su estructura y contenido con posterioridad a la mencionada reforma de 1963 (pp. 730-758).

Esta obra ha recurrido a las fuentes del archivo de la Comisión General de Codificación, al archivo del Congreso y del Senado, así como a la literatura doctrinal y las revistas jurídicas del momento como los nueve volúmenes dedicados por *El Derecho Moderno* entre 1848-1850. Un acierto de obra monumental, salida de la pluma de una historiadora del Derecho prácticamente desconocida, que con este libro logra sentar cátedra dentro del Derecho penal histórico español.

GUILLERMO HIERREZUELO CONDE
Universidad de Málaga

JORDÀ FERNÁNDEZ, Antoni, *El Derecho portuario en la Historia (De los orígenes a la codificación)* (Tarragona, L'arc de Bera S.A., 2008), 317 págs.

Las referencias jurídicas a los puertos con anterioridad al Derecho romano son más bien de poca entidad. Así, el “Código de Hammurabi” establecía algunas referencias sobre la construcción de naves, los fletes y las averías. En realidad, el Derecho marítimo griego no ha aportado demasiados textos, siendo la mayor parte de la referencias que conservamos deducidas de los escritos literarios. También las menciones en el Derecho romano a los puertos y a su administración han sido más bien escasas, y se han limitado a tratar de forma indirecta estas situaciones relacionándolas con la clasificación general de los bienes: comunes, públicos, *res nullius* y *res extra commercium*. En el Derecho romano los puertos y la zona del 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. Por otro lado, los reyes carolingios dedicaron especial atención e interés al tema portuario, en particular por sus repercusiones económicas y fiscales. Luis II, en una capitular de 850, establecía que debía patrullarse en la costa no solo contra los enemigos, sino también con los que evitasen los *porti legitimi*, en alusión a los contrabandistas. Otras veces, el puerto era objeto de disposición como sujeto de percepción de los portazgos, especialmente en las zonas fluviales. En cualquier caso, la autoridad del monarca quedaba clara, pues era él quien disponía de la facultad de conceder dichas exenciones o de prohibir que personas no autorizadas las recibieran (pág. 32).

Las referencias a los puertos, tanto en el *Liber* como en el *Fuero Juzgo* han sido prácticamente inexistentes. Aunque se encuentran algunas indicaciones sobre cursos de agua y ríos navegables, para evitar su posible cerramiento, o la derivación del curso hídrico, la única mención a los puertos se hallaba en el libro IX, título III. Arias Bonet ha señalado que las *Partidas*, en sus disposiciones de Derecho marítimo, se basaban

esencialmente en la *Lex Rhodia de Iactu*, recogida en la compilación justiniana. Las *Partidas* calificaban a los puertos como cosa de uso común (Partida III, 28, 6). Todo ello se hacía siguiendo lo establecido por el Derecho romano, quedando a salvo siempre la protección del uso comunal de los ríos y sus riberas. Pocas y escasas han sido las referencias a temas relativos a la organización portuaria en los *Usatges* de Barcelona. En realidad, la única mención se concretaba 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 también incluía bajo su protección en el puerto de Barcelona a las naves procedentes de puertos o países no cristianos. También en las ordenanzas de la Ribera de Barcelona (1258) las escasas referencias a los puertos eran significativas. Las menciones específicas a los puertos en las *Costums de Tortosa* eran de dos tipos: En primer lugar, se establecían algunos preceptos sobre el procedimiento que había de seguirse para la carga y descarga de las mercancías en los diferentes puertos, especialmente cuando una nave no podía llegar a su destino a causa del estiaje del río. En los *Furs de València*, las citas sobre el tema portuario eran más bien indirectas, pero no por ello están exentas de interés. La propia delimitación de la ciudad de Valencia nos indicaba la voluntad del monarca de vincular su jurisdicción en la ciudad hasta la propia orilla del mar, que actuaba como límite natural o geográfico, incluso aguas adentro. La jurisdicción en este ámbito correspondía al rey y, por delegación suya, al *batlle general*.

Una parte de la investigación de este libro se desarrolló en el Institut d'Història del Dret de la Facultat de Dret de la Universitat de París-II, Panthéon-Assas. También han colaborado la Autoridad Portuaria de Tarragona y Puertos del Estado. Antoni Jordà ha utilizado fuentes jurídicas normativas de Derecho romano y ordenamientos medievales, así como fuentes impresas de cartas de población y fueros locales de ciudades y villas con puerto en el litoral peninsular. En los *Rôles d'Oléron* hallamos una regulación elemental del Derecho portuario. En cualquier caso, estas disposiciones coincidían, en lo sustancial, con lo que disponían otros textos normativos anteriores (pág. 51).

A continuación, Jordà Fernández nos ofrece algunas breves alusiones a Galicia, Asturias, Castilla, Vascongadas, Cartagena, Sevilla, Cataluña, Valencia y Mallorca (págs. 53-89). Respecto a Galicia, señala que en la época romana, el puerto de La Coruña era la principal salida del tráfico mercantil hacia las Galias y Britania. Durante el reinado de Fernando II tuvo lugar la repoblación de diversas villas, muchas de ellas con actividades portuarias. Más tarde, en 1164, el rey concedió el fuero a la villa de Padrón, y en 1168 fundó la villa de Noya, ambas con recinto portuario. En 1169 concedió fuero a Pontevedra, aunque posteriormente pasó a dominio del arzobispado de Santiago. A finales del siglo XIII se constató una creciente rivalidad entre dos concejos (uno gallego y el otro asturiano) por el control del tráfico portuario en la zona de la ría de Eo. 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. Por el contrario, en Asturias no constan noticias destacadas sobre la navegación y los puertos en esta zona durante las primeras décadas del proceso de la reconquista. Pero finalizada la misma, 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 VII. 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” (págs. 58-59).

Antoni Jordà también menciona las villas marítimas de Castilla. Castro Urdiales recibió en 1163 el privilegio de villazgo y el fuero de Logroño, lo que permitía una apertura del reino de Castilla al tráfico mercantil marítimo del Atlántico. En 1192, Alfonso VIII concedió al obispo y cabildo catedralicio de Burgos el diezmo sobre el portazgo de mar y tierra, no solo a Santander y Castro Urdiales, sino en todos los puertos situados en tierras del obispado a lo largo de la costa santanderina. La creación de una hermandad marítima en Castilla, a finales del siglo XIII, surgió 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 crearon su derecho propio, principalmente referido a los temas e intereses comunes (bosques, minas, herrerías, etc.), aunque no trataban directamente aspectos relacionados con la organización portuaria. La más destacada fue la hermandad de las marismas de Castilla (1296), fundada por las villas de Bermeo, Guetaria, San Sebastián, Fuenterrabía, Castro Urdiales, Laredo y Santander. No constaba en dicha carta de hermandad observación alguna sobre el uso de los respectivos puertos; en cambio, sí incluía algunas medidas relativas al comercio interior terrestre. En cuanto a las Vascongadas, el fuero de San Sebastián representaba una adaptación del fuero de Estella, al que se añadieron algunos apartados específicos de la localidad marítima. En este sentido, se desarrolló 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. Además, las naves de San Sebastián no pagarían portazgo ni lezda. Por otro lado, el rey Alfonso XI dictó diversas medidas para facilitar y fijar los lugares de anclaje, uno en el puerto de San Sebastián y el otro en el canal de Oyarzun. Este fuero de San Sebastián fue otorgado en fechas posteriores a numerosas villas de la costa guipuzcoana: Fuenterrabía (1203), Guetaria y Motrico (1209), Zarauz (1236), Villagrana de Zumaya (1347), Villareal de San Nicolás de Orio (1379), etc. Más tarde, el rey Sancho IV concedió un privilegio a los mercaderes de Navarra para que pudieran utilizar libremente el puerto de Fuenterrabía. Con el tiempo, 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. A modo de ejemplo, podemos citar que la ciudad de Sevilla se conquistó en 1248, y en 1250 recibió su fuero, que era el de Toledo, con ciertas adiciones, en especial el establecimiento de un jurisdicción propia a los hombres de la mar. En lo que se refiere a los puertos de Cataluña, se observa que no siempre se han incluido referencias a ellos en las cartas de población que se otorgaban a las villas o ciudades. 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. En cuanto a los puertos de Valencia y Mallorca, hay que reseñar que los puertos de Peñíscola y Vinaroz (1241) las referencias en sus respectivas cartas de población se limitaban al control de las lezdas y los peajes que había que satisfacer en ellos. 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. El 6 de julio de 1249, el rey Jaime I cedió el lugar de Porto Pi a la ciudad de Mallorca, y en 1270 se iniciaron las

obras del puerto artificial de Palma. De esta forma, se incluyeron dos puertos que permitieron contar con una amplia zona portuaria, Porto Pi y Palma.

El Fuero Real no mencionaba a los jueces de asuntos marítimos. Es más, cuando se refiere a los naufragios, citaba solamente a los alcaldes de la villa o lugar. Por otro lado, el ordenamiento de Alcalá (1348) no indicaba la existencia de estos jueces de mar. No obstante, se garantizaba a los comerciantes extranjeros que ni ellos ni sus barcos serían presos o víctimas de represalias en los puertos castellanos. Sin embargo, las *Partidas* otorgaban al Almirantazgo el conocimiento de los juicios de alzada contra determinadas resoluciones y sometía a su autoridad a todo el personal de los barcos y puertos, como lo harían ante el mismo rey. Pero con la creación en Sevilla de la Casa de la Contratación en 1503, ya se crearon unas atribuciones judiciales, si bien poco precisas, que se irían concretando y ampliando en años posteriores. 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.

Las ordenanzas de la Universidad de la Ribera de Barcelona (1258), establecidas por el rey Jaime I, disponían que cada nave o leño 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. Son los llamados cónsules de la nave o cónsules náuticos, institución originaria de Italia, que fue acogida en el derecho catalán. Distintos son los cónsules náutico-militares. Hay quien ha sostenido que el cónsul náutico ha dado origen al cónsul ultramarino, pero muchos historiadores establecen particulares reservas con respecto a esta teoría.

En 1432, el rey Alfonso V concedió un privilegio al Consulado 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. Y en 1444, el mismo monarca estableció, por un lado, que el Consulado de Mar tendría conocimiento de todas las causas marítimas civiles, con exclusión del almirante y del vicealmirante de la flota, y, por otro, que podría aplicar las penas contempladas en sus propias ordenanzas. En 1332, el rey Alfonso IV confirmó la creación, por parte del rey Pedro III, de un juez de apelaciones en el *Consolat de Mar* de Valencia, elegido anualmente y cuyas sentencias no admitían recurso ulterior ante otra instancia (pág. 106). Por otro lado, la creación por parte del rey Jaime III del Consulado de Mar en Mallorca, en 1326, establecía que su jurisdicción se extendía a los conflictos surgidos no solo de las cuestiones marítimas, sino de cualquier controversia mercantil. 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.

Los puertos, además de tener una importancia estratégica 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. En 1354, el rey Pedro el Ceremonioso estableció mediante edicto una serie de reglas sobre la forma y seguridad con que debían navegar las naves mercantes durante la guerra contra Génova.

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*. Es importante

señalar que en la recopilación de las leyes de Indias se prestaba 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. En las diversas leyes indianas se observaba el interés de la corona en recordar y reiterar que ejercía directamente su jurisdicción y autoridad sobre el espacio portuario de forma absoluta y exclusiva, sin que ninguna autoridad pudiera intervenir en él, si no era con su aprobación. 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.

Durante el siglo XVI, las atarazanas medievales dejaron de tener funcionalidad al no poder albergar los galeones, modernas naves que la navegación ultramarina requería. Durante los siglos XVI y XVII se dio un gran impulso a las obras portuarias. 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 San Sebastián, en concreto en el puerto de Santa Catalina, se construyeron dos muelles de abrigo y una torre para arborar mástiles. A lo largo del siglo XVIII, la corona impulsó una política administrativa naval encaminada a contar con una marina (militar y mercante) suficientemente poderosa como para competir con las de otras monarquías europeas. A pesar de algunas excepciones, la jurisdicción de marina era ejercida por el intendente, con independencia del Departamento de Cartagena y del Almirantazgo.

Las “Ordenanzas de Bilbao” (1737) fueron un instrumento adecuado para conseguir una homogeneización de determinadas prácticas mercantiles relacionadas con el tráfico comercial. 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). Es decir, los corregidores tenían unas competencias en materia de obras públicas que se solapaban con las de los intendentes, circunstancia que se mantendría hasta bien entrado el siglo XIX.

A lo largo del siglo XIX, los puertos se convirtieron cada vez más en objeto de interés estatal. De hecho, el siglo XIX se inició 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. En ese mismo año, este monarca estableció que los juzgados militares de marina tendrían conocimiento exclusivo de los delitos que por cualquier especie y por cualquier individuo se cometieran a bordo de los buques mercantes españoles, fueran de la clase que fueran, así en alta mar como en las costas o puertos. Hasta la creación del Ministerio de Fomento (1851), encargado, entre otras atribuciones, de las obras públicas (y, por tanto, de los puertos) el proceso de organización administrativa pasó por diferentes etapas y estructuras. La ingeniería civil se desarrolló en el continente europeo 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 aparecieron 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 de varias décadas de principios del siglo XIX, el Estado se vio obligado a 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 dependían de la autoridad militar del capitán general de Departamento. Pero esta disputa se resolvió parcialmente en 1853 a 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 patentizaba claramente una supeditación de estos últimos en lo referente a las obras, en los puertos, su ejecución y conservación. Años más tarde, en 1863 y en 1873, este planteamiento se confirmó.

En 1868 se establecieron las bases para la creación de las llamadas juntas de obras de puertos. En 1911 se promulgó una ley sobre estas juntas de obras, que se centró especialmente en aspectos financieros de su funcionamiento. La ley de puertos de 1928 estableció, entre otros aspectos, el mantenimiento bajo la autoridad, responsabilidad y competencia de la junta de puertos, de la dirección, la organización y la gestión de los servicios afectos al puerto.

En las págs. 279-317 se recogen las fuentes y la bibliografía utilizada más importante. Obra de síntesis, muy interesante no sólo para el investigador sino para el gran público, es la que acabamos de recensionar, escrita por Antonio Jordà Fernández, catedrático de Historia del derecho y de las instituciones de la Universidad Rovira i Virgili, de cuya Facultad de Ciencias Jurídicas ha sido en dos periodos Decano de la misma. Jordà además es académico correspondiente de la Real de la Historia y de la también Real de Jurisprudencia y Legislación de Madrid.

GUILLERMO HIERREZUELO CONDE
Universidad de Málaga

LE BOUÉDEC, Nathalie, *Gustav Radbruch. Juriste de gauche sous la République de Weimar* (Québec, Presses de l'Université Laval. Collection Dikè, 2011), 464 págs.

De haberlo permitido el formato de esta sección hubiera rotulado la presente nota bibliográfica como *En torno al subsuelo político de las ideologías jurídicas: Gustav Radbruch*; es decir, haciendo ligero pero perceptible cambio en el título de uno de los trabajos, poco citado, del español Luis Recaséns Siches (1903-1977). Se trata de *En torno al subsuelo filosófico de las ideologías políticas*¹. Recaséns tuvo adscripción política partidaria; fue un filósofo del Derecho con ideología política. Esto jamás me ha parecido otra cosa que un síntoma saludable, siempre que se lleve sin clandestinidad y con coherencia. Acerca de esta última condición pienso que se es coherente no por carecer de contradicciones, sino por ser consecuente con ellas. En el trabajo de Recaséns hay concurrencias socialistas (no marxistas), pero también aceptación de tesis socialcristianas, y en conjunto esa actitud es políticamente más la de un liberal que la de un socialista o un democristiano impecables. He comprobado, en la teoría y en la práctica, cuán frecuente es hallar “escrúpulos imperfectos” en quienes se definen excluyentemente como socialistas o democristianos.

¹ Aparecido en la *Revista General de Legislación y Jurisprudencia* 77, 153 (julio 1928), págs. 12-30.