

## FLETAMENTOS CATALANES MEDIEVALES \*

ARCADIO GARCÍA SANZ

### SUMARIO

- 1.—Las formas asociativas de ejercicio del comercio marítimo y el fletamento.
- 2.—La modalidad ordinaria del fletamento.
  - Forma del contrato.
  - La determinación del buque y su navegabilidad.
  - El embarque y la estiba de las mercancías.
  - El viaje de la nave y la descarga y recepción del cargamento.
  - Estadías y sobrestadías.
  - El flete.
- 3.—Las modalidades especiales del fletamento: el «nòlit al través» o «d'alt a baix».
  - La nave.
  - El viaje.
  - Estadías y sobrestadías.
  - El flete.
  - Pasajeros.
  - Obligaciones específicas del fletador.

### APENDICE DOCUMENTAL.

El fletamento es el contrato eje del comercio marítimo, como la compra-venta mercantil lo es del terrestre. A pesar de eso, ni uno ni otro contrato cuentan entre nosotros con una verdadera bibliografía histórica<sup>1</sup>. Ni siquiera la exuberante fecundidad de don Rafael Gay de Montellá (e. p. d.) nos ha proporcionado una monografía histórica sobre tales contratos en la Edad media<sup>2</sup>.

---

\* Seminario para Profesores de la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla, dirigido por el autor el 5 de febrero de 1975.

1. Cf. Arturo Vidal. *Bibliografía española de Derecho marítimo*. Barcelona, 1958. Pueden verse algunas observaciones sobre el mercado de fletes en Charles-Emmanuel Dufourcq. *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age. Provence-Languedoc-Catalogne*. París, 1975, pp. 46-47, y sobre la tipología contractual en Arcadi García Sanz. *Historia de la marina catalana*. Barcelona, 1977, pp. 170-172, 180 y 183-185. Otros contratos de fletamento inéditos, citados por Rolf Eberenz. *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*, Bern-Frankfurt M., 1975.

2. Héctor Folch y Bosch. *Bibliografía de Rafael Gay de Montellá*. AUSA, VI (Vic, 1968-1971), pp. 152-161.

Esta escasez historiográfica nos ha movido, precisamente por sugerencia de don José Martínez Gijón, a reunir y exponer aquí los datos y documentos que poseemos —que desgraciadamente no son muchos— sobre el contrato de fletamento en la Edad media catalana; lo cual, claro está, no es suficiente para llenar el vacío historiográfico actualmente existente, pero puede servir como aportación inicial de una tarea más o menos colectiva conducente al estudio documentado del contrato medieval de fletamento; estudio que en España puede tener mayor interés que en otros países europeos, por la abundancia y antigüedad de los fondos archivísticos notariales, y sobre todo por la posibilidad de estudiar a la vez el contrato en sus modalidades mediterráneas y atlánticas.

Algo de eso tratamos de hacer aquí, y ha sido posible por la gentileza de don José María Madurell Marimón, que nos hizo obsequio de los documentos barceloneses que acompañamos en el Apéndice. Nuestra gratitud por los documentos y por su hermoso ejemplo.

### 1. *Las formas asociativas de ejercicio del comercio marítimo y el fletamento.*

El nacimiento —o mejor tal vez sería decir el renacimiento<sup>3</sup>— del contrato de fletamento en la Edad media, parece hallarse estrechamente vinculado a la evolución histórica de la organización económica y jurídica de la empresa de armamento o navegación, evolución que dio lugar a formas diferentes de explotación comercial de las naves, algunas de las cuales excluían la existencia del contrato de fletamento.

La comunidad fue durante la Edad media la estructura económico-jurídica más corriente de la propiedad y de la empresa armadora de la nave<sup>4</sup>. Esta comunidad, sin embargo, ni se organizó siempre de la misma manera, ni dio lugar tampoco a una forma única de explotación comercial de las naves.

La forma más arcaica —sea en realidad o no la más antigua— parecen revelarla las costumbres occidentales (*Rooles d'Oleron, Coutumes d'Olonne*, etc.), en las cuales, como dice Boiteux<sup>5</sup>, la gestión de la nave *per loca* o *per partes* ha sido ciertamente la forma más antigua de explotación del buque.

En esta forma de explotación cada división (*locus* o *pars*) —sigue diciendo

3. El fletamento fue conocido en Derecho romano: cf. Paul Rehme. *Historia universal del Derecho mercantil*. Trad. de E. Gómez Orbaneja. Madrid, 1941, pp. 55-62; Jesús Rubio. *La doctrina del fletamento en Hevia Bolaños*. Información jurídica, números 29-30, Madrid, 1944, pp. 21-32; Riniero Zeno. *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*. Milán, 1946, cap. II, pp. 291-309.

4. L. A. Boiteux. *La fortune de mer*. París, 1968, pp. 45-55, y N. Coll Juliá. *Aportación al estudio de los patronos y de la propiedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad media*. Homenaje a Jaime Vicens Vives. I. Barcelona, 1965, pp. 377-393.

5. Boiteux. *La fortune de mer*, 45-47.

el autor citado— correspondía a un emplazamiento determinado en la nave, denominado *rimage*, *plaçage*, etc., cuyo usuario era propietario o fletador. El conjunto de estos usuarios formaba una comunidad, cuyos miembros eran calificados de *compaignons*.

El destino de la nave en cada viaje era fijado por estos compañeros, y si no estaban todos de acuerdo, se procedía en la *mise a essec*<sup>6</sup>. Una vez conocido el destino de la nave, cada uno, bien por sus propios medios, bien con la ayuda de sus compañeros, cargaba su *rimage* con mercancías.

Cuando uno de estos compañeros se hallaba en la necesidad de renunciar al viaje, si sus mercancías no estaban aún embarcadas, podía presentar, para reemplazarle, una persona que tuviera la misma cantidad de mercancías para transportar, es decir, fletar su *rimage*. Si las mercancías estaban ya a bordo, ponía a otro para ocupar su lugar.

Cada compañero a bordo «hacía su parte»; ello consistía en participar en los gastos de *estorement*, que le obligaban a tener en su *rimage* una reserva de material y de provisiones, y ya en la mar, a participar en la maniobra del buque, bien solo, bien más corrientemente con el concurso de un grumete asalariado por él, que vivía a sus expensas, hacía a bordo los trabajos pesados y le reemplazaba, mientras el buque se hallaba fondeado, para permitirle hacer sus negociaciones.

La dirección de la nave se hallaba a cargo de tres oficiales marinos, el piloto, el nocero y el contra maestre, asalariados por la comunidad y puestos bajo la autoridad del maestre o patrón, elegido entre los compañeros que en el curso de sus viajes habían adquirido algunos conocimientos de navegación práctica. Estos patrones o maestros podían ser perfectamente dos simultáneamente en el mismo buque, y sus funciones eran temporales y limitadas, dada la presencia a bordo de los demás copartícipes.

Esos son los grandes rasgos de esa primitiva forma de organización de la comunidad naval, que permitía la explotación comercial colectiva del buque por sus dueños, sin ajuste de marineros asalariados por la nave —salvo los oficiales antes dichos— y sin fletamento a terceras personas.

Esta forma asociativa de explotación comercial de las naves cedió el paso a otra de tono más capitalista: las *partes* dejaron de ser emplazamientos materiales dentro de la nave, para convertirse en partes indivisas solamente; la *misse a essec* fue sustituida por la norma de la mayoría de participaciones; durante un período transitorio los *parsoners* o condueños aún pagaban individualmente la tripulación, a razón de un marinero y medio grumete por parte, para terminar en el verdadero contrato de ajuste por cuenta de la nave; y el *rimage* fue sustituido por el fletamento de la nave a terceras personas, que pagaban flete de sus mercancías.

---

6. Por esta facultad el compañero tenía derecho a obligar al disidente a elegir entre cederle su parte por un cierto precio o adquirir por el mismo precio la del oferente (cf. Boiteux. *La fortune de mer*, p. 45, nota 3).

Esta organización del comercio naval de tono más capitalista parece ser más antigua en las costas mediterráneas que en las atlánticas. Basta para convencerse, sin salir de nuestra patria, hojear el LCM, cuyo texto actualmente conocido data de 1343-45<sup>7</sup>; las *Costumes de Tortosa*, datadas en 1272<sup>8</sup>; las ordenanzas de la ribera de Barcelona, de 1258<sup>9</sup>, y los *Furs de Valencia*, que recogen un privilegio otorgado a la ciudad en 1243<sup>10</sup>, textos en los cuales el ajuste de marineros asalariados por cuenta de la nave y la explotación comercial del buque mediante el contrato de fletamento aparecen como métodos ordinarios del comercio marítimo desde el siglo XIII, contrariamente a las costumbres occidentales, en las cuales las formas asociativas de ejercicio del comercio naval pervivieron hasta bien entrado el siglo XV<sup>11</sup>.

Sin embargo, a pesar de que en las costas catalanas —como en todas las mediterráneas— la gestión comercial del buque mediante marineros asalariados y fletamento constituyen, por lo menos desde el siglo XIII, la forma ordinaria de gestión del comercio naval, no es infrecuente hallar testimonios documentales de esa centuria y de la anterior, en los cuales aparecen vestigios de formas asociativas de gestión comercial de las naves con o sin contrato de fletamento.

El caso más antiguo, y también el más impreciso, es el de la *commenda* de *partes* de naves, contrato que parece presuponer la posibilidad de gestión comercial independiente de cada una de estas *partes*. Este contrato, que no parece muy frecuente, lo conocemos por un documento de Tarragona de 18 de mayo de 1194<sup>12</sup>, y otro de Vic de 20 de junio de 1259<sup>13</sup>, en los cuales la situación que se plantea es la cesión en *commenda* de una *parte* de una nave por el titular de la misma a otra persona, para que la explote comercialmente en beneficio del comendante.

Una verdadera forma de gestión comercial del buque sin contrato de fletamento era el *comú*, cuando del mismo formaban parte el buque y las mercancías cargadas en el mismo para un viaje determinado.

Esta situación suponía la formación de una comunidad o masa común

7. A. García Sanz. *Estudios sobre los orígenes del Derecho marítimo hispano-mediterráneo*. Anuario de Historia del Derecho Español (Madrid, 1969), pp. 213-316.

8. José M.<sup>a</sup> Font Rius. *El procés de formació de les Costums de Tortosa*. Revista Jurídica de Cataluña. Núm. 1 (1973), pp. 155-178.

9. F. Valls Taberner. *Consolat de Mar*. II. Barcelona, 1931, pp. 119-136.

10. *Furs de Valencia*. Edic. 1547, lib. IX, rub. XXVII, fur 1. *Fori antiqui Valentiae*. Edic. de Manuel Dualde Serrano. Madrid-Valencia, 1950-1967, CXXVII, p. 276. Vid. A. García Sanz. *El derecho marítimo preconsular*. Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura, XXXVI (Castellón, 1960), pp. 47-74.

11. Boiteux. *La fortune de mer*, loc. cit. en la nota 4.

12. Agustí Altisent. *Comerç marítim i capitalisme incipient. Episodis de la vida econòmica d'un matrimoni tarragoní (1191-1203)*. «Miscel·lània Històrica Catalana». Poblet, 1970, pp. 161-180.

13. F. Carreras y Candi. *Notes dotzentistes d'Ausona*. Miscelánea Històrica Catalana. Serie II, Barcelona, 1906, p. 402, nota 743.

con las mercancías que constituían el cargamento de un buque y el buque mismo. Este conjunto o masa de bienes se valoraba y a veces se dividía en partes alícuotas. El buque entraba en la comunidad por su valor y las mercancías por el suyo también, que era aportado generalmente en *commenda* por diferentes capitalistas, a veces numerosos. Los gestores de la comunidad eran los propios copatrones del buque. De este modo había dos comunidades superpuestas, gestionadas por las mismas personas: la comunidad ordinaria y más o menos permanente de los copropietarios de la nave, y la extraordinaria y ocasional de aquel viaje, que formaba el buque con su cargamento.

El desarrollo de la operación era el normal de la *comanda missa in communi*: se realizaba el viaje, se vendían las mercaderías en el puerto de destino, se compraban otras para el viaje de retorno, que eran también vendidas a la llegada, y se liquidaba la comunidad, devolviendo a cada interesado el dinero que había aportado, y entregándole además las tres cuartas partes del lucro obtenido. El buque percibía también su parte de lucro en proporción al valor por el que había entrado en la comunidad. Y la cuarta parte restante del lucro total, llamada *quart diner*, quedaba para los gestores, que eran los patrones de la nave.

Puede verse este método en dos documentos barceloneses de 11 de mayo de 1271, para un viaje a Berbería. En otro contrato barcelonés de 22 de julio de 1260 puede verse otro *comú* de esta naturaleza, para un viaje a Bizancio, en el que se pacta incluso la posibilidad de vender el buque y comprar otro durante el viaje<sup>14</sup>.

Esta modalidad de utilización comercial de la nave, aunque representa sin ningún género de duda un método de gestión comercial del buque sin el clásico contrato de fletamento, entra de lleno dentro de la metodología capitalista propia del siglo XIII, más que en las antiguas formas asociativas de explotación de las naves, pues los únicos gestores eran los patrones de la nave, y todos los demás interesados en el buque y en el cargamento eran puros capitalistas, que no participaban en la gestión del *comú*, sino que se limitaban a la aportación de sus capitales.

Pero, aparte del valor que se quiera conceder a estos casos más o menos especiales, lo cierto es que la estructura ordinaria de la empresa de navegación en las costas catalanas durante la baja Edad Media parece ser la comunidad de la nave por partes indivisas, cuya gestión total y unitaria corría exclusivamente a cargo del patrón, el cual explotaba comercialmente la nave mediante tripulación asalariada y a través del clásico contrato de fletamento. Así se desprende de los textos jurídicos antes citados y de los documentos de la época<sup>15</sup>.

De cuanto llevamos dicho, pues, se deduce claramente que el primer pro-

---

14. J. M. Madurell Marimón y A. García Sanz. *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad media*. Barcelona, 1973, docs. 32, 33 y 11, respectivamente.

15. N. Coll. *Aportación* (cf. nota 4), y Dufourcq. *La vie quotidienne*, pp. 43-44.

blema histórico que plantea el fletamento en la Edad Media española es el de sus orígenes, en relación con aquellas formas asociativas de ejercicio del comercio marítimo, que suponían la gestión comercial de la nave sin fletarla a terceras personas. La antigüedad de esas formas, su tipología y su persistencia según los lugares y los ambientes marítimo-comerciales son tal vez los temas de mayor interés en esta especie de prehistoria del contrato de fletamento, temas sobre los cuales hoy por hoy es imposible aventurar hipótesis sin riesgo grave de error.

## 2. *La modalidad ordinaria del fletamento.*

El primer problema que presenta el fletamento en España es el de su nombre, de raíz diferente en castellano y en catalán. La voz castellana *flete*, de origen occidental, está emparentada con el francés *fret*, el cual es tomado del holandés *vraecht*, el cual a su vez se halla emparentado con la voz altoalemana *fréht* (= salario)<sup>16</sup>. La voz catalana *nòlit*, sinónima de flete, viene en última instancia del griego ναύλον a través del latín *naulum*, es decir, que se trata de una voz de origen mediterráneo<sup>17</sup>. De dichas raíces derivan, pues, las respectivas denominaciones del contrato que nos ocupa en una y otra lengua: *fletamento* en castellano, y *noliejament* en catalán, lo mismo que los verbos respectivos *fletar* y *noliejar*.

Bajo la designación genérica de fletamento han sido comprendidos a través de los tiempos —y actualmente aún es así— contratos cuyas características son a veces muy dispares. El derecho marítimo mediterráneo no es una excepción, y en él durante la Edad media, junto a una modalidad ordinaria del contrato que nos ocupa, podemos ver también otras modalidades contractuales, que discrepan en muchos e importantes extremos de aquella modalidad ordinaria. Es más, estas modalidades especiales del contrato de fletamento, surgidas a veces de circunstancias históricas muy concretas, parecen haber tenido en determinadas épocas y para determinados tráficós una importancia incluso mayor que la modalidad ordinaria del contrato.

Esta modalidad ordinaria del contrato de fletamento parece haberse originado o introducido en nuestra patria durante el siglo XII o primera mitad del XIII, ya que se halla perfectamente documentada y desarrollada durante la segunda mitad del doscientos. A esa modalidad corresponden, en efecto, el documento de 1266, que aportamos<sup>18</sup>, y la regulación que del contrato

16. J. Corominas. *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana*. Madrid, 1954-1957, II, p. 540, y W. von Wartburg. *Französisches Etymologisches Wörterbuch*. Bonn-Tübingen y Basilea, 1928 y ss., XVII, p. 435 (s. v. *vrecht*). Es errónea la opinión de Capmany (*Libro del Consulado del Mar*, Barcelona, 1965, p. 511, s. v. *fletamento*), según la cual el origen de dicha voz es latino de *fretum* (= estrecho, canal).

17. Germán Colón Doménech. *Elementos constitutivos del español: catalanismos*. Enciclopedia Lingüística Hispánica. II, 1967, p. 216 §37.

18. Doc. 1. Pueden verse otros documentos de la misma modalidad en Francisco de

de fletamento hacen las *Costumes de Tortosa*, datadas en 1272, aunque su redacción es probablemente algo anterior<sup>19</sup>. Esta es también la modalidad contractual regulada como ordinaria por el LCM, cuya redacción actualmente conocida data, como antes se ha dicho, de 1343-45, aunque aprovechó otra redacción anterior, ampliamente documentada durante los siglos XIII y XIV<sup>20</sup>.

Esta modalidad ordinaria del contrato de fletamento parece responder a las características económicas del comercio marítimo mediterráneo durante esta dilatada y brillante época, que va desde mediados del siglo XII hasta la segunda mitad del XIV, tiempos en los cuales normalmente los productos comercializados eran mercaderías ricas, de poco volumen y mucho precio —tejidos, pieles, especias, azúcar, cera, algodón, metales, etc.— que permitían su embarque en cargamentos heterogéneos relativamente pequeños, cada uno de los cuales exigía poco espacio disponible en las bodegas de los buques, y pertenecía a un mercader distinto. Este comercio, además, se hallaba polarizado en los mercados de las grandes ciudades comerciales —Ceuta, Túnez, Alejandría de Egipto, Acre, Beirut, Damasco, Constantinopla, etc.— circunstancia que daba al comercio marítimo la especial característica de su organización en expediciones redondas de ida (*entrada*, lat. *intrata*) y vuelta (*eixida*, lat. *exita*) con mercancías distintas en una y otra<sup>21</sup>.

Estas características del comercio dieron lugar a la modalidad ordinaria del fletamento, de que estamos tratando, en la cual un mismo buque embarcaba cargamentos distintos y heterogéneos de mercaderes diversos, cada uno de los cuales pagaba el flete en razón al peso de las mercancías que cargaba en la nave para el viaje de que se tratase, bien fuese el de ida o bien el de vuelta de la nave. En el LCM, igual que en las *Costumes de Tortosa* ésta es la modalidad ordinaria del fletamento, la cual recibe el significativo nombre de *noliejament a quintalades*<sup>22</sup>, por ser el quintal la unidad ponderal más corriente de aquellas mercancías.

Seguidamente examinamos los rasgos más característicos de esta modalidad contractual tal como aparecen en el LCM y en las *Costumes de Tortosa*.

*Forma del contrato.*—En el derecho marítimo actual el contrato de fletamento recibe la forma escrita a través de dos documentos: la póliza de fle-

---

Bofarull y Sans. *Antigua marina Catalana*. Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona, VII (1901), pp. 3-123, docs. 7 (6 mayo 1295) y 8 (5 julio 1294).

19. Font Rius. *El procés* (cf. nota 8).

20. García Sanz. *Estudios* (cf. nota 7), pp. 234-259. Sobre las variedades mediterráneas del fletamento vid. Zeno. *Storia*, loc. cit. en la nota 4.

21. Madurell y García. *Comandas* (cf. nota 14), pp. 94-96.

22. LCM (*Libre del Consolat de Mar*), cap. 190. Citamos los capítulos por la edición de E. Moliné y Brasés, que reproduce la numeración de las ediciones tradicionales. En la edición de Capmany (cf. nota 16) hay que restar una unidad de la numeración tradicional. Las escasas veces que utilizamos lecciones de manuscritos hacemos constar el manuscrito de que se trata.

23. Lo menciona el cap. XX de las ordenanzas burgalesas de seguros marítimos de 1537 (Capmany, *Libro*, p. 639).

tamento y el conocimiento de embarque. El LCM solamente trata del primero de estos documentos, pues el conocimiento de embarque es de origen posterior a la época de aquella compilación<sup>23</sup>.

En el LCM el fletamento no es un contrato formal: se admiten como formas probatorias —no substanciales— la escritura pública (*carta*), la celebración ante testigos, su inscripción en el cartulario de la nave y la *palmada* entre los otorgantes<sup>24</sup>.

*La determinación del buque y su navegabilidad.*—El LCM prohíbe al patrón de la nave cargar las mercaderías en buque distinto del fletado sin consentimiento de los cargadores, bajo la responsabilidad de los daños y perjuicios que sufran tales mercaderías<sup>25</sup>.

Del mismo modo impone al patrón la obligación de mantener el apajero y pertrechos de la nave durante todo el viaje en el estado de navegabilidad pactado, prohibiéndole asimismo despedir oficiales y marineros hasta el fin del viaje sin consentimiento de los fletadores<sup>26</sup>. Los contratos de fletamento suelen contener también casi siempre prescripciones precisas sobre la composición de las tripulaciones de las naves fletadas<sup>27</sup>.

Respecto al momento o período en que debe cumplirse la condición de navegabilidad del buque fletado, hay una diferencia importante entre esta modalidad ordinaria del fletamento *a quintalades* y la modalidad especial del fletamento *a escar* o precio alzado, tal como examinaremos después, al tratar de esta última modalidad.

*El embarque y la estiba de las mercancías.*—Según los caps. 234 y 260 del LCM el patrón debe poner el buque a disposición de los cargadores en el lugar y tiempo fijados en el contrato de fletamento, salvo fuerza mayor, siendo responsable de los perjuicios irrogados a los mismos fletadores en caso de incumplimiento. Igualmente el cap. 235 impone a los cargadores la obligación de tener despachada la nave en el tiempo fijado en el contrato salvo el mismo caso de fuerza mayor y bajo la misma responsabilidad respecto al patrón de la nave.

El patrón a su vez tiene obligación de recibir a bordo la cantidad de mercancías pactada en el contrato<sup>28</sup> y al efecto de constatar dicha cantidad debe hacer pesar las mercancías a sus marineros<sup>29</sup>. Si el mercader no embarca la cantidad de mercancías pactada, el patrón puede exigirle el flete sobre el vacío por la cantidad no cargada; y si dicha cantidad cargada excede de la pactada, el patrón puede cobrar flete por toda la cargazón<sup>30</sup>.

Salvo pacto en contrario, la carga de las mercancías es obligación de los

24. LCM, cap. 235.

25. LCM, cap. 91.

26. LCM, cap. 92 y *Costums de Tortosa*, Lib. IX, rub. XXVII, cap. 29 (Edic. de B. Oliver, Madrid, 1881).

27. Vid. los docs. del Apéndice.

28. LCM, cap. 86 y *Costums de Tortosa*, Lib. IX, rub. XXVII, cap. 28.

29. LCM, cap. 92.

30. LCM, cap. 102.



fletadores<sup>31</sup> y solo, cuando por hallarse en despoblado, no hay posibilidad de encontrar operarios que las carguen por dinero, deben cargar los marineros, si bien a costa de los fletadores y no de la nave<sup>32</sup>. Cuando por no ser posible la carga directamente desde muelle —hecho muy corriente en la Edad media— es necesario el trasbordo mediante barcas, el flete de éstas y en general los gastos del trasbordo son también a cargo de los fletadores<sup>33</sup>.

Igualmente son de cargo de los fletadores los gastos de estiba de las mercaderías a bordo, salvo pacto en contrario. Y cuando por lo agreste del lugar es imposible encontrar quien estibe por dinero, el patrón debe hacer estibar las mercaderías a sus marineros, si bien a costa también de los cargadores<sup>34</sup>.

La recepción de las mercancías a bordo se entiende hecha por los marineros a la puerta de la nave<sup>35</sup> —hay que pensar en las naves de puerta, muy corrientes en el siglo XIII— y en dicho momento deben ser inscritas por el escribano de la nave en su cartulario<sup>36</sup>. La mercancía no manifestada al escribano en dicho momento debe serlo después de haber hecho vela la nave y estar fuera de puerto, de lo contrario, quedan exentos de toda responsabilidad por pérdida o deterioro tanto el escribano como el patrón<sup>37</sup>.

El cap. 186 del LCM prohíbe cargar nada sobre cubierta, salvo autorización expresa del cargador, en cuyo caso la nave no responde de la pérdida o deterioro de la mercancía cargada sobre cubierta. El cap. 249 precisa más esta situación, al tratar de las mercaderías cargadas en leño descubierto, eximiendo a éste sólo de los riesgos sufridos por lo que hoy llamamos cubertada, pero no de los provenientes de causas imputables al patrón o al leño.

*El viaje de la nave y la descarga y recepción del cargamento.*—El principio dominante en orden al viaje de la nave es en el LCM el de autonomía de la voluntad, de tal modo que, siempre que el viaje sea precisamente el pactado en el contrato, existe libertad de ruta y de escalas, siempre que no se opongan expresamente a éstas los fletadores<sup>38</sup>. En los contratos medievales de fletamento son corrientes las estipulaciones sobre el viaje a realizar y a veces incluso sobre la ruta a seguir y las escalas<sup>39</sup>. Estas precripciones contractuales no tienen en el LCM más posibilidad de excepción que la derivada de los casos de fuerza mayor (restricción de príncipe, enemigos o corsarios, temporal, etc.)<sup>40</sup>.

---

31. LCM, caps. 73 y 74.

32. LCM, cap. 74, pr. 2.

33. LCM, caps. 198 y 199.

34. LCM, cap. 74.

35. LCM, cap. 74.

36. LCM, cap. 115.

37. LCM, cap. 114.

38. LCM, cap. 101.

39. Vid. los docs. del Apéndice.

40. LCM, cap. 101.

Las normas que rigen en el LCM sobre la descarga en el puerto de destino son las mismas antes examinadas para la carga en el puerto de salida. En el momento de la descarga el patrón puede hacer pesar o medir las mercancías que no lo fueron al cargarlas, al objeto de exigir el flete correspondiente a su peso o medida reales <sup>41</sup>.

*Estadías y sobrestadías.*—Los contratos de fletamento suelen establecer las estadías o tiempo de plancha, és decir, aquel tiempo que debe invertir el buque en la carga y descarga, durante el cual el patrón debe esperar a los cargadores <sup>42</sup>. El LCM establece dicha obligación del patrón y le hace responsable de los gastos, daños y perjuicios irrogados a los cargadores por partir antes de haber transcurrido el tiempo de estadías <sup>43</sup>, salvo casos de fuerza mayor (temporal, corsarios o enemigos, etc.), que interrumpen el tiempo de plancha <sup>44</sup>.

Las sobrestadías, es decir, el tiempo de demora o exceso que, además de las estadías, invierten los cargadores en la carga de la nave, ocasionan según el LCM la exigibilidad de la pena impuesta para este caso en el contrato de fletamento y, en defecto de dicha estipulación penal, hacen responsables a los cargadores de los gastos, daños y perjuicios sufridos por la nave a consecuencia de la demora, que deben ser fijados arbitrariamente por dos prohombres de mar <sup>45</sup>.

*El flete.*—En la modalidad ordinaria de fletamento, que estamos analizando, la cuantía del flete se pacta en una cantidad de dinero por quintal fletado, bien sea en pleno o en vacío <sup>46</sup>. El momento de su pago es el de la descarga de las mercancías, a menos que en el contrato se haya establecido un plazo para el pago <sup>47</sup>. En el primer caso —y también en el segundo, cuando hay riesgo de insolvencia por parte del fletador— el patrón de la nave tiene derecho de retención sobre las mercaderías en garantía del pago del flete <sup>48</sup>, si bien el fletador tiene a su vez derecho de abandono de las mercancías al patrón, para liberarse de la obligación de pago del flete <sup>49</sup>.

Siendo esto así, las cantidades totales o parciales anticipadas por el fletador al patrón al concertar el fletamento, tienen el concepto de fletes anticipados, porque éstos ni se devengan hasta el momento de la descarga, ni se conocó su importe líquido hasta dicho momento, ya que las mercancías perdidas durante el viaje por fuerza mayor o riesgo de mar no devengan flete <sup>50</sup>,

41. LCM, cap. 269.

42. Vid. los docs. del Apéndice.

43. LCM, caps. 234 y 235.

44. LCM, caps. 260 y 285.

45. LCM, cap. 235.

46. LCM, cap. 102.

47. LCM, cap. 270.

48. LCM, cap. 270.

49. LCM, cap. 274 y *Costums de Tortosa*, Lib. IX, rub. XXVII, cap. 41.

50. LCM, cap. 296.

y en consecuencia puede haber lugar incluso a una restitución por parte del patrón del exceso recibido. La práctica marítima del siglo xv conoció incluso el seguro de fletes anticipados<sup>51</sup>.

Sin embargo nada obsta al pago anticipado del flete con pacto de su adquisición por el patrón a todo evento. Este parece ser el caso del doc. 1 de los que acampañamos, de 15 de septiembre de 1266, en el que se pacta el pago del flete antes de zarpar la nave, si bien, puesto que el documento no especifica las condiciones de adquisición del flete por parte del patrón, más bien parece que en dicha época no estaba todavía perfilada la distinción jurídica entre el flete anticipado y el flete adquirido a todo evento.

### 3. *Las modalidades especiales del fletamento: el «nòlit al través» o «d'alt a baix».*

Dentro del propio LCM existe referencia de algunas modalidades especiales de fletamento distintas de la ordinaria. La más importante es el fletamento *a escar* o precio alzado, que consiste en el fletamento de la nave por uno o más fletadores, obligándose a pagar en concepto de flete un precio alzado<sup>52</sup>. Sus modalidades, dentro del LCM, son dos: el fletamento para un viaje determinado y el fletamento por tiempo cierto.

Las disposiciones que el LCM dedica a estas modalidades especiales del fletamento son muy parcas. En la primera modalidad limita la navegabilidad de la nave, como obligación del fletante, al momento inicial del viaje, y pone a cargo de los fletadores las reparaciones y sustituciones necesarias para mantener dicha navegabilidad durante el transcurso del viaje, si bien les concede el *ius tollendi* o derecho de retirar los pertrechos comprados por ellos<sup>53</sup>.

En el fletamento *a escar* o precio alzado y por tiempo cierto, el LCM prescribe que si los fletadores retienen la nave por más tiempo del pactado, deben abonar al fletante el exceso de flete en proporción al tiempo de exceso, sin que puedan emprender nuevo viaje en la misma nave sin consentimiento del fletante<sup>54</sup>.

Sin embargo, a pesar de que el fletamento *a escar* puede comprender la nave entera, la modalidad del fletamento total de la nave que parece haber

---

51. Puede verse un seguro de esa naturaleza de 30 de diciembre de 1456 en el Archivo de Protocolos de Barcelona, notario Pere Bastat. *Liber securitatum*, de 1454-1461, f. 70 r. Pendiente de publicación en la colección documental de la obra *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona* (premio Ferran Armengol i Tubau, 1974), que hicimos en colaboración con María Teresa Ferrer Mallol.

52. LCM, caps. 188 y 189. Utilizamos la lección del ms. del Archivo Municipal de Valencia, editado por Antoni Ferrando Francés. *Llibre del Consolat de Mar*. Paterna (Valencia), 1977. Sobre esta variedad de fletamento vid. Zeno. *Storia*, loc. cit. en nota 4.

53. LCM, cap. 188.

54. LCM, cap. 189.

tenido mayor importancia en las costas catalanas durante los siglos XIV y XV es el *noliejament al través* o *d'alt a baix*.

Esta modalidad especial del contrato de fletamento, a la que no hemos sabido encontrar referencia alguna en el LCM, parece haberse introducido en las costas catalanas durante la segunda mitad del siglo XIV, y parece responder a las características económicas del comercio marítimo mediterráneo durante la segunda mitad del trescientos y prácticamente todo el cuatrocientos, tiempos en los que el comercio tradicional de mercaderías caras o ricas se fue deteriorando seriamente, y hubo necesidad de orientarlo hacia las mercaderías pobres o gruesas —cereales, vino, alumbre, ganados, madera, etc.— que se comercializaban en grandes cantidades y exigían mucho espacio disponible en los buques, en los cuales se embarcaban asimismo en cargamentos grandes y homogéneos.

Las características más importantes o más típicas de esta modalidad contractual, a la vista de los documentos que por ahora poseemos, parecen ser las siguientes:

*La nave.*—Lo que se pone a disposición del fletador en esta modalidad contractual es la totalidad de la nave, la cual se designa en el contrato por su nombre propio, y se pone a disposición del fletador tripulada por un número determinado de personas y en perfecto estado de navegabilidad.

*El viaje.*—El contrato se celebra para la realización de un viaje determinado, que suele ser descrito en los documentos con toda precisión, incluso en cuanto a escalas y rutas, y en cuanto a las mercaderías a cargar en cada fase o trayecto del viaje, que normalmente es redondo.

*Estadías y sobrestadías.*—Las estipulaciones de los contratos relativas a estadías y sobrestadías obedecen en esencia al método ordinario y tradicional, pero tienen a veces precisiones que las aproximan a ciertas modalidades contractuales modernas. Así, en el doc. 2 podemos ver la estipulación de reversibilidad del tiempo total de las estadías, y en el doc. 4 la fijación de la cantidad alzada de un florín de Aragón por día de sobrestadías. En ambos documentos se fija el cómputo de los días de plancha de forma continua, es decir, sin descontar los feriados.

*El flete.*—A diferencia del fletamento *a escar*, en la modalidad contractual que estamos estudiando el flete se fija, no por un tanto alzado, sino por unidades de carga o porte del buque (salmas o toneles), obligándose el fletador a pagar el flete correspondiente al porte total de la nave, en pleno o en vacío, a tanto por salma o tonel. Su pago se realiza al final del viaje, como en el fletamento ordinario.

En el doc. 2, aparte del flete, el fletador se obliga a pagar al patrón una cantidad alzada de ocho florines de oro de Aragón en concepto de *alpargatas* (*pro caligis*), concepto que parece equivalente al que en el código de comercio actual se denomina *capa* (arts. 652 núm. 9 y 706 núm. 7).

*Pasajeros.*—Una particularidad que parece muy típica de esta modalidad

contractual, y que podemos verla en los docs. 2 y 3, es la de los pasajes de personas embarcadas (*peregrins*), cuyo importe se divide por mitad entre la nave y su fletador. Esta tendencia a dividir en partes iguales los eventuales lucros de la nave, que no procedan del contrato de fletamento, tiene también su manifestación en otros aspectos. Así, en el doc. 2 se dividen en tres partes iguales —una de la nave, otra de la tripulación y otra del fletador— los hallazgos (*adventurae*) hechos durante el viaje, y en el doc. 3 se dividen por mitad entre la nave y su fletador los lucros eventuales durante la primera fase del viaje, de Barcelona a Mallorca e Ibiza, trayecto en el cual el fletador nada cargaba.

*Obligaciones específicas del fletador.*—En el doc. 2 se impone al fletador la obligación de proporcionar a la nave sebo, *mangueres* (?) y la reparación (*adob*) de la cubierta. Igualmente debía proporcionar a la nave piloto-lemán y víveres (*pallol*), si bien el primero es en definitiva la nave quien debía pagarlo. Estas particularidades solo las contiene el documento citado, que es también, de los tres que aportamos relativos a esta modalidad del fletamento, el único celebrado *secundum Usum et Consuetudinem Yspanie*, lo que parece indicar que tales particularidades son propias de ese uso y costumbre de España.

En otra ocasión<sup>55</sup> ya hacíamos notar que este tipo de contrato parece ser el que se conoce en la Francia de Poniente con el nombre de *charte partie*, y que las *Leyes de Layrón* o versión castellana de los *Rooles d'Orelon*, llaman *carta partida, segunt costumbre de la tierra*, ya que la obligación de proporcionar a la nave piloto-lemán por parte del fletador la previene también el cap. XIII de la citada versión. Se trata, pues, de una modalidad contractual que parece tener un claro entronque con las costumbres marítimas de las costas atlánticas de nuestra península.

La existencia de fletamentos totales de naves durante los siglos XIV y XV no es un hecho exclusivo de nuestro país, pues podemos observarlo también en Génova durante el siglo XV, bajo condiciones más o menos parecidas a las de nuestros documentos en cuanto a la nave y en cuanto al flete, pero sin que se pueda observar en ellos ninguna de las demás características que hemos observado en los nuestros<sup>56</sup>. Es más, la mayoría de los fletamentos, aun los relativos a mercancías embarcadas en grandes cantidades, se hacían en Génova todavía durante el siglo XV como fletamentos ordinarios<sup>57</sup>.

---

55. García Sanz. *Estudios* (cf. nota 7), p. 230. Como apéndice de dicho trabajo publicamos el documento, que reproducimos como núm. 2 en el presente, dado su interés en la historia del contrato de fletamento.

56. R. Doehaerd y Ch. Kerremans. *Les relations commerciales entre Gênes la Belgique et l'Outremont d'après les Archives Notariales génoises (1400-1440)*. Bruselas-Roma, 1952, docs. 213 y 230.

57. Doehaerd y Kerremans. *Les relations*, docs. 10, 13, 154, 158, 159, 167, 305, 760, 785 y 805.

Estas observaciones parece que acaban de precisar el carácter y el ambiente hispánicos de este contrato. Por eso parece también aleccionador comparar los contratos que hemos examinado con la fórmula del fletamento, que transcriben las Partidas<sup>58</sup>, de una parte, porque se trata de un texto castellano —y por tanto occidental— de los siglos XIII ó XIV<sup>59</sup>, y de otra, porque el viaje a que se refiere es también muy típico de las rutas españolas de Poniente en aquella época, el de Sevilla a La Rochela.

Contrariamente a lo que pudiera parecer a primera vista, dado el origen occidental del código alfonsino, esa fórmula no contiene un fletamento *d'alt a baix* o *a carta partida*, como los que acabamos de examinar, sino un fletamento *a escar* o precio alzado, del tipo regulado en el LCM, ya que el flete se fija en la cantidad alzada de doscientos marcos de plata. En lo demás dicha fórmula tiene mayor similitud, incluso en su disposición redaccional, con las prescripciones del LCM y con nuestro documento núm. 1, que con los fletamentos *d'alt a baix* que acompañamos bajo los números restantes del Apéndice documental.

He aquí, pues, cómo por una aparente paradoja histórica las Partidas nos dan a conocer una modalidad contractual del fletamento de cariz mediterráneo, aunque su fórmula se refiera a un viaje por el Atlántico, mientras los documentos catalanes de fletamentos *d'alt a baix* parecen darnos a conocer una modalidad contractual de tono atlántico, aunque se refieran a viajes por el Mediterráneo.

La explicación de esta aparente paradoja parece ser la cuestión central de la historia del derecho marítimo en los siglos XIII, XIV y XV, ya que la penetración de usos marítimos mediterráneos en el Atlántico y la de usos atlánticos en el Mediterráneo, que es propia de este largo y fecundo período, es precisamente la que, unificando en lo esencial la tradición jurídico-marítima de Levante con la de Poniente, dio lugar a la formación del derecho marítimo europeo propio de la Edad moderna.

58. Partida 3.ª, título XVIII, ley 77.

59. El código de Las Partidas, tal como aparece en el texto que desde el siglo XVI se ha divulgado, no es obra de Alfonso X, sino de autores anónimos, que a fines del siglo XIII y en el XIV reelaboran el formado por aquel rey (A. García Gallo. *Manual de Historia del Derecho Español*. I. Madrid, 1964, p. 388, y José M.ª Font Rius. *La recepción del Derecho romano en la península Ibérica durante la Edad media*. «Recueil de mémoires et travaux», publicado por la «Société d'Histoire de Droit et des Institutions des anciens pays de droit écrit». Fasc. VI. Montpellier, 1967, pp. 85-104.

APENDICE

1

Túnez, 15 septiembre 1266

*Contrato ordinario de fletamento con pago anticipado del flete.*

Sit omnibus notum, quod ego Bernardus Ferrarii, civis Maiorice, convenio et promitto et firmiter teneor per firmam stipulationem et pactum expressum vobis Petro Bonifilii et Petro Januarii, civibus Barchinone, quod in presenti viatico, quod nunc facturi estis, Domino concedente, cum ligno meo vocato Sancto Angelo, de portu Tunicii apud Barchinonam, portabo pro vobis et ad opus vestri in dicto ligno meo, bene exarciato, parato et amarinato cum octo marinariis et uno serviciali, tot quintaratas mercium, scilicet, coriorum bovum, buchinarum vel de cera sive de cumino, quot et quantas in dicto ligno meo miterere volueritis, vos vero dando inde michi pro quolibet quintale quinque milaresens argenti fini iustique pensi, sicut cadit de ferro. Promittens vos expectare et esse me expeditum a Tunicio per totum mensem septembris, in quo nunc sumus. Promitto etiam vobis, quod non possim intrare in aliquo portu ultra vestri voluntatem. Quod nauleum supradictum solvatis mihi antequam a Tunicio recedamus ad meam voluntatem et mandatum. Intelligatur tamen, quod possim nauiejare et portare usque ad XV personas tantum. Et sic omnia supradicta vobis attendere et observare promitto; promittens etiam vobis, quod de predictis non me extraham nec extrahi aliquo modo permitam, immo vos et merces vestras promitto procurare, manutere et deffendere contra omnes personas toto posse meo. Et nisi predicta vobis adimpleverim, promitto dare pro pena centum bisancios argenti fini iustique pensi, qua pena detur domino regi Aragonie. Obligans inde vobis et vestris propter hec me et omnia bona mea mobilia et immobilia, habita et habenda ubique, in quibus magis et melius accipere volueritis, sine vestro dampno; renuncians quantum ad hec ex certa sciencia omni iuri, rationi et consuetudini contra hec repugnantibus.

Ad hec nos Petrus Bonifilii et Petrus Januarii convenimus et promittimus tibi dicto Bernardo Ferrarii, solvere et deliberare, tuis et cui volueris, dictum nauleum pro omnibus mercibus quibus in dicto ligno tuo mitemus vel miti faciemus, ad tuam voluntatem et mandatum, antequam a Tunicio recedamus, et omnia alia a nobis tibi atendenda attendere et complere. Et nisi predicta tibi adimpleverimus, promittimus dare et solvere pro pena centum bisancios argenti fini iustique pensi, qua pena detur domino regi Aragonie. Obligantes inde tibi et tuis propter hec nos et omnia bona nostra

mobilia et immobilia, habita et habenda ubique, in quibus magis et melius accipere volueris sine tuo dampno. Renunciantes quantum ad hec ex certa sciencia omni iuri, rationi et consuetudini contra hec repugnantibus.

Actum est hoc in Tunicio XVII kalendas octobris anno Domini M<sup>o</sup>CC<sup>o</sup>LX<sup>o</sup> sexto.

Sig + num Bernardi Ferrarii. Sig + num Petri Bonifilii. Sig + num Petri Januarii, nos qui predicta laudamus et firmamus.

Testes huius rei sunt Michael de Pontarró et Brandicius, cives Barchinone.

Sig + num Bartholomei Vaschonis, notarii publici Barchinone et Tunici, qui hoc scripsit et clausit die et anno prefixis. (Archivo de la Catedral de Barcelona. Diversorum C(d), caja 8, doc. 39.)

## 2

Valencia [1402]

*Contrato de fletamento «d'alt a baix» según costumbre de España.*

Instrumentum nauley sive nolieamenti navis

In nomine Ihesu etc. salvatoris nostri, amen. Noverint universi, quod ego Iohannes d'Arriola, vicinus de Motrico, regni Castelle, patronus cuiusdam navis Sanctus Anthonius nominate, in plagia maris Valencie pro nunc surte, scienter et gratis cum presenti publico instrumento loco sive nauleo et ad nolitum sive nauleum trado seu quasitrado vobis Iohanni Martinez de Aracina, presenti et acceptanti, et vestris dictam meam navem *al través* sive *de alt a baix*, secundum usum et consuetudinem Yspanie; quam per totum viagium supcriptum (*sic*) promitto et teneat ducere bene stagnam, paratam et sufficienter amarinatam, asociatamque de sexdecim personis abtis et sufficientibus ad navigandum; in et cum qua promitto et teneat, Deo duce, levare in dicta plagia maris Valencie omnes raubas quas onerare in dicta navi volueritis, a quaquidem plagia spediri habeam, promitto et teneat per totam ebdomadam primo venturam; et speditus in eadem plagia, convocata gracia neumatis almi, promitto me immediate recedere ab illa et dictam navem via directa navigare ad portum vel plagiam de Palerm, et ibi, si Deo placuerit, ponere raubas quas ibi exonerare volueritis et recipere eas raubas quas onerare volueritis, et hoc inter decem dies curribiles, quos in dicto portu de Palerm habeam et promitto et teneat stare, intra quos ibi habeatis michi dare vel dari facere divisam, ubi naviguem dictam navem ad unum solum carricatorium de Térrens a Xaca inclusive. Et speditus in dicto portu de Palerm, promitto et teneat, me immediate recedere ab illo et dictam navem via directa navigare ad dictum unum solum carricatorium de Térrens a Xaca inclusive, quod datum michi fuerit et destinatum pro divisa; in quo uno solo



carricatorio habeatis et teneamini vos michi dare cum effectu et ego recipere totum carricum in frumento ipsi navi necessarium usque in iustam portatam ipsius navis intra tres dies abiles ad onerandum, quos ego habeam, promitto et teneat, stare in ipso uno solo carricatorio, exonerando raubas, si quas ibi exonerare volueritis et recipiendo carricum predictum. Et speditus in dicto uno solo carricatorio, promitto et teneat, me immediate recedere ab illo et via directa ipsam navem et carricum navigare ad plagiam ville Muriveteris, in qua vos dare habeatis seu michi declarare, an exonerem ibi, vel veniam exonerare in plagia maris Valencie dictum carricum frumenti. Et in loco in quo exorerarem dictum carricum, scapolus sim et quitius ego et dicta navis.

A presenti viagio vos vero teneamini michi solvere et pacare in dictam civitatem Valencie de exitu, cum intrata sit franca, pro nolito cuiusque salme generalis frumenti, terdecim solidos regalium Valencie, sive ad rationem terdecim solidorum dicte monete pro salma generali, et hoc intra decem dies, exonerato dicto onere frumenti, et ultra ipsum nolitum, pro caligis octo florinos auri Aragonum.

Est concordatum inter me et vos, quod si per vos non fuerit michi datum in uno solo carricatorio de Térmens a Xaca inclusive, ut predictur, cum effectu carricum ipsi navi necessarium usque in iustam portatam ipsius navis inclusive, quod vos teneamini solvere michi dictum nolitum, tam de pleno quam de vacuo, pro tot salmis generalibus frumenti, quot ipsa navis portare et levare potest sive possit, ad dictam rationem terdecim solidorum dicte monete pro qualibet salma generali.

Etiam est concordatum inter me et vos, quod unusquisque dies divisarum predictarum reficiat unus alteri.

Item vos teneamini dare sepum et *mangueres* et *adob* cooperte et *pilot* et *pallol* secundum usum et consuetudinem Yspanie, et ego teneat dare dicto piloto, et eciam vestro conductori, tabulam secundum regulam marinarii.

Item quod cohoperta pro peregrinis sit mediocra de intrata et de exitu inter me et vos.

Item est conventum inter me et vos, quod de omnibus aventuris, quas dominus Deus dederit ipsi navi, tam de intrata quam de exitu, fiant tres partes equales, una quarum sit dicte navis, altera vero *de la companya* et tertia vestri.

Ad hoc autem ego dictus Iohannes Martinez de Aracinia, conducens sive ad dictum nolitum recipiens a vobis dicto Iohanni d'Arriola navem vestram predictam ad dictum nolitum et ad dictas divisias ac sub pactis, formis et condicionibus antedictis, promitto et fide bona convenio, solvere vobis et vestris nolitum suprascriptum, ut prefertur, et predicta omnia et singula a me attendenda et complenda vobis et vestris atendere firmiter et complere, prout superius per vos dicta sunt et narrata.

Et tam ego Iohannes d'Arriola, locator, de una parte, quam ego dictus Iohannes Martinez de Aracinia, parte ex altera, promittimus altera pars

nostrum alteri ad invicem, omnia et singula supradicta per partem nostram alteri attendenda et complenda, unam partem alteri ad invicem firmiter attendere et complere, ut superius sunt descripta, sub pena ducentorum florinorum auri Aragonum, dandorum et solvendorum per partem inobedientem et inparentem parti parenti et obedienti pro pena et nomine pene, et hoc ex speciali pacto inter nos dictas partes inito et convento ac solemni stipulatione vallato; que pena toties comitatur, quoties per nos dictas partes, singula singulis referendo, in premissis fuerit contrafactum; et ipsa pena soluta vel non, teneatur nichilominus nos dicte partes, rato manente pacto, attendere et complere omnia et singula supradicta per nos iam superius dicta et declarata.

Ad solutionem, satisfactionem, integrationem et complementum horum omnium premissorum per alteram partem nostrum alteri, singula singulis referendo, ut predicatur, fienda, sola hostencione presentis publici instrumenti fiat vendicio, distraccio et executio, et fieri valeat, scilicet contra me dictum patronum, reo existente, in dicta navi, exarciis et nolito eiusdem, et contra me dictum Iohannem Martinez de Aracinia, reo existente, in carrico, si quod fuerit in dicta navi, aliter in bonis meis, si et prout sit et usitatum est fieri de sententia legitime lata et transacta in rem penitus iudicatam, vel de condemnatione pene quarti, de qua retroclamum subsecutum extitisset, quibusvis foris, iuribus et privilegiis in contrarium venientibus, quibus renunciamus per dictum pactum, obsistentibus ullo modo.

Et si forte pro predictis a nobis attendendis et complendis damnum aliquod aliquis nostrum sustinuerit vel gravamen, aut missiones aliquas inde fecerit vel expensas, totum illud pars parti dampna passe restituere teneatur de bonis contravenientis et predicta non servantis; super quibus dampnis, missionibus et interesse credatur parti damna passe et suis successoribus solo simplici iuramento, sicut creditur de iure vim et violenciam passo, quod nunch pro tunc et contra deferimus et pro delato haberi volumus ex dicto pacto; quam quidem iuramenti delacionem non valeamus ullatenus revocare nec delacionem, si qua eius pretextu fieret, reduci ad arbitrium boni viri; facultatem enim revocandi et dictam reduccionem petendi nobis per pactum speciale auferentes eidemque renunciamus, necnon opinioni afirmanti tali revocacioni dicte delacionis de iure renunciari non posse.

Et pro predictis omnibus et singulis etc.

Quod est actum Valencie etc.

Signum Iohannis d'Arriola, locatoris sive arrendatoris. Signum Iohannis Martinez d'Aracinia, predictorum, qui hoc concedimus et firmamus. (Biblioteca de la Sociedad Castellonense de Cultura, Castellón de la Plana. Sección de Manuscritos. Formulario del notario de Valencia Bartomeu Català, f. CIII.)

Barcelona, 25 novembre 1405

*Contrato común de fletamento «d'alt a baix».*

En nom de Déu sia, amen.

Capítols fets e ordonats entre en Jacme Riera, patró d'un leny apellat Sent Anthoni, lo qual és tret en la plaja de Barchinona, de tres timons, d'una part, e lo senyer en Johan Canals, mercader e ciutadà de Barchinona, e en Pere Johan, mercader e ciutadà de la dita ciutat, de la part altre, sobre lo noliejament sagüent:

Primo, que los dits Johan Canals e Pere Johan noliegen lo dit leny d'alt a baix, per lonch e per través, fornit de bon abre, antenes, veles, timons, ormeg e tot altre forniment al dit leny necessari per lo viatge faedor, amarinat de .VI. persones bones e sofficients e abtes a navegar per lo dit viatge, en lo qual nombre de .VI. sie entès lo mercader.

Item, que lo dit leny sia tengut, partint d'ací, anar a Mallorca e aquí posar lo mercader, e partint de Mallorca, anar a Yvissa, e aquí carragar de sal, de tanta sal que lo dit leny sia navegador, e partint de Yvissa, Déu volent, tornar a Mallorca e aquí sperar lo mercader per .IIII. jorns, comptant .I. jorn denant altre, e aquí levar aquelles robes que lo mercader volrà.

Item, partint lo dit leny de Mallorca, Déu volent, pessarà per les Boques e girar s'a a Ullastre e aquí lo dit leny sia tangut sperar lo mercader per .IIII. jorns, comptant .I. denant altre. E en cas que lo dit mercader per aquells .IIII. jorns volgués carregar o descarregar algunes robes del dit leny, que ho puxa fer.

Item, partint lo dit leny del Ullastre, lo dit leny, Déu volent, fassa la via de Gayeta o de Nàpols o en la .I. d'aquests lochs, ço és, on lo mercader volrà, e aquí descarregar lo dit càrrec e sperar aquí lo dit leny per .XV. jorns, comptant .I. denant altre.

Item, Déu volent, partint lo dit leny del loch on descarragat haurà, sia tengut de anar a Castell Amar per levar la stiba de les botes que master haurà per càrrec del vin que carraguerà en Calàbria, e sia tengut sperar per .III. jorns .I. denant altre.

Item, partint lo dit leny de Castell Amar, sia tengut anar carragar en .I. loch de Calàbria, ço és, de Pollicastre fins a Turpia, en .I. carregador, e aquí, là on lo dit leny carreguerà, sia tangut sperar .VIII. jorns, comptant .I. denant altre.

Item, partint lo dit leny del carregador on carregat haurà lo dit càrrec, sia tangut anar, Déu volent, al Alger e a Oristany, e en cas que lo mercader volgués descarregar lo dit càrrech en l'Alger o a Oristany, que lo patró del dit leny lo li haje a donar, e aquí lo dit leny ésser descarragat, ésser scàpol

del dit mercader, e en aquell cas que lo mercader sia tengut de pagar lo nòlit al dit patró dins .X. jorns après que serà descarragat, ço és, XXXVI solidos barchinonenses per bota, prenent moneda de la terra, reduhint-la a for de barchinonins.

Item, partint lo dit leny del carragador on carregat haurà ans que sia en Serdenya, si lo mercader acordarà de portar lo càrrech a Mallorca, que lo dit leny hi haje anar, però donant lengua a Mahó o a Siutadella. E en cas que lo mercader volgués descarragar en la ylla de Manorche, ço és, a Mahó e a Siutadella, que lo dit patró li haje a donar son càrrech e aquí ésser scàpol, e en aquell cas lo dit mercader li haje a pagar de nòlit per cascúna bota .XXXXVII. solidos barchinonins, prenent moneda de la terra, reduhint-la al for de barchinonins. E si va descarregar a Mallorca, haje aquell nòlit matex, ésser descarregat dins .X. dies.

Item, que lo patró fa lo leny de port de .LXII. botes, e que lo mercader li sie tengut de dar-li nòlit de .LXII. botes al for demunt dit, però lo leny és del mercader de larch a larch de sota per metre e carregar .LXII. botes o pes d'aquelles.

Item, que tots profits que lo leny haje de Barchinona a Mallorca e de Mallorca a Yvissa que la meytat sia del dit patró e l'altre meytat del mercader, e d'aquí avant lo dit leny sia del mercader, exceptat palagrins, los quals, tants com Déu n'i do, sian la meytat del leny e la meytat del mercader.

Item, que lo dit mercader haje haver una part e que lo dit patró puxa metre .V. quintarades franques de nòlit, no toquant al port de les .LXII. botes.

Item, que lo dit leny sia tangut partir de la plaga de Barchinona a .V. del mes de deembre primer vinent.

E les dites parts e cascuna d'aquelles convenen e prometen fer, complir servir les coses en los dits capítols contengudes, e açò sots pena de .L. lliures barchinonines, gonyadora les dues parts a la part obedient e la terça a la cort qui farà la execució, e fos perduda a la part inhobedient. E pagada la pena o no, que los partits demont designats se hajan a saguir. Obligant-ne les dites parts e cascuna d'aquelles tots lurs béns havuts e havadors, on que sien. E les dites parts volgueren, que dels presents capítols sien fetes tantes cartes, quantes les dites parts e cascuna d'aquelles ne volran o demanaran per lo notari devall scrit.

Die mercurii .XXV. die novembris anno a Nativitate Domini M<sup>o</sup>.CCCC<sup>o</sup>. quinto fuerunt firmata et jurata dicta capitula per dictos Jacobum Riera, Petrum Johannis et Johannem Canals in civitate Barchinone, presentibus testibus Petro Jordani, notario, et Francisco Cases noves, scriptor. (Archivo de la Catedral de Barcelona. Gabriel Canyelles, bolsa año 1405.)

Barcelona, 17 novembre 1429

*Contrato común de fletamento «d'alt a baix».*

Jhesus, Maria

Die jovis decima septima mensis novembris anno a Nativitate Domini .M<sup>o</sup>.CCCC<sup>o</sup>. vicesimò nono.

In Dei nomine. Noverint universi, quod ego Anthonius Vincencii, marinerius, civis Barchinone, dominus et patronus cuiusdam lembi vocati Sancta Maria, portus sexaginta vegetum sive butarum, nunch in ripparia maris Barchinone, gratis et ex certa sciencia nauleo sive loco vobis Francisco Erbolí, mercatori civi dicte civitatis, presenti, et vestis et quibus velitis dictum lembum meum bene stagnum, paratum, fornitum et exarciatum omnibus et singulis exarciis, corrediis, fornimentis et apparatibus sibi utilibus et necessariis pro faciendo, Deo volente, viaggio cum eodem ad partes insule Minorice, sub pactis, formis et condicionibus et retencionibus contentis in capitulis infrascriptis, per et inter me et vos in romancio ordinatis, quorum capitulorum tenor sequitur in hunc modum:

En nom de Déu e de madona santa Maria. Amen.

Capitols fets e ordonats entre lo senyer n'Anthoni Vicens, mariner, ciutadà de Barchinona, senyor e patró de un leny apellat Santa Maria, de port de sexanta botes, lo qual ara és en la ribera del Arenal de la mar de la ciutat de Barchinona, de una part, e lo senyer en Francesch Erbolí, mercader ciutadà de la dita ciutat, d'altra part, de e sopra lo noliejament per lo dit Anthoni Vicens fet al dit Francesch Erbolí del dit leny, per fer viage, Nostre Senyor Déu volent, ab aquell a les parts de Ciutadella de la illa de Menorques, segons devall se conté.

Primerament, lo dit patró és tengut e promet dar lo dit leny al dit Francesch Erbolí de alt a baix, de popa a proa e al travers, bé stany, apparellat e fornit e exarciat de bo e censer arbra, entenes, veles e ormeig e altres arreus, segons que's pertany e és acostumat, ab condacens mariners necessaris a servey del dit leny.

Item, lo dit patró és tengut et promet partir lo dit leny de la plage de la mar de Barchinona a vint del present mes de noembre o abans, salvat just impediment, e manar aquell, Nostre Senyor Déus volent, dreta via, altra viatge no mudant, a la Vila Nova del castell de Cubelles, e junct aquí lo dit leny, és tengut lo dit patró sparar lo dit Francesch Erbolí o qui ell volrà en loch seu ab lo dit leny per vuyt dies primers e continuament vinents e següents, dins los quals és tengut e promet lo dit patró rebra e carregar en lo dit leny sexanta botes de vin. Emperò si lo dit patró haurà sperar lo

dit mercader més avant dels dits .VIII. dies, és tengut lo dit mercader a donar e pagar al dit patró per cascun dia que'l sperà més avant dels dits .VIII. jorns un florí d'or d'Aragó o onza solidos de moneda de barchinonins de tern.

Item, ésser carregat lo dit leny, és tengut lo dit patró de continent partir de aquí lo dit leny o menar aquell, Nostre Senyor Déu volent, dreta via ab lo seu càrrech a la dita vila de Ciutadella de la dita illa de Manorques, e aquí ha descarregar lo dit patró al dit Francesch Erbolí tot lo dit càrrech del dit vi.

Item, ésser descarregat lo dit càrrech del dit vi, és tengut lo dit patró sperar lo dit mercader, o qui ell volrà en loch seu, ab lo dit leny per vint dies primers vinents e continuament següents, dins los quals és tengut e promet lo dit patró rebra e carregar en lo dit leny aquell bestiar que lo dit mercader o altra per ell volrà, pus que càpia dassota, ço és, que no és tengut lo dit patró portar res dessús cuberta.

E és emprès, que si per fet de ventura lo dit mercader dins los dits .XX. jorns no haurà donat compliment de càrrech al dit patró, que en aquell cas lo dit mercader haja e sia tengut de donar al dit patró per nòlit del dit leny a rahó de vint solidos de moneda de mallorquins per cascuna de les dites .LX. botes, los que li haja a pagar en la dita vila de Ciutadella ans que lo dit leny de aquí partescha, e noresmenys lo dit patró sia scàpol del dit mercader... [Texto inacabado.] (Archivo de la Catedral de Barcelona Gabriel Canyelles, bolsa varios años.)