

APUNTES DE DIPLOMÁTICA NOTARIAL II: EL CONTRATO DE FLETAMIENTO EN LOS PROTOCOLOS NOTARIALES MALAGUEÑOS DEL SIGLO XVI

Alicia Marchant Rivera

RESUMEN

El contrato de fletamiento es un prototipo documental abundante en los protocolos notariales malagueños del siglo XVI, dada la condición de la ciudad como plaza marítima y comercial. Sus elementos y cláusulas son analizados a la luz del derecho marítimo histórico peninsular, las *Ordenanzas* de la ciudad, la significación de sus componentes y los formularios notariales de la época.

Palabras clave: Fletamientos, derecho marítimo, Ordenanzas, Málaga, diplomática notarial.

1. El fletamiento en el derecho marítimo histórico peninsular. Definiciones.

Sobre sus raíces en la Antigüedad clásica grecolatina¹, el fletamiento se alza en nuestro derecho histórico como el contrato por excelencia para la práctica del comercio marítimo². A pesar de esta destacada situación, su tratamiento legal hasta el siglo XVIII fue parcial, fragmentario y asistemático³. Así, por ejemplo, apareció regulado inicialmente para el ámbito atlántico en las *Partidas*⁴:

- título 9 de la quinta partida (“De los navíos y del pecio dellos. Ley I. Que cosas son tenudos de guardar e de fazer los maestros de las naves e los marineros a los mercaderos e a los otros que se fian en ellos. Ley II. Cómo las conveniencias que fazen los mercaderos con los mayoresales deven ser guardadas, e qué poderío han estos mayoresales sobre los otros omes que van con ellos. Ley III. Cómo se debe compartir el daño de las mercaderías que echan en la mar por razón de la tormenta. Cómo se debe compartir el daño de la nave cuando esta se quebranta en una peña. Cómo las cosas que se hallan en la ribera del mar y pertenecen a un navío deben devolverse a sus dueños. Qué pena deben tener los marineros que quebrantan tan las

naves a posta por codicia de poseer las cosas que van en ellas. De los pescadores que hacen de noche señales de fuego en los navíos para hacerlos quebrantar. De los jueces que se ponen en la ribera del mar para resolver los pleitos que surgen entre los mercaderes”).

- ley 24, título 9, partida segunda. (“Qué debe ser el almirante y cuál ha de ser”).
- leyes 2 y 4, título 24, de la partida segunda. (“Cuáles hombres son menester para armamiento de los navíos cuando quisieren guerrear. Y Cuáles deben ser cómitres y cómo deben ser fechos e otrosí qué poderío han”).
- ley 77, título 18, partida tercera. (“En qué manera debe ser fecha la carta de afletamiento de la nave”). Único punto en el que se ofrece un modelo diplomático y contractual de la carta de fletamiento.

De modo más complejo y exhaustivo, para el Mediterráneo, el fletamiento también aparece regulado en el *Libro del Consulado del Mar*, la más importante compilación del derecho marítimo del Medievo, donde se recoge bajo el término de *Noliejáment*⁵.

Se sabe que existieron dos tradiciones en lo que al derecho marítimo hispánico medieval se refiere: la tradición marítima mediterránea o de Levante, que se regía por las costumbres de la Mar, y la tradición marítima atlántica o de Poniente, en donde tenía vigencia el “Fuero o Leyes de Liaron”, tradiciones que –como ha señalado García Sanz– experimentarían un profundo cambio con la apertura del Estrecho, provocando el paso de la cultura naval del Mediterráneo al Atlántico y viceversa, fenómeno que daría lugar a la aparición de una norma jurídica diferente para regular las relaciones de los hombres de mar del Atlántico y del Mediterráneo, conocida con el nombre de *Costum d’Espanya*. Este factor explicaría, posiblemente, la influencia que en muchos aspectos observamos del *Libro del Consulado del Mar* en los contratos de fletamiento malagueños.

Ya en la Modernidad contemplan esta institución las ordenanzas consulares de Burgos de 1538 con “cierta dejación de los aspectos privados del contrato”, que se abandonaban, preferentemente, a la costumbre marítima. Mientras, las de Sevilla, promulgadas en 1556, casi no se ocupan de la figura y, cuando lo hacen, es con relación al seguro para prohibir el realizado sobre los fletes, aparejos y artillería de los navíos. Por último, para el ámbito indiano, cabe señalar la regulación contenida en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, que traslada, en algunas de sus disposiciones, ciertas ordenanzas de la Casa de Contratación sobre la materia⁶.

El fletamiento, en definición del tratadista de derecho mercantil Hevia Bolaños, a principios del siglo XVII, es “el contrato que se hace entre el dueño o maestre de la nave y el que lleva sus cosas en ella para llevarlas de una parte a otra, y por ello pagarle el precio de flete que concertaren”. Por su parte, el *Vocabulario internacional de Diplomática* lo define como “Une nolissement est un acte par lequel est loué un navire ou une partir de navire, ou simplement un acte par lequel un bailleur s’engage à transporter des marchandises determines sur son navire, pour un voyage maritime donné ou pour un temps déterminé selon un prix et des modalités fixés”⁷.

2. Elementos del flete.

El fletamiento es pues un contrato que tiene por elementos personales al transportista (fletante) y al cargador (fletador), por elementos reales la nave y el flete y como finalidad el transporte de mercancías por el mar. Desde la óptica jurídica encierra variadas formas, producto de las circunstancias que determinan el contenido de las obligaciones de las partes que intervienen en el contrato. Así, según que el porte del navío se ocupe por entero o sólo en parte, se distingue entre fletamiento total y parcial. Por razón de la duración el alquiler de la nave puede pactarse hasta cierto día, para determinados días o meses, o para un viaje, pudiendo ser éste de ida o de ida y vuelta (fletamiento redondo)⁸.

Eran los mercaderes y negociantes los que fletaban los navíos, y al patrón⁹ —el que gobernaba, conducía y guiaba la embarcación—, aunque tuviese preferencia por determinados trayectos, le preocupaba, sobre todo, evitar el tiempo muerto, razón por la que algunas veces, cuando partía para un viaje concertado, otorgaba carta de poder a otra persona para que en su ausencia fletase el navío. De esta forma evitaba a su regreso del viaje encontrarse sin trabajo. El navío, según lo define el *Diccionario de Autoridades* de la RAE era un bajel grande de alto bordo o armado en guerra con artillería o que sólo servía para el comercio¹⁰, acepción esta última que predomina en la mayoría de las cartas de fletamiento.

El lugar donde se hacía el contrato de flete no siempre equivalía al punto de partida en el viaje a realizar. Como ejemplo, señala López Beltrán, lo que ocurrió a Martín de Orduña y Ochoa de Rapitillo, estantes en Málaga, que fletan una carabela portuguesa para que cargara en el puerto de Sevilla aceites y otras mercaderías y llevarlas a Bilbao. La carabela fue una embarcación de cubierta larga y angosta con un espolón en la proa, con tres mástiles casi iguales y tres vergas muy largas, en cada una de las cuales se instalaba una vela latina. La carabela podía correr el peligro de volcar si no se sabía manejar con destreza y prontitud el cambio de velas¹¹.

Al realizar el contrato es el fletador quien pone las condiciones, a las que queda obligado el maestre —la segunda persona del navío, que gobierna después del capitán o patrón y cuida de lo que se carga y descarga así como de los fletes de los pasajeros—¹². A veces era el maestre quien imponía condiciones al mercader. Aunque con frecuencia el maestre es dueño de la embarcación (caso en el que se hace constar mediante la expresión “maestre e señor”, no necesariamente coincidían en una misma persona el maestre y el armador, otorgando este entonces carta de poder al maestre para que explotase en su nombre la embarcación. El maestre aparece como el máximo responsable de la nao, percibiendo un salario por su función. Jurídicamente representa los intereses de la empresa, tanto en los negocios privados como públicos: recluta y paga el equipamiento, apareja la nao y la mantiene en buen estado, cierra los contratos de fletamiento y asegura la gestión financiera, sin intervención en todas estas operaciones del propietario o propietarios de la nave.

El viaje con escalas destilaba beneficios al fletador, ya que el periplo de puerto en puerto era una larga sucesión de ventas, trueques, compras y compañías. Sólo los navíos

especializados, portadores de sal o de trigo, navegaban directamente con su cargamento al puerto de destino.

El coste del flete dependía de diversos factores, según los cuales maestre y mercader se concertaban bien a precio fijo, y en estos casos la mercancía a transportar no se consideraba, o bien al peso (toneladas, cahíces, barriles, salmas, botas...), estipulándose el flete en relación al tipo de mercancía que se transportaba; y el costo dependía, en consecuencia, de la cantidad a llevar.

En los puertos occidentales del Mediterráneo eran varios los socios que fletaban. Surge así la compañía marítima. En Málaga este contrato se hacía con viajes de larga duración, como el transporte de fruta pasa a Flandes desde la Axarquía.

Lo normal es pagar el flete en dinero, pero también se podía hacer en especie. Había varios procedimientos para hacer el pago del flete. Unas veces, el dinero se desembolsaba cuando la mercancía llegaba al punto de destino “sana y salva”, estipulándose un plazo variable de días para el pago, a partir de que el barco echase ancla. Con menos frecuencia el flete se pagaba también cuando el maestre regresaba al puerto de origen. Los maestros se hacían garantizar los pagos en moneda fuerte (ducado de oro, corona de Flandes) tal vez como medida preventiva ante posibles alteraciones monetarias.

Una vez cerrado el contrato, el incumplimiento de alguna de las cláusulas fijadas permitía a la parte afectada recurrir ante un notario¹³.

3. Las Ordenanzas malagueñas y su confirmación de 1556. El alcaide y la playa de la mar.

Como hemos visto, las cartas de flete constituyen una fuente imprescindible para conocer algunos aspectos del derecho mercantil de la época. En este sentido destaquemos que reflejan influencias del *Libro del Consulado del Mar*, de gran difusión por todo el Mediterráneo y que, como señala Font Rius en el prólogo al mismo: “...fue aceptado en todas partes como norma reguladora del tráfico marítimo y como código de aplicación en los tribunales del mar de los diversos países ribereños del mismo”. Refiere López Beltrán que, aunque no sabemos si este código regía en los puertos de la Corona Castellana, lo cierto es que a Málaga venían mercaderes de otros puertos mediterráneos y algo se debió hacer sentir. Además se ha de tener en cuenta que la presencia en Málaga de cónsules de “naciones” diversas que tradicionalmente regulaban sus actividades tomando como referencia el *Libro del Consulado del Mar* -por ejemplo, la nación catalana-, debió igualmente influir en mayor o menor grado en el derecho marítimo vigente en los puertos castellanos, máxime cuando la índole de los problemas por resolver era similar en todas partes.

A lo largo del siglo XV la Baja Andalucía experimentó un despliegue mercantil auspiciado por su posición intermedia en la ruta marítima que unía los núcleos principales de la economía europea: Italia y Flandes. Durante esos años el comercio italiano, sobre

todo el genovés, dirigió buena parte de la actividad mercantil de Sevilla y también de la Málaga musulmana.

Por su parte Jacques Heers apuntaba que en 1452 los mercaderes genoveses residentes en Málaga eligieron un cónsul y cuatro consejeros en una asamblea a la que asistieron hasta veinte personas, prueba de que esta plaza comercial era una de las más destacadas de la Península. Se habla de la existencia en esta época en la ciudad de 40 mercaderes genoveses¹⁴.

En el cabildo malagueño de 17 de abril de 1556 se da cuenta del envío de las ordenanzas a la corte para confirmar. Se ordena que mientras se reciben las confirmadas, todo lo concerniente al gobierno de la ciudad se resuelva con el traslado que aquí quedó de aquellas¹⁵. En ellas se recoge que el alcaide de la mar debía tener por cargo, cuando algún navío viniera a surgir en el puerto de la ciudad, ir a reconocer qué navío era y si traía fe y testimonio del patrón y del maestre de no proceder de ciudad infectada de pestilencia.

El mismo alcaide había de tener un libro encuadernado en donde escribir todas las cosas que se cargaran en el puerto de la ciudad de Málaga, escribiendo qué mercaderías eran y en qué navíos se cargaban y descargaban. También el alcaide tenía potestad para meter gente en el caso de existir prisa para descargar o si el mercader o maestre del navío así lo solicitaban.

El alcaide no debía dejar cargar para ninguna parte trigo, ni cebada, ni harina, ni otros mantenimientos sin licencia de la ciudad, sopena de 50000 maravedís para la cámara de su Majestad, como tampoco podía tener él mismo barca ni parte en barca, bajo pena de dos mil maravedís.

En estas mismas *Ordenanzas* se advierte a los ciudadanos que ninguna persona sea osada de tomar lastre para navío alguno, desde el espolón de las Atarazanas hasta pasado el último espolón de la Alcazaba. En el mismo tramo estaba prohibido echar lastre, salvo que fuera de piedra, en cuyo caso lo debían echar en tierra fuera del agua.

Tampoco se podían dejar los barcos aparejados sin que nadie durmiera dentro de ellos, para evitar robos y que algunas mujeres casadas y solteras, “puestas en mal propósito o culpadas de algún yerro”, se ausentaran metiéndose en la mar en algunos navíos, de lo que algunos vecinos recibían daño quedando la justicia sin ejecutar.

Por otro lado, todos los vecinos de Málaga que quisieran tener barcas para carga y descarga de las mercaderías, las podían tener previa licencia de la ciudad, aunque sucedía con frecuencia que los cargueros marchaban a trabajar a Vélez y a Marbella porque recibían más salario, dejando a los mercaderes de Málaga desprotegidos, con sus naos repletas de mercancías.

Como se puede apreciar, aparte las disposiciones relativas a la figura del alcaide de la mar y al modo de estar de los navíos en el Puerto y Playa de la ciudad, escasos o nulos son los datos que las *Ordenanzas* malagueñas refieren en torno a los contratos de fletamiento, que, por otro lado, dada la intensa actividad mercantil de la plaza, proliferaban en las tiendas y protocolos de los escribanos públicos de la ciudad.

4. Análisis diplomático de los contratos de fletamiento malagueños.

La iniciativa de un viaje por mar para transportar mercancías no partía del maestre del navío, sino de los mercaderes y negociantes, que fletaban el navío ante notario y testigos para determinada empresa, convenio que se denomina carta de fletamiento. En la escritura hecha a este efecto debían figurar el nombre y origen del maestre; la tipología de la nave, el nombre que llevaba y su tonelaje; si el contrato afectaba a toda la nao o sólo a una parte de la misma; el nombre del fletador y su residencia; las mercaderías que se querían embarcar (calidad y cantidad de las mismas) y destino; las escalas intermedias a realizar en el viaje -si se consideraba conveniente- y duración de las mismas; por último el valor del flete y la forma de pago. Sin embargo, en los contratos de fletamiento no siempre aparecen todos estos datos, en especial los concernientes a tonelaje y productos a embarcar, encubiertos estos bajo nomenclatura genérica como “mercaderías”, “ropas”, “carga” o, simplemente, “cosas”.

Para el análisis de este tipo documental, cotejaremos tres cartas de fletamiento correspondientes a los años de 1521, 1541 y 1551, respectivamente, a la vida mercantil de la ciudad de Málaga bajo el reinado de Carlos I¹⁶.

La **invocación** de estos textos se presenta monogramática en forma de cruz latina y verbal, dirigida al nombre de Dios y seguida de la apreciación “amén” en las cartas de 1521 y 1551. El texto de 1541 carece de invocación.

En cuanto a la **notificación**, de carácter universal en las tres cartas (“Sepan quantos esta carta...”), incluye la calificación jurídica del documento (“fletamiento”), enlazando con la intitulación mediante el adverbio “como”.

La **intitulación** supone la identificación del fletante mediante el uso de pronombre personal de primera persona (yo), nombre, patronímico, procedencia (catalán en la carta de 1521; Antonio Perferrera, vecino de Palamós), expresión del oficio (maestre en 1521; hombre de la mar en 1541 y patrón en 1551 –aunque se admiten variadas denominaciones: en carta de fletamiento de 7 de marzo de 1551 Ochoa se denomina *capitán* de la nao nombrada Santa María; y Pedro de Callao, guipuzcuano, se autodesigna “maestre después de Dios de la nao Santa María”, en carta de 9 de octubre de 1531), vecindad (si procede) y la individualización del navío fletado (expresión de clase, nombre y puerto donde está surta la nave):

- 1521; se trata de un navío, de nombre San Cristóbal y surto en la playa de Málaga.
- 1541; la identificación del navío se encuentra subsumida en el dispositivo del contrato.
- 1551; se trata de un bergantín, de nombre Santiago y surto en la playa de Málaga. El bergantín, frente al navío, era una embarcación de bajo bordo, de diez a doce remos, y bancos de un hombre en cada uno. El nombre se tomó del francés *brigantin*¹⁷.

Es común encontrar como aposición del nombre del navío la expresión “que Dios salve”.

La **dirección** identifica al fletador y en los tres casos se encuentra subsumida en el dispositivo. Previo a este, hay un accesorio preliminar de otorgamiento “otorgo e conozco” (1521, 1541) y “otorgo e conozco... por esta presente carta...” (1551), que da paso al verbo dispositivo: “fleto” (1521 y 1551) y “afleto” (1541).

A continuación, examinamos las circunstancias de los fletamientos y sus cláusulas accesorias:

- 1521: La nave se fleta a Diego de Toledo, mercader de Málaga. El contrato tiene como objetivo ir al Puerto de Santa María y traer el navío cargado de toda la sal que se pueda (y que habrá de medir el hijo del fletador, Rodrigo Ortiz) hasta Málaga. El plazo para recibir la carga es de cinco o seis días. Tres reales por cada cahíz será el precio, a pagar dentro de cinco días después de entregada la carga. Se exige garantía de navegabilidad (“e terné el dicho mi navío estanco de quilla e costado e amarineado¹⁸-tripulado, equipado- de la gente e pertechos de que tengo necesidad”). En el texto se alude a que se hará a la mar con el primer tiempo y se repite varias veces la expresión “tiempo aviendo e tiempo non perdiendo”, locución indicativa de algo señalado con anterioridad, la necesidad que tenía el patrón de evitar los tiempos muertos para no crear lagunas en su negocio.
- cláusula obligativa de compromiso de lo pactado.
- cláusula pecuniaria de 10000 maravedís sobre el fletador.
- cláusula de responsabilidad personal y afección de bienes “obligo mi persona y bienes muebles y raíces avidos e por aver e el dicho mi navío, fletes y aparejos...” del fletante.
- cláusula de aceptación (el fletador aprueba el fletamiento).
- cláusula obligativa de pago.
- cláusula pecuniaria de 10000 maravedís.
- cláusula de responsabilidad personal y afección de bienes del fletador “obligo mi persona y bienes muebles e raíces avidos e por aver e la dicha carga que ansy aveys de recibir...”.
- cláusula ejecutiva o guarentigia “damos poder cumplido a todas e qualesquier justicias...”, concediendo a la justicia facultad y fuerza para hacer cumplir y ejecutar como si se tratase de sentencia basada en autoridad de cosa juzgada¹⁹.
- cláusulas renunciativas de leyes y fueros, los de su propia jurisdicción, cualesquier leyes, fueros y derechos que sean en su favor y la ley en “que diz que general renunciación non vala”. Esta es la renuncia que cuenta con una mayor difusión en los instrumentos públicos, es la que se desiste de invocar la ley del derecho común que establece que no es válida la renunciación general. En definitiva, el objeto buscado con las renunciaciones era el de asegurar a sus beneficiarios el mayor des-

ligamiento posible de cualquier atadura jurídica que frenase o complicara su más que favorable y enriquecida posición. El resultado era evidente: cuanto mayor era la difusión y operatividad de tales fórmulas, menor era la garantía que frente a los abusos podía desarrollar el derecho, quedando a merced de aquellos que ocupaban un puesto social y económico dominante en la relación jurídica que finalmente se concertaba²⁰.

- cláusula de corroboración :”otorgamos esta carta ante el escrivano público...”.

Tras la **data** tópica “en Málaga...” y cronológica “a honze días... un años”, la validación (“testigos que fueron presentes...”) culmina con la suscripción del fletador y del notario como testigo.

1541: Juan Gallego, hombre del mar, vecino de Málaga, afleta a Juanote Valenciano, vecino de Melilla, un navío en el que se establece llevar 18 botas de vino al Puerto de Melilla. El plazo de entrega de la carga es de diez días. El precio se conviene en 22 ducados de oro, 6 antes de partir y 16 el día que se descarguen las botas. A esto le sigue la cláusula de aceptación “e yo el dicho Juanote Valenciano... otorgo... que reçibo afletado”, además de las siguientes cláusulas:

- cláusulas obligativas restringidas por penales pecuniarias:”me obligo de os dar... sopena de...”; “me obligo de vos pagar... sopena de os pagar”.
- cláusula conjunta de responsabilidad personal y afección de bienes muebles :“obligamos ambas partes nuestras personas...”.
- cláusula ejecutiva o guarentigia: “damos poder a las justicias...”.
- renuncia conjunta de leyes.
- cláusula de corroboración “en testimonio de lo qual otorgamos...”.
- data cronológica sólo.
- validación que incluye la relación de testigos y suscripciones.

1551: El dispositivo de la carta de fletamiento de 1551 alude a una carga de fruta pasa que ha de llevarse a Cádiz. Por cada carga de siete arrobas se pagarán 78 maravedís. Destacable es la cláusula en la que el fletante se compromete a ofrecer garantía de navegabilidad: “e me obligo de vos dar el dicho bergantín estanco y bien marineado y enxarçado...”. En todo lo sucesivo la carta sigue el modelo del texto de 1521.

Parca es la información que del tipo documental en cuestión aporta la literatura formulística notarial coetánea. Díaz de Toledo²¹ consigna sin más una “carta de fletar navíos” o fletamiento consular convenido para el transporte de mercaderías (lana, fundamentalmente a Flandes). En ella se suprime la cabecera del documento para dar paso a una amplísima relación de las condiciones que ha de cumplir el fletante: no dañar las sacas de la carga, llevar la nave bien aparejada durante el trayecto, reacción frente a las averías, etc... Se trata de una carta de fletar navíos donde se hacen referencias concretas a Flandes como punto

de destino del viaje de las mercaderías y a la ciudad de Burgos como punto de partida. Se completa este apartado del formulario con un modelo de póliza de seguros.

Este formulario lo repiten otros tratadistas del momento como Monterroso y Alvarado²², quien en su *Práctica civil y criminal...* nos ofrece sendos prototipos de fletamientos de navíos y pólizas de seguros, ahondando un poco más en la tradición del tipo documental:

“Es cosa muy ordinaria que en los puertos de la mar se tenga por costumbre de fletarse los navíos entre mercaderes, con los señores de ellos y patrones de las naos, para llevar las mercaderías de unos reynos para otros por la mar. Y en estos reynos de España, para este solo effeto ay ordenanças y juezes puestos y elegidos para hazer las guardar y executar, los quales llaman prior y cónsules los quales están y residen en las ciudades de Sevilla y Burgos, adonde se hizieron las dichas ordenanças. Y en otras partes fuera destos reynos de España ay otros residentes y repartidos consules e los mesmos, así como en Envers, y en Londres, y en Brujas, y así mismo en otros puertos de mar, para effecto de determinar las causas y pleytosde los dichos navíos, y de las mercaderías que van en ellos civilmente sobre lo que toca a las mercaderías y navíos” .

Al igual que Díaz de Toledo en *Las notas del Relator*, Gabriel de Monterroso presenta una extensa relación de condiciones para el fletante, pero insertas en un modelo de redacción documental objetiva donde sí se nos facilita la cabecera del documento: “En tal villa y puerto de tal parte, a tantos días de tal mes y de tal año. En el nombre de Dios y de la Virgen Sancta María, y mediante su gracia, se concertaron y convinieron ante mí el presente escrivano y testigos, fulano y fulano, mercaderes vezinos de tal parte...”. Al finalizar su disertación presenta también una práctica de seguros de navíos y mercaderías. Y en los márgenes, sitúa Monterroso el refrendo legal del fletamiento ya comentado: título 9 de la quinta partida; pragmática 185, leyes 6 y 7 de las Indias; ley 24, título 9, partida segunda; leyes 2 y 4, título 24, de la partida segunda; ley 77, título 18, partida tercera.

González de Torneo²³, por su parte, se refiere de manera genérica a la escritura de fletamento para reducir su tenor, como escritura extraordinaria, a cuatro cláusulas. Finalmente, tratadistas como Ribera y Carvajal, tan prolijos en otros contratos, ni siquiera aluden a ella. En consecuencia se ha de acudir a obras del siglo XVII para encontrar modelos próximos a las matrices autorizadas por los notarios de esta época.

Contrastando los modelos teóricos con los prototipos de documentación malagueña analizados, aparece visible que en estos últimos las cláusulas complementarias al dispositivo se reducen notablemente respecto al referente teórico, pasando a ser básicamente las comunes de obligación que presentan otros tipos de escrituraciones, las pecuniarias y, como específica del fletamiento, la cláusula general de garantía de navegabilidad.

Por otro lado se observa en los tipos analizados escasa atención a la parte jurídica y a las figuras del prior²⁴ o cónsul²⁵. Para todo esto hay que tener en cuenta que los traslados marítimos desde Málaga se orientaban fundamentalmente, dada su condición de plaza

fronteriza, hacia Berbería, además de las pertinentes transacciones comerciales con otros puntos de Andalucía y el importante nexo con las repúblicas italianas. Recordemos a este efecto la importancia, ya comentada, del colectivo de mercaderes genoveses asentados en el antiguo Reino de Granada.

Desde una óptica diplomática, apuntar que los documentos malagueños analizados se enmarcan siempre en una redacción subjetiva por parte del fletante, a diferencia de sus referentes teóricos coetáneos.

NOTAS

- ¹ FERNÁNDEZ GUERRA-FERNÁNDEZ, , *El fletamiento en el derecho naval mercantil castellano*, Oviedo, 1991, pag. 20 y 26-32.
- ² RUBIO, J., “La doctrina del fletamiento en Hevia Bolaños”, *Anuario de Historia del derecho español* XV, Madrid, 1944, pag. 2.
- ³ ROJAS VACA, M. D., *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600): diplomática notarial*, Cádiz, 1996.
- ⁴ ALFONSO X EL SABIO, *Las Siete Partidas (glosadas por el Licenciado López)*, Salamanca, 1555. Edición facsímil BOE, 1974. Tomo I (Partidas 1 y 2), tomo II (Partidas 3 y 4), tomo III (Partidas 5, 6 y 7).
- ⁵ FERNÁNDEZ GUERRA-FERNÁNDEZ, , *op. cit.*, pp. 43-66.
- ⁶ MARTÍNEZ GIJÓN, J., “El fletamiento en el derecho indiano de la Recopilación de 1680”, *Historia, Instituciones, Documentos* 14, Sevilla, 1987, pp. 51-74.
- ⁷ CÁRCEL ORTÍ, M., *Vocabulaire International de la Diplomatie*, Valencia, 1994, p. 114.
- ⁸ MARTÍ DE EIXALÁ, R., *Instituciones de derecho mercantil de España*, Madrid, 1911, p. 238.
- ⁹ *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1737.
- ¹⁰ *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1734.
- ¹¹ *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1729.
- ¹² *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1734.
- ¹³ LÓPEZ BELTRÁN, M. T., *El Puerto de Málaga en la transición a los Tiempos Modernos*, Málaga, 1986, pp. 89-99.
- ¹⁴ MARCHANT RIVERA, A., “Mercaderes genoveses y poder local en la ciudad de Málaga durante el reinado de Carlos I”, *Actas del V Congreso Internacional de Hispanistas*, Málaga, 2000, pp. 181-191.
- ¹⁵ ARROYAL ESPIGARES, P. Y MARTÍN PALMA, M. T., *Ordenanzas del Concejo de Málaga*, Málaga, 1989, pp. 49-53.
- ¹⁶ A. H. P. M., Protocolos, leg. 79, año de 1521, escribanía de Cristóbal Arias, fol. 564.
Ibidem, leg. 94, escribanía de Cristóbal Arias, año de 1541, sin foliar.
Ibidem, leg. 177, escribanía de Diego Ordóñez, año de 1551, sin foliar.
- ¹⁷ *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1726.
- ¹⁸ *Diccionario Usual de la RAE* de 1803.
- ¹⁹ RIESCO TERRERO, ÁNGEL, *Vocabulario científico-técnico de Paleografía, Diplomática y Ciencias afines*, Madrid, 2003, p. 191.
- ²⁰ MARTÍNEZ LLORENTE, F., *Historia de Ávila II (Edad Media)*, Ávila, 2000.
- ²¹ DÍAZ DE TOLEDO, F., *Las notas del relator con otras muchas añadidas...*, Burgos, 1531, LVIII-LX.
- ²² MONTERROSO Y ALVARADO, G., *Práctica Civil y criminal e instrucción de escrivanos*, Alcalá de Henares, 1571, pp. 214-217.

- ²³ GONZÁLEZ DE TORNEO, F., *Práctica de escrivanos*, Madrid, 1664. Libro 7, título 30, fols. 135v-136r.
- ²⁴ “Prior es la cabeza del consulado establecido en Andalucía (como los que había antiguamente en Burgos y en Bilbao) y es para la disposición del despacho de las flotas y galeones y demás cosas tocantes al comercio de las Indias, el cual estaba en la ciudad de Sevilla y ahora está en Cádiz”. *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1737.
- ²⁵ “Cónsul se llama a la persona que en los puertos de mar y otras partes donde hay comercio está destinada para asistir y cuidar de los intereses de su nación. En algunas partes de los reinos hispánicos los mercaderes tenían sus cónsules. La elección de prior y cónsules del Consulado se debía hacer por los mercaderes”. *Diccionario de Autoridades de la RAE*, Madrid, 1729.