

## La Cámara de Comercio de Barcelona contra los corredores intérpretes de buques: un episodio de historia de la (política de) traducción en España

### The Barcelona Chamber of Commerce versus ship interpreter brokers: an episode in the history of translation (policy) in Spain

---

ALBERT BRANCHADELL GALLO

Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Filologia Catalana, Facultat de Filosofia i Lletres, 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Barcelona. Espanya.

Dirección de correo electrónico: [albert.branchadell@uab.cat](mailto:albert.branchadell@uab.cat)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5192-1043>

Recibido/Received: 1/1/2024. Aceptado/Accepted: 31/7/2024.

Cómo citar/How to cite: Branchadell Gallo, Albert, «La Cámara de Comercio de Barcelona contra los corredores intérpretes de buques: un episodio de historia de la (política de) traducción en España», *Hermēneus. Revista de Traducción e Interpretación*, 27 (2025): pp. 127-153.

DOI: <https://doi.org/10.24197/hsez0p74>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** El Código de Comercio español introdujo la figura de los corredores intérpretes de buques. A partir de la investigación realizada en los archivos del *Boletín Oficial del Estado*, la Cámara de Comercio de Barcelona y el Congreso de los Diputados, este artículo traza la historia legislativa del cuerpo, caracteriza la «lucha jurisdiccional» que se desencadenó entre los corredores intérpretes y los demás profesionales que ejercían actividades de mediación lingüística en los puertos españoles, y analiza la oposición ejercida por la Cámara de Comercio barcelonesa contra los sucesivos intentos de reorganizar el cuerpo en las cuatro primeras décadas del siglo xx.

**Palabras clave:** Corredor intérprete de buques; Cámara de Comercio de Barcelona; intérprete jurado; historia de la traducción; política de traducción.

**Abstract:** The Spanish Commercial Code introduced the figure of ship interpreter brokers. Based on research carried out in the archives of the *Official State Gazette*, the Barcelona Chamber of Commerce and the Congress of Deputies, this article traces the legislative history of the body, characterizes the "jurisdictional struggle" that was unleashed between the ship interpreter brokers and the other professionals who carried out linguistic mediation activities in Spanish ports, and analyses the opposition exercised by the Barcelona Chamber of Commerce against the successive attempts to reorganize the body in the first four decades of the 20th century.

---

**Keywords:** Ship interpreter broker; Barcelona Chamber of Commerce; sworn interpreter; translation history; translation policy.

**Sumario:** 1. Introducción; 2. El cuerpo de corredores intérpretes de buques; 3. La lucha jurisdiccional de los corredores intérpretes con otros profesionales; 4. La Cámara de Comercio de Barcelona contra los corredores intérpretes, 4.1. La oposición de la Cámara al Real Decreto de 7 de octubre de 1910, 4.2. La oposición de la Cámara al proyecto de ley de 1920, 4.3. La oposición de la Cámara a los intentos de regulación de los años 30 del siglo XX, 4.4. La oposición de la Cámara al intento de reforma de 1944; 5. Conclusiones; Referencias bibliográficas.

**Summary:** 1. Introduction; 2. The body of ship interpreter brokers; 3. The jurisdictional struggle of interpreter brokers with other professionals; 4. The Barcelona Chamber of Commerce against the interpreter brokers, 4.1. The opposition of the Chamber to the Royal Decree of October 7, 1910, 4.2. The opposition of the Chamber to the 1920 bill, 4.3. The opposition of the Chamber to the regulation attempts of the 1930s, 4.4. The opposition of the Chamber to the 1944 reform attempt; 5. Conclusions; References.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

El protagonista de este artículo son los corredores intérpretes de buques, el cuerpo profesional introducido por el Código de Comercio de 1829 cuyos miembros compaginaban la condición de agentes comerciales portuarios con la de traductores e intérpretes. Su objetivo es doble: *a*) trazar la historia legislativa de los corredores intérpretes desde 1829 hasta 1944, y *b*) ilustrar la «lucha jurisdiccional» que se desencadenó entre los miembros de este cuerpo y los demás profesionales que venían operando en el ámbito portuario; en el marco de esa lucha, que se extendió a la propia regulación legislativa de los corredores intérpretes, el artículo analiza con detalle la férrea oposición de la Cámara de Comercio de Barcelona a los sucesivos intentos de reorganizar el cuerpo durante el siglo XX.

Los corredores intérpretes de buques han sido poco tratados en la bibliografía académica contemporánea. Hasta Fernández y Del Pozo (2022), toda la obra publicada sobre este cuerpo se reducía a un artículo exploratorio centrado en el puerto de Bilbao (Santoyo, 2003), otro artículo de carácter misceláneo (Del Pozo, 2010), y un artículo algo más pormenorizado que, desde el doble ángulo de la sociología de las profesiones (Abbott, 1998) y de la «política de traducción» (González Núñez, 2016), dirige su atención a los corredores intérpretes del puerto de Barcelona y a su colegio (Branchadell, 2020). En las historias de la traducción o interpretación en España los corredores intérpretes no aparecen (Lafarga y Pegenaute, 2004; Takeda y Baigorri, 2016; Lafarga y Pegenaute, 2023) o lo hacen solo de manera tangencial (Peñarroja, 2000).

Fernández y del Pozo (2022) es el primero que aspira a ser sistemático. Se centra en los requisitos exigidos para ejercer la profesión de corredor intérprete, en la organización de los corredores intérpretes en colegios profesionales y en los motivos que causaron la desaparición del cuerpo. La presente investigación se propone completar por vez primera la caracterización legislativa del cuerpo y ahondar en las causas de su desaparición con el análisis de fuentes archivísticas de difícil acceso.

En la sección 1 se presentan las funciones de los corredores intérpretes de buques de acuerdo con el Código de Comercio y demás disposiciones relevantes. Para cubrir ese objetivo se ha acudido a *Gazeta*, la base de datos digital del Boletín Oficial del Estado, que reúne las disposiciones publicadas en los diarios oficiales antecesores del actual BOE desde 1661 hasta 1959 (la *Gaceta de Madrid* en nuestro caso).

En la sección 2 se ilustran los conflictos entre los corredores intérpretes de buques y otros profesionales que venían ejerciendo en los puertos españoles funciones encomendadas a los primeros por el Código de Comercio. Siguiendo a Branchadell (2020), esta sección toma de la sociología de las profesiones el concepto de «lucha jurisdiccional», que ya se había aplicado con anterioridad a otros conflictos profesionales en el ámbito de la traducción e interpretación en España (Monzó, 2009; Zörweg, 2017). Para cubrir este objetivo se ha recurrido a la *Gazeta*, a bibliografía jurídica especializada (Perecaula, 1871; Mascareñas, 1953), a la curiosa monografía del corredor intérprete bilbaíno Emiliano de Arriaga (Arriaga, 1923), a publicaciones históricas como *La Vida Marítima* y también a las únicas obras conocidas hasta ahora que tratan del antagonismo entre los intérpretes jurados y los corredores intérpretes (Peñarroja, 2000, que lo hace de modo fugaz, y Fernández y Del Pozo 2022, que se extienden sobre la pugna aportando documentación nueva).

En la sección 3 se ahonda en las luchas jurisdiccionales que llevaron al fracaso de los corredores intérpretes, analizando con detalle la posición de la Cámara de Comercio de Barcelona respecto a los sucesivos intentos legislativos de reafirmar o reorganizar el cuerpo durante las primeras décadas del siglo XX. A cada intento del legislador, la Cámara reaccionó invariablemente en contra con el mismo argumento: que la atribución a los corredores intérpretes de funciones en régimen de exclusividad dañaba los intereses de otros profesionales que también ejercían en los puertos y con ello perjudicaba la fluidez de las relaciones comerciales y la buena marcha de la economía. Para cubrir este objetivo se ha recurrido a la

documentación depositada en el archivo histórico de la Cámara de Comercio de Barcelona y en el archivo del Congreso de los Diputados.

## 2. EL CUERPO DE CORREDORES INTÉRPRETES DE BUQUES

El primer texto legislativo español que establece la figura del corredor intérprete «de navíos» son las Ordenanzas de Bilbao de 1737. El capítulo XVI de las Ordenanzas justifica la figura –los corredores deben servir de intérpretes a los capitanes, maestres y sobrecargos «que à veces vienen Estrangeros, y no saben este Idioma vulgar Castellano»– y se fija como requisito que «deberàn ser inteligentes en diferentes Lenguas, además de esta Española, como son, en la Francesa, Inglesa, Olandesa, Flamenca, y otras» (como mínimo en una de ellas). Además de ejercer como intérpretes y traductores, los intérpretes corredores de navíos «ayudaràn a qualquiera Mercader, ò Sobrecarga que conduxere Mercaderías de venta, en su expediente por mayor, y nada por menor» (artículo VI). Según el artículo XII, los mercaderes de Bilbao y los capitanes o maestres de navíos «que quisieren obrar por sí mismos en la direccion de los tales Navios [...] no podrán ser obligados à valerse de los tales Interpretes Corredores».

Las Ordenanzas de Bilbao, juntamente con el Código de Comercio francés de 1807, están en el origen del primer Código de Comercio español, aprobado en 1829. La sección V del título II del libro III está dedicada a los «corredores intérpretes de navíos». El artículo 729 establece que en todos los puertos habilitados para el comercio extranjero habrá el número de corredores intérpretes que se juzgue necesario «con proporción á la estension de sus relaciones mercantiles», y para esos cargos serán preferidos los corredores de comercio ordinarios «siempre que posean dos idiomas vivos de Europa, cuyo conocimiento será de indispensable necesidad en todo el que haya de ser corredor intérprete de navío», aunque no se especifica la manera de acreditar ese conocimiento.

Las atribuciones «privativas» de los corredores intérpretes se fijan en el artículo 731:

1. Intervenir en los contratos de fletamentos que los capitanes ó los consignatarios de los buques no hagan directamente con los fletadores.
2. Asistir á los capitanes y sobrecargos de naves extranjeras, y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demas diligencias que les ocurran en los tribunales y oficinas públicas; bien que aquellos quedan

- en libertad de no valerse de corredor cuando puedan evacuar por sí mismos estas diligencias, ó les asistan en ellas sus consignatarios.
3. Traducir los documentos que los espresados capitanes y sobrecargos extranjeros hayan de presentar en las mismas oficinas, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente; sin cuyo requisito no serán admitidas.
  4. Representar á los mismos en juicio, cuando ellos no comparezcan personalmente, ó por media del naviero ó consignatario de la nave.

En la línea de las Ordenanzas de Bilbao, el apartado 2.º de este artículo fija la «libertad de no valerse de corredor». El apartado 3.º, en cambio, condiciona la validez de las traducciones a la certificación del corredor intérprete.

La documentación disponible no permite concluir que la implantación de los corredores intérpretes fuera de Bilbao resultase especialmente rápida. Según Montero (1882, p. 183 y ss.), en 1882 el corredor intérprete con más antigüedad de España, exceptuando a los del País Vasco, venía ejerciendo desde 1862. Rastreando la *Gaceta de Madrid*, no se encuentran disposiciones sobre la dotación de corredores intérpretes hasta 1875. En el caso del puerto de Barcelona, pasaron 52 años desde la aprobación del Código de Comercio hasta que una Real Orden de 26 de agosto de 1881 lo dotó de diez plazas de corredor intérprete.<sup>1</sup> Según Montero (1882, p. 183 y ss.), en 1882 había un total de 42 corredores intérpretes: 22 en Bilbao, los diez de Barcelona y otros diez repartidos entre Alicante, Gijón, Huelva, «San Sebastián y Pasajes», Santander y Sevilla.

En 1885 el Código de Comercio de 1829 fue substituido por un nuevo Código (Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio, *Gaceta de Madrid* de 16 de octubre). El artículo 88 distingue tres agentes mediadores del comercio: los agentes de cambio y bolsa, los corredores de comercio y los corredores intérpretes de buques. Como novedad respecto a la legislación anterior, el artículo 90 dispone que «en cada plaza de comercio se podrá establecer un Colegio de Agentes de Bolsa, otro de Corredores de Comercio, y en las plazas marítimas uno de Corredores Intérpretes de Buques», y el artículo 112 establece que para ejercer el cargo de corredor intérprete de buques «será necesario acreditar, bien por examen ó bien por certificado de establecimiento público, el

---

<sup>1</sup> No se ha podido identificar en qué número de la *Gaceta de Madrid* se publicó esta Real Orden, que aparece reproducida en el Reglamento para régimen del Colegio de Corredores Intérpretes Reales de Buques del Puerto de Barcelona.

conocimiento de dos lenguas vivas extranjeras» (a diferencia del silencio sobre esta cuestión del Código de 1829).

En cuanto a las «obligaciones» del cuerpo (término que sustituye a «atribuciones privativas»), el artículo 113 dispone que sean las siguientes:

1. Intervenir en los contratos de fletamento, de seguros marítimos y préstamos a la gruesa, siendo requeridos.
2. Asistir a los capitanes y sobrecargos de buques extranjeros y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los Tribunales y Oficinas públicas.
3. Traducir los documentos que los expresados capitanes y sobrecargos extranjeros hubieren de presentar en las mismas oficinas, siempre que ocurriese duda sobre su inteligencia, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente.
4. Representar a los mismos en juicio cuando no comparezcan ellos, el naviero o el consignatario del buque.

Entre este artículo y el 731 del Código de 1829 hay tres diferencias que llaman la atención: en el apartado 1.º se amplía el radio de acción de los corredores intérpretes añadiéndose a los contratos de fletamento los seguros marítimos y préstamos a la gruesa, y se añade la cláusula «siendo requeridos»; en el 2.º, desaparece la cláusula de la «libertad de no valerse de corredor»; y en el 3.º, en cambio, desaparece la cláusula que condicionaba la validez de las traducciones a la certificación del corredor intérprete.

La regulación del Código de Comercio se completó con el Real Decreto por el cual se aprobaba el Reglamento de Bolsas de Comercio y Agentes colegiados (*Gaceta de Madrid* de 1 de enero de 1886). Según el artículo 10 del Reglamento, los corredores intérpretes de buques «sólo podrán intervenir en los contratos que taxativamente encarga el Código á esta clase de auxiliares de Comercio». El artículo 11 reitera que para poder ejercer las funciones de corredores intérpretes «tanto los Agentes de cambio y Bolsa como los Corredores de comercio deberán obtener habilitación especial, acreditando el conocimiento de dos lenguas vivas extranjeras». Por otra parte, el artículo 14 establece que los corredores intérpretes, del mismo modo que los corredores de comercio, «constituirán también Colegio cuando en una misma población se cuenten cinco de estos Agentes». En su artículo 71 el Reglamento también regula los aranceles de los corredores intérpretes. Por las diligencias a que se refiere el apartado

2.º del artículo 113 del Código de Comercio (interpretación), los corredores intérpretes cobrarán 40 pesetas si el tiempo no excede de una hora y 2,50 pesetas por cada 15 minutos de más; por la traducción de documentos a los que se refiere el apartado 3º del artículo 113, cobrarán 5 pesetas por cada «llana de 24 renglones», si la traducción se hace del francés, italiano o portugués; 10 pesetas si se verifica del inglés o alemán; y 12 pesetas si es de cualquier otro idioma.

En virtud del nuevo Código de Comercio y del Reglamento de Bolsas de Comercio y Agentes colegiados se constituyeron dos colegios de corredores intérpretes. El primero se creó en Bilbao (Santoyo, 2003). Según Arriaga (1925, p. 15) la primera Junta de Gobierno del colegio bilbaíno fue nombrada el 31 de enero de 1886, con Modesto de Abásolo en calidad de síndico-presidente y Juan Bautista de Astigarraga y José de Larrucea como adjuntos. Poco después se constituyó en Barcelona un segundo colegio (Branchadell, 2020; Fernández y Del Pozo, 2022). Su Reglamento de régimen interior fue aprobado por una Real Orden de 25 de noviembre de 1886.<sup>2</sup> En el momento de aprobarse dicho reglamento el Colegio tenía a Antonio Torrents Monner como síndico-presidente y a Francisco Mascaró Gaurán y Federico Condeminas Torres como adjuntos. A diferencia del Colegio de Bilbao, el de Barcelona tuvo una existencia efímera y no han quedado demasiados rastros de su actividad (Branchadell 2020).

### 3. LA LUCHA JURISDICCIONAL DE LOS CORREDORES INTÉRPRETES CON OTROS PROFESIONALES

En el marco de la sociología de las profesiones (Abbott, 1988), la historia de los corredores intérpretes ha sido analizada como la historia de la lucha jurisdiccional que mantuvieron con otros grupos profesionales que reclamaban el control del mismo ámbito de actuación (Branchadell 2020). En los términos de Rudvin (2015, p. 433), los corredores intérpretes gozaban de pericia («expertise»), de una identidad de grupo que les permitía diferenciarse de otras profesiones (se organizaron en Colegios y los de Barcelona llegaron a lucir un uniforme propio) y, sobre el papel, también gozaban de un área de actividad exclusiva. El mayor obstáculo

---

<sup>2</sup> No se ha podido identificar en qué edición de la *Gaceta de Madrid* se publicó esta Real Orden, que aparece reproducida en el Reglamento para régimen del Colegio de Corredores Intérpretes Reales de Buques del Puerto de Barcelona.

que encontraron los corredores intérpretes para la consolidación de su profesión fue precisamente la existencia de otros agentes que actuaban en el área de actividad que les había asignado el Código de Comercio. Más que ahondar en la aplicación de la perspectiva de la sociología de las profesiones al caso de los corredores intérpretes, el propósito de esta sección es documentar con episodios concretos los desafíos que experimentaron estos profesionales en el dominio de su supuesta jurisdicción.

Para empezar, cabe reconocer que la misma regulación del cuerpo de corredores intérpretes resultaba ambigua respecto al alcance de sus atribuciones. Hablando del Código de Comercio de 1829, el *Diccionario de derecho mercantil español* de Antonio Perecaula (1871), uno de los numerosos tratados del siglo XIX que se hace eco de la existencia del cuerpo, contiene un comentario revelador al respecto:

(...) los límites de las facultades de estos funcionarios, fuera de las esplicadas, están envueltos en cierta oscuridad por no haberlos des lindado explícitamente la ley. El Sr. Gonzalez Huebra opina que les corresponde intervenir en todo contrato ó negocio que celebren los extranjeros que no hablen ni escriban el idioma español. Tal vez este sea el espíritu de nuestro código de comercio limitadamente á los capitanes y sobrecargos que se hallen en el indicado caso; pero es lo cierto que no contiene disposicion alguna que arroje luz suficiente para resolver con seguridad las cuestiones que sobre este punto pueden ocurrir.

La propia Real Orden que creó las diez plazas de corredor intérprete del puerto de Barcelona es ilustrativa de lo que estaba sucediendo en los puertos españoles antes del desembarco de los corredores intérpretes oficiales, y acaso de lo que seguiría sucediendo después. El texto de la Real Orden explica que «del expediente instruido con objeto de averiguar si los que ejercen funciones de corredores intérpretes de naves en el puerto de Barcelona lo verifican con el correspondiente título» resulta que «el expresado servicio se presta por simples corredores de comercio, por intérpretes jurados y por los cónsules de las naciones convenidas, sin que exista en realidad ningún corredor intérprete de naves autorizado por este Ministerio [de Fomento]».

El cierre del Colegio de Barcelona no es menos ilustrativo de la situación existente en los puertos españoles. En un artículo publicado el 10 de mayo de 1903 en la revista *La Vida Marítima*, José Ricart y Giralt



atribuyó ese cierre a «la competencia de los agentes no colegiados» (1903, p. 249).

Una batalla concreta que es posible documentar es la que se entabló en la década de los 90 del siglo XIX entre los intérpretes jurados y los corredores intérpretes de buques, que incluye episodios recogidos anteriormente en Peñarroja (2000) y Fernández y Del Pozo (2022).

En 1891, Carlos Antonio Talavera, un intérprete jurado de Alicante, interpuso un recurso de alzada ante el Ministerio de Hacienda contra un acuerdo de la Delegación de Hacienda de aquella localidad, según el cual la Aduana local no podía dejar de admitir traducciones de manifiestos (las declaraciones de las mercancías que transportaban los buques) realizadas por corredores intérpretes de buques y cónsules, además de intérpretes jurados, mientras no se dispusiera o determinara otra cosa en aclaración de las disposiciones vigentes.

El objeto de la disputa era el artículo 50 de las Ordenanzas de Aduanas (*Gaceta de Madrid* de 20 de noviembre de 1884), que regulaba la traducción de los manifiestos. Según dicho artículo, «los manifiestos que se presenten redactados en idioma extranjero serán autorizados por el Administrador, se les impondrá el sello de la Aduana y se entregarán al consignatario del buque respectivo para que, á costa del Capitán, se traduzca, devolviendo á la Aduana los originales y su traducción arreglada á modelo, en el plazo máximo de veinticuatro horas». Esas traducciones sólo las podrán autorizar «los Intérpretes jurados, los Corredores intérpretes de navios y los Cónsules de las naciones con las cuales existan Convenios en que se estipule que las traducciones de documentos hechos por dichos Agentes tengan fuerza y validez».

So pretexto de armonizar los artículos 112 y 113 del Código de Comercio con el artículo 50 de las Ordenanzas de Aduanas, la Real Orden de 20 de septiembre de 1891 estableció que los corredores intérpretes de buques sólo podían autorizar la traducción de documentos escritos en idiomas que conociesen. «Tratándose de documentos escritos en idiomas que aquéllos no acrediten conocer –dispone la Orden– las Administraciones de Aduanas podrán acudir á otros Intérpretes para su traducción». La Real Orden de 12 de diciembre de 1891 consideró resuelto a su favor el recurso de alzada del Sr. Talavera: el artículo de las Ordenanzas de Aduanas que regulaba la traducción de los manifiestos al español debía ser interpretado en los términos de la primera Real Orden.

La Real Orden de 18 de mayo de 1896 (*Gaceta de Madrid* de 31 de mayo) constituyó una victoria más clara para los intérpretes jurados.

Varios intérpretes jurados habían elevado una instancia al Ministerio de Hacienda en la que solicitaban la modificación del apartado tercero de la disposición 12.<sup>a</sup> del Arancel de Aduanas (*Gaceta de Madrid* de 1 de enero de 1892). Ese apartado del Arancel de Aduanas disponía que los certificados de origen redactados en un idioma diferente del español (o el francés) se tradujesen «á elección del comercio, por los Intérpretes jurados, por los Corredores intérpretes de buques, por los Corredores de comercio, por las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio de la localidad ó por los Cónsules de las naciones» a que perteneciesen las mercancías.

Por medio de la Real Orden de 18 de mayo, la Dirección General de Aduanas dio la razón a los solicitantes «en el sentido de que el derecho de hacer las traducciones de los certificados de origen radique en primer término en los Intérpretes jurados, y á falta de éstos en los Intérpretes corredores de buques ó en las demás entidades que se citan en el referido precepto».

En la primera década del siglo XX el cuerpo de corredores intérpretes logró una victoria histórica sobre los intérpretes jurados, de la mano de Emiliano de Arriaga, entonces presidente del Colegio de Corredores Intérpretes de Bilbao.

El 12 de octubre de 1909 Arriaga remitió una instancia al ministro de Fomento, Sr. Fermín Calbetón, que era un auténtico memorial de agravios de la «sufrida y humillada» clase de corredores intérpretes contra el intrusismo de otros profesionales (Arriaga, 1923, p. 22 y ss.). En el caso de la traducción, por ejemplo, la instancia se queja de que «con frecuencia acontece que para la traducción de certificados de origen y otros documentos del comercio marítimo, se recurre [...] a los Corredores de Comercio, –algunos de los cuales podrán poseer lenguas, pero no consta oficialmente como de los Marítimos Colegiados– y aquellas traducciones son admitidas en las Aduanas con manifiesta transgresión de los derechos de los últimos». Para subsanarlo, el Colegio bilbaíno proponía modificar los artículos 10, 11 y 71 del Reglamento de Bolsas de Comercio.

Como respuesta a esa instancia, el 7 de octubre de 1910 el Gobierno español publicó un Real Decreto por el cual se modificaba el Reglamento de Bolsas de Comercio, tal como pedía el Colegio de Bilbao (*Gaceta de Madrid* del 8 de octubre). Según la exposición de motivos, el Real Decreto responde a «la necesidad de proporcionar y aun de vigorizar, el prestigio indispensable á tales Agentes, no sólo porque tienen el carácter de Notarios comerciales, con fianza, en los asuntos de su jurisdicción, sino porque es preciso poner de una vez las debidas trabas que impidan la intromisión y

competencia de otra clase de intermediarios, sin carácter oficial, que no se hallan sujetos á ninguna clase de obligaciones y responsabilidades».

El artículo único de este Real Decreto modifica los artículos 10 y 71 del Reglamento de Bolsas de Comercio. Según la nueva redacción, el artículo 10 del Reglamento dispone que los corredores intérpretes intervendrán «privativamente» en los contratos que les atribuye el artículo 113 del Código de Comercio, y de acuerdo con ello «serán los únicos que pueden legal y oficialmente»:

- a) Intervenir en los contratos de fletamento, préstamos á la gruesa, liquidación de averías, seguros de mar, hipoteca naval, compraventa de buques, minerales, carbones ú otros efectos de ó para embarque y cuantas operaciones sean inherentes al comercio marítimo, para darles autenticidad y valor en juicio; y asimismo testimoniar sobre hechos acaecidos en los buques ó derivados de la navegación, siendo para ello requeridos.
- b) Subrogar á los Capitanes, Pilotos, Sobrecargos y demás gente de mar para las diligencias que puedan ocurrirles en toda oficina pública y especialmente en las de Aduana, Comandancia ó Capitanía de puerto y Sanidad marítima, y autorizar en ellas con su firma personal y sello de oficio los despachos ó de salida de sus, buques; así como servirles de intérpretes cuándo sea necesario ó conveniente al interés de aquéllos, pudiendo valerse de sus empleados ó dependientes, siempre que éstos sean españoles y mayores de dieciocho años, para las operaciones materiales de mera tramitación de documentos en dichos centros.
- c) Representar igualmente a toda gente de mar en juicio civil ó Tribunal marítimo, sean extranjeros ó españoles, cuando no comparezcan por sí, ó necesiten intérprete y tratándose de asuntos de la nave no comparezca Capitán ó Patrón, Naviero ó Consignatario.
- d) Traducir los documentos que hayan de presentarse en toda oficina pública, teniendo los Corredores Intérpretes de buques prioridad sobre cualquiera otro funcionario para actuar como intérpretes en asuntos marítimos, y por consiguiente en certificados de origen de mercancías embarcadas, manifiestos de carga, listas de provisiones, declaraciones del Capitán y cuantos documentos hayan de surtir su efecto para el despacho de buques en las Aduanas.

Es notorio que el apartado 1.º amplía las responsabilidades de los corredores intérpretes, que en el Código de Comercio se limitan a los contratos de fletamento, de seguros marítimos y préstamos a la gruesa. En el caso concreto de las actividades de mediación lingüística, la principal

novedad es la atribución a los corredores intérpretes de «prioridad sobre cualquiera otro funcionario» (se supone que incluyendo a los intérpretes jurados) en la traducción de, entre otros, los certificados de origen, lo cual constituye una desautorización directa de la Real Orden de 18 de mayo de 1896, que había dispuesto la prioridad de los intérpretes jurados.

A continuación, el artículo 10 dispone que nadie puede subrogar, representar o firmar por los navegantes españoles, excepto los corredores intérpretes, y en el caso de naves extranjeras, establece que «será obligatoria la firma del Corredor Intérprete de buques, para certificar la traducción en Manifiestos y listas de provisiones, aun cuando éstas se hallen previamente traducidas ó impresas las equivalencias, así como en todos los demás documentos cuyo original se halle en idioma extranjero».

El Real Decreto de 7 de octubre de 1910, que el Colegio de Bilbao celebró como «una verdadera conquista para la clase de Corredores Intérpretes de Buques» (Arriaga, 1923, p. 32 y ss.), suscitó una oposición inmediata. Uno de sus detractores más fervientes fue la Cámara de Comercio de Barcelona; la presentación del incisivo papel jugado por la Cámara barcelonesa en contra de las prerrogativas de los corredores intérpretes, que constituye la principal aportación de este artículo, se desarrolla en la siguiente sección.<sup>3</sup>

#### **4. LA CÁMARA DE COMERCIO DE BARCELONA CONTRA LOS CORREDORES INTÉRPRETES**

##### **4.1. La oposición de la Cámara al Real Decreto de 7 de octubre de 1910**

Al parecer, en 1910 no había corredores intérpretes en el puerto de Barcelona. Según (Arriaga, 1923, p. 23) «en el puerto de Barcelona [...], no se cuenta inscripto, ni por tanto en ejercicio, un solo Corredor Intérprete de Buques». Ello no impidió que la Cámara de Barcelona se pusiera al frente de la oposición al Real Decreto.

El 17 de noviembre de 1910 la compañía naviera Mac Andrews se dirigió por escrito a la Junta Directiva de la Cámara. En su carta, la naviera observa que con el Real Decreto de 7 de octubre «se abrogan todas las

---

<sup>3</sup> La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona fue creada en 1886. Entre 1912 y 1966 la entidad se dividió en dos cámaras, la de Industria y la de Comercio y Navegación. Para simplificar, en este artículo hablamos siempre de «Cámara de Comercio» al margen del período de referencia.

obligaciones que de antiguo venían siendo legal derecho de los consignatarios de buques», considera que llevarlo a la práctica resultaba «una lesión gravísima á los intereses de todos los consignatarios de la Península», y ruega que la Cámara, «de común acuerdo con los demás lesionados», solicite su derogación.

Como reacción a esta petición, el 26 de noviembre la Cámara constituyó una comisión especial sobre el Real Decreto, que el día 30 firmó una «exposición» que proponía que se enviase al ministro de Fomento. Al día siguiente, la Junta Directiva de la Cámara acordó solicitar del Ministerio una aclaración del Real Decreto «para evitar que sus preceptos sigan entendiéndose como derogatorios ó ampliatorios de los del Código de Comercio y demás disposiciones vigentes», y a este efecto acordó elevar al Ministerio la exposición propuesta por la Comisión, que quedó aprobada por la Junta.

La exposición de la Cámara presume que la intención del Ministerio no habría sido *reformular* el artículo 113 del Código de Comercio sino «cumplimentarlo y reglamentar su aplicación». Sin embargo, la exposición se hace eco de que determinadas expresiones del Real Decreto han dado lugar «á que se difunda la creencia de que por virtud de su publicación ha quedado profundamente reformado y ampliado aquel artículo». A partir de ahí la exposición plantea los cuatro puntos siguientes.

El primer punto se refiere al carácter obligatorio de la intervención de los corredores intérpretes. El artículo 113 del Código de Comercio habla de «obligaciones» (en el sentido de «deberes») de los corredores intérpretes; en cambio, el Real Decreto dice que estos agentes intervendrán «privativamente» en los contratos que les encomienda el Código de Comercio y, en virtud de eso, serán los únicos que pueden, legal y oficialmente, hacer lo que el Real Decreto dice. Al parecer de la Cámara, esto parece convertir lo que es obligatorio para los corredores intérpretes en un derecho exclusivo suyo, «que pueden imponer á los demás, en menoscabo de la libertad de contratación, obligándoles á utilizar sus servicios é intervención en todo caso».

El segundo punto versa sobre la «subrogación». El apartado 2 del artículo 113 del Código de Comercio dice que los corredores intérpretes pueden «asistir» a los capitanes y sobrecargos de buques extranjeros y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los Tribunales y Oficinas públicas; en cambio, el Real Decreto dice que los corredores intérpretes les pueden «subrogar» (a ellos y «demás gente de mar») para las diligencias que puedan ocurrirles en toda

oficina pública. La Cámara no puede menos de «repeler» esta interpretación porque entiende que no cabe apartarse de lo que dice el Código de Comercio y también considera que no ha sido voluntad del ministro derogar, sin decirlo, toda la legislación vigente en aduanas, emigración, sanidad, etc. que determina las facultades y los deberes que tienen los consignatarios.

El tercer punto concierne a la representación en los juicios. La Cámara considera inadmisibile la creencia de que los corredores intérpretes sean los únicos que pueden representar a la gente de mar en un juicio civil, cosa que privaría a la gente de mar de la facultad que tiene cualquier ciudadano de comparecer en juicio por medio de procurador.

El cuarto punto trata específicamente de la traducción. La Cámara afirma enfáticamente que no puede imaginar que el Real Decreto haya venido «á destruir la eficacia de las traducciones hechas en la Oficina de Interpretación de Lenguas del Ministerio de Estado por ejemplo, ni las de los traductores intérpretes jurados, ni siquiera las que hayan sido hechas privadamente cuando nadie impugne en juicio su fidelidad, ni su exactitud».

Para terminar, la Cámara se hace eco de las quejas y reclamaciones recibidas, que admite que tienen «algún fundamento» en la literalidad del Real Decreto, sobre todo en la utilización del adverbio «privativamente» y en el pasaje que afirma que nadie podrá subrogar a los navegantes españoles excepto los corredores intérpretes y que, en el caso de naves extranjeras, la firma del corredor intérprete será «obligatoria» para certificar cualquier traducción.

En atención a todas estas consideraciones, y para impedir «controversias, luchas de intereses y acaso expedientes y litigios, siempre perturbadores y dañosos para los elementos mercantiles», la Cámara solicita «una sencilla y fácil aclaración» por parte del Ministro, en el sentido de declarar que «es potestativo en los elementos marítimos, sean de la clase que fueren, utilizar los servicios de los Corredores Intérpretes de buques, de conformidad con los que previene el art. 113 del Código de Comercio».

En el frente político, la iniciativa no tuvo un éxito inmediato. De hecho, en un primer momento el Colegio de Bilbao siguió marcando la pauta. El 10 de octubre de 1910 Emiliano de Arriaga, como presidente del Colegio, dirigió una instancia al Ministerio de Gobernación en la que suplicaba «que se hiciera recordar á las Direcciones de Sanidad Marítima de los puertos» el texto del Real Decreto del 7 de octubre. En respuesta a

esta petición el Ministerio publicó la Real Orden de 20 de diciembre (*Gaceta de Madrid* de 23 de diciembre) en la que se exigía que las disposiciones del Real Decreto tuvieran «debido cumplimiento» por parte de las autoridades sanitarias.

A raíz de la publicación de la Real Orden de 20 de diciembre, con fecha 28 de diciembre el presidente accidental de la Cámara, Juan Perpiñá, escribió al ministro de Gobernación para suplicar que examinara la exposición sobre el Real Decreto de 7 de octubre, con la seguridad de que acabaría con el convencimiento «de las graves perturbaciones de que á la vida del comercio marítimo debe producir la interpretación estricta del R.D. de referencia». Al día siguiente, Perpiñá envió un telegrama al ministro de Fomento en el que, elevando algo el tono, le suplicaba que suspendiera la aplicación del Real Decreto.

El 31 de diciembre el ministro de Fomento respondió al Sr. Perpiñá que «las modificaciones solicitadas por esta Cámara al Real Decreto de 7 de Octubre último están pendientes del reflamentario (*sic*) informe del Consejo de Estado».

En el tira y afloja entre partidarios y detractores del Real Decreto de 7 de octubre de 1910 parece que los detractores consiguieron sus objetivos. La aclaración reclamada por la Cámara de Barcelona llegó el 23 de julio de 1911 en forma de Real Decreto (*Gaceta de Madrid* de 25 de julio). Después de mencionar la «diversidad de reclamaciones» presentadas contra el Real Decreto de 7 de octubre, este nuevo Real Decreto precisa que la finalidad de la reforma del Reglamento interino no es contradecir el Código de Comercio sino proteger a los corredores intérpretes. Más concretamente se trata de «poner coto á las intromisiones que se venían observando en las funciones propias de los Corredores intérpretes de buques; y á las prácticas abusivas de admitir como mediadores, en actos exclusivos de la correduría marítima, á personas que, sobre no reunir ninguno de los requisitos que para ello se exigen, carecían de la responsabilidad necesaria para garantizar debidamente los intereses que se les confiaba». Según este nuevo Real Decreto, la facultad privativa que el artículo 10 del nuevo Reglamento de Bolsas reconoce a los corredores intérpretes «ni atenta á la libertad de contratación ni constituye un privilegio, toda vez que los contratos que se mencionan en el párrafo *a*) de dicho artículo, pueden celebrarse en cualquiera de las formas autorizadas por el derecho, y la intervención de los aludidos Agentes mediadores tendrá efecto tan sólo cuando para ello sean requeridos», y de acuerdo con ello establece que «se mantienen en toda su integridad las prescripciones

del Real decreto de 7 de Octubre de 1910 [...] por no ser opuesta ninguna de ellas á la libertad de contratación que concede el vigente Código de Comercio, ni á ningún otro de sus preceptos».

#### 4.2. La oposición de la Cámara al proyecto de ley de 1920

La rectificación que supuso el Real Decreto de 23 de julio de 1911 calmó las aguas durante una temporada, pero en la década de los 20 la Cámara volvió a movilizarse contra las prerrogativas de los corredores intérpretes. El 23 de febrero de 1920 el director general de Comercio, Industria y Trabajo firmó un Proyecto de Ley de Correduría Marítima (*Gaceta de Madrid* de 8 de marzo). (El proyecto convertía por primera vez a los antiguos «corredores intérpretes de buques» en «corredores intérpretes marítimos».) Aquel día se abrió un plazo de un mes para que pudieran manifestarse al respecto tanto las cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación como las administraciones de Aduanas, Comandancias de Marina y direcciones generales de los puertos, así como los particulares, casas navieras y consignatarias.

La Cámara de Barcelona participó de la oposición del conjunto de cámaras de comercio españolas. El acta de la sesión de la Junta Central de la Liga Marítima Española celebrada el día 30 de abril de 1920, publicada el 10 de mayo de 1920 en la revista *La Vida Marítima*, se refiere al proyecto de ley en estos términos:

La Junta aprobó el informe presentado á la Dirección general de Comercio (que se publica en el *Boletín Oficial de la Liga*) sobre el proyecto de ley de Correduría Marítima en el que, de acuerdo con las Juntas provinciales y locales y las Cámaras de Comercio y otras entidades marítimas, se estima innecesaria y perjudicial la consecución del propósito á que se aspira en dicho proyecto de ley, de crear un Cuerpo oficial de Corredores intérpretes marítimos de España, de intervención siempre obligatoria en las diligencias del tráfico marítimo y en los despachos de buques.

Parece que el documento no superó el estadio del proyecto de ley. En este contexto de replanteamiento (fallido) del cuerpo de corredores intérpretes, una Real Orden dejó en suspenso los nombramientos de nuevos corredores (*Gaceta de Madrid* de 2 de marzo de 1927).



### 4.3. La oposición de la Cámara a los intentos de regulación de los años 30 del siglo XX

En los años 30 del siglo XX la regulación del cuerpo de corredores intérpretes volvió a aparecer en la agenda política, esta vez con mayor fuerza, y podríamos decir que se dio la última gran batalla entre ese cuerpo y sus detractores, entre los que volvió a destacar la Cámara de Barcelona.

Tres años después de la suspensión de los nombramientos de nuevos corredores intérpretes, se publicó el Real Decreto de 8 de julio de 1930 (*Gaceta de Madrid* de 14 de julio). El Real Decreto dispone que «en lo sucesivo los actuales Corredores Intérpretes de buques se denominarán Intérpretes marítimos». Aparte del cambio de denominación del cuerpo, el Real Decreto de 1930 no es muy diferente del de 1910. El apartado 1.º del artículo 6 vuelve a atribuir a los corredores intérpretes más facultades de las que constan en el artículo 113 del Código de Comercio (intervención «en los contratos de fletamento, préstamos a la gruesa, liquidación de averías, seguros de mar, hipoteca naval, compraventa de buques, minerales, carbones u otros efectos de o para embarque, y cuantas operaciones sean inherentes al comercio marítimo»). En cuanto a las actividades de traducción, el apartado 4.º mantiene la «prioridad sobre cualquier otro funcionario» de los corredores intérpretes que ya se había establecido en 1910. El final del artículo también reitera la atribución de funciones en régimen de exclusividad que ya figuraba en aquel texto. En el caso de naves extranjeras, «será obligatoria la firma del Corredor para certificar la traducción en manifiestos y listas de provisiones, aun cuando éstas se hallen previamente traducidas o impresas las equivalencias, así como en todos los demás documentos cuyo original se halle en idioma extranjero».

Aunque no se ha podido documentar la oposición a esta nueva regulación, el caso es que –en un *déjà vu* de lo que había sucedido 20 años atrás– poco después se publicó la Real Orden de 31 de julio de 1930 (*Gaceta de Madrid* de 1 de agosto) para aclarar que «el artículo 6.º del anterior R. D. debe interpretarse en el sentido y con las limitaciones fijadas en el artículo 113 del Código de Comercio».

En este contexto de reformulación del cuerpo, el Ministerio de Agricultura convocó una Conferencia de Corredores Intérpretes Marítimos que se celebró los días 14 y 15 de junio de 1932, sin que, como reza el libro de actas de la Cámara de Comercio de Barcelona, «fuera posible hallar una fórmula aceptable entre los representantes de los corredores

intérpretes y los de los consignatarios, intérpretes jurados y del Consejo Superior de Cámaras», un fracaso que la Cámara atribuye a la intransigencia de los corredores, que «están empeñados en recabar un privilegio que las leyes no autorizan, y que las necesidades del comercio marítimo repugnan».

Un mes después de esta Conferencia fallida, entró en las Cortes Constituyentes una Proposición de Ley «sobre Organización del Cuerpo de Corredores Intérpretes Marítimos», firmada por un grupo de diputados con Fermín Blázquez Nieto a la cabeza (15 de julio de 1932). El 27 de julio la Comisión de Agricultura, Industria y Comercio autorizó su lectura y el 28 de julio el Pleno la tomó en consideración.

La base 6.<sup>a</sup> de la proposición distingue entre una intervención «preceptiva» y una intervención «potestativa, o sea a instancia de parte» de los corredores intérpretes. En el primer caso, la base anuncia que «será siempre obligatoria la intervención oficial de los citados corredores en todas las operaciones de despacho de buques mercantes nacionales y extranjeros, en las oficinas públicas de Aduanas, Sanidad, Comandancias de puertos, etc., y en la traducción a tales efectos de documentos, libros y papeles redactados en idioma extranjero. En los contratos y pólizas de fletamento de buques y transportes por mar. En los de seguros marítimos. En las liquidaciones de averías. Para testimoniar hechos acaecidos a la nave, a los tripulantes o pasajeros, así como sobre derechos, usos y costumbres de puertos y del tráfico marítimo». La intervención a instancia de parte se refiere a estos otros campos: «En los contratos de compraventa de buques, hipoteca naval, préstamos y adelantos. En los contratos de compraventa de mercancías de o para embarque. En el cobro de fletes, importe de averías, primas de seguro y otras similares. En la representación en juicio cuando no comparezcan los tripulantes, navieros o consignatarios. En las traducciones de documentos que no hayan de surtir efectos oficiales. En los peritajes de carácter particular».

La oposición a cualquier regulación que garantizase derechos exclusivos a los corredores volvió a manifestarse durante la fase de información pública abierta por la Comisión de Agricultura. El 26 de agosto de 1932 la Cámara de Barcelona envió a la Comisión un documento de 11 páginas en el que muestra su total oposición al proyecto. Como conclusión la Cámara señala que «no es conveniente para los intereses generales del País que prevalezca el criterio de concesión de exclusiva o monopolio de las operaciones de comercio marítimo a que se refiere la proposición de ley objeto de este informe». En el caso de que la

proposición no sea retirada, la Cámara pide que sea profundamente modificada «de suerte que la intervención de dichos corredores siga siendo, tal como resulta de los preceptos del Código de Comercio, de carácter puramente voluntario, incluso en la traducción de documentos, siendo lo más aconsejable que subsista en esta materia el *statu quo* creado por las disposiciones vigentes».

Pese a esta oposición, la proposición de ley siguió el trámite parlamentario. El 17 de febrero de 1933 la Comisión de Agricultura emitió su dictamen. El artículo 6 del proyecto de ley mantiene las dos modalidades de intervención de los corredores, «preceptiva» y «potestativa». Según dicho precepto,

(,..) será siempre obligatoria la intervención oficial de los citados Corredores en todas las operaciones de despacho de buques mercantes nacionales y extranjeros en las Oficinas públicas de Aduanas, Sanidad, Comandancias de Puertos, etc.; en la traducción a tales efectos de documentos, libros y papeles redactados en idioma extranjero; y para dar fê de hechos acaecidos a la nave, a los tripulantes o pasajeros, así como sobre derechos, usos y costumbres de puertos y del tráfico marítimo.

El 22 de marzo la Comisión de Marina de las Cortes aprobó un informe sobre el dictamen emitido por la de Agricultura expresando una inesperada disonancia. Según este informe, al reorganizar el cuerpo de corredores marítimos el Estado debe «privarse de introducir modificaciones fundamentales en el criterio y en las disposiciones concretas, como el despacho de buques con función privativa al reorganizar el Cuerpo de Corredores Intérpretes Marítimos». La Comisión propone que las funciones de los corredores «sean objeto de un reglamento concordante con lo dispuesto en el Código de Comercio». Sea como fuere, la verdad es que el dictamen de la Comisión de Agricultura no llegó nunca a debatirse. En la sesión de las Cortes del día 29 de marzo de 1933 el Sr. Juan Morán Bayo declaró que la Comisión de Agricultura, Industria y Comercio había acordado retirar del orden del día el dictamen sobre la proposición de ley de los corredores intérpretes marítimos.

En la línea del «reglamento concordante» sugerido por la Comisión de Marina, el 30 de noviembre de 1933 se aprobó el Reglamento de los corredores intérpretes marítimos (*Gaceta de Madrid* de 6 de diciembre), de acuerdo con las previsiones del Real Decreto de 8 de julio de 1930 —el mismo que, como hemos visto, según la Real Orden de 31 de julio del

mismo año debía interpretarse «en el sentido y con las limitaciones fijadas en el artículo 113 del Código de Comercio».

El Reglamento hace equilibrios entre las posiciones enfrentadas. Según el artículo 35, la intervención de los corredores intérpretes marítimos en los contratos y operaciones inherentes al comercio marítimo tendrá lugar «a requerimiento de los interesados», y según el 36 lo mismo es aplicable a la asistencia de los capitanes, pilotos, sobrecargos y demás gente de mar de buques extranjeros, para diligencias que puedan ocurrirles en las oficinas públicas, así como para servirles de intérpretes. En cambio, el artículo 37 dispone que los Corredores Intérpretes Marítimos realizarán, «con carácter exclusivo», el despacho documental de los buques propiedad del Estado o de Compañías subvencionadas por el Estado y el 38 dice lo mismo a propósito de los contratos de fletamento en los que el fletador sea el Estado, la Región, la Provincia o el Municipio. Por lo que respecta a las actividades de mediación lingüística, el artículo 40 del Reglamento establece que los corredores intérpretes marítimos tendrán «prioridad» (no exclusividad) para la traducción de los documentos relacionados con el comercio marítimo que hayan de presentarse en toda oficina pública, así como también para actuar de intérpretes en dichos asuntos, «siempre que surjan dudas sobre la inteligencia del documento o viniere sin traducir».

El 5 de mayo de 1934 el Director General de Comercio y Política Arancelaria comunicó una rectificación en toda regla de los ámbitos de exclusividad que se habían previsto (*Gaceta de Madrid* de 6 de mayo). Los artículos 37 y 38 antes citados fueron directamente derogados, con una argumentación que ya resulta familiar:

En el artículo 37 de la citada Ordenanza se concede a los Corredores intérpretes marítimos la exclusiva en el despacho documental de los buques propiedad del Estado o de Compañías subvencionadas por el Estado. Asimismo, el artículo 37 [léase 38] dispone que los contratos de fletamento en los que sea fletador el Estado, la Región, la Provincia o el Municipio deberán ser autorizados por un Corredor intérprete marítimo. Tales concesiones implican un monopolio en favor de dichos profesionales, monopolio de todo punto contrario al principio de libertad que establece el Código de Comercio al regular la mediación mercantil en todas sus formas.

La prueba definitiva de la desorientación que reinaba en torno al cuerpo de corredores intérpretes marítimos es una Orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio publicada en 1935 (*Gaceta de Madrid*

de 23 de octubre). Esta Orden explica que «el problema de la función de los Corredores marítimos, Agentes mediadores reconocidos por el Código de Comercio junto a los de Banca y Bolsa y Corredores de Comercio, a pesar de los 50 años que han transcurrido desde la promulgación de dicho precepto legal [1885], no se ha solucionado aún de un modo definitivo y terminante» y reconoce que la efectividad y utilidad práctica de la legislación vigente (Decreto de 8 de julio de 1930 y Reglamento de 30 de noviembre de 1933) «indudablemente no han sido las que a buen seguro pretendía el legislador». Así las cosas, la Orden establece la creación de una Ponencia con el mandato de proponer soluciones, formada por «tres representantes de los Corredores Intérpretes Marítimos, elegidos por su Asociación nacional; un representante de la Federación de Consignatarios de buques, otro de los navieros y armadores, nombrado por la Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros, y otro Vocal designado por la Dirección General de Aduanas».

No se ha podido establecer si la comisión prevista llegó a constituirse. En cualquier caso, parece evidente que el estallido de la Guerra Civil aplazó cualquier posible solución «definitiva y terminante» al problema. Hubo que esperar una década para que se volviera a intentar.

#### **4.4. La oposición de la Cámara al intento de reforma de 1944**

Después de la Guerra Civil seguía sin haber corredores intérpretes en el puerto de Barcelona. El 1 de junio de 1944 el Jefe de Secretaría de la Bolsa Oficial de Comercio de Barcelona, Apolonio Pérez Carrasco, escribió al secretario de la Cámara de Comercio de Barcelona para preguntar «si radica en esta Plaza la Entidad de CORREDORES INTÉRPRETES DE BUQUES indicando en tal caso su domicilio». El mismo día el secretario de la Cámara respondió que «según los informes que posee esta Cámara ninguna entidad de Corredores Intérpretes de Buques radica en esta plaza».

Pocos meses después de este intercambio, el Ministerio de Industria y Comercio abrió a información pública un proyecto de decreto «por el que se reorganiza el Cuerpo de Corredores Intérpretes Marítimos, que en lo sucesivo se denominará Cuerpo Orgánico de Corredores Aero-Marítimos, dependiente de la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, y que determina sus funciones y atribuciones» (*Boletín Oficial del Estado* de 19 de noviembre de 1944).

Aparte de rebautizar el cuerpo, el artículo 7 del proyecto de decreto distingue entre facultades «preceptivas» de los corredores y facultades «de carácter potestativo y a instancia de parte». Entre las primeras está la intervención en todo tipo de contratos (esta vez también relativos a aeronaves); la asistencia a capitanes, pilotos, etc. en las diligencias ante las oficinas públicas; el despacho de naves o aeronaves propiedad del Estado; y la traducción de los documentos «que hayan de presentar las naves aéreas o marítimas (...), la traducción de manifiestos, listas de provisiones y conocimientos de embarque, aun cuando se hallasen previamente traducidas o impresas las equivalencias, así como en toda la demás documentación cuyo original esté en idioma extranjero».

El 12 de diciembre de 1944 el presidente (A. Maristany) y el secretario general (B. Amengual) de la Cámara de Barcelona firmaron un escrito de 9 páginas sobre el proyecto de decreto dirigido al Subsecretario de Comercio, Moneda y Política Arancelaria del Ministerio de Industria y Comercio. En este escrito la Cámara manifiesta que no es la primera vez que debe salir en defensa de los intereses legítimos que representaba, recordando los precedentes de 1910 y 1932. La cuestión vuelve a ser que conceder derechos exclusivos a los corredores intérpretes «constituiría un monopolio o exclusiva que habría de lastimar, sin justificación ni necesidad alguna, respetables intereses y causar serias perturbaciones en el curso de las operaciones propias del comercio marítimo y aéreo y de las que con él se relacionan». En el caso de que se considere inevitable reorganizar el cuerpo, la Cámara afirma que estaría de acuerdo «siempre que se prescindiese cuidadosamente de todo precepto encaminado a hacer obligatoria la intervención de dichos mediadores en determinados casos», dada la costumbre imperante en los puertos españoles de servirse de otros profesionales que ejercen «perfectamente» las funciones de los corredores, «sin privilegios dañosos para los intereses económicos en general ni, en particular, para los del comercio marítimo, el cual constantemente ha repudiado la exclusiva que viene siendo objeto de añeja aspiración». Por lo que respecta concretamente a la actividad de traducción, la Cámara menciona las «traducciones de documentos» entre las muchas funciones que el Proyecto de decreto atribuye a los corredores intérpretes cuando afirma enfáticamente que condensar en pocas manos privilegiadas todas esas funciones «produciría enorme perturbación», y recuerda expresamente que los Aranceles de Aduanas vigentes también reconocen la facultad de traducir documentos «a los intérpretes jurados, a los corredores de comercio, a las Cámaras de Comercio y a los Cónsules».

El mismo 12 de diciembre la Cámara envió su informe a Antonio Valcárcel, secretario del Consejo Superior de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España. El 29 de diciembre Valcárcel confirmó la recepción del informe e informó de que lo había elevado a la Dirección General de Comercio junto con los escritos de otras 17 cámaras, como anexo al informe que el propio Consejo había enviado al ministro. La oposición de las cámaras al proyecto debió de surtir efecto, porque lo cierto es que de la regulación de los corredores intérpretes (aero)marítimos en España nunca se supo nada más. En el caso de Barcelona, una anécdota ilustra a la perfección el ocaso de los corredores intérpretes. El 8 de abril de 1959 el secretario general del Consejo Superior de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España, Antonio Valcárcel, escribió en la Cámara de Barcelona para comunicar la urgente necesidad, a requerimiento del Ministerio de Comercio, de que «cada Cámara con Sección de Navegación, envíe al Consejo para elevarla a la Superioridad, una relación, por duplicado, de los Corredores Intérpretes Marítimos que ejerzan sus funciones en la demarcación de esa Cámara». En su respuesta, fechada el 11 de abril, el secretario de la Cámara, José Morro Cerdá, le comunicó lo que él mismo tildó de «sorpresa curiosa e interesante»: «No tenía noticia esta Secretaría de que actuase en la demarcación de la Cámara ningún corredor intérprete marítimo —explica Morro—pero al consultar la Matrícula, nos encontramos con que figura matriculado por el epígrafe 1.078 [el de los corredores intérpretes], Don Luis Pérez Pardo». Contactado este señor, se presentó en la Cámara para manifestar que se encontraba matriculado por el epígrafe 1.078 «pura y simplemente por error», dado que lo que le correspondía propiamente era el 1.031 («intérprete jurado cerca de los Tribunales»). Pérez Pardo aún añadió que lamentaba profundamente el error, pues la contribución que le había correspondido satisfacer era más elevada que la de los intérpretes jurados. La alborozada respuesta del secretario de la Cámara fue esta: «puedo manifestarle que aunque el Censo de esta Cámara figura de derecho matriculado un Corredor intérprete marítimo, de hecho no tenemos nadie, pues aquel no realiza las actividades que a dichos intermediarios pudieran corresponder y será baja en breve por este concepto». Y por si esto no fuera suficiente: «Puedo corroborarle, por tanto, las informaciones que ha proporcionado esta Cámara al Consejo en ocasiones anteriores, sobre la falta de base para el desarrollo de tales actividades, aún cuando se hallen previstas y reguladas en el Código de Comercio».

Lo que decía el secretario de la Cámara de Comercio de Barcelona en 1959 respecto a los corredores intérpretes de Barcelona es válido para toda España. Aunque el Código de Comercio de 1885 esté todavía vigente y ninguno de los artículos que versan sobre ellos haya sido derogado, los corredores intérpretes españoles dejaron de existir hace lustros al sucumbir en su larga lucha jurisdiccional.

## 5. CONCLUSIONES

Tras analizar un número significativo de documentos relevantes sobre los corredores intérpretes de buques, en sus conclusiones Fernández y Del Pozo (2022, p. 250) reconocen que «son muchos más los documentos que guardan en sus páginas información valiosa e interesante sobre estos profesionales, lo que deja abierta una puerta a futuras investigaciones para quien desee seguir contribuyendo a llenar los vacíos en la historia de la interpretación en España». El presente artículo debe entenderse como una contribución a seguir llenando los vacíos en la historia de los corredores intérpretes españoles.

En primer lugar, en este artículo se ha trazado la historia legislativa más completa posible del cuerpo de corredores intérpretes, desde el primer Código de Comercio de 1829 hasta el último intento de regulación del cuerpo en el Proyecto de decreto abierto a información pública en 1944. Así, se ha detallado la regulación del cuerpo en el Código de Comercio de 1885, con el complemento indispensable del Reglamento de Bolsas y Comercio de 1886 y un retahíla de reales órdenes; en el Real Decreto de 7 de octubre de 1910 y su rectificación en el de 27 de julio de 1911; en el Proyecto de ley de correduría marítima de 1920; en el Real Decreto de 8 de julio de 1930 y su rectificación en la Real Orden de 31 de julio del mismo año; en la fallida Proposición de Ley de 1932; en el Reglamento de los corredores intérpretes marítimos de 1933 y su rectificación en 1934; y finalmente en el también fallido Proyecto de Ley de 1944. El *leitmotiv* de todos los cambios (o intentos de cambio) legislativos fueron siempre las competencias de los corredores intérpretes y el posible deslinde entre funciones exclusivas y funciones facultativas, siempre bajo la presión de otros agentes que competían con los corredores intérpretes en el ejercicio de las actividades encomendadas a priori a estos últimos por el Código de Comercio.

En segundo lugar, en el marco de esa competición en que se vieron involucrados los corredores intérpretes, este artículo ha podido



documentar de manera exhaustiva una secuencia de episodios que refleja cómo la propia regulación legislativa de los corredores intérpretes se convirtió en una arena de las luchas jurisdiccionales que se habían desencadenado: se trata de la batalla que entabló la Cámara de Comercio de Barcelona contra cualquier nuevo intento de regulación del cuerpo durante la primera mitad del siglo XX, desde el Real Decreto de 1910 hasta el Proyecto de Ley de 1944. Gracias a una profunda investigación de archivo, el presente artículo ha podido analizar con detalle el argumentario de los que se oponían a los «privilegios» de los corredores intérpretes en nombre del comercio libre, también en el ámbito específico de la traducción e interpretación.

Naturalmente, la contribución de este artículo no deja sin sentido al llamado de Fernández y del Pozo (2022). A nuestro modo de ver, una vez atendidas la historia legislativa del cuerpo y las líneas maestras de la lucha jurisdiccional que llevó a su desaparición, el principal vacío a llenar sobre los corredores intérpretes es el de su actividad profesional concreta en los puertos españoles. En el caso específico de la traducción, ninguno de los autores que se ha ocupado de los corredores intérpretes ha logrado localizar muestras del «libro copiador» de traducciones previsto en el artículo 114 del Código de Comercio. Hoy en día, solo disponemos del modelo de copiador de traducciones (en blanco) incluido en Arriaga (1923, p. 508). Por lo que respecta a la interpretación, tampoco se han encontrado trazas de la actividad de los corredores como intérpretes. En ambos casos, para llenar el vacío es imprescindible ampliar e intensificar la investigación de archivo en las cámaras de Comercio, en las oficinas portuarias, y en otras «oficinas públicas» (como los tribunales de justicia). Por lo demás, el presente artículo no es solo una contribución a la historia de los corredores intérpretes españoles. También puede entenderse como un caso de estudio que puede ser útil para iluminar otras investigaciones que no conciernen necesariamente a estos profesionales. Por un lado, puede servir como ilustración de las luchas jurisdiccionales en el ejercicio profesional de la traducción e interpretación, pasadas o presentes, en este país u en otros. Por otro lado, puede proporcionar contenido empírico a la emergente disciplina de la «política de traducción». En la línea iniciada en Branchadell (2020), el presente artículo documenta el fracaso de la política del Gobierno español de extender a todos los puertos españoles la figura del corredor intérprete, que sucumbió ante la actividad de otros agentes portuarios de cuyos intereses profesionales la Cámara de Comercio de Barcelona se erigió de algún modo en portavoz.

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abbott, Andrew (1988). *The System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. University of Chicago Press. <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226189666.001.0001>
- Arriaga, Emiliano de (1923). *El libro de la correduría marítima* (Segunda edición). Bilbaína de Artes Gráficas, J. A. de Lerchundi.
- Branchadell, Albert (2020). Maritime interpreters in nineteenth-century Barcelona: A failure story in translation policy. En Lieven D'hulst y Kaisa Koskinen (Eds.), *Translating in Town. Local Translation Policies During the European 19th Century* (pp. 161-181). Bloomsbury Academic. <https://doi.org/10.5040/9781350091030.0 014>
- Casares Potau, Francisco (1953). "Corredores marítimos". En: Mascareñas, Carlos-E. (Dir.), *Nueva Enciclopedia Jurídica* (Tomo V) (pp. 792-795). Francisco Seix.
- Del Pozo Triviño, Maribel del (2010). Corredores intérpretes de buques. En: José L. Cifuentes *et al.* (Coords.). *Los caminos de la lengua: Estudios en homenaje a Enrique Alcaraz Varó* (pp. 93-106). Universidad de Alicante / Universitat d'Alacant.
- Fernández Malnero, Paula y Del Pozo Triviño, Maribel (2022). Los corredores intérpretes de buques: análisis de la profesión e identidades. *Hermēneus. Revista de Traducción e Interpretación*, 24, 221-254. <https://doi.org/10.24197/her.24.2022.221-254>
- González Núñez, Gabriel (2017). On Translation Policy. *Target*, 28 (1), 87-109. <https://doi.org/10.1075/target.28.1.04gon>
- Lafarga, Francisco y Luis Pegenaute (Eds.) (2004). *Historia de la traducción en España*. Editorial Ambos Mundos.
- Lafarga, Francisco y Pegenaute, Luis (Dirs.) (2023). *Portal de Historia de la Traducción en España*. <https://phite.upf.edu/>

- Montero, José (1882). *La bolsa, el comercio y las sociedades mercantiles*. Tip. del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús.
- Monzó, Esther (2009). Legal and translational occupations in Spain regulation and specialization in jurisdictional struggles. *Translation and Interpreting Studies*, 4 (2), 135-54. <https://doi.org/10.1075/tis.4.2.07mon>
- Peñarroja, Josep (2000). Historia de los intérpretes jurados en España. En GREJUT (Ed.). *La Traduction juridique. Histoire, théorie(s) et pratique / Legal Translation. History, Theory/ies and Practice*. École de Traduction et d'Interpretation, Université de Genève.
- Perecaula, Antonio (1871). *Diccionario de derecho mercantil español*. Imprenta del Diario de Barcelona.
- Reglamento para régimen del Colegio de Corredores Intérpretes Reales de Buques del Puerto de Barcelona* (1888). Tipografía «La Academia».
- Ricart Giralt, José (1903). Los corredores intérpretes de buques. *La Vida Marítima*, 49, 248-249.
- Rudvin, Mette (2015). Interpreting and professional identity. En: Holly Mikkelsen y Renée Jourdenais (Eds.). *The Routledge Handbook of Interpreting* (pp. 432-446). Routledge.
- Santoyo, Julio C. (2003). Un quehacer olvidado: los intérpretes-traductores de navíos. *Quaderns de Filologia. Estudis Lingüístics*, 8, 1-21.
- Takeda, Kayoko y Baigorri-Jalón, Jesús (Eds.) (2016). *New Insights in the History of Interpreting*. John Benjamins. <https://doi.org/10.1075/btl.122>
- Zörweg, Doris (2017). La representación de los intérpretes de tribunales en los medios españoles: una lucha jurisdiccional silenciada. En Esther Monzó-Nebot y Joan Jiménez Salcedo (Eds.). *Les llengües minoritzades en l'ordre postmonolingüe* (pp. 167-179). Publicacions de la Universitat Jaume I.