



## Los corredores intérpretes de buques: análisis de la profesión e identidades

### Sworn ship brokers: analysis of the profession and identities

---

PAULA FERNÁNDEZ MALNERO

Investigadora independiente. Calle Porto, n.º 13. 33796 Coaña, Asturias, España.

Dirección de correo electrónico: [paula3.1997@gmail.com](mailto:paula3.1997@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9528-7451>

MARIBEL DEL POZO TRIVIÑO

Universidad de Vigo. Facultad de Traducción e Interpretación. As Lagoas, Marcosende, s/n. 36310 Vigo, España.

Dirección de correo electrónico: [mdelpozo@uvigo.es](mailto:mdelpozo@uvigo.es)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7557-2378>

Recibido: 9/2/2021. Aceptado: 25/2/2022.

Cómo citar: Fernández Malnero, Paula y Maribel del Pozo Triviño, «Los corredores intérpretes de buques: análisis de la profesión e identidades», *Hermēneus. Revista de Traducción e Interpretación*, 24 (2022), pp. 221-254.

DOI: <https://doi.org/10.24197/her.24.2022.221-254>

**Resumen:** El presente trabajo recorre la historia de los corredores intérpretes de buques, agentes mediadores del comercio marítimo que desarrollaron su actividad en los puertos españoles durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Aborda los aspectos relativos a los requisitos exigidos para ejercer la profesión, su organización en colegios profesionales y los motivos que propiciaron su desaparición. También se han rescatado algunas identidades de quienes en su momento se dedicaron a esta actividad, todo ello con el fin de contribuir a la historiografía de la profesión de intérprete.

**Palabras clave:** Traducción, interpretación, corredores intérpretes de buques, intérpretes jurados, organización profesional.

**Abstract:** A journey through the history of sworn ship brokers, who were mediating agents of the maritime trade in Spain at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century. We shall analyse the requirements for exercising the profession, its organization, and the main reasons of its disappearance. Moreover, we have rescued the identities of those who had been Sworn Ship Brokers at the time. The main purpose of our project is to contribute to the historiography of the interpreting profession.

**Keywords:** Translation, interpretation, sworn ship brokers, sworn interpreters, professional organisation.

**Sumario:** 1. Introducción; 2. Revisión del estado de la cuestión; 3. Materiales y metodología; 4. Análisis, 4.1. Primer bloque: denominación, requisitos, obligaciones y formación, 4.2. Segundo bloque: aspectos profesionales de la actividad, 4.2.1. Organización de la profesión, 4.2.2. Fianzas y aranceles, 4.2.3 Otros aspectos relacionados con el ejercicio profesional de la actividad, 4.3.

Tercer bloque: quienes desempeñaron la profesión; 4.4. Cuarto bloque: desaparición de los corredores intérpretes de buques; 5. Conclusiones; Referencias bibliográficas.

**Summary:** 1. Introduction; 2. State of the art; 3. Materials and methods; 4. Analysis, 4.1. First section: denomination, requirements, obligations, and training, 4.2. Second section: professional issues, 4.2.1. How the profession was organised, 4.2.2. Deposits and tariffs, 4.2.3. Other aspects related to the professional practice of this activity, 4.3. Third section: who were sworn ship brokers?, 3.4. Fourth section: disappearance of sworn ship brokers; 5. Conclusions; References.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

La figura del intérprete ha sido necesaria y, por consiguiente, ha estado presente en todo tipo de intercambios culturales a lo largo de la historia. Sin embargo, «la historia cultural apenas ha considerado objeto de su investigación esa actividad del mediador lingüístico» (Alonso Araguás, 2008: p. 429) y los estudios al respecto se remontan a apenas un siglo atrás (Pöchhacker, 2015: p. 62).

Esta escasez de investigación sobre la historia de la interpretación que señalan Alonso Araguás y Pöchhacker, entre otros,<sup>1</sup> atañe también a ciertas figuras profesionales, como los corredores intérpretes de buques. Son muy escasos los trabajos en los que se da cuenta de sus identidades y actividad.

Peñarroja Fa (2000) los menciona en su artículo «Historia de los intérpretes jurados». También recogen información sobre ellos Santoyo Mediavilla (2003) y Del-Pozo-Triviño (2010), mientras que Arencibia Rodríguez (2008) escribe sobre sus homólogos en Cuba. Más allá de estas publicaciones, la profesión de corredor intérprete de buques parece haber caído en el olvido. Con este artículo pretendemos contribuir a cubrir este vacío dando respuesta a preguntas como ¿quiénes eran los corredores intérpretes de buques?, ¿cuáles eran sus obligaciones?, ¿y sus contextos de trabajo?, ¿recibían alguna formación específica?, ¿cómo se organizaban?, ¿por qué desapareció la profesión?, y, de forma más genérica, ¿en qué tipo de documentos queda constancia de sus identidades y de su labor?

Los objetivos de nuestra investigación son, pues: describir y analizar los aspectos profesionales, legales y socioculturales que afectaron a la profesión de corredor intérprete de buques, así como delimitar sus ámbitos de actuación y el tipo de documentos con los que trabajaban. Asimismo, pretendemos dar a conocer los nombres propios de los que en su momento

---

<sup>1</sup> Baigorri Jalón (2015, 2020); Delisle y Woodsworth (eds.) (2012); Pegenaute Rodríguez (2019); Zarrouk (2006).

ejercieron esta actividad, para reconocer su labor con el ejemplo de unos pocos. También daremos cuenta de la evolución de la profesión, desde su origen hasta su desaparición.

## 2. REVISIÓN DEL ESTADO DE LA CUESTIÓN

Como se ha señalado, que sepamos, solamente Peñarroja Fa (2000), Santoyo Mediavilla (2003) y Del-Pozo-Triviño (2010) mencionan a estos profesionales en sus escritos. Santoyo Mediavilla (2003) apunta que estos «intérpretes de puertos y navíos» eran personas casi anónimas, de las que apenas han dejado rastro unas pocas noticias. Añade que, de seguro, son muchos los archivos que guardan datos al respecto «bajo una pesada losa de silencio y olvido».

Explica el autor que su actividad fue de gran protagonismo en los puertos españoles habilitados para el comercio internacional, como los de Bilbao, Portugalete y San Sebastián, que durante siglos contaron con intérpretes denominados en un primer momento «corredores de los maestros» y posteriormente «corredores de navíos e intérpretes». En 1511 se creó el Consulado, Casa de Contratación y Juzgado de los Hombres de Negocios de Mar y Tierra, la primera institución oficial fundada en el puerto bilbaíno; pero los intérpretes de navíos no se hicieron presentes en los documentos de este tipo de instituciones hasta 1737, cuando Felipe V aprobó las Ordenanzas de este Consulado, en las que se nombraban cuatro intérpretes para el puerto.

La actividad de los «corredores de navíos, intérpretes de sus capitanes, o maestros, y sobrecargos» se reglaba en el capítulo XVI de las Ordenanzas. Los corredores intérpretes habían de dominar, además del español, un idioma extranjero; debían jurar su cargo anualmente; no podían comerciar ni en las embarcaciones que atendían ni fuera de ellas; no podían cobrar por su trabajo otros derechos que los establecidos; no sería obligatorio servirse de ellos si otra persona del barco podía mediar; y debían llevar un registro de todos los navíos a los que asistían. Además, si se necesitaba una traducción de algún documento, se nombraría al intérprete que la llevaría a cabo para que tuviese validez, de modo que este actuaba, en cierta medida, también como traductor jurado. En el siglo XVII este no era un oficio fijo, sino una designación eventual. Recoge Santoyo Mediavilla algunos nombres propios de los que fueron intérpretes de navíos y nos dice que, en torno al siglo XVIII, cobraban un sueldo fijo que pagaba el

Consulado. Además, algunos se encargaban de traducciones de documentos del propio Consulado.

Añade Santoyo Mediavilla (2003: p. 12) que el puerto de San Sebastián siguió la estela del de Bilbao con un retraso de treinta años. *Las nuevas Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contratación y Consulado de la M. Noble y M. Leal Ciudad de San Sebastián* se aprobaron en 1766 y nombran a tres intérpretes. Las estipulaciones de las *Ordenanzas* de San Sebastián recogen algunos epígrafes más que regulaban la actividad de los corredores intérpretes de buques: establecen la obligación del corredor intérprete de prevenir al capitán, maestre o sobrecargo de los estilos de este comercio y sus ordenanzas; no deberá ningún corredor intérprete solicitar la comisión de navío de aquellos buques que vinieren sin consignación, sino que será elección del comisionista. Además, cobrarán lo siguiente:

Por cada navío que subiere a esta villa, 60 Reales de vellón; por cada uno de los que quedaren en el Surgidero de Olaveaga, 65 Reales; y cuando a la asistencia al capitán se añadiere el cobro de fletes se le darán por todo 150 Reales (Santoyo Mediavilla, 2003: p. 17).

Más adelante, los corredores intérpretes de buques conformaron un cuerpo orgánico dependiente de la Secretaría Técnica del Ministerio de Comercio y debían colegiarse. La Junta Central representaba desde Madrid a todos los colegiados y llevaba un registro de las operaciones de los corredores, ya fuese como notarios, en operaciones y contratos relacionados con el comercio marítimo; como intérpretes, asistiendo a capitanes y otros cargos; como procuradores, representando a dichas personas; y como traductores, traduciendo los documentos que hubieren de presentarse en las oficinas públicas.

La intervención de los corredores intérpretes no era obligatoria, sino que debía solicitarse previamente. Entre sus derechos estaba percibir los honorarios fijados en los aranceles y certificar las operaciones en que hubiesen intervenido. Era su obligación asegurarse de la identidad y capacidad legal para contratar de las personas a las que asistían; actuar con claridad y guardar secreto de las negociaciones; satisfacer las cuotas o multas que se les impusiesen; o depositar fianza para responder de sus actuaciones, entre otras. La profesión era incompatible con algunas otras y los corredores Intérpretes debían enfrentarse también a unas cuantas prohibiciones.

Los intérpretes de navíos fueron una figura importante en el comercio marítimo durante el siglo XIX y su actividad se reguló en los Códigos de Comercio de 1829 y 1885, llegando a constituirse un Colegio profesional en Bilbao en 1932, con treintaidós intérpretes (Santoyo Mediavilla, 2013: p. 13). También hubo en 1929 dos corredores intérpretes de buques en Pasajes y tres en San Sebastián.

También Del-Pozo-Triviño (2010: p. 104) recoge algunas de sus «identidades e historias» y apunta que la Guerra Civil redujo su actividad, debido tanto a las bajas que se produjeron entre ellos por causa de la guerra como al descenso de la actividad comercial marítima en aquellos años provocado por el aislamiento internacional que sufría la España de Franco y también por el peligro de la navegación por mar en los años previos a la Segunda Guerra Mundial (Del-Pozo-Triviño 2010: p. 103).

En la historia de la traducción, los hechos relevantes y los protagonistas principales se convierten en elementos que iluminan la trayectoria de los traductores e intérpretes, artífices discretos de los acontecimientos históricos (Zarrouk, 2006: p. 12).

Peñarroja Fa (2000) explica que, tras una dura batalla legal, el trabajo de los corredores intérpretes de buques fue absorbido por los intérpretes jurados. Apunta el autor que con la promulgación en España del Arancel de Aduanas y la legislación complementaria que obligaba a la traducción de los documentos que intervenían en el intercambio de mercancías, se inició una batalla legal para determinar quiénes estaban autorizados prioritariamente para ello. La legislación aduanera daba un trato de favor a los corredores intérpretes de buques y a los agentes consulares, en detrimento de los intérpretes jurados. Ante ello, por simple «trato recíproco» se consiguió alejar a las autoridades consulares de la traducción. La pugna entre los intérpretes jurados y los corredores intérpretes no fue tan fácil. Carlos Antonio Talavera, intérprete jurado de Alicante, interpuso el primer recurso en 1891 (Peñarroja Fa, 2000: p. 171). A este le siguieron muchos otros junto con las consiguientes réplicas por parte de los corredores intérpretes; sin embargo, finalmente se falló a favor de los intérpretes jurados por una Real Orden de 18 de mayo de 1896. Más tarde, los intérpretes de navíos desaparecerían de nuestra legislación, como anticipa la *Memoria del Anteproyecto de Ley General de la Navegación* (Del-Pozo-Triviño 2010: p. 102).

Partiendo de los citados trabajos, con esta investigación, pretendemos aportar nuevos datos sobre la profesión y sobre las identidades de quienes la ejercían que contribuyan a levantar esa «losa de silencio y olvido» que mencionaba Santoyo Mediavilla.

### 3. MATERIALES Y METODOLOGÍA

Con el fin de acercarnos a la historia de los corredores intérpretes de buques, nos hemos servido de diferentes fuentes e instrumentos de los que rescatar documentos que den cuenta de la que fue su actividad pues, como apunta Hernández de la Fuente (2012: p. 13),

La historia es la disciplina que estudia e intenta reconstruir sobre criterios epistemológicos de veracidad los hechos acaecidos al ser humano en épocas precedentes tomando como base diversas fuentes e instrumentos –desde los textos antiguos o modernos a los restos de la cultura material de cada época– que le permiten acceder al conocimiento de lo pretérito (Hernández de la Fuente, 2012: p. 13).

Así, hemos reunido un corpus de treintaicinco documentos que nos han servido para llevar a cabo nuestra investigación.<sup>2</sup> La tabla 1 presenta una clasificación del tipo y número de documentos recabados y analizados, así como los datos identificativos y las fuentes de las que proceden.

FUENTE	TIPO DE TEXTO	NÚMERO	TÍTULO
BOE	Código de Comercio	2	Código de Comercio de 1829
			Código de Comercio de 1885
Martínez-Hidalgo y Terán 1957	Enciclopedia	1	<i>Enciclopedia general del mar</i>
Memòria Digital de Catalunya (CSUC)	Reglamento	1	<i>Reglamento para el Régimen Interno del Colegio de Corredores</i>

<sup>2</sup> Sirvan estas líneas para mostrar nuestro agradecimiento a todas aquellas personas que han colaborado con nuestro proyecto.

			<i>Intérpretes de Buques de Barcelona</i>
García López 2006	Libro	1	<i>Historia de la Marina Mercante Asturiana II. Llegada y afirmación del vapor</i>
Alió Ferrer 2009	Libro	1	<i>Els agents portuaris de Tarragona (fins a 1985)</i>
Sociedad Unión Obrera. Puerto de Valencia (1914-1926)	Expediente	1	<i>Cuestiones obreras y corredores intérpretes de este puerto</i>
Hemeroteca Digital BNE	Prensa	31	<i>Vida Marítima</i> (30/11/1902) (15/2/1903) (10/5/1903) (10/7/1903) (20/8/1904)
			<i>Anuario del Comercio, Industria, Profesiones y Tributación del País Vasco</i> (1929) (1930)
			<i>La Correspondencia de España</i> (27/9/1872) (05/5/1888) (21/1/1889) (27/7/1892)
			<i>La Dinastía</i> (18/5/1888) (20/8/1888) (22/1/1904)
			<i>Album Salón</i> (1/1/1903)
			<i>La Iberia</i> (11/11/1882)
			<i>El Correo de Cantabria</i> (22/3/1886)
			<i>Diario Oficial de Avisos de Madrid</i> (18/9/1897)

			<i>El Sol</i> (6/1/1922)
			<i>El Siglo Futuro</i> (13/6/1908) (17/9/1908)
			<i>El Heraldo Alavés</i> (7/12/1908)
			<i>El Financiero Hispano- americano</i> (17/1/1913)
			<i>La Gaceta de Tenerife</i> (27/9/1911)
			<i>La Prensa</i> (24/1/1912)
			<i>El Liberal</i> (20/6/1880)
			<i>La Reforma</i> (7/11/1910)
			<i>Madrid científico</i> (n.º 469)

*Tabla 1.* Fuente, tipología, número, denominación de los documentos del corpus. Fuente: Elaboración propia

Una vez clasificados los textos, hemos sistematizado la información extraída de cada documento en cuatro bloques. Esta división no se corresponde necesariamente con la información presente en un documento determinado ya que la mayoría aporta datos encuadrables en más de un bloque. Por ese motivo, un documento puede aparecer mencionado en varios bloques.

El primer bloque recoge las distintas denominaciones, requisitos y obligaciones, así como la formación que debían recibir. El segundo bloque se centra en la organización profesional de la actividad, principalmente de los Colegios de Corredores Intérpretes de Buques y aborda también la remuneración de sus servicios.

El tercer bloque incluye los nombres y apellidos de corredores intérpretes que hemos podido rescatar, así como otros datos relevantes en torno a su figura e identidad. Finalmente, el cuarto bloque traza la paulatina desaparición de la figura de corredor intérprete, hija de sucesivas disputas entre varias profesiones acerca de quién debía asumir esta actividad.



## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Primer bloque: Denominación, requisitos, obligaciones y formación

De acuerdo con la *Enciclopedia general del mar* (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: p. 82), un corredor es un «agente intermediario reconocido legalmente para los actos de comercio», definición que aparece con la marca «Com.», dando cuenta del uso de este término especializado particularmente en el ámbito comercial. Dicha *Enciclopedia* ofrece una entrada sobre los corredores intérpretes, en la que aúna las estipulaciones del Código de Comercio de 1829 y las del Código de Comercio de 1885 y avanza datos sobre la colegiación con información extraída del Reglamento de los Corredores Intérpretes Marítimos de 1933.

El primero de estos Códigos, de 30 de mayo de 1829, estipulaba que en los puertos de mar habilitados para el comercio extranjero debían operar los corredores intérpretes de buques, denominados «corredores intérpretes de navíos». El volumen del tráfico mercantil de cada puerto determinaba el número de intérpretes necesarios.

De acuerdo con este mismo Código, el requisito fundamental para ejercer esta profesión era el dominio de, al menos, dos lenguas vivas de Europa; y desempeñarían preferentemente el cargo los corredores ordinarios de la misma plaza, ya que las obligaciones de los corredores intérpretes eran las mismas que las de los corredores de comercio, con la única diferencia de que a estos últimos se les exigía la mitad de las fianzas. Las obligaciones que les atribuía el artículo 731 del Código de Comercio de 1829 eran las siguientes:

1. Intervenir en los contratos de fletamento que los capitanes o los consignatarios de los buques no hicieran directamente con los fletadores;
2. asistir a los capitanes y sobrecargos de buques extranjeros y servirles de intérprete en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los Tribunales y Oficinas públicas, si bien aquellos quedaban en libertad de no valerse de corredor cuando podían evacuar por sí mismos tales diligencias o les asistían a ellas sus consignatarios;
3. traducir los documentos que los expresados capitanes y sobrecargos extranjeros hubieren de presentar en las mismas oficinas, con certificación de estar las traducciones hechas fielmente, sin cuyo requisito no eran admitidas; y

4. representar a aquellos en juicio cuando no comparecían personalmente o por medio del naviero o consignatario de la nave. (Código de Comercio, 1829: p. 196).

Además, el Código de 1829 obligaba a los corredores intérpretes de navíos a llevar tres asientos diferentes:

1. De los capitanes a quienes prestaban la asistencia que les competía, con expresión del pabellón, nombre, calidad y porte del buque, y los puertos de su procedencia y destino;
2. De los documentos traducidos, con copia a la letra de las traducciones en el registro; y
3. De los contratos de fletamento en que habían intervenido, con expresión en cada artículo del nombre del buque, pabellón, matrícula y porte, nombres del capitán y del fletador, destino para el que se había hecho el fletamento, precio del flete y moneda en que había de ser pagado, efectos del cargamento, condiciones especiales pactadas entre el fletador y el capitán sobre estadías y el plazo prefijado para comenzar y acabar de cargar (Código de Comercio, 1829: p. 197).

Los corredores intérpretes de navíos tenían prohibido comprar efectos para sí o para otra persona a bordo de los buques que visitaran en el desempeño de su función, así como intervenir en cualquier clase de negociación (art. 99); realizar cobranzas y pagos por cuenta ajena (art. 100); constituirse fiadores o garantes en los contratos en que interviniesen (art. 101); ser aseguradores o salir responsables de riesgos de especie alguna (art. 103); intervenir en contratos ilícitos (art. 104); adquirir para sí cosas cuya venta les hubiese sido encargada, bajo pena de confiscación (art. 106); y dar certificación de algo distinto a lo que constase en su registro (art. 107).

Los derechos de los corredores intérpretes de buques estaban regulados por un arancel propio de cada puerto. En caso de muerte o destitución, los libros del corredor serían recogidos por el síndico del colegio y entregados a la secretaría del tribunal de comercio de la plaza y, posteriormente, a su sucesor.

El conocido como Novísimo Código de Comercio de 1885 (Agencia Estatal, 1885) denomina a estos profesionales «corredores intérpretes de buques» y dispone que, junto con los agentes de cambio y bolsa y los corredores de comercio, estarían sujetos a las leyes mercantiles como agentes mediadores del comercio. En cada plaza de comercio se podría

establecer un Colegio de Corredores Intérpretes de Buques y, para ingresar en él, sería necesario, ser español o extranjero naturalizado; tener capacidad para comerciar con arreglo al propio Código; no estar sufriendo pena correccional o aflictiva; acreditar buena conducta moral y conocida probidad, por medio de una información judicial de tres comerciantes inscritos; constituir en la Caja de Depósitos o en sus sucursales, o en el Banco de España, la fianza que determinase el Gobierno; y obtener del Ministerio de Fomento el título correspondiente. También sería necesario acreditar, bien por examen o bien por certificado de establecimiento público, el conocimiento de dos lenguas vivas extranjeras. Según este Código, las obligaciones de los corredores intérpretes de buques eran:

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; y
4. representar a los mismos en juicio cuando no comparezcan ellos, el naviero o el consignatario del buque (Código de Comercio, 1885: p. 32).

De acuerdo con ambos Códigos, la intervención de los corredores intérpretes en las operaciones relacionadas con el comercio marítimo se producía a instancia de los interesados, si estos deseaban conferir al documento el carácter de documento notarial, sin perjuicio de los derechos de los propios notarios y corredores de comercio. Los corredores intérpretes solo podrían dar validez a la traducción de aquellos documentos que estuviesen redactados en un idioma cuyo conocimiento hubieran acreditado oficialmente y debían conservar un ejemplar del contrato o contratos que hubiesen mediado entre el capitán y el fletador.

Más adelante, tras el perfeccionamiento de algunas instituciones marítimas, las atribuciones de los corredores intérpretes marítimos quedarían resumidas en las siguientes:

- a) Intervenir, cuando para ello sean requeridos, 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, para darles autenticidad y enviar relación de los testimonios de hechos que afecten al tráfico marítimo y que hubieran sido objeto de dicho testimonio por parte de los corredores;

b) asistir a los capitanes, pilotos, sobrecargos y demás gente de mar de buques extranjeros, para las diligencias que puedan ocurrirles en las oficinas públicas y especialmente en las aduanas, comandancias de marina o capitanías de puerto y sanidad marítima, así como servirles de intérprete cuando sea necesario o conveniente al interés de aquellos, pudiendo valerse de sus empleados o dependientes, siempre que éstos sean mayores de veintiún años y españoles, para las operaciones de tramitación de documentos en dichos centros;

c) representar a los mismos en juicio civil o tribunal marítimo, cuando no comparezcan por sí, o necesiten un intérprete y, tratándose de asuntos relativos al buque, cuando no comparezcan el capitán o piloto, el naviero o el consignatario; y

d) traducir los documentos que hayan de presentarse en toda oficina pública, teniendo los corredores intérpretes marítimos prioridad sobre cualquier otro funcionario para actuar como intérprete 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 (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: pp. 83-84).

También se les asigna las siguientes atribuciones:

a) Realizar, sin percibo de derechos, las traducciones y trabajos de carácter oficial que las autoridades competentes les ordenen;

b) la formación de la estadística relacionada con el comercio marítimo que el ministerio les hubiere encomendado;

c) informar gratuitamente a los navegantes de cuantos extremos puedan interesarles respecto de derechos, tarifas, tasas y costumbres del puerto de su jurisdicción, para cuyos efectos se considerarán adscritos al secretariado de las Cámaras de Comercio de sus respectivas demarcaciones;

d) asegurarse de la identidad y capacidad legal para contratar de las personas que intervengan en los contratos que se realicen por su mediación, y de la legitimidad de las firmas, así como de que tienen la libre administración de sus bienes;

e) proponer los negocios con claridad, exactitud y precisión, con abstención de hacer supuestos que indujeren a error a los contratantes;

f) redactar los contratos en que intervengan con la mayor claridad, leyéndolos previamente a las partes antes de firmarlos, dando fe de los

mismos, no obstante lo cual, el corredor no responde de la entrega de los efectos ni del cumplimiento del contrato;

g) guardar secreto de las negociaciones siempre que lo requirieren las partes y la índole del asunto permita hacerlo;

h) expedir certificaciones, a costa de los interesados, de los contratos y operaciones en que hubieren intervenido, con certificación al pie de los duplicados y conservando el original;

i) enviar quincenalmente al protocolo general de la Junta General copias de todos los contratos en que hayan intervenido y las relaciones y datos que desde dicho centro se les pidan;

j) llevar un libro copiador de las traducciones que hicieren, insertándolas literalmente; un libro registro de los capitanes a quienes prestaren la asistencia propia de su oficio, expresando el pabellón, nombre, clase y porte del buque, y los puertos de sus procedencia y destino, y un libro diario de los contratos de fletamento en que hubieren intervenido, expresando en cada asiento el nombre del buque, su pabellón, matrícula y portilos<sup>3</sup> del capitán y del fletador, el precio y el destino del flete, la moneda en que hubiere de pagarse, los anticipos sobre el mismo si los hubiere, los efectos en que consista el cargamento, las condiciones pactadas entre el fletador y el capitán sobre demoras y el plazo prefijado para comenzar y concluir la carga. Deberán llevar además los corredores intérpretes marítimos, cuantos otros libros fueren necesarios para que exista constancia exacta detallada de las diferentes operaciones en que pudieran intervenir; y

k) pagar las derramas, cuotas o multas que les fueren reclamadas tanto por la Junta Sindical, como por la Junta Central (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: pp. 82-83).

Con respecto a la denominación, el Real Decreto de 8 de julio de 1930 disponía que los «corredores intérpretes de buques» constituirían un Cuerpo orgánico dependiente de la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria y se denominarían en lo sucesivo «corredores intérpretes marítimos» (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: p. 82).

Por lo que se refiere a la formación, tenemos constancia, a través del Proyecto de Reglamento General de Escuelas de Náutica publicado en la revista *Vida Marítima* (20/8/1904), de que los estudios que debían completar los aspirantes a corredor intérprete eran, durante el primer curso, Aritmética mercantil, Geografía estadística y comercial, Teneduría de libros, Perfeccionamiento del francés, Inglés y Trabajos prácticos. Durante

---

<sup>3</sup> El término aparece en Martínez-Hidalgo y Terán (1957: p. 83), aunque su significado no se recoge en diccionarios ni en enciclopedias especializadas.

el segundo curso estudiaban Derecho mercantil español y Ordenanzas de aduanas con nociones del comparado, Conocimiento de los productos que son objeto del comercio, Nociones de derecho civil, procesal e internacional privado, Italiano o Alemán, Inglés y Trabajos prácticos.

A modo de resumen sobre este primer bloque, podemos concluir que la profesión ha recibido, al menos, tres denominaciones distintas a lo largo de su historia: «corredores intérpretes de navíos», «corredores intérpretes de buques» y «corredores intérpretes marítimos»; la formación con la que debían contar los corredores intérpretes incluía, además de las lenguas, materias de diversa índole relacionadas con la actividad náutica y el comercio marítimo; los requisitos necesarios para ejercer la actividad eran bastante exigentes y las atribuciones que se les otorgaban cuando obtenían el cargo eran amplias y no se limitaban a la traducción e interpretación. Esta información ha sido extraída de en un total de seis fuentes.

## **4.2. Segundo bloque: aspectos profesionales de la actividad**

### *4.2.1. Organización de la profesión*

Como ya adelantábamos, la colegiación se recoge en el Reglamento de los Corredores Intérpretes Marítimos de 1933 (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: p. 85) así como en el Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona (1888). Los corredores intérpretes de buques tenían la obligación de constituirse en Colegios, que se regirían por los estatutos aprobados por el Ministerio de Economía Nacional y se constituirían en aquellos puertos en los que operase un mínimo de cinco profesionales. Los corredores de aquellos puertos en los que no se diese esta circunstancia, o bien se adscribían al Colegio más cercano a su demarcación o bien pasaban a depender de la autoridad superior gubernativa de la provincia. De este modo, el litoral español quedó dividido en seis demarcaciones:

- 1) Los puertos marítimos de las islas Baleares, Gerona, Barcelona y Tarragona;
- 2) los puertos marítimos de las provincias de Castellón, Valencia y Alicante;
- 3) los puertos marítimos de las provincias de Murcia, Almería, Granada y Málaga;

- 4) los puertos marítimos de las provincias de Cádiz, Sevilla y Huelva, del litoral de Marruecos español y de las islas Canarias;
- 5) los puertos marítimos de las provincias de Pontevedra, La Coruña, Lugo y Oviedo; y
- 6) los puertos marítimos de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa.

Los Colegios eran corporaciones oficiales dependientes del Ministerio de Comercio y sus fondos se constituían con las cantidades aportadas por cada corredor en el momento de su ingreso, con las cuotas acordadas por la Junta General, con el importe de contribuciones establecidas, con las multas impuestas, con lo recaudado en certificaciones, informes, gestiones o legalizaciones oficiales, y con las cuotas de cualquier centro de contratación fundado por el Colegio.

Estas instituciones podían actuar mediante su Junta General o mediante la Junta Sindical. La primera, integrada por la mitad más uno de los colegiados en activo, nombraba a los componentes de la Junta Sindical, que se encargaba de mantener el orden interno del Colegio, administrar los fondos y defender los derechos de los colegiados. La Junta Central, corporación oficial dependiente de la Dirección General de Comercio y de Política Arancelaria, representaba a los corredores intérpretes marítimos de España.

Los Colegios debían enviar a la Dirección General de Comercio y de Política Arancelaria los Estatutos y una declaración jurada en la que constasen los datos de cada corredor, así como una declaración jurada de cada uno de ellos donde manifestasen que ninguna incompatibilidad les impedía ejercer la profesión.

Cabe destacar aquí el Colegio de Corredores Intérpretes de Barcelona ya que llegó a tener un reglamento, aprobado por la Reina Regente, en el que figuran los aranceles, los formularios y la legislación referente a estos profesionales, así como una lista de colegiados fundadores. Dicho Reglamento se organiza en títulos y, dentro de estos, en artículos.<sup>4</sup>

#### 4.2.2. Fianzas y aranceles

La garantía de los actos profesionales de los corredores intérpretes se obtenía mediante fianza, que se extendía a todas las negociaciones en las

---

<sup>4</sup> Toda esta información se puede ampliar en el siguiente enlace:  
<https://mdc.csuc.cat/digital/collection/fulletsAB/id/39164>

que intervenían y que solo se devolvía en caso de renuncia, privación de oficio o fallecimiento después de que el titular o sus causahabientes acreditasen haber depositado sus libros en el Registro Mercantil (Martínez-Hidalgo y Terán, 1957: p. 84). El Gobernador provincial también devolvería la fianza a aquellos corredores que finalmente no formasen Colegio. Podía ser en efectivo o en valores públicos, y debía ajustarse a las siguientes cantidades:

- a) De 2500 pesetas en las plazas de Madrid, Barcelona, Valencia, Santander y Bilbao;
- b) de 1875 pesetas en las plazas de Málaga, Sevilla, Cádiz, Coruña, Tarragona, Alicante, Palma de Mallorca, San Sebastián, Valladolid y Zaragoza; y
- c) de 1 250 pesetas en las demás plazas del Reino (*Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona*, 1888: p. 24).

En cuanto a los aranceles, según el artículo 71 del Real Decreto de 31 de diciembre de 1885 aprobado por el Colegio de Corredores Intérpretes Reales de Buques del Puerto de Barcelona con fecha de 9 de septiembre de 1886, eran aplicables los siguientes:

- a) En los seguros marítimos, el 8 % sobre el importe del premio, cobrado al asegurador;
- b) en los fletamentos de buques, el 4 % sobre el importe de los fletes, cobrado al capitán o al fletador;
- c) en los préstamos a la gruesa, 1 por 1000 sobre el importe del capital prestado, a cobrar una mitad al dador y, otra, al tomador del préstamo;
- d) por servir de intérpretes a los capitanes y sobrecargos cobrarán, si el tiempo de trabajo no excede una hora, 10 pesetas y, por cada quince minutos que excedan dicho tiempo, 2 pesetas y 50 céntimos;
- e) por la traducción de documentos, cobrarán por cada hoja de 24 renglones (incluida la última, aunque no los tenga completos) 5 pesetas, si la traducción se hace desde el francés, italiano o portugués; 10 pesetas si se verifica del inglés o del alemán; y 12 pesetas si se verifica de cualquier otro idioma; y
- f) Por el corretaje de intervención en las operaciones mercantiles referentes a los buques, 25 céntimos de peseta por cada tonelada que cargue el buque o, si el número de toneladas excede las 1000, cobrarán 20 céntimos de peseta por cada una (*Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona*, 1888: p. 25).



Ciertos aspectos de estos aranceles varían respecto a los establecidos por el Ministerio de Fomento en el Real Decreto de 6 de octubre de 1910, que disponía que los corredores intérpretes cobrasen:

- a) En los contratos de fletamento, la sexta parte del 5 % sobre el importe de los fletes en las navegaciones de cabotaje o gran cabotaje con mineral o carbón o la cuarta parte del 5 % en las mismas navegaciones con carga general;
- b) en los seguros marítimos, el 5 % sobre el importe de las primas;
- c) en préstamos y adelantos, el 1 % sobre el importe del capital prestado;
- d) en compraventas, el 1 % sobre el importe del precio concertado;
- e) en asistencias personales, 10 pesetas por la primera hora y 5 pesetas por cada media hora de exceso;
- f) en certificaciones, 10 pesetas por cada una que se expida; y
- g) en despachos de buques:
  - 25 céntimos de peseta la tonelada en embarcaciones de hasta 500 toneladas de registro neto;
  - 125-150 pesetas, neto, en vapores de hasta 1 000 toneladas de registro neto y una sola clase de carga;
  - 175 pesetas, neto, en vapores de 3 000 toneladas o más de registro neto y una sola clase de carga;
  - 25-75 pesetas en los corretajes de vapores de líneas regulares con carga general;
  - en traducciones oficiales, por cada página del tamaño del papel del Timbre, con 24 renglones, incluso la última, aunque no esté completa:
    - o 5 pesetas, si la traducción es del francés, portugués o italiano;
    - o 10 pesetas, si la traducción es del inglés o del alemán;
    - o 12 pesetas si la traducción se hace desde cualquier otro idioma;
    - o doble tarifa por una versión del español a cualquiera de los idiomas enumerados;
    - o 2 pesetas por la copia de una traducción anteriormente hecha, independientemente del idioma (*Vida Marítima*, 30/10/1910: p. 483).

Además, los corredores intérpretes debían pagar el 4 % de sus ingresos profesionales respecto a la riqueza mobiliaria (*Anuario del Comercio, Industria, Profesiones y Tributación del País Vasco*, 1930: p. 798).

## Contribución de utilidades

### TRIBUTACIÓN DE LA RIQUEZA MOBILIÁRIA

(VIZCAYA)

#### Aplicación de los tipos de imposición

Los tipos de imposición de las tres tarifas de este impuesto, modificados para este año, serán aplicables a las utilidades percibidas o que deban percibirse desde 1.º de enero de 1927 y a los períodos de imposición que no estuvieren fenecidos en dicha fecha.

#### TARIFA 1.ª

##### Utilidades procedentes del trabajo personal

1.º Los Consejeros, Administradores, Comisionados, Delegados o Representantes de los Bancos, Compañías, Sociedades, Montes de Piedad, Cajas de Ahorros y Corporaciones de todas clases, por sus sueldos, sobresueldos, dietas, asignaciones, participaciones, retribuciones o gratificaciones, y los Directores y Gerentes por sus participaciones en los beneficios sociales o en ventas, productos, fletes o ingresos de análoga naturaleza provenientes de las respectivas entidades, pagarán con arreglo a la siguiente escala:

Importe anual percibido como participación	Tipo de impos.
Hasta 6.000 pesetas . . . . .	8,40
Más de 6.000 sin exceder de 7.500 . .	9,80
Más de 7.500 » » 8.500 . .	10,40
Más de 8.500 » » 10.000 . .	11,70
Más de 10.000 » » 15.000 . .	12,50
Más de 15.000 » » 20.000 . .	13,00
De 20.000 pesetas en adelante . . .	14,00

No obstante, los Directores y Gerentes tendrán una bonificación de un 20 por 100 en los tipos respectivos de la tarifa preinserta, cuya bonificación se aplicará también del mismo modo cuando dichos cargos sean desempeñados por un Consejero de la Sociedad.

Para los Directores y Gerentes de las Compañías colectivas, comanditarias simples y demás que no sean por acciones, la bonificación será del 30 por 100.

Por los sueldos, asignaciones, retribuciones o gratificaciones ordinarias o extraordinarias que disfruten los Gerentes y Directores, que no tengan el carácter de participación señalada en el párrafo primero de este epígrafe, pagarán con arreglo a la escala del epígrafe 2.º

Para la fijación de la base imponible del impuesto se acumularán todos los ingresos.

2.º Los empleados de Bancos, Compañías, Sociedades, Montes de Piedad, Cajas de Ahorros, Corporaciones de todas clases, Casas de Banca, de Comercio y particulares, por los sueldos, asignaciones, retribuciones o gratificaciones ordinarias o extraordinarias que disfruten, pagarán con arreglo al tipo de la siguiente escala:

Importe anual de las utilidades	Tipo de impos.
Hasta 5.000 pesetas . . . . .	Exent
Más de 5.000 sin exceder de 6.000 . .	0,50 %
Más de 6.000 » » 7.500 . .	0,60 %
Más de 7.500 » » 8.500 . .	1,20 %
Más de 8.500 » » 10.000 . .	1,80 %
Más de 10.000 » » 15.000 . .	2,40 %
Más de 15.000 » » 20.000 . .	3,00 %
Más de 20.000 » » 25.000 . .	3,60 %
Más de 25.000 pesetas en adelante . .	4,80 %

Para la fijación de la base imponible del impuesto se acumularán todos los ingresos.

Los sueldos de los socios gestores tributarán hasta 30.000 pesetas por el epígrafe 2.º de la tarifa 1.ª Las cantidades que por pacto social se les hayan asignado y sean superiores a 30.000 pesetas, pagarán por el exceso a razón del 9 por 100.

3.º Los Agentes de las Compañías de seguros nacionales o extranjeras, el 4 por 100, por los seguros efectuados o que efectúen en lo sucesivo.

4.º Los artistas dramáticos o líricos, el 4 por 100.

5.º Los pelotaris, toreros y boxeadores, el 5 por 100.

6.º Los Notarios, Agentes de Cambio y Bolsa, Corredores de Comercio, Corredores intérpretes de Buques y Corredores de fincas, pagarán el 4 por 100 de sus ingresos profesionales.

7.º Los Administradores de fincas, el 4 por 100 de sus totales ingresos.

8.º Los expendedores de lotería pagarán el 2 por 100 del total de sus ingresos.

9.º Los fieles contrastes de pesas y medidas, los de metales preciosos y los verificadores de automóviles y contadores de agua, gas o electricidad, el 3 por 100.

10. Los prácticos y amarradores de los puertos, el 4 por 100.

11. Los representantes y expendedores de productos monopolizados por el Estado, el 5 por 100.

### Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de Bilbao

*Imagen 1. Tributación de la riqueza mobiliaria de los corredores intérpretes de buques en el País Vasco. Fuente: Anuario del Comercio, Industria, Profesionales y Tributación del País Vasco (1930: p. 798)*

### 4.2.3. Otros aspectos relacionados con el ejercicio profesional de la actividad

Durante el ejercicio de su profesión, los corredores intérpretes podían solicitar un traslado por vacante, así como un cambio de residencia, teniendo en cuenta que el número de plazas por cada puerto o provincia tenía un límite máximo.

Para las vacantes, podrían ser admitidos aquellos corredores intérpretes de buques que no estuvieran ejerciendo en aquel momento, los que hubieren sido dados de baja anteriormente, los que no hubieran presentado el juramento o depositado la fianza y los que estuviesen al corriente de pago de la contribución. La plaza se obtenía por oposición, habiendo acreditado la condición de español o extranjero naturalizado; la capacidad para negociar, de acuerdo con el Código de Comercio en vigor; no estar inhabilitado para ejercer cargos públicos; tener una buena conducta moral; dominar el español, el francés y el inglés y otra lengua viva; y ser intendente mercantil o licenciado en Derecho.

El otorgamiento de una plaza en un determinado puerto lo determinaba el Ministerio, y se podía elegir entre las vacantes según los puntos obtenidos en la oposición (Martínez- Hidalgo y Terán, 1957: p. 85).

El Ministerio de Fomento autorizó, asimismo, a los corredores intérpretes de buques a llevar uniforme en actos oficiales, como ellos mismos habían solicitado (*La Correspondencia de España*, 5/05/1888: p. 3). Dicho uniforme consistía en casaca negra ribeteada con una sarreta de plata de doce milímetros de ancho; botonadura del mismo metal; el águila y el ancla bordadas en las solapas y bocamangas, como emblema de la profesión; pantalón negro con serreta de plata; chaleco, corbata y guantes blancos; sombrero apuntado, con serreta de plata; y espadín con puño plateado (*La Dinastía*, 20/8/1888: p. 1).

Lo vistieron ya pocos días después dos corredores intérpretes del Colegio de Barcelona, los señores Mascaró y Oliver, en una recepción de la Reina Regente en dicha ciudad, de acuerdo con *La Dinastía* (18/05/1888: p. 1) así como el corredor intérprete del puerto de Barcelona don Antonio Torrents Monner, como podemos ver en la fotografía reproducida en la página siguiente.



*Imagen 2.* Fotografía de Antonio Torrents Monner vistiendo el uniforme de corredor intérprete. Fuente: Biblioteca Nacional de España

Respecto al tipo de documentos con los que solían trabajar los corredores intérpretes de buques, en el *Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona* se recogen algunos modelos: una póliza de fletamento, un libro de registro de capitanes de buques y una póliza de préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo.<sup>5</sup>

A modo de resumen, en este segundo bloque sobre los aspectos profesionales de la actividad, hemos constatado que era el Ministerio de Fomento quien habilitaba a los corredores intérpretes y que tenían la obligación de constituirse en Colegios. Para obtener plaza en un determinado Colegio, los aspirantes debían presentar su solicitud y su título a la Junta Sindical e ingresar la cantidad estipulada. En los actos en que intervenían, estos debían llevar un distintivo que les señalase, y más adelante se les autorizó a vestir uniforme; además, la firma que estampaban a su ingreso en el colegio no podía variar en adelante. Además, hemos indagado en las obligaciones tanto de la Junta Sindical como de los cargos importantes del Colegio: el Síndico-Presidente, el Tesorero-Archivero y el Contador-Secretario. Por último, hemos recabado información sobre la fianza que debían depositar los corredores intérpretes, que variaba según el puerto en que operasen; los honorarios que percibían de acuerdo con el tipo de operación en que interviniesen; e incluso hemos documentado una muestra concreta de lo que debían tributar. Los documentos que nos han servido de fuentes son, principalmente, de dos tipos: reglamentos y artículos de prensa.

### 4.3. Tercer bloque: quienes desempeñaron la profesión

Desde el nacimiento de la profesión de corredor intérprete de buques, muchos han sido los que han desempeñado esta labor y, a través de los nombres y apellidos que hemos podido rescatar, pretendemos reconocer la labor de todos ellos.

*La Correspondencia de España* (27/9/1872: p. 3) informa sobre el nombramiento de los corredores intérpretes de navío de la plaza de Bilbao don José Vicuña y Celaya y don Pedro Manzano Gaviña.

Según el *Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona*, la lista de los corredores

---

<sup>5</sup> En este enlace se pueden consultar los documentos citados: <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/fulletsAB/id/39164>

intérpretes de buques que operaban en el puerto de Barcelona incluía a los siguientes:

don Antonio Torrents Monner, Síndico-Presidente del Colegio  
 don Francisco Mascaró Gaurán, Adjunto primero  
 don Federico Condeminas Torres, Adjunto segundo  
 don Francisco Bech Morera  
 don Juan Cardona Robert  
 don Felipe Eixach Arberols  
 don Salvador Talavera Barceló  
 don Luis de Oliver y de Riera  
 don José Carreras Ferrer.

*(Reglamento para el régimen interno del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Barcelona; p. 31)*

A don Antonio Torrents le rinde homenaje la revista *Álbum Salón* (1/1/1903: p. 205), y repasa toda su trayectoria profesional.

En *Els agents portuaris de Tarragona (fins a 1985)*, se analiza principalmente la labor de los consignatarios, agentes de aduanas, navieros o armadores, pero, entre otros, nos encontramos con una vaga referencia a un corredor. Se trata de Mateo José Boada Barbé, hijo del fundador de la empresa Boada Hermanos, posiblemente la más antigua de Tarragona relacionada con la actividad comercial del puerto. Mateo José y su hermano Eugenio heredan la empresa a la muerte de su padre en el año 1887. Mateo José, que había vivido en Noruega e Inglaterra, comienza a trabajar como corredor intérprete marítimo (Alió Ferrer, 2009: p. 111).

*La Iberia* (11/11/1882: p. 3) nos informa de que han sido nombrados corredores intérpretes de navío de Sevilla don Aniceto García García y don Juan Orce Gustaza.

En *El Correo de Cantabria* (22/3/1886: p. 1) se menciona a don Tomás Taylor como corredor intérprete de la plaza de Santander.

También *La Correspondencia de España* (21/1/1889: p. 2) nos informa de que el Ministerio de Fomento nombra corredores intérpretes de buques de Santander a don Ramón Casuso Sánchez, a don Julián Fresnedo y a don Pedro Pérez Zucuelzu. En el ejemplar del 2 de marzo de ese mismo año, el diario expone que se nombra a don Miguel Aristain corredor intérprete de Bilbao y, a don Luis Salas, corredor intérprete de Palma.

Más tarde, también *La Correspondencia de España* (27/7/1892: p. 3) informa de que se nombra corredor intérprete de buques a don Vicente Díaz Llanos en Santa Cruz de Tenerife y a don Evaristo Ugalde en San Sebastián.

De acuerdo con el *Diario Oficial de Avisos de Madrid* (18/09/1897: p. 3). tras el fallecimiento del corredor intérprete de buques de la plaza de comercio de Bilbao don José de Larrucea, se anuncia al público que se abre el plazo para que se produzcan las reclamaciones a las que hubiera lugar contra su fianza. Este anuncio está firmado por el Síndico-Presidente del Colegio de Corredores Intérpretes de Bilbao, don Emiliano de Arriaga, y por el Secretario del mismo Colegio, don Juan de Astigarraga. Este último sería nombrado Presidente del Colegio tras el fallecimiento del Sr. Arriaga en 1919 (*El Sol*, 6/1/1922: p. 4).

*El Siglo Futuro* (13/6/1908: p. 3) anuncia, a los efectos de devolución de fianza, el fallecimiento del corredor intérprete de buques del puerto de Bilbao don Juan Arzuaga y Zabala. En enero de 1904 renuncia a su puesto, también en el puerto de Bilbao, el corredor intérprete don Enrique de Zubiria (*La Dinastía*, 22/1/1904: p. 3).

Nuevamente *El Siglo Futuro* (17/9/1908: p. 4) anuncia, a efectos de devolución de fianza, que don Restituto Basterra ha renunciado a su cargo de corredor intérprete de buques del puerto de Bilbao.

*El Heraldo Alavés* (7/12/1908: p. 2) nos informa de que en el Colegio de Bilbao la Junta Sindical se ha formado con los siguientes colegiados: don Emiliano de Arriaga (Presidente), don Rufino de Olaso (Secretario), don Carlos Hoppe (Tesorero) y los vocales don Carlos Francia, don Miguel Flores y don Félix Abásolo. A través de *El Financiero Hispano-Americano* (17/1/1913: p. 64) sabemos que dicha Junta volvió a constituirse, esta vez con don Emiliano de Arriaga (prosigue en su cargo), don José Picaza, don Ángel P. de Castro, don César Saavedra, don José Leal y don Luciano Avendaño.

De acuerdo con *La Gaceta de Tenerife* (27/9/1911: p. 2) solicitaron ser nombrados corredores intérpretes de buques del puerto de Santa Cruz de Tenerife don Carlos Hamilton y Monteverde, don Miguel Estarriol Truilhé y don Enrique Richardson de Armas.

En enero de 1912, también son nombrados corredores intérpretes, esta vez del puerto de Las Palmas, don José Alejandro Quevedo y don Juan Fabro (*La Prensa*, 24/1/1912: p. 1).

Asimismo, tenemos noticia de que don Fructuoso Díaz y Arias, corredor intérprete de buques, en diciembre de 1913, se dirige mediante



carta a los Sres. Baldespino y Compañía ofreciendo sus servicios para operar en el puerto de Málaga (Díaz y Arias, 1913: p. 1).

En el Archivo Histórico de la Comunidad Valenciana queda constancia de un expediente titulado *Cuestiones obreras y Corredores-intérpretes de este puerto* y remitido en octubre de 1922 al Ministerio de Fomento por don José Blanch Fuertes, en el que solicita ser nombrado corredor intérprete del puerto de Valencia, petición que se aprueba a principios del siguiente mes (Sociedad Unión Obrera. Puerto de Valencia 1914-1926. Expediente n.º 60).

En el *Anuario del Comercio, Industria, Profesiones y Tributación del País Vasco* (1929: p. 55) se publican los nombres de los profesionales que constituyen la Junta Sindical del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques del puerto de Pasajes: don Aureliano Tejada (Presidente) y don José Ulibarri (Secretario). En dicha publicación (1929: 281) se nombra también a don Ángel Pérez-Ulibarri y a don José Leal como Síndico-Presidente y Secretario, respectivamente, del Colegio de Corredores Intérpretes de Buques de Bilbao.

Además de los mencionados corredores intérpretes de buques, hemos rescatados otras identidades ligadas a la traducción e interpretación en este ámbito que vale la pena mencionar también. Así pues, en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz también hemos podido rescatar dos nombres propios: Pedro Larkin Keli, intérprete de lenguas del Juzgado de Marina; y Diego Ricardo, intérprete en la Real Armada. Ambos extraídos de la base de datos de disposiciones testamentarias de dicho Archivo Histórico

García López (2006: p. 261) también nos habla de otra figura en la *Historia de la Marina Mercante Asturiana*. Allí encontramos la circular que anuncia la apertura de la agencia de negocios marítimos Lapedagne, Menéndez y Compañía, S. R. C. en 1871 en Gijón se puede ver que, además de dedicarse a la consignación, fletamento y despacho de buques, se ofrecen para la interpretación y correspondencia extranjera, dado que uno de sus socios, Lapedagne, era de nacionalidad francesa. No nos consta que ocupase una plaza de corredor intérprete, sino únicamente que desempeñaba una función similar a estos, posiblemente sin estar titulado.



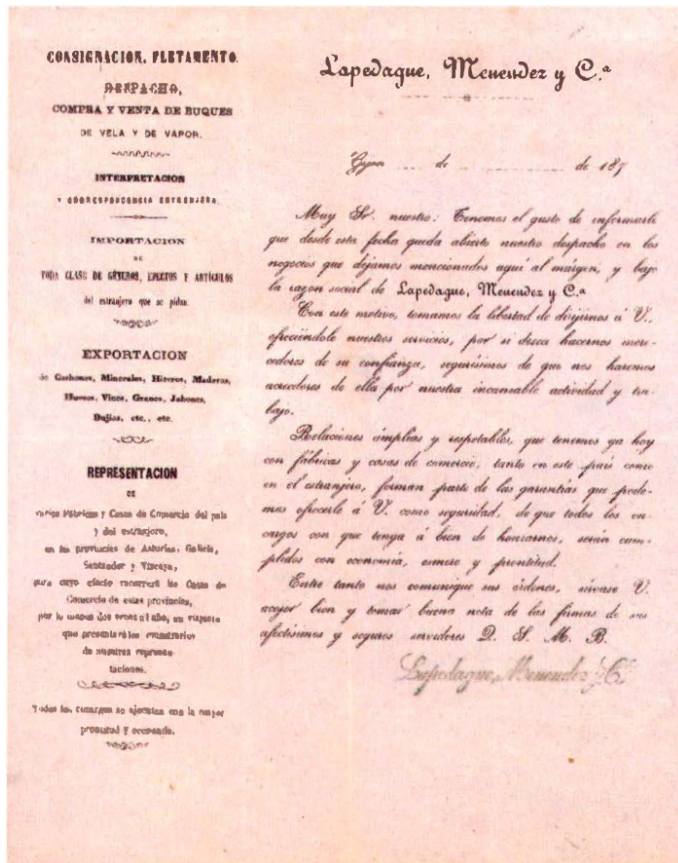


Imagen 3. Circular de Lapedagne, Menéndez y Compañía, anunciando la apertura de su negocio en 1871. Fuente: García López (2006: p. 261).

En este tercer bloque hemos sacado a la luz cincuenta y un nombres propios de corredores intérpretes marítimos y tres de otros profesionales ligados a la traducción e interpretación en el ámbito marítimo, gracias a artículos de prensa, libros, cartas o expedientes. Asimismo, hemos rescatado fotografías e información sobre sus lenguas de trabajo, además de datos relativos en algunos casos a su nombramiento, en otros, a su cargo dentro del Colegio o a otras profesiones que desempeñaban de forma simultánea, e incluso a noticias sobre su fallecimiento. Todos los corredores intérpretes identificados son hombres y la mayoría operaban en los puertos de Bilbao y Barcelona, principalmente entre 1888 y 1929.

#### 4.4. Cuarto bloque: Desaparición de los corredores intérpretes de buques

La profesión de corredores intérpretes de buques concurrió durante un tiempo con la de las autoridades consulares y la de los intérpretes jurados. En vista de que la dirección de aduanas de Francia prohibió a los cónsules españoles ejercer las funciones de corredores intérpretes, por Real Orden de 21 de mayo de 1880 se prohibió a los cónsules, vicecónsules y agentes consulares franceses ejercer funciones de corredores de comercio e intérpretes, así como autorizar las traducciones de los manifiestos de los buques y los certificados para la aplicación de los derechos de las naciones convenidas (*El Liberal*, 20/6/1880: p. 3). Según Peñarroja Fa (2000), tras conseguir apartar a las autoridades consulares de esta pugna, se produjo una gran disputa entre los corredores intérpretes y los intérpretes jurados<sup>6</sup>.

El Capitán de la Marina Mercante don Julián de Salazar redacta un artículo para la revista *Vida Marítima* (30/3/1903: pp 164-165) donde afirma tener constancia de que se han elevado instancias y quejas por parte de distintos profesionales a los ministerios con la finalidad de obtener todos los derechos que hasta entonces pertenecían a los corredores, de acuerdo con los artículos 93-115 del Código de Comercio de 1885. Afirma que se están mermando las atribuciones hasta entonces propias de los corredores al hacerlas extensivas a otros funcionarios que, aunque intachables en sus respectivos cargos, no consta que reúnan las condiciones que en el Código de Comercio se les exigen a los corredores respecto al conocimiento de lenguas extranjeras, de tecnicismos náuticos y de comercio marítimo, además del juramento público que deben otorgar y la fianza que deben depositar antes de su nombramiento. Denuncia también la falta de heterogeneidad entre los distintos códigos y ordenanzas que regulan el ejercicio de esta actividad pues resultan, a veces, contradictorios: mientras que el Código de Comercio otorga estas competencias exclusivamente a los corredores, las Ordenanzas de Aduanas autorizan también a los intérpretes jurados, a los corredores de comercio y a los cónsules de distintas naciones a traducir documentos relacionados con la actividad comercial.

Según Salazar, su argumento no está completamente fuera de lugar dado que, por un lado, a los corredores de comercio se les da su título sin

---

<sup>6</sup> Vigier Moreno (2010) estudia en su tesis doctoral la profesión de traductor-intérprete jurado en España, su situación actual y la formación requerida para ejercerla.

suponerles ningún conocimiento de idiomas, y, por otro, hay muchos cónsules en los puertos que desconocen la lengua del país al que representan. Además, en cuanto a los intérpretes jurados, su campo de actuación se limita a los documentos de carácter diplomático, administrativo y judicial, sin necesidad alguna de interferir en el comercio marítimo, al menos no cuando haya un corredor intérprete que opere en dicho puerto. Pide que sean únicamente aquellas personas que cuenten con el título de corredor intérprete quienes estén autorizadas a asistir a los capitanes y otros servicios marítimos, sin que el capitán o armador ni la aduana puedan considerar como consignatario a quien no tuviera dicho título. Denuncia, asimismo, que ninguna resolución gubernativa haya devuelto a los corredores las «consideraciones, fueros y preeminencias que les corresponden». Para impedir que el cuerpo de corredores intérpretes de buques desaparezca, el autor insta a los ministros de Agricultura, Industria y Comercio a que atiendan las peticiones de sus compañeros, como la interpuesta por don Emiliano de Arriaga, Síndico-Presidente del Colegio de corredores intérpretes de buques de Bilbao. Propone incluso que su artículo se considere una forma de reclamar lo que les pertenece y confía en que los entonces ministros de Hacienda y Comercio obren con justicia y fallen a favor de los corredores intérpretes de buques.

Solo unos meses antes, el primer teniente de infantería de Marina y licenciado en Derecho don Leandro de Saralegui y Amado mencionaba a los corredores intérpretes en su artículo «Las profesiones náuticas y la nueva ley de instrucción pública» (*Vida Marítima*, 30/11/1902: p. 3). El autor explica que es muy poca la importancia que reciben las profesiones náuticas en España. Defiende que son necesarias más disposiciones que regulen los estudios para especializarse en las profesiones de maquinista, constructor naval, sobrecargos, contramaestres y corredores intérpretes de buques. Por ello, pide que la nueva Ley de Instrucción Pública incluya una mejor organización de los estudios necesarios para la obtención de los títulos mencionados. Concretamente, dice de los corredores que su profesión debe estar regulada en esta nueva ley que pretende sustituir a una anterior de 1857. Además, y dado que ejercen una profesión íntimamente ligada a la Marina, su importancia debería aumentar hasta hacerlos verdaderos notarios mercantiles para el comercio marítimo.

José Ricart y Giralt, director de la Escuela Náutica de Barcelona entre 1900 y 1918, insiste en que sean los corredores intérpretes de naves los únicos que puedan intervenir en todos los contratos comerciales y técnicos entre el naviero o el capitán del buque y el comerciante o el industrial, así

como en todos los despachos y diligencias que el capitán tenga que realizar en las oficinas públicas, y denuncia que si los corredores intérpretes no han adquirido la importancia necesaria en algunos puertos es debido a la invasión que sufren por parte de otras personas que ejercen de corredores intérpretes sin siquiera reunir las condiciones exigidas en el Código de Comercio. También afirma que la intervención de estas personas no ofrece ninguna garantía al capitán o naviero, que incluso pueden salir perjudicados. Para ilustrar esta situación, pone como ejemplo las reclamaciones por parte de Francia e Inglaterra de que los corredores de comercio de algunos puertos de la costa estadounidense hacían desertar a las tripulaciones de los buques a su llegada a puerto. Por todo esto, considera que deben existir corredores intérpretes de naves colegiados y nadie debe invadir sus atribuciones, ni siquiera los cónsules. Para conseguirlo, reclama que no se reconozca oficialmente la validez de ninguna traducción de documentos marítimos que no esté autorizada por un corredor intérprete marítimo colegiado. Propone que la forma de proceder sea la siguiente: bien que el capitán del buque, al llegar a puerto, se dirija al Colegio de Corredores Intérpretes, bien que el propio Colegio se encargue de enviar a un corredor autorizado para asistir a la tripulación una vez que el buque atraque en el puerto. En cuanto a la asistencia, Ricart y Giralt dice que no se ha de limitar a los asuntos oficiales, sino que también debe extenderse a los asuntos privados (*Vida Marítima*, 10/5/1903: p. 248).

Sin embargo, a pesar de estas reivindicaciones, la realidad era que el «intrusismo» de los intérpretes jurados y de las autoridades consulares estaba propiciando el cierre de Colegios como el fundado en Barcelona en 1886, debido a la competencia desleal por parte de estos agentes no colegiados, que llegó a impedir que los corredores intérpretes pudieran hacer frente a la contribución anual de 1500 pesetas que Hacienda le había impuesto a cada uno de ellos. Y, sin el apoyo del Gobierno, seguirían cerrando más Colegios.

Por iniciativa del Sr. Ricart y Giralt, en 1903 se celebró en la Escuela Náutica de Barcelona una reunión de capitanes de la Marina mercante, profesores mercantiles y corredores intérpretes de buques en la que se decidió dirigir a la Junta Directiva de la Liga Marítima una petición para reformar ciertos aspectos en la organización del cuerpo de corredores intérpretes. Saralegui (*Vida Marítima*, 10/7/1903: p. 367) pretendía con su artículo ampliar dicha petición y solicitaba aumentar la responsabilidad de los corredores intérpretes y, con ella, las garantías que estos ofrecían al

comercio marítimo. Hasta ese momento, no se consideraba indispensable la intervención del corredor en una operación mercantil, pero sí la del notario, algo que el autor considera ridículo. En muchas localidades, nos dice, donde no existe la figura del notario, son los secretarios de juzgados quienes realizan dichas tareas, y eso da lugar a grandes perjuicios para los comerciantes. Finalmente, en 1910, el Ministerio de Fomento decretó que los corredores intérpretes de buques serían los únicos que legal y oficialmente pudiesen intervenir en las atribuciones que les otorga el artículo 113 del Código de Comercio (*La Reforma*, 7/11/1910: pp. 473-474).

Este reconocimiento de los corredores intérpretes como notarios es la base fundamental sobre la que se sustentan el resto de peticiones. La única forma legal de aumentar la garantía de respetabilidad de estos profesionales es darles verdadero carácter de funcionarios públicos.

En 1904 se desestimó una instancia del intérprete jurado de Málaga don Arturo Díaz Goyen, en la que solicitaba que se concediese a estos profesionales prioridad sobre los demás de su clase y que los corredores intérpretes de buques acreditasen sus conocimientos ante la Secretaría de Interpretación de Lenguas del Ministerio de Estado<sup>7</sup> (*Madrid Científico*, n.º 469, 1904: p. 3 [suplemento]). Sin embargo, tenemos constancia, a través de un expediente proporcionado por el Archivo Histórico de la Comunidad Valenciana, de que en 1926 don Manuel Romero Ferrer se dirige al Ministerio de Fomento solicitando realizar un examen de francés, inglés e italiano necesario para poder ejercer el cargo de intérprete jurado en Valencia, consiguiendo que se le autorice tanto el acceso a esos exámenes como la creación de un nuevo cargo de intérprete jurado en la ciudad, considerando la importancia y el desarrollo comercial de Valencia, que así lo aconsejan.

A modo de resumen, en este bloque se buscaba dar cuenta de la paulatina desaparición de la profesión. La mayoría de los datos recabados son artículos de prensa en los que, principalmente, se ensalza la labor de los corredores intérpretes de buques, se denuncia la intromisión por parte de otro tipo de profesionales y se busca una mayor defensa de los derechos de los corredores intérpretes para evitar este intrusismo. Sin embargo, hemos constatado que esto no se consiguió, pues años más tarde se autoriza la creación de plazas de intérprete jurado en algunos puertos de España. No obstante, tirando del hilo iniciado por Peñarroja Fa (2000), hemos

---

<sup>7</sup> Cáceres Würsig (2000) estudia en su tesis doctoral el funcionamiento de esta institución.

logrado documentar algunas de las disputas entre corredores intérpretes, autoridades consulares e intérpretes jurados sobre quién estaba más capacitado para asistir a los navíos; y lo hemos hecho a través de las palabras de quienes vivieron en primera persona aquellas «amenazas» que comenzaron a llegar a la profesión de corredor intérprete y que terminaron por hacerla desaparecer.

## 5. CONCLUSIONES

Como señala Arencibia Rodríguez (2008: p. 44),

Nuestra Historia ya no la reconstruyen solo los historiadores, sino toda actividad que entregue una imagen de la realidad. De la macro a la micro realidad. Del marco referencial a la manifestación concreta; del tiempo histórico al tiempo real. Y para hacer sonar esa música con «nuestro instrumento mediático»: de la cultura a la lengua, de la lengua al habla y del habla a la traducción en viaje de ida y vuelta.

Comenzamos esta investigación sobre los corredores intérpretes de Buques sabiendo que es muy escasa la información con la que se cuenta y muy difícil acceder a ella. No obstante, nos propusimos rescatar aquellos documentos que, de una u otra forma, pudieran ayudarnos a reconstruir la historia de la profesión y, tras una ardua búsqueda en archivos, bibliotecas, colecciones, etc., conseguimos recopilar un corpus lo suficientemente amplio como para permitirnos documentar la actividad profesional y las identidades de estos mediadores lingüísticos que tanta importancia tuvieron antaño en los puertos españoles.

Mediante la información recabada de los códigos de comercio y de los reglamentos hemos conocido el marco profesional y legal por el que se regían, mientras que mediante la prensa hemos conocido aspectos sociales, como sus nombramientos, fallecimientos, fotografías e incluso protestas elevadas para defender sus derechos ante otros profesionales que competían por el mismo mercado.

Este trabajo es solo una muestra de lo que fue la actividad de los corredores intérpretes de buques, y no nos cabe duda de 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.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Estatal (1885), *Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio*, en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627> (fecha de consulta: 16/5/20).
- Alió Ferrer, Joan (2009), *Els agents portuaris de Tarragona (fins a 1985)*, Tarragona, CEMAPT y Arola Editors.
- Alonso Araguás, Iciar (2008), «Historia, historiografía e interpretación. Propuestas para una historia de la mediación lingüística oral», en Luis Pegenaute, Janet de Cesaris, Mercedes Tricás y Elisenda Bernal (eds.), *Actas del III Congreso Internacional de la Asociación Ibérica de Estudios de Traducción e Interpretación. La traducción del futuro: mediación lingüística y cultural en el siglo XXI*, vol. 2, Barcelona, PPU, pp. 429-440.
- Archivo Histórico Provincial de Cádiz (2020), *Colaboración proyecto de investigación*. Correo electrónico.
- Arencibia Rodríguez, Lourdes (2008), «Historiando la traducción del otro, en el viejo, en el nuevo y en todos los mundos», *Revista de la Facultad de Humanidades y Lenguas Modernas*, 11, pp. 43-61, en <https://buleria.unileon.es/handle/10612/4721> (fecha de consulta: 27/12/2021).
- Baigorri Jalón, Jesús (2015), «The history of the interpreting profession», en Holly Mikkelson y Renée Jourdenais (eds.), *The Routledge Handbook of Interpreting*, Oxon/ Nueva York, Routledge, pp. 23-40.
- Baigorri Jalón, Jesús (2020), «Divagaciones sobre lenguas, interpretación e historia», *Hermēneus. Revista de Traducción e Interpretación*, 22, pp. 1-10. DOI: <https://doi.org/10.24197/her.22.2020.1-10>.
- Biblioteca Nacional de España (2020), Hemeroteca Digital, en <http://hemerotecadigital.bne.es/index.vm> (fecha de consulta: 07/4/20).

Cáceres Würsig, Ingrid (2000), *La traducción en España en el ámbito de las relaciones internacionales, con especial referencia a las naciones y lenguas germánicas (s. XVI-XIX)*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.

*Código de Comercio decretado, sancionado y promulgado el 30 de mayo de 1829*, Madrid, Imprenta Real.

Del-Pozo-Triviño, Maribel (2009), «Corredores intérpretes de buques», en José Luis Cifuentes, Adelina Gómez, Antonio Lillo y Francisco Yus (eds.), *Los caminos de la lengua. Estudios en homenaje a Enrique Alcaraz Varó*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 93-107.

Díaz y Arias, Fructuoso (1913), *Correspondencia publicitaria de corredor intérprete de buques con encabezado trilingüe, dirigida a Baldespino y Compañía. Viajada desde Málaga el 1913-12-15 y recibida el 1913-12-16*, documento con sello de entrada procedente de los archivos de la sociedad Baldespino y Compañía, colección ICOTI, n.º 125004.

Delisle, Jean, y Judith Woodsworth (eds.) (2012), *Translators through History: Revised Edition*, Translation Library, vol. 101, Ámsterdam, John Benjamins. DOI: <https://doi.org/10.1075/btl.101>.

García López, José Ramón (2006), *Historia de la Marina Mercante Asturiana II. Llegada y afirmación del vapor (1957-1900)*, Oviedo, Ediciones Nobel.

Hernández de la Fuente, David Alejandro (2012), «Tema 1. La investigación histórica. Conceptos generales. Historia, teoría y praxis histórica» en María Jesús Pérex Agorreta (ed.), *Métodos y Técnicas de Investigación Histórica I*, vol. 6701404, Madrid, Editorial UNED, pp. 13-46.

Martínez-Hidalgo y Terán, José María (1957), *Enciclopedia general del mar*, Barcelona, Ediciones Garriga.

Memòria Digital de Catalunya (CSUC) (2011), *Reglamento para régimen del Colegio de Corredores Intérpretes Reales de Buques del Puerto*



- de Barcelona (1888)*, en <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/fulletsAB/id/39164> (fecha de consulta: 30/3/20).
- Ministerio de Cultura y Deporte (2020), Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, en [https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda\\_a\\_vanzada.do](https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda_a_vanzada.do) (fecha de consulta: 9/4/20).
- Pegenaute Rodríguez, Luis (2019), «Spanish translation history», en Roberto A. Valdeón García y María Carmen África Vidal Claramonte (eds.), *The Routledge Handbook of Spanish Translation Studies*, Oxon/ Nueva York, Routledge, pp. 13-43. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315520131-2>
- Peñarroja Fa, Josep (2000), «Historia de los intérpretes jurados», en José Antonio Sabio Pinilla, José Ruiz Moreno y Jesús de Manuel Jerez (eds.), *Conferencias del curso académico 1999/2000. Volumen conmemorativo del 20 aniversario de los estudios de traducción e interpretación en la Universidad de Granada*, Granada, Comares, pp. 161-178.
- Pöchhacker, Franz (2015), «Evolution of interpreting research», en Holly Mikkelsen y Renée Jourdenais (eds.), *The Routledge Handbook of Interpreting*, Londres, Routledge, pp. 62-76.
- Santoyo Mediavilla, Julio César (2003), «Un quehacer olvidado: los intérpretes-traductores de navíos», en Brigitte Lépinette y Antonio Melero Bellido (eds.), *Historia de la traducción*, Valencia, Universitat de València, pp. 1-21.
- Santoyo Mediavilla, Julio César (2004), «La Edad Media», en Francisco Lafarga y Luis Pegenaute (eds.), *Historia de la traducción en España*, Salamanca, Ambos Mundos, pp. 23-174.
- Sociedad Unión Obrera. Puerto de Valencia (1914-1926), *Cuestiones obreras y Corredores-intérpretes de este puerto*, Valencia, Arxiu Històric de la Comunitat Valenciana.
- Vigier Moreno, Francisco Javier (2010), *El nombramiento de traductores-intérpretes jurados de inglés mediante acreditación académica*.

*Descripción de la formación específica y del grado de satisfacción de los egresados*, tesis doctoral, Granada, Universidad de Granada.

Zarrouk, Mourad (2006), «Microhistoria e historia de la traducción», *Sendebarr*, 17, pp. 5-19.