

LA PRACTICA DEL FLETAMENTO DE MERCANCIAS CON LAS INDIAS (SIGLO XVI) *

JOSÉ MARTÍNEZ GIJÓN
Facultad de Derecho. Universidad de Sevilla

SUMARIO: 1. Objeto de este estudio y valoración de la bibliografía.—2. Reconstrucción de la fórmula notarial a la que responden las escrituras.—3. Las partes que intervienen en la contratación.—4. La nave. Obligaciones del maestro sobre su acondicionamiento y recibo de la carga en la nave fletada.—5. Los fines del contrato. Fletamentos por toneladas y al través. El puerto y el plazo para la carga. Consecuencias del incumplimiento por las partes de sus respectivas obligaciones en este punto.—6. Pactos sobre el viaje. Descarga y entrega o consignación de las mercancías. Riesgos de la descarga. Referencias a registros y conocimientos.—7. El flete. Datos sobre precios. Pactos sobre su pago. La mora del fletador. Flete anticipado y concesión de préstamos al naviero. Flete en vacío. El impuesto de la avería.—8. Naturaleza del contrato. Los riesgos de inejecución.—9. Garantías contractuales. El recurso a la vía ejecutiva. Apéndice documental.

1. Sobre una base exclusivamente documental pretendemos estudiar en el siglo XVI el contrato de fletamento como instrumento específico del transporte marítimo. Los materiales sobre los que se asienta proceden todos ellos del Archivo de Protocolos de Sevilla, se sitúan cronológicamente entre el año 1507 y el 1584, y se inscriben en el ámbito comercial de Castilla con las Indias.

El fletamento en el Derecho histórico español no ha sido objeto de la investigación que su importancia requiere. Las únicas aportaciones, relativas a la zona mercantil castellana, tienen como autor a Jesús Rubio, que en 1944, y en el tomo 15 del «Anuario de Historia del Derecho Español», págs. 571-588, publicó la conferencia que había pronunciado el 10 de septiembre de 1943 en la Universidad de Oviedo, sobre *La doctrina del fletamento en Hevia Bolaños*, en la que analiza agudamente el concepto y los riesgos de inejecución del contrato, a tenor de lo que el citado jurista escribió en su *Labyrintho de comercio terrestre y naval* (1617). Años más tarde, el mismo autor, en 1953, publicó su obra *El fletamento en el Derecho español*, dedicando un capítulo, el segundo, a estudiar la evolución histórica de las formas jurídicas del transporte por mar, desde el Derecho romano hasta el Código de Comercio del año 1829.

* Texto de la comunicación presentada al VII Congreso del Instituto Nacional de Historia del Derecho Indiano (Buenos Aires, 1 al 6 de agosto de 1983).

El fletamento en el área mediterránea, sobre la base del Libro del Consulado del Mar, Código de Tortosa, Furs de Valencia y de algunos documentos del siglo XV, fue estudiado en 1975 por Arcadio García Sanz, quien expuso sus conclusiones en un Seminario para Profesores de la Facultad de Derecho de la Universidad de Sevilla celebrado ese año, y que se publicaron bajo el título *Fletamentos medievales catalanes*, en la revista «Historia. Instituciones. Documentos», 5, 1978, págs. 235-256. En este trabajo el historiador del Derecho encontrará datos útiles para pronunciarse sobre las cuestiones que más pueden interesarle, como son la naturaleza del contrato y las reglas en materia de riesgos.

Yo mismo abordé estos temas en la V Semana de Estudio del Instituto Internacional de Historia Económica «Francesco Datini», que tuvo lugar en Prato en 1973, y a la que presenté una comunicación titulada «Instrumentos jurídicos para el transporte de mercancías en el Derecho español de la Baja Edad Media». De ella se ha publicado la primera parte, *La comenda y el transporte de mercancías en el Derecho español de la Baja Edad Media*, en «Historia. Instituciones. Documentos», 1, 1974, págs. 265-273, y siguen inéditas las que escribí sobre el fletamento, que pretendían comprender las soluciones atlánticas y las mediterráneas de la Península Ibérica en la época bajomedieval.

2. Los documentos sevillanos responden, a pesar de sus distintas fechas y de los diferentes notarios que de los actos jurídicos dan fe, a una fórmula muy semejante, que se inicia invocando a Dios:

«En el nombre de Dios, amén»¹.

A continuación se inserta la cláusula de notificación del acto documentado, al mismo tiempo que se le califica desde el punto de vista jurídico:

«Sepan cuantos esta carta de afletamiento o fletamento vieren».

Sigue un período del documento en el que de forma concatenada se hace constar: las partes contratantes, el nombre de la nave y el lugar donde se halla surta, así como la fórmula de otorgamiento que el naviero hace en favor del cargador, mediante la cual se reconoce el derecho de éste a cargar en aquella nave las mercancías, los animales o los esclavos, especificándose las toneladas de las primeras, aunque no es infrecuente que se añada el género de las mismas, y el número de los segundos, o bien su derecho a que en la nave viajen determinadas personas. circunstancia que a veces se incluye en otro lugar del documento:

1. En la reconstrucción de la fórmula a la que se ajustan los documentos, tomo como base el más antiguo de los que utilizo, en el que se recoge el fletamento entre Juan Rodríguez Chocero, maestre de la nao Santa María de la Rábida, y el mercader genovés Jácome Riberol, que fue suscrito el 21 de enero de 1507 (APS. Oficio IV. Manuel Segura. Libro 1.º del año 1507, fol. 187 v.).

«como yo..., vecino de la villa de..., maestre de la nao que Dios salve que ha nombre..., que ahora está en el puerto de..., de esta ciudad de..., otorgo e conozco que afleto a vos..., estante en esta dicha ciudad, que estades presente, la dicha nao para que podades cargar en ella...».

En la modalidad del fletamento 'al través', en la que se concierta la carga de la totalidad de la nave, la fórmula que se emplea es ésta:

«otorgo e conozco que afleto a vos... la dicha nao al través, para que podades cargar en ella todas las mercaderías que la dicha nao buenamente pueda llevar, por manera que la navegación en ella no se impida...»,

lo que no es un obstáculo para que en el documento del que procede (15-2-1518. APS. Oficio XV, libro 1.º. Bernal González Vallecillo) se haga mención expresa de los géneros que han de ser cargados en la nave.

En los contratos manejados el naviero es el principal protagonista de la relación jurídica contraída, de tal manera que todas las estipulaciones que definen el fletamento aparecen en primer término suscritas por aquél, el cual a lo largo del documento, y más concretamente en la parte central del mismo, señalará sus obligaciones y sus derechos, y también los del cargador-fletador. Los extremos que en esta fase se documentan, sin una división en cláusulas o capítulos, por lo que no es raro que de una cuestión se trate en varios lugares de la misma escritura, y de los que trataremos en este trabajo, se refieren al estado de la nave, carga y demora, viaje, descarga, consignación, flete, avería en cuanto impuesto, siendo raras las estipulaciones sobre los riesgos que asume el maestre de la nave o sobre los que recaen expresamente sobre el cargador. En cinco de los documentos utilizados, esta fase del documento suele terminar con una estipulación sobre el modo de dividir los hallazgos que pudieran producirse en el viaje, según un sistema que se aplica también en el Norte y en el Levante españoles:

«e toda trova e percanza que Dios diere haber e ganar a la dicha nao en el dicho viaje, así en agua dulce como en salada, que sean las dos partes de mi el dicho maestre, navío e compañía, e la una de la mercadería que en la dicha nao fuere cargada»².

2. Se la encuentra en *Las notas del relator*, de DÍAZ DE TOLEDO, año 1511, fol. LVIII v.: «Item que de qualquier percance o trobadura que el dicho maestre ouiere con la dicha su nao a la yda o a la venida de presa justa e lícita que sea la tercia parte para los mercaderes cargadores e las dos tercias partes para el maestre e compañía». Igual en Fernando DÍAZ DE VALDEPEÑAS, *Summa de notas copiosas, muy substanciales y compendiosas*, reedición de Valladolid, 1559, fol. XLVIII r. Cfr. A. GARCÍA SANZ, pág. 247.

A seguido se incluye una fórmula de garantía de cumplimiento del contrato en todos y cada uno de sus extremos, que se concreta, en la mayoría de los documentos, en la imposición de una pena pecuniaria a la parte que lo infrinja o incumpla, y cuyo pago no resta fuerza alguna al contrato, que ha de ser observado. Se hace constar también que dicha parte vendrá obligada a indemnizar, por los daños y perjuicios ocasionados, a la que resulte perjudicada:

«Y en esta manera sobredicha, y con estas condiciones, otorgo e prometo de vos no quitar la dicha nao que vos afleto, por más ni por menos, ni por tanto que otro me dé ni prometa, en flete ni en otra cualquier manera; e vos el dicho mercader que la no podáis dejar; e cualquiera de nos ambas estas dichas partes, que contra este afletamiento sobredicho, o contra cualquier cosa o parte de ello, fuere o viniere, por lo remover o deshacer por alguna manera, e no mantuviere, e guardare, e cumpliere todo cuanto en esta carta dice, e cada cosa e parte de ello, según dicho es, que dé e pague e peche a la otra parte de nos obediente, que por ello estuviere e lo hubiere por firme..., maravedíes, por pena e por postura, e por pura promisión, e por pura conveniencia asesegada que en uno hacemos e ponemos, con todas las costas e misiones, e daños e menoscabos, que la parte de nos obediente, u otro por ella hiciere e recibiere, e se le recrecieren por esta razón.

E la dicha pena pagada o no pagada, que todo cuanto en esta carta dice, valga e sea firme...».

Sigue la cláusula de otorgamiento del fletador, por la que acepta cumplir el contrato en todos y cada uno de sus puntos:

«E yo el dicho..., que a todo esto que dicho es presente soy, otorgo que recibo en mi afletado de vos el dicho maestre el dicho navío, por el dicho precio e condiciones e obligaciones, según dicho es; e otorgo que me obligo de pagar el dicho flete e averías, según dicho es; e de tener e guardar, e cumplir todo lo susodicho, e so la dicha pena de los dichos... maravedíes, de suso en esta carta contenidos».

En la parte final del documento, las partes, utilizando el plural, incluyen una serie de declaraciones, más o menos minuciosas, dirigidas a dotar al contrato de fuerza ejecutiva por la vía judicial, para lo cual renuncian a las leyes, beneficios y remedios procesales que pudieran utilizar y que dilatarían la ejecución del contrato. Igualmente se obligan, con sus personas y bienes, y en especial con los directamente relacionados con el contrato suscrito (la nave y las mercancías), a cumplirlo:

«E por esta carta, nos ambas las dichas partes, damos poder cumplido a cualesquier justicias para que por todos los remedios del derecho nos constriñan e apremien a lo así cumplir; e renunciamos toda apelación e suplicación. E para lo así tener e cumplir, nos ambas las dichas partes obligamos a nos y a todos nuestros bienes, muebles e raíces, habidos e por haber. E yo el dicho maestre obligo la dicha nao e aparejos; e yo el dicho mercader las mercaderías que cargare en la dicha nao; e sometémonos al fuero e jurisdicción de Sevilla, e renunciamos nuestro propio fuero».

Por último, el documento se data, se rubrica y se signa.

3. En representación de la nave actúa generalmente el maestre de la misma, que es el que contrata. Algunas veces el maestre es a la vez señor de la nave, y otras es éste el que asume la contratación. De ellos se hace constar su vecindad (Palos, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, Moguer, Triana, Ayamonte, según los casos). En el fletamento de 30 de agosto de 1549 (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 560), Juan Bautista Gallego es maestre y señor «de la cuarta parte de la nao que Dios salve nombrada Santa María de Guadalupe», lo que, además de ofrecernos un ejemplo de copropiedad de la nave, exige, para que su actuación sea válida, la presentación del correspondiente poder de los otros condueños. Y así se hace constar en la escritura: «por mi, como maestre e señor susodicho, e por virtud del poder que tengo de Diego Martín, e Gonzalo Sánchez, señores de las otras cuartas partes de la dicha nao, para lo de yuso contenido, que pasó hoy dicho día ante el escribano...».

De lo que antecede se desprende que se puede contratar el fletamento de una nave o bien con el dueño o bien con el maestre de ella, y que ambas condiciones no siempre coinciden como se ha visto en la misma persona. Los documentos no aluden al título en virtud del cual el maestre actúa en los contratos de fletamento suscritos por él, ni a sus relaciones con los dueños de las naves. Sobre la base del material utilizado puede afirmarse que los maestros están ampliamente facultados para suscribir los pactos que estimen oportunos en materia del fletamento de la nave; pero no nos ilustran sobre si esas facultades las adquieren por el hecho de ser nombrados maestros, y corresponderles por tanto la administración de las naves, o habrían de ser objeto de una específica carta de poder. Al no hacer los documentos referencia alguna a este poder, es lícito concluir, a sensu contrario, que los fletadores no están obligados a investigar los poderes de los maestros, ni tampoco si en ellos se da o no al mismo tiempo la condición de señores de las naves. La utilidad de la navegación, asentada sobre el principio de la buena fe, otorga validez a estos contratos suscritos con el que al menos se comporta como maestre de una nave.

De los fletadores se hace constar también su vecindad (Medellín, Segura

de la Sierra, Sevilla, Bilbao, Moguer, Carrión de los Condes, Minas Viejas en la Española, Tenerife). Algunos genoveses (Jácome Riberol, Bernardo Grimaldo) intervienen como cargadores en otros tantos contratos. Por lo general, de todos ellos se dice que están en Sevilla y que se encuentran presentes al otorgar la escritura. Hay supuestos de ausencia, que se resuelven actuando uno de los fletadores, cuando son dos, en su nombre y en el del ausente: «e yo el dicho Pedro López Martínez, que presente soy, por mi e en nombre del dicho Alonso Martínez, mi hermano, otorgo e conozco...» (17-9-1550. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 235 v.), o se les considera presentes en el caso de ausencia de los dos, pero retrasando al momento de su presencia ante el escribano el del otorgamiento por su parte de la escritura, que días antes lo había sido por el maestre de la nave: «Hecha la carta en Sevilla, del otorgamiento del dicho maestre, viernes siete de noviembre, e del otorgamiento de los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge, sábado quince días del dicho mes de noviembre, año del Señor de mil e quinientos e cincuenta años» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505). En un caso, el fletador de parte de la nave es al mismo tiempo marinero de la misma, lo que por otra parte carece de consecuencias (21-8-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 2.º, fol. 419).

4. En relación con la nave, en la que se han de cargar y transportar las mercancías, los documentos la identifican por su nombre propio, que generalmente coincide con alguna advocación de la Virgen María. Santiago apóstol ha dado su nombre a alguna nave, lo mismo que San Cristóbal. El misterio de la Santísima Trinidad también se utiliza para estos efectos. Cuando la embarcación ha cambiado de nombre, por las razones que sean, la circunstancia es recogida en el contrato: «Navío que Dios salve nombrado Nuestra Señora del Antigua, que otro nombre se decía la María» (21-2-1584. Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741).

Los contratos hablan por lo común de naos, el término navío es minoritariamente utilizado, y en una escritura se indica que la nave fletada es una carabela (10-5-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 2.º, fol. 182). Al mismo tiempo se señala el puerto donde la nave se halla surta en el momento del contrato, que, salvo en un caso en el que se trata de la bahía de Cádiz (7 y 15-11-1550. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505), es el de las Muelas del río Guadalquivir, en Sevilla.

La nave debe reunir las condiciones precisas para acometer con éxito, al margen del caso fortuito o de la fuerza mayor, el viaje que pretende realizar. Teniendo en cuenta esta finalidad concreta —«como conviene a nao que tal viaje ha de hacer»—, los documentos especifican que la nave cumple con los requisitos que la navegación exige, tanto con los que afectan a la aptitud técnica del navío como con los relativos a la necesaria dotación de personal. Algunos contratos, los menos desde luego, se limitan a reseñar la obligación del maestre de «dar presta e aparejada» la nave; lo frecuente

es que empleen fórmulas más amplias: «e que yo el dicho maestre dé la dicha nao estanca de quilla e costados (para que sus costuras no hagan agua), e bien aparejada, con su mástil e velas, e jarcia, e anclas, e con buenos marineros, e lombardas, según conviene...» (23-3-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 751 y v.). En algún caso se alude al buen estado de la arboladura de la nave ('guinda'), o a que en ella se lleva 'pilote' y batel o barco pequeño para el servicio de la misma.

Designada la nave por su propio nombre, el maestre o el señor de ella no pueden ordenar unilateralmente que las mercancías fletadas sean cargadas en otra diferente, porque de hacerlo, las pérdidas y los daños que la carga experimentara les serían imputables, dado el incumplimiento por su parte del contrato, no precisándose en los documentos los límites de esa responsabilidad. Por el contrario, aceptadas por los cargadores las condiciones de navegabilidad de las naves, declaradas en el contrato, los daños que se produzcan en la carga, incluso los no atribuibles a fuerza mayor, por ejemplo los debidos a que la nave haga agua por los costados en circunstancias normales, habrán de entenderse como derivados del caso fortuito, inexistente la culpa del maestre que cumplió con su obligación al iniciar el viaje en una nave estanca y bien preparada y aparejada, lo que es reconocido por los fletadores en las escrituras.

5. Las naves se fletan para cargar en ellas las mercancías que en el contrato se especifican y en función de un viaje concreto y previsto con anterioridad. En las escrituras examinadas no es infrecuente que por cuenta del fletador viajen determinadas personas con él relacionadas. En un caso concreto es el mismo fletador y su hijo quienes lo hacen, conjuntamente con una carga irrelevante —«dos machos con sus aparejos y abastecimientos»—, estipulándose el flete que ha de pagarse por sus personas y por los animales (9-2-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 311 v.).

La muestra documental sobre la que hemos trabajado nos permite afirmar que las naos se fletan normalmente por toneladas, lo que supone la ocupación parcial, mayor o menor según los casos, de la embarcación, que es objeto de varios fletamentos hasta completar lo más posible la carga total que pueda transportar. Puede ocurrir, por tanto, que la nave no alcance su porte pleno. Por ello, se ha incluido en un contrato la siguiente cláusula que sale al paso de esta posibilidad, y cuya finalidad es otorgar una eficacia total al fletamento por toneladas, parcial por lo que se desprende del documento: «y es condición que si no hubiere más carga que la susodicha para el dicho Campeche (cincuenta toneladas de pipas y botijas de vino o de mercancías a discreción del fletador), que este dicho fletamento quede hecho y lo he de mover...» (12-1-1584. Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-1.º, fol. 254).

Algunas de las mercancías que constituyen la carga son objeto de designación expresa, como siempre lo son, por su incidencia en otros aspectos

del contrato, como veremos, los animales y los esclavos. Varios ejemplos pueden ilustrar lo que acabamos de decir:

25 de enero de 1508: «...afleto... dicha nao para que podades cargar en ella cuatro toneladas de las mercaderías que quisiéredes, e más dos asnos e seis mozos...» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 142).

15 de noviembre de 1550: «...afleto... la dicha nao... para que podáis cargar, e carguéis en ella... ciento e cuarenta piezas de esclavos negros, machos y hembras, cinco más o menos...» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 235 v.).

21 de febrero de 1584: «...e yo me obligo de tomar e recibir cien pipas de vino...» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º, fol. 741).

La modalidad del fletamento al través, de la que hemos reproducido la fórmula en el número 2 de este trabajo, está representada en la muestra por ese único contrato. En consecuencia, se puede apuntar que es de menor utilización que la del fletamento por toneladas. Del documento en cuestión, del 15 de febrero de 1518, se deduce que las partes conciertan la totalidad de la carga que la nave admite, que es objeto de cierta especificación: «noventa pipas e veinte cuartas de vino e harina; e el resto en cajas e botijas, e barriles, e ropa menuda».

La magnitud de la carga contratada en 1549 para la nao «Santa María de Guadalupe», entre Juan Bautista Gallego, su maestre y señor de parte de ella, y Juan Núñez, podría hacer pensar que se fleta la totalidad de la nave, y que se trataría de otro caso de fletamento al través. Obsérvese, en contra, que el fletamento no es calificado de esa forma, también una cierta imprecisión en el montante de la carga que se ha de recibir en Sevilla: «hasta cien toneladas de mercaderías, en pipas o como vos pareciere», y sobre todo que el flete que se debe por la carga ha de pagarse sobre la base, según se pacta, de las toneladas realmente cargadas en la nave, y no en relación con el porte total de la misma, como es propio del fletamento al través (31-8-1549. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 560).

Lo normal es que coincidan el puerto donde la nave se halla surta en el momento de concertar el fletamento (el de las Muelas del río Guadalquivir en Sevilla, con la excepción indicada en el número 4 de este trabajo) con el del recibo o entrega, según se mire, de la carga. Pero no siempre ocurre así, porque, además de los casos en los que se reciben nuevas mercancías en las escalas acordadas, se puede pactar la entrega de la carga en un puerto diferente: 7-2-1508, en Sanlúcar de Barrameda (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 270); 7-11-1550, en Santiago de

Cabo Verde (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505); 21-2-1584, en Garachico, en la isla de Tenerife. En este último caso, el naviero se reserva la facultad de situar la nave para la carga en cualquier otro puerto de las Canarias, si el tiempo no permite que se efectúe en aquél, lo que es aceptado por el fletador: «y en caso que no haga buen tiempo para cargarlas en el dicho puerto de Garachico, me las habéis de llevar a vuestra costa donde quiera que el dicho navío estuviere surto fuera del dicho puerto, aunque sea en la dicha isla de la Palma, o en la Gomera, o en otra parte o puerto de las islas de Canaria» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741).

Los contratos fijan el plazo de que dispone el fletador para la entrega de las mercancías; es el tiempo de demora que corre desde que el naviero tiene la nave presta y aparejada, para lo cual goza igualmente de un plazo, que se hace constar en el documento. Veamos un ejemplo, que responde a la fórmula más generalizada, aunque el número de días varíe según los contratos: «la cual dicha nao me obligo de dar presta e aparejada para recibir el dicho macho e un asno, e tres mozos, luego en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, desde mediado el mes de febrero en que estamos de la fecha de esta carta; e ende que esté de demora recibiendo la dicha carga dos días luego siguientes» (en el fletamento de la nao San Cristóbal, entre Juan Martínez de la Cuerda, señor y maestro de la misma, y el mercader Fernando de Herrera, del 7 de febrero de 1508, citado en el párrafo anterior). En una ocasión, el plazo empieza a contarse a partir del momento en el que el naviero avisa expresamente al fletador para que proceda a la entrega de las mercancías: «e las cien pipas de vino con sus anejos cada e cuando yo las pidiere, haciéndooslo saber quince días antes, para que las tengáis prestas» (7-9-1550. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 235 v.).

El incumplimiento por el fletador de su obligación relativa a la entrega de las mercancías dentro del plazo previsto, determina el pago del flete en vacío, cuestión que trataremos más adelante, y además nos sitúa —al menos según lo acordado en un fletamento del 1550— ante las sobreestadías, o días de más empleados en la carga en relación con el plazo convenido, que obligan al pago de la cantidad que se pacte por cada día de exceso: «e no me los pudiendo dar —se refiere a una cargazón de esclavos— dentro de los dichos quince días, espere por ellos otros cinco o seis días más para los recibir, pagándome, por cada día, de los más días que estuviere de la dicha primera demora en el recibo de ellos, cuatro ducados de oro para la costa de la nao e compañía de ella» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505). Como contrapartida, el naviero que no cumple con la de recibir la carga, queda obligado, según algunos contratos, a pagar al fletador «el valor de ella, al precio que valiere su semejante en la dicha provincia de Yucatán, al tiempo e sazón que allá llegare el dicho navío; e por lo que montare, e por las costas e daños que se vos recrecieren, me podáis ejecutar

por sólo vuestro juramento e declaración, o de quien vuestro poder hubiere, sin otra prueba ni recaudo alguno aunque de derecho se requiera, de que vos relevo». Así lo pactan el 21 de febrero de 1584 Andrés Ferrofino, maestre del navío «Nuestra Señora de Guadalupe», y Juan de Alzola (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741 v.).

Solamente un contrato, el que acabamos de citar al final del párrafo anterior, especifica como obligación del fletador la entrega de la carga a bordo del navío, y ninguno aporta datos sobre la estiba de las mercancías.

6. El puerto de destino, que coincide con el de la descarga, es expresamente nombrado en los documentos. A él arriba la nave después de un viaje sobre el que debían competer amplias facultades al maestre. Algunas escrituras concretan que el viaje debe ser derecho, y uno pone en boca del maestre su renuncia a «tocar ni ir a Cabo Verde», obligándose, en cambio, a hacerlo derechamente a San Juan en la Nueva España. En el citado fletamento al través, los cargadores se reservan la posibilidad de ordenar la descarga en un puerto anterior al que figura como de destino, distantes ambos doce leguas (en el de Acla en vez de en el del Darién, uno y otro sobre la costa de Tierra Firme), pero no se especifica si la decisión se ha de tomar antes de emprender el viaje o durante el trayecto.

La inseguridad de las condiciones aptas para la navegación, con referencia al momento concreto de la partida, impiden que se fije el día exacto del comienzo del viaje, utilizándose unas fórmulas, obligatorias en tanto se den esas condiciones, y alusivas también a que el naviero no ha desaprovechado un anterior e idóneo estado del mar, no incurriendo por tanto en responsabilidad. Y así se habla de partir «con el primero buen tiempo que Dios diere», o de «tiempo habiendo e tiempo no perdiendo». En un caso, que se subordina a la condición de «tiempo habiendo», el maestre se compromete a partir con su nave de vacío, para recibir carga en Santiago de Cabo Verde, dentro de los ocho días primeros siguientes a la firma del contrato (15-11-1550. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505). Otro documento fija el comienzo del viaje cuando zarpe la primera flota para las Indias (12-1-1584. Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-1.º, fol. 254).

Es en el puerto de destino, salvo fuerza mayor, donde tiene lugar la descarga de mercancías. De esa operación se dice que debe ser derecha, y en ocasiones se hace constar el plazo de que dispone el maestre para realizarla (así como llegare la nave, o durante veinte o treinta días). Significa situar la carga en tierra, entendida la operación como obligación del naviero. Pero las partes pueden acordar lo contrario sobre su aplicación. Veamos algunos ejemplos: el 15 de febrero de 1518 se pacta que los fletadores, Diego de Aguilar y Pedro Enriquez, participen en la descarga con dos barcas si las pudieren contratar en el Darién (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 126); el 20 de febrero de 1584, el fletador acepta

los riesgos fortuitos del transporte de las pipas o botijas de vino desde la nave a tierra, pero en el mismo documento el maestre hace suyos los fortuitos que pudieran obligarle a la descarga de las mercancías en un puerto distinto a los previstos para la descarga: «e otrosí es condición entre nos las dichas partes, que por ningún caso que suceda, fortuito o no fortuito, no pueda el dicho navío descargar la dicha carga, ni parte de ella, en ninguna otra parte de las Indias e islas, salvo solamente en los dichos puertos de Campeche de suso declarados, so pena, que lo contrario hiciere yo el dicho maestre, que no se me pague ningún flete de la dicha carga, ni parte de ella, porque así somos de acuerdo» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 742 v.).

A la descarga sigue la entrega de las mercancías al fletador si viaja en la nave o a quien las mismas fueran consignadas: «o a quien por vos los (animales) hubiere de haber», según el fletamento de 28 de enero de 1508 (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 168). Y a propósito de la consignación se menciona en los contratos una documentación distinta; son los registros y los conocimientos, cuya finalidad es varia: dejar constancia de que la carga se ha recibido a bordo, identificar las mercancías que la integran, y designar, que es el fin que se subraya, la persona que se ha de hacer cargo de las mismas en el puerto de destino. En este sentido, el maestre reconoce su obligación al respecto del modo que sigue, a tenor de lo que se acuerda en un fletamento del 15 de noviembre de 1550: «e llegado ende los dé e entregue (los esclavos) a Luis Sánchez e Diego García de Cuéllar, estantes en la dicha ciudad de Santo Domingo, a cada uno de ellos los que hubieren de recibir e fuere declarado en el conocimiento que de ellos hiciere» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 y v.).

7. El flete es el precio que se ha de pagar por unidad de carga (toneladas de mercancías, piezas de esclavos o animales, por ladrillo según una escritura de 24 de enero de 1508 en Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 117 v.), para su transporte al puerto de destino, o por cada pasajero que se embarca en la nave para efectuar el viaje previsto. En el contrato de fletamento al través se hace constar el precio del flete por tonelada de las que la nave hace, y aunque no se expresa las que puede admitir, el cargador queda obligado a completar la totalidad de la carga en base al tipo de fletamento convenido.

Hasta 1550, la moneda más utilizada para fijar los precios de los fletes es el maravedí, con excepciones a favor del ducado, que equivale a 375 maravedíes, y del castellano de oro, con un valor de 450 maravedíes hasta 1578, cotizándose a 556 a partir de entonces; desde mediados del siglo XVI se impone el ducado de oro, cuya equivalencia en reales sencillos (de a 34 maravedíes) se hace constar en algún documento³.

3. Eufemio LORENZO SANZ, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2.º tomo (Valladolid, 1980), págs. 53-69.

De los documentos utilizados se deduce que, aproximadamente hasta 1549, la tonelada de mercancías suele fletarse por 2.000 maravedíes, con oscilaciones de 200 maravedíes por debajo o sobre esa cantidad; en 1518, en el contrato de fletamento al través, la tonelada se concierta en 2.930 maravedíes, pero se añade que en ese precio se incluye la avería, cuyo importe no se especifica. Desde 1550 los precios aumentan, y se observa cierta disparidad para unos mismos recorridos: 6.000 maravedíes, en 1549; 6.275,5 en 1580; y en 1584, 8.976 y 10.300 maravedíes por tonelada, en sendos documentos.

En escrituras de los años 1507 y 1508 es frecuente que en la carga de las naves figuren animales (yeguas, asnos, machos, becerras). El flete que se paga por estas últimas es el más estable, y semejante a su vez al de la tonelada de mercancías (2.000, 2.100, 2.200 maravedíes, en documentos del mismo año), el de los asnos varía entre 3.500 y 5.500; por las yeguas 6.000 ó 7.000; por un macho 6.000 maravedíes, según acuerdo del 23 de marzo de 1508 (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 751). En base a estas cifras resultan muy altos los fletes convenidos en ese mismo año por un macho y un asno, que montan 13.500 maravedíes (7-2-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 270), o por dos machos, por los que hay que pagar 20.000 maravedíes (9-2-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 312).

Abundando en esta cuestión, el fletador tiene derecho a cargar en la nave, sin que el flete aumente, la paja y la cebada necesarias para alimentar a los animales, y en algún caso «cuatro hombres para entrar las dichas becerras... sin que por ello me paguéis flete alguno» (24-1-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 117 v.). En el fletamento del 21 de enero de 1507 se acuerda el pago del flete de la paja y cebada no consumidas, una vez que la nave haya arribado al puerto de destino (Oficio IV. Manuel Segura. Libro 1.º, fol. 187 v.).

En las cargazonas de esclavos —a ellas se refieren dos contratos, de 31 de agosto de 1549 (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fols. 560 y 561) y de 15 de noviembre de 1550 (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 y v.)—, el flete por esclavo, que comprende la manutención, «según es costumbre de dar a negros en semejante viaje», y el pasaje, diverge bastante, de 9 ducados en el primero a 6,5 en el segundo, sin que existan razones aparentes que expliquen la diferencia. En ambos casos viajan algunas personas con su matalotaje o provisiones, que no pagan flete, indicándose la misión que han de cumplir en el trayecto: «para curar de los dichos esclavos», según se dice en el aludido contrato de 1549.

También se aprecian diferencias económicas en el precio del pasaje de los viajeros, y en documentos del mismo año en los que se contempla un viaje idéntico. Incluyendo la comida en el precio, en un caso se fija en 3.600 maravedíes por persona (7-2-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 270), en otro en 3.150 (9-2-1508. Oficio XV. Bernal

González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 312); excluyéndola, se reduce, en una ocasión a 1.500 maravedíes (en el primer documento citado en este párrafo), y en otra a 2.025 por viajero (25-1-1508. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 142).

El pago del flete —mediante la oportuna reconversión de la moneda: «en pesos de oro, marcados e fundidos al precio que allá corre», «en Santo Domingo en la moneda corriente en ella», «en reales de plata que lo monte e valga»—, ha de efectuarse generalmente en el puerto de la descarga o en alguna ciudad próxima al mismo (en Veracruz con respecto a San Juan, según el fletamento de 17-9-1550), y dentro de un plazo, siendo el de treinta días el más frecuente, que corre desde la llegada de la nave o a partir de la descarga de las mercancías: «dentro de veinte e cinco días primeros siguientes después de haber acabado de entregar la dicha carga» (21 de febrero de 1584); el fletamento del 17 de septiembre de 1550, conjuga las dos alternativas: «desde el día que ende llegare, en treinta días primeros siguientes, habiendo entregado la dicha carga». El impago del flete, dentro del plazo previsto, se sanciona, por acuerdo entre las partes, con la pena del doble, si bien en el citado contrato de 21 de febrero se contiene una solución distinta, que conviene recoger literalmente porque establece una sanción económica por día de mora en el pago del flete, y sobre todo porque iniciada la mora los riesgos y daños que puedan sobrevenir a la nave recaen sobre el cargador: «so pena que por cada un día que más me detuviéredes sin pagarme el dicho flete me paguéis veinte ducados de más del dicho flete, e más todo el daño e riesgo que pudiere suceder al dicho navío por causa de la dilación e tardanza de la dicha paga del dicho flete» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741 v.).

A veces el maestre recibe del fletador ciertas cantidades de dinero en préstamo, sin interés se declara en un contrato, y cuyos riesgos en orden a la devolución los asume el mismo maestre o el asegurador (17 de septiembre de 1550. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fols. 235 v. y 236), al margen del resultado del fletamento (viaje realizado y carga entregada), si bien cuando se producen estas circunstancias, la devolución del préstamo y el pago del flete coinciden en un acto, produciéndose la adecuada compensación entre ambos créditos. A la vista de los documentos, no parece que pueda hablarse en estos casos del pago del flete, o de parte de él, por anticipado, aunque algún contrato pueda inducir a pensarlo: «los cuales (dineros, cuya cuantía no se hace constar) me obligo que lo que pareciere montar lo recibiré en descuento de los dichos fletes» (15 de noviembre de 1550), porque en el mismo contrato, como antes se ha dicho, se precisa que en el caso de que no proceda el pago del flete, el naviero queda sin embargo obligado a la devolución de la cantidad recibida en préstamo, insistiéndose en la naturaleza crediticia de la relación: «e si antes de entregar en Santo Domingo los dichos esclavos, lo que Dios no quiera, en la nao hubiere riesgos, me obligo a pagar a vos..., o a cualquier de vos, o a vues-

tro mandado, todo aquello que pareciere haberme prestado para el dicho efecto (los dineros que fueren menester para comprar el mantenimiento que para los dichos esclavos fuere menester), luego que lo tal pareciere» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 v.).

Una de las soluciones al supuesto de incumplimiento del contrato por el cargador, que no ha entregado la carga convenida al naviero dentro del plazo acordado, es el pago del flete en vacío. El supuesto es tratado en escrituras de 1549, 1550 y 1584, y de un modo no uniforme: en unos casos se pacta el pago del flete en vacío sin excepción alguna, bien por entero, bien reduciéndolo a la mitad de su valor; en otros se contrae la misma obligación, que será efectiva «pareciendo ir de vacío», lo que significa que el cargador no habrá de cumplirla si el naviero consigue una nueva carga que supla la que se le dejó de entregar, pero en este caso el primer cargador pagará las pérdidas que la situación creada por él hubieran originado al dueño de la nave: «e tomándolos (otros esclavos de) otra persona, por no dármelos, seáis libre de la paga del flete de ellos, con que si a menos flete los recibiere, por no dármelos, me paguéis toda la disminución» (31-8-1549. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 560 v.).

Es a propósito del pago del flete de los esclavos y de los animales cargados en la nave, cuya muerte puede producirse sin culpa de las partes contratantes y con independencia de los riesgos específicos de la navegación, cuando en los contratos hallamos algunos datos aprovechables para tratar de la naturaleza y de los riesgos de inejecución del contrato de fletamento, porque es evidente que en ese momento se está planteando la finalidad del contrato, es decir, si la misma se identifica con la ocupación de toda la nave o de parte de ella, o si en cambio lo que se pretende es que la carga sea transportada a un lugar determinado, y que allí se entregue a quien vaya consignada. De estas cuestiones nos ocuparemos en un inmediato apartado.

Dentro de las obligaciones económicas del fletador, los contratos incluyen la del pago de la avería, entendida como gravamen «que se pone sobre las mercaderías que cargan todos los mercaderes y tratantes con Indias»⁴, para atender los gastos del Consulado y los exigidos por la protección de las naves comerciales contra el corso y la piratería. Su cuantía es variable: dos reales por tonelada en 1507, dos ducados en 1549, cuatro o seis en escrituras de 1584; otros documentos hablan del pago de las averías usuales o de las «acostumbradas a estilo de nao de España». Se paga en el puerto de la carga y una vez que ésta se ha recibido o conforme lo vaya siendo⁵.

4. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, 23, confirmadas por una Real Provisión de 14 de julio de 1556, en Valladolid, ed. de 1739, por Antonia HEREDIA HERRERA, en «Archivo Hispalense», 2.ª época, tomo LVI, núms. 171-173. Sevilla, 1973, páginas 149-183.

5. Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de las Indias*, en «Anuario de Estudios Americanos», 2 (1945), págs. 515-698.

8. Tratemos ahora, sobre la base de los escasos datos que nos ofrecen las escrituras, de la naturaleza y de los riesgos de inejecución del fletamento. La finalidad de éste no parece agotarse en el reconocimiento del derecho del fletador a cargar en la nave determinadas mercancías, ocupando para ello una parte o la totalidad de la misma. Dicha finalidad es instrumental, y se combina con el derecho de la misma parte a que se realice el viaje previsto por el naviero o con él concertado, una vez que el fletador ha situado sus mercancías en la nave. Este derecho se identifica con el transporte de las mercancías. Es decir, que en la línea de pretensiones o finalidades, la última que el fletador quiere conseguir, la más importante, no es otra que las mercancías sean transportadas a un puerto concreto, y allí entregadas a él mismo o a quien vayan consignadas.

En el sentido que acabamos de exponer se pronuncian todos los contratos examinados:

«En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de afletamiento vieren, como yo Juan Rodríguez Chocero, maestre de la nao que Dios salve que ha nombre Santa María de la Rábida, que ahora está en el puerto de las Muelas del río Guadalquivir de esta ciudad de Sevilla, otorgo e conozco que afleto a vos Jácome Riberol, mercader genovés, estante en esta dicha ciudad, que estades presente, la dicha nao para que podades cargar en ella cuarenta toneladas de las mercancías que quisiéredes, e más tres asnos e dos yeguas... e que recibida la dicha carga parta e vaya de mar en fuera con la buena ventura siguiendo mi viaje hasta el puerto de la villa de Santo Domingo, que es en las Indias del Mar Océano, e ende dé la dicha carga a quien fuere consignada...» (21-1-1507. Oficio IV. Manuel Segura. Libro 1.º, fol. 187 v.).

También en el contrato de fletamento al través, de 1518, la ocupación de la nave persigue los mismos objetivos, con la única diferencia de que el fletador puede dar al maestre algunas órdenes de interés comercial, que pueden alterar el puerto previsto para la descarga:

«En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de afletamento vieren, como yo, Luis Fernández de Alfaro, cómitre de sus Altezas, vecino que soy de esta ciudad de Sevilla en la collación de Santa María, señor que soy de la nao que ha nombre Santa Cruz, que ahora está surta en el puerto de las Muelas del río Guadalquivir de esta dicha ciudad de Sevilla, otorgo e conozco que afleto a vos Diego de Aguilar, e a vos Pedro Enriquez, mercaderes, estantes que sois en esta dicha ciudad de Sevilla, que estades presentes, la dicha nao al través, para que po-

dades cargar en ella todas las mercaderías que la dicha nao buenamente pueda llevar, por manera que la navegación de ella no se impida... e recibida toda la dicha carga, parta e vaya derechamente con la buena ventura, siguiendo mi viaje, al puerto del Darién, e ende yo sea tenido e obligado, e me obligo de dar toda la dicha carga a vos los dichos mercaderes, o a persona que por vosotros fuere consignada... E con condición, que si vos los dichos Diego de Aguilar e Pedro Enriquez quisiéredes descargar toda la dicha carga, o parte de ella, en el puerto de Acla, que es en la costa de la dicha Tierra Firme, veinte e dos leguas antes del dicho puerto del Darién, que yo el dicho Luis Fernández sea obligado a la descargar...» (15-2-1518. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fols. 125 v. a 126 v.).

Abundando en lo dicho, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, el incumplimiento por el maestre de su obligación de recibir la carga convenida para transportarla al puerto de destino, se relaciona con aquella última finalidad que pretende conseguir el fletador, o sea, con la de que en dicho puerto se produzca la descarga de las mercancías, normalmente para su posterior venta. Por ello, el incumplimiento se sanciona con el pago del valor de venta que las mercancías no cargadas hubieran podido alcanzar, de haberlo sido, en el puerto de destino al tiempo de la llegada al mismo de la nave en cuestión:

21 de febrero de 1584: «e otrosí, a condición que si vos dejare de llevar la dicha carga, e que si pareciere, que vos pague el valor de ella al precio que valiere su semejante en la dicha provincia de Yucatán, al tiempo e sazón que allá llegare el dicho navío, e por lo que montare, e por las costas e daños que se vos recrecieren me podáis ejecutar...» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741 v.).

A la vista de los objetivos señalados, el fletamento habría de reconducirse a un arrendamiento de obra-transporte, en el que, por atender el resultado útil, el riesgo de inejecución del contrato por caso fortuito o fuerza mayor habría de recaer sobre el deudor de la obra, es decir, sobre el naviero, o, como quiere Jesús Rubio, atendida la especialidad del transporte que opera «una inversión en la aplicación de la doctrina del riesgo», sobre el acreedor cargador, con los matices que dicho autor expone cuando escribe: «Pero procurando evitar la rigidez de un criterio único, que hace recaer, en todo caso, el riesgo del contrato sobre el fletador, obligando a satisfacer el flete entero sin contraprestación económica, el Derecho mercantil viene estableciendo en reglas aisladas un sistema más equitativo y flexible, procurando adecuarlo a las necesidades de la navegación. De ahí ese juego de disposi-

ciones, que van desde el pago del flete establecido en proporción a la distancia hasta la condonación en el caso de pérdida total, pasando por el abandono en el caso de mercancías líquidas...»⁶.

Veamos ahora lo que al respecto nos dicen los contratos utilizados.

En primer término, los resultados de las acciones culposas recaen sobre la parte que las origina. Así se pacta el 15 de noviembre de 1550, con relación a los esclavos que murieran en el viaje, por «no darles el agua e mantenimiento» necesarios; en este caso, incumplida por el maestre la obligación de alimentar a los esclavos, indemnizará al fletador pagándole cien ducados de oro por cada esclavo muerto por esa razón, que se descontarán de los fletes (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 v.). Otro supuesto de culpa se prevé el 21 de febrero de 1584, al acordarse «que si en la llevada de ello (se refiere a la carga) desde el borde del navío a tierra, se quebrare cualquier pipa o botija, por cualquier caso no siendo por mi culpa (del naviero), ni de la gente o compañía del dicho navío, que sea por cuenta y riesgo vuestro, de vos el dicho Juan de Alzola», que es el cargador (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 741 v.).

La muerte de animales y esclavos, en circunstancias normales, sin culpa imputable al patrón de la nave es expresamente contemplada en los documentos, adoptándose, con respecto al pago del flete, reglas contradictorias. En efecto, cuando de un conjunto de contratos se deduce que la muerte natural de los animales durante el trayecto no exime del pago del flete al cargador, se puede pensar que el fletamento se identifica con un arrendamiento de cosa, bien que sui generis, puesto que es usual también que el naviero participe en cierta medida del mismo, como puede comprobarse en los siguientes acuerdos que entresacamos de algunos contratos:

9 de febrero de 1508: «con condición que si desde aquí (Sevilla) a Canarias, lo que Dios no quiera, los dichos machos, o cualesquier de ellos, se murieren, que no me paguedes flete ninguno de ellos; e si dende en adelante (desde Canarias a Santo Domingo) se murieren que me paguedes el flete por entero» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 312).

28 de enero de 1508: «e otrosí con condición que si se muriere cualquier de los dichos asnos antes de llegar a la isla de la Gomera, que no me paguedes flete alguno por el asno que así se muriere, e si se muriere desde el puerto de la Gomera hasta el dicho puerto de Santo Domingo, que todavía me paguedes de dicho flete la mitad» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 168).

6. Jesús RUBIO, *La doctrina del fletamento en Hevia Bolaños*, cit., págs. 580-581.

Una solución distinta se acuerda sobre el pago del flete de los esclavos fallecidos de muerte natural en el viaje, que le es condonado al cargador, puesto que no se ha producido el resultado útil del arrendamiento de la obra-transporte contratado:

31 de agosto de 1549: «pagándome el flete de los esclavos que entregare vivos...» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 560 v.).

7 de noviembre de 1550: «e debo haber de flete por el pasaje e comida de cada esclavo de los que llevare e recibiere en la dicha nao, e diere vivos en el dicho puerto de la dicha ciudad de Santo Domingo, seis ducados e medio de oro, de trescientos e setenta e cinco maravedís cada uno...» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 v.).

Que, como en su lugar se dijo, el pago del flete se efectúe en el puerto de destino y después de entregada la carga, sin que se reconozca derecho alguno de retención sobre las mercancías al naviero, y sin que aparezca tampoco la figura del flete a todo evento, son también datos que apoyan la tesis de que en el contrato de fletamento es prioritario el resultado útil del mismo.

Es difícil poder afirmar, sin embargo, en base a los documentos utilizados, que en el contrato de fletamento se admitan reglas generales sobre el riesgo de inejecución por caso fortuito o fuerza mayor. De los datos que se han extraído de la práctica contractual se deduce que ese riesgo o se comparte, en el caso de los animales, o recae sobre el naviero, en el de los esclavos que mueren durante el viaje. Pero el hecho de que se pacte, y precisamente por eso mismo, podría hacer pensar que la regla general sería la contraria, es decir, la que impone que sea soportado por el cargador, «con las excepciones que para atenuar la rigidez de esta regla establece un tradicional sistema jurídico», en el sentido que quiere Jesús Rubio. Obsérvese, en un sentido diferente, y en pro de la afirmación hecha al comienzo de este párrafo, que, en un caso concreto (21 de febrero de 1584), también se pacta que sea el cargador quien soporte los riesgos derivados del caso fortuito, de lo que podría deducirse que la regla general sería la opuesta, y que el pacto significaría la excepción.

Citemos finalmente algunos pactos que, con mayor o menor expresividad, atribuyen el riesgo indicado al naviero:

31 de agosto de 1549: «e la dicha carga que en ella llevare de todas las personas del mundo a todo mi leal poder...» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 561).

15 de noviembre de 1550: «e que vos los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge me prestéis los dineros que fueren menester para comprar el mantenimiento, que para los dichos esclavos fuere menester, así aquí como en Cabo Verde; los cuales me obligo que lo que pareciere montar lo recibiré en descuento de los dichos fletes; e si antes de entregar en Santo Domingo los dichos esclavos, lo que Dios no quiera, en la nao hubiere riesgo, me obligo a pagar a vos los susodichos, o a cualquier de vos, o a vuestro mandado, todo aquello que pareciere haberme prestado para el dicho efecto, luego que lo tal pareciere...» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 505 v.).

21 de febrero de 1584: «e otrosí, es condición entre nos las dichas partes, que por ningún caso que suceda, fortuito o no fortuito, no pueda el dicho navío descargar la dicha carga, ni parte de ella, en ninguna otra parte de las Indias e islas, salvo solamente en los dichos puertos de Campeche, de suso declarados, so pena que... no se me pague ningún flete de la dicha carga, ni parte de ella, porque así somos de acuerdo» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-2.º, fol. 742 v.).

9. Los contratos se revisten de una serie de garantías cuya finalidad es asegurar el cumplimiento y la ejecución de las mutuas obligaciones de las partes. A este efecto, y en primer término, cualquier acto, judicial o extrajudicial, realizado por uno u otro contratante, con el fin de incumplir total o parcialmente el acuerdo, es sancionado con una pena pecuniaria, que oscila entre 10.000 y 100.000 maravedíes, siendo lo más frecuente que las partes la fijen en 20.000 ó 50.000 maravedíes, y que se completa con el pago de los daños y perjuicios que el incumplimiento haya podido significar para la parte que no ha infringido el contrato. «E la dicha pena pagada o no pagada, que todo cuanto en esta carta dice valga e sea firme», pone de relieve el carácter no alternativo de la misma con respecto a la ejecución del contrato.

En documentos de 1584, el cumplimiento del contrato se garantiza, a la vez que encuentra una solución alternativa, recurriendo a la figura del pago del flete en vacío o al pago de las mercancías fletadas y no transportadas por el naviero, en base al precio que alcanzaren otras semejantes en el puerto de destino y al tiempo de la llegada de la nave.

Desde el punto de vista procesal, los fletamentos estudiados llevan aparejada su ejecución, por el hecho de haberse otorgado ante escribano mediante instrumento público, que hace fe. A mayor abundamiento, los documentos contienen la cláusula guarentigía, por lo que las partes aceptan la ejecución del modo que sigue:

21 de enero de 1507: «e por esta carta nos ambas las dichas partes damos poder cumplido a cualesquier justicias, para que por todos los remedios del derecho nos constrinjan e apremien a lo así cumplir» (Oficio IV. Manuel Segura. Libro 1.º, fol. 188).

12 de enero de 1584: «e para el cumplimiento e paga de ello, por esta carta nos ambos a dos, e cada uno de nos, por esta carta damos e entregamos poder cumplido a cualesquier jueces e justicias, de cualesquier fuero e jurisdicción que sean, ante quien esta carta pareciere, para que por todo remedio e rigor de derecho, e vía ejecutiva, nos compelan e apremien a ello, como por sentencia definitiva pasada en cosa juzgada» (Oficio XV. Francisco Díaz. Libro 1.º-1.º, fol. 254).

La vía ejecutiva autoriza a la parte perjudicada a solicitar del juez que ordene la ejecución de la obligación, 'como por sentencia pasada en cosa juzgada', de un modo breve y sumario, es decir, simplemente, de plano, sin estrépito ni figura de juicio, siendo potestativo del juez que la ejecución se pida mediante libelo por escrito. Decretada la ejecución, y aunque la parte condenada puede proceder por la vía ordinaria, sólo cabe recurrir en apelación, con efectos devolutivos, a lo que también renuncian en nuestro caso las partes, utilizando una fórmula, que con frecuencia entraña la renuncia general a cualquier ley que pudieran utilizar en su propio beneficio:

7 de febrero de 1508: «sobre lo cual renunciemos toda apelación, alzada e vista, e suplicación, agravio e nulidad, e todas e cualesquier leyes que en nuestro favor e ayuda sean o ser puedan, que nos no valgan ni aprovechen en esta razón, en juicio ni fuera de él, en tiempo alguno ni por alguna manera» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 270 v.).

La cláusula de renuncia general, con la que se trata de evitar que alguna de las partes argumente sobre la base de alguna excepción ignorada u olvidada, y mediante la cual se hace del pacto «la ley absoluta y única del contrato»⁷, se apostilla a su vez con una renuncia a la ley que prohíbe la que se haga con carácter general:

31 de agosto de 1549: «e sobre ello renunciemos cualesquier leyes e derechos que en nuestro poder sean; e la ley e los derechos que dicen que general renunciación no valga» (Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º, fol. 561).

7. Mireille CASTAING-SICARD, *Les contrats dans le très Ancien Droit toulousain* (X^e-XIII^e siècle) (Toulouse, 1959), págs. 559 y ss.

La utilización de la vía ejecutiva se acompaña de la sumisión de las partes al fuero y jurisdicción del juez, cualquiera que sea éste, ante el cual sea planteada. La fórmula más utilizada es la que sigue:

9 de febrero de 1508: «e demás de esto, si lo así no pagáremos e cumpliéremos, por esta carta damos poder cumplido a todos e cualesquier alcaldes, e jueces, e justicias de cualquier fuero e jurisdicción que sean, doquier esta carta fuere mostrada, e de ella e de lo contenido fuere pedido o demandado cumplimiento de justicia, para que por todos los remedios del derecho nos constrinjan e apremien a lo así tener e guardar, e cumplir e haber por firme como dicho es, e so la dicha pena en esta carta contenida» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 312 v.).

La cláusula de sumisión faculta la actuación del juez, mediante requisitoria, cuando el demandado o sus bienes no se hallen en el ámbito de su jurisdicción. Entraña la renuncia de las partes a su propio fuero (podría pensarse que también al consular, al que privativamente corresponde el conocimiento de los fletamentos), como en algunos documentos se hace constar, y resulta compatible con el sometimiento de las mismas a un fuero concreto: «e sometémonos al fuero e jurisdicción de Sevilla, e renunciamos nuestro propio fuero» (21 de enero de 1507), «e por esta dicha carta, nos ambas las dichas partes damos poder a las justicias ante quien esta carta pareciere sometiéndonos, como nos sometemos, a la Casa de la Contratación de las Indias de esta dicha ciudad, renunciando nuestro propio fuero» (17 de septiembre de 1550). En esta última escritura, y en otra de 21 de febrero de 1584, se renuncia la ley 'si convenerit, de iurisdictione', que podría desvirtuar el pacto de sumisión del que estamos tratando⁸.

En virtud del mandamiento judicial de ejecución, el obligado es compelido a cumplir el contrato, mediante prisión (salvo que se trate de persona exenta, o preste la fianza de saneamiento), embargo de bienes, venta y remate de los mismos, caso de ser necesario. En los contratos de fletamento se inserta, en este sentido, una cláusula por la que las partes declaran responder del cumplimiento de los mismos con sus personas, al mismo tiempo que con sus bienes, muebles e inmuebles, presentes y futuros. A título de ejemplo, reproducimos la cláusula relativa a este punto contenida en un fletamento de 9 de febrero de 1508:

«e para lo así pagar e cumplir e haber por firme, obligamos a nos, e a cada uno de nos, e a todos nuestros bienes muebles e

8. *Digesto*, 2, 1, 18. Africanus libro septimo quaestionum. «Si convenerit, ut alius praetor, quam cuius iurisdictione esset, ius diceret et priusquam adiretur mutata voluntas fuerit, procul dubio nemo compelleretur eiusmodi conventioni stare».

raíces, habidos e por haber» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 312 v.).

Esta obligación general, sobre todos los bienes, no excluye, y así lo reconocen las partes en algunos documentos, mediante la fórmula «con que la obligación general no derogue la especial, ni por el contrario», que para la eventual ejecución se afecten específicamente algunos bienes concretos. Con frecuencia se hace así, resultando especialmente vinculados los bienes que intervienen en el contrato: la nave, sus aparejos y el flete, del lado del naviero, y las mercancías fletadas, de parte del cargador. En documentos de 1518 y 1584 se indica que esos bienes quedan hipotecados a la ejecución del convenio:

15 de febrero de 1518: «E para lo así pagar e tener, e guardar e cumplir, e haber por firme... obligamos a nos e a cada uno de nos, e a todos nuestros bienes muebles e raíces, habidos e por haber. E yo el dicho Luis Fernández de Alfaro, especialmente obligo e hipoteco la dicha nao e flete, e aparejos, e lo mejor parado que de ella se salvare; e nos los dichos Diego de Aguilar e Pedro Enriquez, obligamos especialmente todas las mercaderías que en la dicha nao cargáremos, e lo mejor parado que de ello se salvare» (Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º, fol. 126 v.).

En este último documento, los cargadores renuncian a la auténtica «*de duobus rei debendi*», y consiguientemente al beneficio de la división, facultando a la otra parte para que se dirija contra cualquiera de ellos y por el todo de la deuda o de la obligación, con lo que la ejecución del contrato se agiliza en favor del naviero, en este supuesto:

«E nos los dichos, Diego de Aguilar e Pedro Enriquez, que a todo esto que dicho es presentes somos, nos ambos a dos de mancomún e ambos de una parte, e cada uno de nos por el todo, renunciando el auténtica de *duobus reis debendi*, e el beneficio de la división, otorgamos...»⁹.

Finalmente, en orden a la utilización de remedios procesales, en el fletamento de 7 de septiembre de 1550, el maestro y señor de la nave Santiago

9. *Código*, 8, 39 (40), 1. Imp. Diocletianus et Maximianus AA. Diogeni. «Creditor prohiberi non potest exigere debitum, cum si ut duo rei promittendi eiusdem pecuniae, a quo velit. Et ideo, si probaveris te conventum in solidum exsolvisse, rector provinciae iuvare te adversus eum, cum quo communiter mutuam pecuniam accepisti, non cunctabitur» (a. 287); cfr. Alvaro D'Ors, *Derecho privado romano* (Pamplona, 1973)², págs. 446-453.

renuncia a la 'exceptio non numeratae pecuniae', en relación con el préstamo de 500 ducados que declara haber recibido de los cargadores. De este modo, y en ese punto, el documento goza de plena fuerza probatoria, y el deudor no puede argumentar en contra de lo que en el contrato hace constar que ha recibido: «e cerca del recibo de ellos, renuncio la excepción de la pecunia como en ella se contiene»¹⁰.

10. Cfr. Alvaro D'ORS, *Derecho privado romano*, cit., págs. 434-436.

APENDICE DOCUMENTAL *

1

1507, 21 de enero.

APS. Oficio IV. Manuel Segura. Libro 1.º del año 1507.

[fol. 187 v.] AFLETAMIENTO.—En el nombre de Dios, amén. Sepan quantos esta carta de afletamiento vieren, como yo Juan Rodríguez Chocero, vecino de la villa de Palos, maestre de la nao que Dios salve que ha nombre Santa María de la Rábida, que ahora está en el puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta ciudad de Sevilla, otorgo e conozco que afleto a vos Jácome Riberol, mercader genovés estante en esta dicha ciudad, que estades presente, la dicha nao, para que podades cargar en ella cuarenta toneladas de las mercaderías que quisieredes, e más tres asnos, e dos yeguas; la cual dicha nao me obligo de dar presta y aparejada, para recibir carga en el dicho puerto de las Muelas, desde el día que esta carta es hecha dende hasta quince días primeros siguientes; e que vos el dicho mercader déis la dicha carga a la dicha nao dende en cinco días primeros siguientes; e que recibida la dicha carga, parta e vaya de mar en fuera con la buena ventura, siguiendo mi viaje hasta el puerto de la villa de Santo Domingo, que es en las Indias del mar Océano, ende dé la dicha carga a quien fuere consignada. E debo haber de flete yo el dicho maestre por cada tonelada dos mil maravedíes, e por cada yegua seis mil maravedíes, e por cada asno tres mil e quinientos maravedíes. E de averías por cada tonelada dos reales. E que el dicho flete me debe ser pagado en la dicha isla Española, en la dicha villa de Santo Domingo, en paz y en salvo, e sin pleito e sin contienda alguna, del día que la dicha nao llegare al dicho puerto de la dicha villa de Santo Domingo ende hasta treinta días cumplidos primeros siguientes so pena del doblo, con condición que si las dichas bestias, o cualquiera de ellas, se muriere de aquí a Canaria que no pague de flete ninguno; e si se muriere de Canaria en adelante que paguedes la mitad del flete; e que metades la cebada e paja que quisieredes, e la que sobrare que paguedes el flete de ella; e con condición que dé agua yo el dicho maestre a las dichas bestias; e con condición que vos lleve un mercader con su mozo francamente. E yo el dicho maestre dé esta dicha nao estanca e bien aparejada, buenas velas e áncoras e aparejos, e marineros e gente, según conviene [fol. 188 r.] a tal navío que tal viaje ha de hacer; e que vos dé batel e gente para servicio de vos el dicho mercader; e toda trova e percanza que Dios diere haber e ganar a la dicha nao en el dicho viaje, así en agua dulce como en salada, que sean las dos partes de mi el dicho maestre, navío e compañía, e la una de la mercadería que en la dicha nao fuere cargada. Y en esta manera sobredicha, y con estas condiciones, otorgo e prometo de vos no quitar la dicha nao que vos afleto como dicho es, por más ni por menos, ni por tanto que otro me dé ni prometa en flete ni en otra cualquier manera; e vos el dicho mercader que la no podáis dejar; e cualquier de nos ambas estas dichas partes, que contra este afletamiento sobredicho, o contra cualquier cosa o parte de ello fuere o viniere, por lo remover o deshacer por alguna manera, e no mantuviere, e guardare e cumpliere todo cuanto en esta carta

* En la transcripción se ha procurado actualizar la ortografía.

La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)

dice, e cada cosa e parte de ello según dicho es, que dé e pague e peche a la otra parte de nos obediente que por ello estuviere, e lo hubiere por firme, veinte mil maravedíes por pena e por postura, e por pura promisión, e por conveniencia asesegada que en uno hacemos e ponemos, con todas las costas e misiones, e daños e menoscabos que la parte de nos obediente, u otro por ella hiciere e recibiere, e se le recrecieren por esta razón. E la dicha pena pagada o no pagada, que todo cuanto en esta carta dice valga e sea firme. E yo el dicho Jácome de Riberol, que a todo esto que dicho es presente soy, otorgo que recibo en mi afletado de vos el dicho maestre el dicho navío por el dicho precio e condiciones, e obligaciones, según dicho es; e otorgo que me obligo de pagar el dicho flete e averías, según dicho es; e de tener e guardar, e cumplir todo lo susodicho, según dicho es, e so la dicha pena de los dichos veinte mil maravedíes de suso en esta carta contenidos. E por esta carta, nos ambas las dichas partes, damos poder cumplido a cualesquier justicias para que por todos los remedios del derecho nos constriñan e apremien a lo así cumplir; e renunciarnos toda apelación e suplicación. E para lo así tener e cumplir nos ambas las dichas partes obligamos a nos y a todos nuestros bienes muebles e raíces habidos e por haber. E yo el dicho maestre obligo la dicha nao e aparejos; e yo el dicho mercader las mercaderías que cargare en la dicha nao; e sometémonos al fuero e jurisdicción de Sevilla, e renunciarnos nuestro propio fuero.

Hecha la carta en Sevilla, jueves XXI días del mes de enero, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil e quinientos e siete años; y el dicho Jácome de Riberol lo firmó de su nombre porque el dicho maestre no supo firmar. Testigo Juan Vázquez.—Jácome de Riberol. (Rubricado).—Juan Vázquez. (Rubricado).

2

1508, 7 de febrero.

APS. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º del año 1508.

[fol. 270 r.] En el nombre de Dios. Sepan cuantos esta carta de afletamiento vieren, como yo Juan Martínez de la Cuerda, vecino de Sanlúcar de Barrameda, e señor e maestre de la nao que Dios salve que ha nombre San Cristóbal, que ahora está surta al puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta ciudad de Sevilla, otorgo e conozco que afleto a vos Fernando de Herrera, mercader, vecino de la villa de Medellín, dicha nao, para que podades cargar en ella un macho e un asno, e tres mozos pasajeros; la cual dicha nao me obligo de vos dar presta e aparejada para recibir el dicho macho e un asno, e tres mozos, luego en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, desde mediados el mes de febrero en que estamos de la fecha de esta carta; e que ende esté de demora recibiendo la dicha carga dos días luego siguientes; e recibida parta e vaya con la buena ventura al puerto de Santo Domingo de la isla Española, donde ha de ser la derecha descarga; e que ende dé la dicha carga a vos el dicho Fernando de Herrera, e Juan de Herrera, vuestro hermano, a quien va consignada. E debo haber de flete por el dicho macho e asno trece mil maravedías, e por los tres pasajeros doce ducados de oro, dándolos vos el dicho Fernando de Herrera de comer; e si yo el dicho maestre les diere de comer, que seáis vos el dicho Fernando de Herrera obligado a darme por el pasaje e mantenimientos de los dichos pasajeros veinte e cuatro castellanos de oro; el cual dicho flete me debe ser pagado en el dicho puerto de Santo Domingo desde el día que diere la dicha carga hasta treinta días luego siguientes so pena del doblo, e con condición que podades meter para las dichas bestias e mozos todo el mantenimiento que hubieren menester, por expreso pacto e pena convencional, e por postura valedera asesegada que con vos hago e pongo. E otorgo e prometo de vos no quitar el dicho navío que vos así afleto por más ni por menos, ni por tanto que otro me dé ni prometa ni

por alguna otra razón cualquiera que sea; e vos el dicho Fernando de Herrera que lo no podades dejar; e cualquier de nos ambas estas dichas partes, que contra este afletamiento sobredicho, o contra cosa alguna o parte de ella, [fol. 270 v.] fuere o viniere, por lo remover o deshacer, en juicio o fuera de él, o no tuviere e guardare, e cumpliere todo cuanto en esta carta dice, e cada una cosa o parte de ello, que dé e pague, e peche en pena a la otra parte de nos obediente, que por ello estuviere, e lo hubiere por firme, veinte mil maravedíes por pena e por postura, e por pura promisión e solemne estipulación, e conveniencia aseogada valedera que en uno hacemos e ponemos, con todas las costas e misiones, e daños e menoscabos, que vos, u otro por vos, hiciéredes e recibieredes, e se vos recrecieren sobre esta dicha razón. E para lo así pagar e tener, e guardar e cumplir, e haber por firme, obligo a mi e a todos mis bienes muebles e raíces, habidos e por haber. E yo el dicho Fernando de Herrera, seyendo presente a lo que dicho es, otorgo que recibo en mi fletado de vos el dicho maestre el dicho navío para cargar en él el dicho macho, e asno e mozos, e de pagar el dicho flete en el dicho puerto e al dicho plazo so pena del doblo. E demás de esto si lo así no pagáremos e tuviéremos, e guardáremos e cumpliéremos como dicho es, por esta carta damos e otorgamos libre e llenero, e cumplido poder a cualquier alcalde, o juez o alguacil, o ballestero o portero, así de la corte de la reina nuestra señora como de esta dicha ciudad de Sevilla, e de las dichas Indias, e de otra ciudad, o villa o lugar cualquiera que sea, para que por todos los remedios e rigores del derecho nos constriñan e apremien, e compelan a lo así pagar e tener, e guardar e cumplir, e haber por firme; sobre lo cual renunciamos toda apelación,alzada e vista, e suplicación, agravio e nulidad, e todas e cualesquier leyes que en nuestro favor e ayuda sean o ser puedan, que nos no valgan ni aprovechen en esta razón, en juicio ni fuera de él, en tiempo alguno ni por alguna manera; e para lo así pagar e tener, e guardar, obligamos a nos e a todos nuestros bienes muebles e raíces, habidos e por haber. E yo el dicho maestre obligo la dicha nao, e lo mejor parado que de ella se salvere. E yo el dicho Fernando de Herrera obligo la dicha mercadería que así llevo cargada en la dicha nao, e lo mejor parado que de ella se salvere.

Hecha la carta en Sevilla, lunes siete días del mes de febrero, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil e quinientos e ocho años. Testigos que fueron presentes, Diego de Godoy y Pedro de Oviedo, escribanos de Sevilla. Fernando de Herrera.—Juan Martínez de la Cuerda.—Diego de Godoy, escribano de Sevilla. (Rubricados).

3

1508, 9 de febrero.

APS. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º del año 1508.

[fol. 311 v.] FLETAMENTO.—En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamento vieren como yo Pedro de Jerez, cambiador, vecino de Sevilla en la colación de Santa María, señor de la nao que Dios salve que ha nombre Santa María de la Antigua, que ahora está surta al puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta ciudad [fol. 312 r.] de Sevilla, otorgo e conozco que fletó a vos Juan Rodríguez de Escobar, vecino de la villa de Segura de la Sierra, que es de la encomienda mayor de León, que estades presente, la dicha mi nao para que podades cargar en ella dos machos con sus aparejos y bastecimientos, en que vais vos el dicho Juan Rodríguez e un vuestro hijo; la cual dicha nao me obligo de vos dar presta e aparejada, para recibir la dicha carga en el dicho puerto de esta dicha cibdad, desde hoy hasta quince días primeros siguientes; dentro del cual dicho término vos el dicho Juan Rodríguez seades obligado a me dar la dicha carga; e así recebida la dicha carga parta e

vaya con los dichos machos e vuestras personas a hacer mi derecha descarga al puerto de Santo Domingo de la isla Española, que es en las Indias del mar Océano, e así como llegare vos dé e entregue luego los dichos machos; et debo haber de flete por los dichos dos machos veinte mil maravedís de esta moneda; e por vos e por el dicho vuestro hijo, dando vos de comer e beber convenientemente, según que vos pertenesciere desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda hasta llegar al dicho puerto de Santo Domingo, catorce castellanos de oro; todo el cual dicho flete me habéis de dar e pagar en el dicho puerto de Santo Domingo en paz e en salvo, sin pleito e sin contienda alguna, en pesos de oro marcado e fundido, al precio que allá corre desde el día que la dicha nao llegare al dicho puerto de Santo Domingo, dende hasta veinte días primeros siguientes so pena del doblo, con condición que si desde aquí a Canaria, lo que Dios no quiera, los dichos machos, o cualesquier de ellos, se murieren, que no me paguedes flete ninguno de ellos; e si desde en adelante se murieren que me paguedes el flete por entero; e en esta manera otorgo e prometo, e me obligo de vos no quitar la dicha nao que vos así afleto por más ni por menos, ni por tanto que otro me diere ni prometa, e vos que no me podades dejar; e cualquier de nos ambas estas dichas partes que contra este fletamiento, o contra cualquier cosa o parte de él fuere o viniere por lo remover o deshazer en alguna manera, e no tuviere e guardare, e cumpliere todo cuanto en esta carta dice, e cada cosa de ello según dicho es, que dé e pague, e peche en pena a la otra parte de nos obediente que por ello estuviere e lo hubiere por firme, diez mil maravedís de esta moneda por pena e por postura, e por pura promisión e solemne estipulación, e conveniencia aseogada que en uno [fol. 312 v.] hacemos e ponemos, con todas las costas e misiones, e daños e menoscabos que la parte de nos obediente, u otro por ella, hiciere e recibiere, e se le recrecieren sobre esta dicha razón; e la dicha pena pagada o no pagada, que este contrato sobredicho, e todo cuanto en esta carta dice, e cada cosa de ello, valga e sea firme, e estable e valedero, en todo e por todo según que aquí se contiene. E yo el dicho Juan Rodríguez de Escobar, que a todo esto que dicho es presente soy, otorgo e conozco que recibo en mi fletada la dicha nao para el dicho viaje para cargar los dichos dos machos, e ir yo e el dicho mi hijo en ella por el dicho precio e condiciones, e penas e demora, e posturas e obligaciones que dichas son, e en esta carta son contenidas; e otorgo e me obligo de pagar e tener e guardar, e cumplir todo cuanto en esta carta dice, e cada cosa de ello según dicho es, so la dicha pena en esta carta contenida; et demás de esto si lo así no pagáremos e cumpliéremos, por esta carta damos poder cumplido a todos e cualesquier alcaldes, e jueces e justicias, de cualquier fuero e jurisdicción que sean, doquier e ante quien esta carta fuere mostrada, e de ella e de lo en ella contenido fuere pedido e demandado cumplimiento de justicia, para que por todos los remedios del derecho nos constrinjan e apremien a lo así tener e guardar, e cumplir e haber por firme como dicho es, e so la dicha pena en esta carta contenida; sobre lo cual renunciamos toda apelación, alzada e vista, e suplicación, agravio e nulidad, que nos no valgan en esta dicha razón, en juicio ni fuera de él, en tiempo alguno ni por alguna manera. E para lo así pagar e cumplir, e haber por firme como dicho es obligamos a nos e a todos nuestros bienes muebles e raíces, habidos e por haber.

Hecha la carta en Sevilla, nueve días del mes de febrero, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil e quinientos e ocho años. E el dicho Pedro de Jerez lo firmó de su nombre; e el dicho Juan Rodríguez dijo que no sabía escribir.

Testigos que fueron presentes, Diego de Godoy, e Gonzalo de Almonacir, escribanos de Sevilla. Pedro de Jerez. Gonzalo de Almonacir, escribano de Sevilla. Diego de Godoy, escribano de Sevilla, soy testigo. (Rubricados todos).

1518, 15 de febrero.

APS. Oficio XV. Bernal González Vallecillo. Libro 1.º del año 1518.

[fol. 125 v.] FLETAMIENTO.—En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamento vieren, como yo Luis Fernández de Alfaro, cómitre de sus altezas, vecino que soy de esta ciudad de Sevilla, en la colación de Santa María, señor que soy de la nao que Dios salve que ha nombre Santa Cruz, que ahora está surta en el puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta dicha ciudad de Sevilla, otorgo e conozco que afleto a vos Diego de Aguilar, e a vos Pedro Enriquez, mercaderes estantes que sois en esta dicha ciudad de Sevilla, que estades presentes, la dicha nao al través, para que podades cargar en ella todas las mercaderías que la dicha nao buenamente pueda llevar, por manera que la navegación de ella no se impida; en la cual dicha carga haya noventa pipas y veinte cuartas de vinos e harina; e el resto de cajas e botijas, e barriles, e ropa menuda. La cual dicha nao me obligo de vos dar presta e aparejada, para comenzar a recibir la dicha carga en el dicho puerto de las Muelas de esta dicha ciudad, desde hoy día que esta carta es hecha desde hasta diez días cumplidos primeros siguientes; e recibida toda la dicha carga parta e vaya derechamente con la buena ventura, siguiendo mi viaje, al puerto del Darién, que es en Tierra Firme de las Indias del mar Océano, adonde ha de ser mi derecha descarga; e llegada la dicha nao al dicho puerto del Darién, ende yo sea tenudo e obligado, e me obligo de dar toda la dicha carga a vos los dichos mercaderes, o a persona que por vosotros fuere consignada. E debo haber de flete, yo el dicho maestre, Luis Fernández de Alfaro, por cada una tonelada dos mil y novecientos e treinta maravedíes, en los cuales entran las averías; el cual dicho flete me ha de ser pagado en el dicho puerto del Darién, en pesos de oro fundidos e marcados al precio que allá corre, en paz e en salvo, sin pleito e sin contienda alguna, del día que la dicha nao llegare al dicho puerto del Darién dende hasta quince días cumplidos primeros siguientes, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo so pena del doblo. E la dicha pena pagada o no pagada, que todavía me dedes e paguedes el dicho principal. E con condición que si vos los dichos Diego de Aguilar e Pedro Enriquez, quisiéredes descargar toda la dicha carga, o parte de ella, en el puerto de Acla, que es en la costa de la dicha Tierra Firme, veinte e dos leguas antes del dicho puerto del [fol. 126 r.] Darién, que yo el dicho Luis Fernández sea obligado a la descargar, e descargándola allí toda la dicha carga, que allí me seáis obligados e tenidos a me pagar el dicho flete en pesos de oro fundidos e marcados al precio que allá corren, y en paz y en salvo, sin pleito e sin contienda alguna, en el plazo de la dicha demora del dicho puerto del Darién so la dicha pena del doblo. E otrosí con condición, que yo el dicho Luis Fernández sea obligado a estar de demora en el dicho puerto de Acla tres días, que se entienda ambas demoras de ambos puertos diez e ocho días. E otrosí, con condición que vos los dichos mercaderes seáis obligados a dar en el dicho puerto del Darién dos barcas, para ayuda de descargar toda la dicha carga, habiéndolas en el dicho puerto del Darién so la dicha pena que de yuso en esta carta será contenida, con tanto que la barca de la dicha nao, con gente de ella, pueda ayudar a descargar la dicha carga con las dichas dos barcas si las y hubiere so la pena que de yuso en esta carta será contenida. La cual dicha nao me obligo de vos dar estanca de quilla e costados, e bien armada e bien calafateada, e bien marinada, e con buenas velas e mástiles, e áncoras e pilote e barco, según conviene a tal nao, e que tal viaje como este ha de hazer. E en esta manera sobredicha, e con estas dichas condiciones, según dicho es, otorgo e prometo, e me obligo de vos no quitar la dicha nao que vos afleto para el dicho viaje por más ni por menos, ni por tanto que otro me dé e prometa, en flete ni en otra cualquier manera o por cualquier razón que sea. E vos los dichos Diego de Aguilar, e Pedro Enriquez, la no podades dejar so pena de cincuenta mil maravedíes

La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)

para la parte de nos obediente que por ello estuviere, e lo hubiere por firme; con más todas las costas e misiones, e daños e menoscabos que la parte de nos obediente, u otro por ella, hiciere e recibiere, e se le recrecieren sobre esta razón. E la dicha pena pagada o no pagada, que este fletamento sobredicho, e todo cuanto en esta carta dice, e cada una cosa de ello, valga e sea firme. E nos los dichos Diego de Aguilar e Pedro Enriquez, que a todo esto que dicho es presentes somos, nos ambos a dos de mancomún e ambos de una parte, e cada uno de nos por el todo, renunciando el auténtica de duobus reis debendi, e el beneficio de la división, otorgamos e conocemos que recibimos en nos fletada de vos el dicho Luis Fernández de Alfaro, la dicha nao para el dicho viaje por el dicho precio de flete, e con las dichas condiciones e penas, e posturas e obligaciones dichas que en [fol. 126 v.] esta carta son contenidas, otorgamos e prometemos, e nos obligamos de vos dar toda la dicha carga, e de vos dar e pagar el dicho vuestro flete a los dichos plazos, e a cada uno de ellos, so la dicha pena del doblo. E de tener e guardar, e cumplir todo cuanto en esta carta dice, e cada una cosa de ello según dicho es, so la dicha pena de los dichos cincuenta mil maravedíes de suso en esta carta contenida. E demás de esto si nos todas las dichas partes, o cualquier de nos, no lo tuviéremos e pagáremos e guardáremos, e cumpliéremos como susodicho es, por esta carta damos e otorgamos libre e llenero, e cumplido poder a todos e cualesquier alcaldes, e jueces e justicias, así de esta dicha ciudad de Sevilla, como de cualquier fuero e jurisdicción que sean, e de las dichas Indias, ante quien esta carta pareciere, e de ella e de lo en ella contenido fuere pedido e demandado cumplimiento de justicia, para que por todo rigor de derecho nos constrinjan e apremien a lo así pagar e tener, e guardar e cumplir, e haber por firme como sobredicho es; sobre lo cual renunciamos toda apelación, alzada e vista e suplicación, e agravio e nulidad, que nos no valga ni aproveche en esta razón, en juicio ni fuera de él, en tiempo alguno ni por alguna manera. E para lo así pagar e tener, e guardar e cumplir, e haber por firme como sobredicho es, obligamos a nos e a cada uno de nos, e a todos nuestros bienes muebles e raíces, habidos e por haber. E yo el dicho Luis Fernández de Alfaro, especialmente obligo e hipoteco la dicha nao e flete, e aparejos e lo mejor parado que de ella se salvaré; e nos los dichos Diego de Aguilar, e Pedro Enriquez, obligamos especialmente todas las mercaderías que en la dicha nao cargáremos, e lo mejor parado que de ello se salvaré.

Hecha la carta en Sevilla, estando en el oficio de la escribanía pública de mi Bernal González de Vallecillo, escribano público de Sevilla, que es en la calle de las Gradadas de ella, lunes quince días del mes de febrero, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de 1518 años. E lo firmaron de sus nombres. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es Diego Martínez de Medina, e Juan Rodríguez de Medina, escribanos de Sevilla. Luis Fernández de Alfaro. Diego de Aguilar. Pedro Enriquez. Diego Martínez de Medina, escribano de Sevilla. Juan Rodríguez de Medina, escribano de Sevilla (Rubricados todos).

5

1549, 31 de agosto.

APS. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.^o del año 1549.

[fol. 560 r.] FLETAMIENTO.—En nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de afletamiento vieren, como yo Juan Bautista Gallego, vecino de esta ciudad de Sevilla, en la colación de Santa María, señor de la cuarta parte de la nao que Dios salve nombrada Santa María de Guadalupe, que ahora está surta al puerto del muelle del río de Guadalquivir de esta ciudad de Sevilla, por mi, como maestre e señor susodicho, e por virtud del poder que tengo de Diego Martín, e Gonzalo Sánchez, señor

de las otras cuartas partes de la dicha nao, para lo de yuso contenido, que pasó hoy dicho día ante el escribano yuso escrito, otorgo e conozco que afleto a vos Juan Núñez, vecino de esta dicha ciudad en la dicha colación, que estades presente, la dicha nao de suso nombrada, para que podáis cargar, e carguéis en ella, en esta dicha ciudad de Sevilla, hasta cien toneladas de mercaderías, en pipas o como vos pareciere; la cual dicha nao me obligo de vos dar presta e aparejada, para recibir la dicha carga al dicho puerto del muelle hasta diez días del mes de septiembre primero que viene de este presente año en que estamos de la fecha de esta carta; e vos el dicho Juan Núñez que me la déis e entreguéis fasta diez días del mes de octubre primero que viene de este dicho año; e recibida la dicha carga en la dicha nao, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, [fol. 560 v.] parta e vaya con ella, con la buena ventura al puerto de la ciudad de Santiago de la isla de Cabo Verde, a Ribera Grande, e ende recibir, e vos la flete para recibir en ella, en la dicha Ribera, hasta ciento e cincuenta esclavos, diez más o diez menos, a elección de la persona que por vos el dicho Juan Núñez me los hubiere de entregar, machos e hembras, no llevando yo el dicho maestre, ni persona que en la nao fuere, esclavos nuestros ningunos, más de hasta diez piezas de esclavos míos propios y de los dichos Diego Martín e Gonzalo Sánchez, e no de otra persona alguna, so la pena en esta carta contenida. E esté recibiendo los dichos esclavos desde el día que ende llegare fasta veinte días primeros siguientes; e si caso fuere que dentro de los dichos veinte días no me los dieren, estando la dicha nao presta para los recibir, que sea obligado, e me obligo, a esperar por el recibo de ellos otros veinte días, e cumplidos con los que me hubieren dado me parta, e los que menos llevare de ciento e cuarenta me paguéis la mitad del flete de ellos, como si los llevase, yendo de vacío, e tomándolos otra persona por no dármelos seáis libres de la paga de flete de ellos, con que si a menos flete los recibiere, por no dármelos, me paguéis toda la disminución; e desde el día que los fuere recibiendo los mantenga, e asimismo los dé el mantenimiento e agua necesario según es costumbre de se dar a negros en semejante viaje. E recibidos, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, parta e vaya con ellos con la buena ventura al puerto de San Juan de Lua de la Nueva España de las Indias del mar Océano, e llegado ende los dé e entregue, e la dicha carga de mercaderías que en ella cargáredes, a quien fuere dirigida, con que en ella he de haber de flete, por cada tonelada de mercaderías que en la dicha nao cargáredes, diez e seis ducados de oro de a trescientos e setenta e cinco maravedíes cada uno, e dos ducados de averías; e por el pasaje de cada esclavo, macho o hembra, que llevare, e comida que les diere, nueve ducados de oro del dicho precio; e que me sean pagados los dichos fletes en la ciudad de la Veracruz de la dicha Nueva España, en oro o en plata corrientes, en paz e en salvo sin pleito e sin contienda alguna, veinte días después de entregar la dicha carga; pagándome el flete de los esclavos, que entregaré vivos, e las dichas averías, [fol. 561 r.] aquí en Sevilla, luego que recibiere la dicha carga de mercaderías so pena del doble de cada paga; e me obligo de llevar en la dicha nao dos hombres, los que me diéredes, para curar de los dichos esclavos, e su matalotaje, sin que por ello me paguéis flete alguno; e de vos dar la dicha nao estanca de quilla, costado, bien aparejada de velas, e anclas e jarcia, e la gente e marineros, según conviene a nao que semejante viaje ha de hacer, e de le amparar e defender. E la dicha carga que en ella llevare de todas las personas del mundo a todo mi leal poder, e toda trova e percanza que Dios diere haber e ganar en el dicho viaje, así en agua dulce como en salada, que sean las dos tercias partes de la dicha nao e compañía, e la otra parte de las mercaderías que en ella llevare cargadas. E con las dichas condiciones, e según dicho es, otorgo e prometo de vos no quitar la dicha nao que vos así afleto para la dicha carga, por más ni por menos, ni por el tanto que por ella otro me dé ni prometa en afletamiento ni por otra razón alguna e causa cualquier que sea; e vos el dicho Juan Núñez que la no podáis dejar. E cualquier de nos las dichas partes que contra este afletamiento fuere o viniere, e lo no pagare e cumpliere, que dé e pague e peche en

pena a la otra parte de nos obediente que por ello estuviere e lo hubiere por firme, quinientos ducados de oro con todas las costas que sobre ello se le recrecieren; e la dicha pena pagada o no pagada, que este dicho afletamiento, e todo cuanto esta carta dice, e cada cosa de ello según dicho es, que valga e sea firme, estable e valedero en todo e por todo. E yo el dicho Juan Núñez, que a todo lo que dicho es presente soy, otorgo e conozco que recibo en mi afletada de vos el dicho Juan Bautista Gallego, por vos e por el dicho poder que tenéis de los dichos Diego Martín e Gonzalo Sánchez, la dicha nao, para la dicha carga de mercaderías e esclavos, de suso nombrada, para llevar a la dicha Nueva España e a los dichos precios e flete cada tonelada de los dichos diez e seis ducados, e dos ducados de averías; e por el pasaje e comida de cada esclavo los dichos nueve ducados; e con las dichas condiciones según dicho es, me obligo de vos dar las dichas cargas e de pagar el dicho flete e averías, e de tener e cumplir lo de suso contenido. Y sobre las dichas penas, e por esta carta, nos las dichas partes damos poder cumplido a cualesquier justicias ante quien esta carta fuere mostrada, para que por todo rigor de derecho nos constriñan e apremien a lo así pagar e cumplir, so la dicha pena; e sobre ello renunciarnos cualesquier leyes e derechos que en nuestro poder sean; e la ley e los derechos que dice que general renunciación no valga. E para lo así pagar e cumplir obligamos a cada uno de nos, e a todos nuestros bienes habidos e por haber e a la dicha nao e mercaderías.

Hecha la carta en Sevilla, en el oficio de mi el escribano público de yuso escrito, sábado treinta e un días del mes de agosto, año del Señor de 1549 años. E los dichos otorgantes firmaron sus nombres. Testigos que fueron presentes, Juan Dávila e Sebastián del Salto, escribanos de Sevilla. Es fletamiento de la nao para cien toneladas e ciento e cincuenta esclavos a Juan Núñez. Juan Bautista Gallego. Juan Núñez. Sebastián del Salto, escribano de Sevilla. Juan Dávila, escribano de Sevilla. Alonso de Cazalla, escribano público de Sevilla. (Rubricados todos).

6

1550, 17 de septiembre.

APS. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro del año 1550.

[fol. 235 v.]. FLETAMIENTO.—En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamento vieren, como yo maestre Jorge, vecino de Triana, guarda e colación de esta ciudad de Sevilla, señor e maestre de la nao que Dios salve nombrada Santiago, que ahora está surta al puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta dicha ciudad, otorgo e conozco que afleto a vos Alonso Martínez, e a vos Pedro López Martínez, su hermano, vecino de esta dicha ciudad, que estades presente vos el dicho Pedro López, la dicha mi nao de suso nombrada, para que podades cargar e carguéis en ella, sesenta toneladas de mercaderías en cien pipas de vino, e las diez de ropa menuda; la cual dicha nao me obligo de vos dar presta e aparejada, para recibir la dicha carga en todo este mes de septiembre en que estamos de la fecha de esta carta; e vos los susodichos que me déis e entreguéis las diez toneladas de ropa menuda, al dicho puerto del muelle en todo el mes de octubre primero que viene de este presente año, e las cien pipas de vino con sus anejos cada e cuando que yo las pidiere, haziéndoslo saber quince días antes para que las tengáis prestas; e recibida la dicha carga en la dicha nao, e acabada de cargar, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, que vaya con ella con la buena ventura al puerto de San Juan de Lua de la Nueva España de las Indias del mar Océano; e llegado ende, las dé e entregue a quien fueren consignadas; e digo e declaro que no he de tocar ni ir a Cabo Verde, sino ir derechamente, mediante Dios, al dicho viaje. E debo haber de flete por cada tonelada de las que dichas son, que así cargáredes en la dicha nao, a diez e seis ducados e medio, de

trescientos e setenta e cinco maravedíes cada uno; e más dos ducados de averías, que me sea pagado, el dicho flete, en la ciudad de la Veracruz de la dicha Nueva España, en oro e plata corriente, o en reales, sin pleito e sin contienda alguna, desde el día que ende llegare en treinta días primeros siguientes, habiendo entregado la dicha carga, descontándome de los dichos fletes [fol. 236 r.] cincuenta ducados que de vos recibí prestados, sin interés, e tengo en mi poder, de que soy pagado a mi voluntad; e cerca del recibo de ellos renuncio la excepción de la pecunia como en ella se contiene; e no es a mi cargo riesgo alguno, porque de ellos vos pago el seguro; y en caso que lo haya, lo que Dios no quiera, no vos los he de pagar; e las dichas averías me serán pagadas aquí en Sevilla luego que recibiere la dicha carga. E que si dándome las dichas pipas no las recibiere, o algunas de ellas vos dejare de recibir, que vos pague, por las que no recibiere dándomelas, tanto quanto valieren en Nueva España semejante vinos al tiempo que llegare, e se me descuento del flete; e al tanto, si no me las diéredes cuando yo estuviere presto para las recibir, habiéndoslo hecho saber según dicho es, que me las paguéis de vacío como si las llevase, pareciendo ir de vacío. E me obligo de vos dar la dicha nao estanca de quilla e costado, e bien aparejada de todo lo necesario a la dicha carga; e de vos no la quitar por más ni por menos; e vos los susodichos que no la podades dejar so pena de cincuenta mil maravedíes para la parte obediente; e pagada o no pagada la dicha pena, que este fletamento sea firme. E yo el dicho Pedro López Martínez, que presente soy, por mi e en nombre del dicho Alonso Martínez, mi hermano, otorgo e conozco que recibo en mi fletada de vos el dicho maestre Jorge la dicha nao, para las dichas sesenta toneladas de vino e ropa menuda, para las llevar a la dicha Nueva España, e al dicho precio de flete, de diez e seis ducados e medio por tonelada, de que recibistes de nos para en cuenta del flete los dichos cincuenta ducados, e los dichos dos ducados de averías; e en las dichas condiciones me obligo de vos dar la dicha carga, e de pagar el dicho flete e averías, e de tener e cumplir lo de suso contenido, so las dichas penas. E por esta dicha carta, nos ambas las dichas partes, damos poder a las justicias ante quien esta carta pareciere, sometiéndonos, como nos sometemos, a la Casa de la Contratación de las Indias de esta dicha ciudad, renunciando nuestro propio fuero, e la ley si convenerit de jurisdiccione como en ella se contiene, para que por todo rigor de derecho nos constriñan e apremien a lo así cumplir so la dicha pena; [fol. 236 v.] e sobre ello renunciarnos cualesquier leyes e derechos que en nuestro favor sean, e la ley e los derechos en que dice que general renunciación no valga. E para lo así pagar e cumplir la una parte de nos a la otra, e la otra a la otra, obligamos a cada uno de nos, e a todos nuestros bienes habidos e por haber, e la dicha nao e mercaderías; yo el dicho Pedro López obligo a la persona e bienes del dicho mi hermano, en cuyo nombre yo lo otorgo.

Hecha la carta en Sevilla, miércoles diez e siete días del mes de septiembre, año del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo, de mil e quinientos e cincuenta años. E los dichos otorgantes firmaron sus nombres. Testigos Sebastián del Salto e Francisco de Paredes, escribanos de Sevilla. Pedro López Martínez. M. Jorge. Francisco de Paredes, escribano de Sevilla, soy testigo. Sebastián del Salto, escribano de Sevilla. Juan Franco, escribano público. (Rubricados todos).

7

1550, 7/15 de noviembre de 1550.
 APS. Oficio XV. Alonso de Cazalla. Libro 2.º del año 1550.

[fol. 505 r.] En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamento vieren, como yo Antón Gómez, vecino de esta ciudad de Sevilla en la colación de San Gil, maestre de la nao que Dios salve nombrada la Magdalena, que ahora está

surta en la bahía de la ciudad de Cádiz, otorgo e conozco que afleto a vos Gonzalo Jorge, e a vos Gaspar Jorge, hermanos, vecinos de esta ciudad de Sevilla, que estades ausentes, así como si fuédes presentes, la dicha nao de suso nombrada, para que podáis cargar, e carguéis en ella, en el puerto de la ciudad de Santiago de la isla de Cabo Verde, e a vuestro mandado, ciento e cuarenta piezas de esclavos negros, machos y hembras, cinco más o menos, a declaración de quien por vos me los hubiere de entregar; para la cual dicha carga recibir, me obligo de partir e ir con la dicha mi nao de la dicha bahía de Cádiz, desde hoy día hasta ocho días primeros siguientes, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, derechamente a la dicha isla de Cabo Verde; e llegado al dicho puerto de Santiago de ella, esté e me obligo de estar con la dicha nao quince días primeros siguientes, después que hubiere dado las cartas e recados que me habéis de dar, e yo he de llevar, para Alonso Pérez de Valenzuela, estante en la dicha isla, que me los ha de entregar; dentro de los cuales, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, me los dé y entregue, e yo me obligo a los recibir en la dicha nao; e no me los pudiendo dar dentro de los dichos quince días, espere por ellos otros cinco o seis días más para los recibir, pagándome por cada día de los más días que estuviere de la dicha primera demora en el recibo de ellos, cuatro ducados de oro para la costa de la nao e compañía de ella; e si dentro de las dichas demoras no me dieren ni entregaren los dichos esclavos, que con los que me fueren dados siga mi viaje, e de los que no llevare me sea pagada la mitad del flete como si los llevare; e recibidos, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, parta e vaya con ellos, con la buena ventura al puerto de la ciudad de Santo Domingo, de la isla Española de las Indias del mar Océano; e llegado ende los dé e entregue [fol. 505 v.] a Luis Sánchez, e Diego García de Cuéllar, estantes en la dicha ciudad de Santo Domingo, a cada uno de ellos los que hubieren de recibir e fuere declarado en el conocimiento que de ellos hiciere. E debo haber de flete, por el pasaje e comida de cada esclavo, de los que llevare e recibiere en la dicha nao, e diere vivos en el dicho puerto de la dicha ciudad de Santo Domingo, seis ducados e medio de oro de trescientos e setenta e cinco maravedís cada uno, que me sea pagado el dicho flete en la dicha ciudad de Santo Domingo, en la moneda corriente en ella, sin pleito e sin contienda alguna, dentro de quince días después que los hubiere entregado; e me obligo, a meter e llevar en la dicha nao, toda el agua e mantenimiento necesario para los dichos esclavos en todo el dicho viaje, y se lo dar a sus tiempos necesarios, e si por mi culpa, o por no darles el agua e mantenimiento necesario, algunos esclavos de los que llevare se murieren, me obligo a los pagar, e quiero que me sea descontado de los fletes..., costando cada esclavo, de los que se murieren por mi culpa, al precio de cien ducados de oro. E otrosí, me obligo de llevar en la dicha nao a Toribio de la Portilla, e su matalotaje, sin pagar flete alguno, hasta el dicho puerto de Santo Domingo, e de lo volver en ella, queriendo venir, hasta esta dicha ciudad sin pagar flete alguno. E que vos los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge, me prestéis los dineros que fueren menester, para comprar el mantenimiento que para los dichos esclavos fuere menester, así aquí como en Cabo Verde; los cuales me obligo, que lo que pareciere montar, lo recibiré en descuento de los dichos fletes; e si antes de entregar en Santo Domingo los dichos esclavos, lo que Dios no quiera, en la nao hubiere riesgo, me obligo a pagar a vos los susodichos, o a cualquier de vos, o a vuestro mandado, todo aquello que pareciere haberme prestado para el dicho efecto, luego que lo tal pareciere. E me obligo de vos dar la dicha nao estanca de quilla e costados, bien aparejada de todo lo necesario para el dicho viaje e carga, e de no vos la quitar por más ni por menos, ni por tanto que otro por ella me de ni prometa en afletamiento, ni por otra razón alguna ni causa cualquier que sea. E vos los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge, que la no podades dejar. E cualquier de nos las dichas partes que contra este dicho afletamiento fuere o viniere, o lo no pagare e cumpliere, que pague e peche en pena o la otra parte de nos obediente, que por ello estuviere e lo hubiere por firme, cien mil maravedís de esta moneda, con las costas que sobre ello se le recrecieren. E la dicha pena pagada o no pagada, que este dicho fletamiento sea firme.

E los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge, siendo certificados de lo aquí contenido, otorgamos e conocemos que recibimos en nos afletada de vos el dicho Antón Gómez la dicha nao para cargar en ella, en Cabo Verde, los dichos ciento e cuarenta esclavos negros, machos e hembras, cinco más o menos, a elección de quien por nos os lo hubiere de entregar, para los llevar al dicho puerto de suso dicho, e los entregar a los de suso nombrados, conforme al conocimiento que ende le diéredes, e al dicho precio de flete, de pasaje e comida, de cada esclavo de los que así lleváredes e diéredes vivos en Santo Domingo, de los dichos seis ducados e medio de oro; e en las dichas condiciones, e según dicho es, otorgamos e nos obligamos que vos será entregada la dicha carga de esclavos, e pagado el dicho flete según que de suso se contiene; e de lo tener e cumplir, así so las dichas penas. E por esta carta, nos ambas las dichas partes damos poder a las justicias ante quien esta carta fuere mostrada, para que por todo rigor de derecho nos constrinjan e apremien a lo así cumplir, so la dicha pena; e sobre ello renunciamos cualesquier leyes e derechos, que en nuestro favor sean; e la ley e los derechos en que dice que general renunciación no valga. E para lo así pagar e cumplir, yo el dicho Antón Gómez obligo a mi e a todos mis bienes habidos e por haber, e a la dicha nao. E nos los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge a nos e a todos nuestros bienes habidos e por haber e a los dichos esclavos.

Hecha la carta en Sevilla, del otorgamiento del dicho maestre viernes, siete días de noviembre, e del otorgamiento de los dichos Gonzalo e Gaspar Jorge, sábado quince días del dicho mes de noviembre, año del Señor de mil e quinientos e cincuenta años. E los dichos otorgantes firmaron sus nombres. Testigos que fueron presentes, Sebastián del Santo, e Francisco de Paredes, escribanos de Sevilla. Antón Gómez. Gaspar Jorge. Gonzalo Jorge. Sebastián del Salto, escribano de Sevilla. Juan Franco, escribano público de Sevilla. (Rubricados todos).

8

1584, 12 de enero.

APS. Oficio XV. Francisco Dfáz. Libro 1.º-1.º del año 1584.

[fol. 254 r.] En el nombre de Dios, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamiento vieren, como yo Cristóbal Sánchez Melgarejo, vecino de la villa de Ayamonte, maestre de la carrera de las Indias y del navío que Dios salve nombrado nuestra Señora de Begoña, que al presente está surto en este puerto de las Muelas del río de Guadalquivir, para hacer su viaje con la buena ventura a Campeche, provincia de la Nueva España, con la primera flota que se hiciere y partiere este presente año, otorgo y conozco que afleto a vos Cristóbal de Santana Pareja, vecino de esta dicha ciudad de Sevilla, que estades presente, el dicho navío, para que en el podáis cargar cincuenta toneladas en pipas y botijas de vino e de otras mercaderías que quisiéredes cargar; la cual dicha carga me habéis de dar, e yo de vos la he de recibir en el dicho navío, en este dicho puerto, en el mes de abril que vendrá de este presente año; y así recibida y cargado el dicho navío, parta e vaya con la primera flota al puerto de Sisal, que es en el dicho Campeche, donde llegado que sea en buen salvamento con la dicha carga, me obligo de la dar y entregar a quien fuere consignada por los conocimientos que de ella he de dar; y he de haber y me habéis de pagar de flete, por cada tonelada, veinte y ocho ducados, y seis ducados de averías por cada tonelada, pagado todo lo que montare el dicho flete y averías en la ciudad de Mérida de las dichas Indias, en reales de plata que lo monte e valga, dentro de los treinta días después del entrego de la dicha carga, en reales de plata que lo monte e valga; y es condición que si no hubiere más carga que la susodicha para el dicho Campeche, que este dicho fletamento quede hecho y lo he de mover... [fol. 254 v.]; y con condición, que si para llevar

carga demasiada o por otra causa, o sin ella, vos dejare de llevar la dicha carga, que os pague el valor de ella al precio que valiere su semejante en las dichas Indias, al tiempo que llegare el dicho navío, y si por vuestra parte se me dejare de dar y entregar, que me paguéis el dicho flete y averías de vacío, como si os lleváse la en el dicho navío, el que me obligo de vos dar estanco, bien aparejado, so dichas penas; e yo el dicho Cristóbal de Santana Pareja, que a lo que dicho es presente soy, acepto e recibo en mi esta escritura, e quedo e me obligo al cumplimiento y satisfacción de todo lo que por ella a mí cargo es, y queda como de suso está declarado; e para el cumplimiento e paga de ello, por esta carta, nos ambos a dos, e cada uno de nos, por esta carta damos e entregamos poder cumplido a cualesquier jueces e justicias, de cualquier fuero e jurisdicción que sean, ante quien esta carta pareciere, para que por todo remedio e rigor de derecho, e vía ejecutiva, nos compelan e apremien a ello, como por sentencia definitiva pasada en cosa juzgada; e renunciamos cualesquier leyes e derechos e leyes de mi favor, e la que defiende la general renunciación; e obligamos nuestras personas e bienes, e de cada uno de nos, habidos e por haber; y especialmente yo el dicho maestre obligo e hipoteco el dicho navío, y sus fletes y aparejos, y lo mejor parado de ello; y yo el dicho Cristóbal Santana lo que en él cargare, y lo mejor parado que de todo ello se salvare, con que la obligación general no derogue la especial, ni por el contrario.

Hecha la carta en Sevilla, estando en el oficio de mi el escribano público yuso-escrito, que doy fe que conozco a los dichos otorgantes, y en este registro firmaron sus nombres, jueves doce días del mes de enero de mil e quinientos e ochenta e quatro años, siendo Manuel Pérez, y Juan Guillén, escribanos de Sevilla. Cristóbal de Santana Pareja. Cristóbal Sánchez Melgarejo. Juan Guillén, escribano de Sevilla. Manuel Pérez, escribano de Sevilla. Francisco Díaz, escribano público de Sevilla. (Rubricados todos).

9

1584, 21 de febrero.

APS. Oficio XV. Fernando Díaz. Libro 1.º-2.º del año 1584.

[fol. 741 r.] En el nombre de Dios nuestro Señor, amén. Sepan cuantos esta carta de fletamento vieren, como yo Andrés Ferrofino, vecino de esta ciudad de Sevilla, maestre del navío que Dios salve nombrado Nuestra Señora del Antigua, que otro nombre se decía la María; el que al presente está surto en este puerto de las Muelas del río de Guadalquivir de esta ciudad de Sevilla, presto e aparejado para hacer su viaje con la buena ventura a la isla de Tenerife a tomar y recibir carga para la llevar a Campeche, provincia de Yucatán de las Indias del mar Océano, otorgo e conozco que fletó a vos Juan de Alzola, vecino de la dicha isla de Tenerife, estante en esta dicha ciudad de Sevilla, que estades presente, el dicho navío, con el cual he de ser obligado, e me obligo de me partir en este presente mes de febrero en que estamos, tiempo habiendo e tiempo no perdiendo, a la dicha isla de Tenerife, y en ella, en el puerto de Garachico, haciendo buen tiempo, habéis de ser obligado de me dar y entregar a bordo del dicho navío, e yo me obligo de tomar e recibir cien pipas de vinos: las veinte pipas de llavero, botijas peruleras, y las otras ochenta pipas, dentro de treinta días primeros siguientes después de haber llegado el dicho navío al dicho puerto de Garachico, y en caso que no haga buen tiempo para cargarlas en el dicho puerto de Garachico, me las habéis de llevar a vuestra costa donde quiera que el dicho navío estuviere surto, fuera del dicho puerto, aunque sea en la dicha isla de la Palma, o en la Gomera, o en otra parte e puerto de las islas de Canaria, que en cualquiera parte e puerto de las dichas islas de Canaria, donde estuviere surto el dicho navío, allí habéis de ser obligado de llevar la dicha carga, y entregarla a bordo de dicho navío a

vuestra costa, según dicho es, y dentro de los dichos treinta días, e así recibida la dicha carga en el dicho navío, parta e vaya con ella con la buena ventura al puerto de Sisal, o San Francisco de Campeche, que son puertos de la provincia de Yucatán de las Indias del mar Océano, donde llegado que sea el dicho navío con la dicha carga me obligo de la dar y entregar a la persona o personas a quien por los registros e conocimientos que de ella he de dar, fuere dirigida e consignada [fol. 741 v.]; la cual habéis de recibir vos el dicho Juan de Alzola, o la persona a quien fuere consignada, en tierra, con tanto que, si en la llevada de ella desde el bordo del navío a tierra, se quebrare cualquier pipa o botijas por cualquier caso, no siendo por mi culpa ni de la gente o compañía del dicho navío, que sea por cuenta y riesgo vuestro, de vos el dicho Juan de Alzola; y he de haber, e me habéis de dar e pagar de flete por cada tonelada, a razón de veinte e cuatro ducados de a once reales por ducado, y cuatro ducados de averías por cada tonelada, pagando lo que montaren las dichas averías como fuéredes cargando en el dicho navío las dichas pipas e botijas en la dicha isla de Tenerife, o en otra parte e puerto de las dichas islas de Canaria según dicho es, que así me habéis de ir e vayáis pagando las dichas averías, e lo que montare el dicho flete, que son mil e doscientos ducados, me los habéis de dar e pagar en reales de plata, y no en plata, dentro de veinte e cinco días primeros siguientes después de haber acabado de entregar la dicha carga, so pena que por cada un día que más me detuviéredes, sin pagarme el dicho flete, me paguéis veinte ducados de más del dicho flete, e más todo el daño e riesgo que pudiere suceder al dicho navío por causa de la dilación e tardanza de la dicha paga del dicho flete; y es declaración, que por la quiebra e corrupción de las dichas botijas, me habéis de dar y entregar a razón de tres por ciento en botijas al tiempo que me las entregáredes, de más de la dicha cantidad de las dichas veinte pipas que me habéis de dar en botijas, y juntamente con ellas me habéis de dar y entregar las dichas tres por ciento de la dicha quiebra según costumbre, y por ello vos entregar en las dichas Indias todas las dichas veinte pipas en botijas enteramente sin ninguna quiebra, falta ni corrupción, según es uso y costumbre; e otrosí es condición que si vos dejare la dicha carga, e que si pareciere, que vos pague el valor de ella al precio que valiere su semejante en la dicha provincia de Yucatán, al tiempo e sazón que allá llegare el dicho navío, e por lo que montare, e por las costas e daños que se vos recrecieren me podáis ejecutar por sólo vuestro juramento e declaración, o de quien vuestro poder hubiere, sin otra prueba ni recaudo alguno, aunque de derecho se requiera, de que vos relevo, e por el consiguiente si por vuestra parte se me [fol. 742 r.] dejare de dar y entregar toda la dicha carga, que me déis e paguéis el dicho flete e averías por entero de vacío, como si yo os la llevase en el dicho navío; el cual me obligo de vos dar estanco e bien aparejado e marinado, según convenga a semejante viaje; e de no vos lo quitar, e vos que no lo podáis dejar por más ni por menos, ni por tanto, ni por otra causa ni razón, vía ni manera, so la dicha pena de suso contenida, e pagada o no pagada como que lo susodicho valga e sea firme; e yo el dicho Juan de Alzola, que presente soy, otorgo que recibo en mi este dicho afletamiento, en todo e por todo, según dicho es, e quedo e me obligo al cumplimiento e satisfacción del entrego de la dicha carga, e paga del dicho flete e averías, e de todo lo demás que es e queda dicho e me obligo según que de suso está declarado, e so las dichas penas de suso contenidas; e para el cumplimiento e firmeza de todo lo susodicho, e de cada cosa de ello, por esta vez, los dichos Andrés de Ferrofino e Juan de Alzola, e cada uno de nos, damos e otorgamos poder cumplido a cualesquier jueces e justicias de cualquier fuero e jurisdicción que sean, ante quien esta carta pareciere, sometiendo, como nos sometemos, con nuestras personas e bienes, e de cada uno de nos, al fuero e jurisdicción de esta dicha ciudad de Sevilla, e de las dichas islas de Canaria, e de cada una de ellas, e de las dichas partes e puertos de las Indias, e cada una de ellas, e fuera de ellas, donde conste que nos quisiéremos pedir e convenir para nos responder e cumplir de derecho sobre esta razón; e renunciarnos sobre ello nuestros propios fueros, e la ley sit convenerit de jurisdictione omnium judicum como

La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)

en ella se contiene, para que por todo remedio e rigor de derecho, e vía ejecutiva, o en otra cualquier manera, nos compelan e apremien a lo así pagar e tener, e cumplir según dicho es, bien así como por sentencia definitiva de juez competente pasada en cosa juzgada; e renunciarnos todas e cualesquier leyes, fueros e derechos de nuestro favor, e la que defienda la general renunciación; e obligamos a nuestras personas e bienes, e de cada [fol. 742 v.] uno de nos, habidos e por haber, y especial y señaladamente yo el dicho Andrés Ferrofino, obligo e hipoteco el dicho navío, e sus fletes e aparejos, e yo el dicho Juan de Alzola lo que en él cargare, e lo mejor parado de ello que se salvare, con que la obligación general no derogue la especial, ni por el contrario; e otrosí es condición, entre nos las dichas partes, que por ningún caso que suceda, fortuito o no fortuito, no pueda el dicho navío descargar la dicha carga, ni parte de ella, en ninguna otra parte de las Indias e islas, salvo solamente en los dichos puertos de Campeche de suso declarados, so pena que lo contrario hiciere yo el dicho maestre que no se me pague ningún flete de la dicha carga, ni parte de ella, porque así somos de acuerdo.

Hecha en Sevilla, estando en el oficio de mi el escribano público yusoescrito, que doy fe que conozco a los dichos otorgantes, que en mi registro firmaron sus nombres, martes veinte e un días del mes de febrero de mil e quinientos e ochenta e cuatro años.

Fueron presentes por testigos Manuel Pérez, e Pedro Gómez Cabello, escribanos de Sevilla. Juan de Alzola. Andrés Ferrofino. Pedro Gómez Cabello, escribano de Sevilla. Manuel Pérez, escribano de Sevilla. Francisco Díaz, escribano público de Sevilla. (Todos rubricados).