

EL DERECHO MARÍTIMO EN EL CANTÁBRICO DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA: PARTIDAS Y *RÔLES D'OLÉRON*

Pedro Andrés Porras Arboledas
Universidad Complutense de Madrid

1. INTRODUCCIÓN

La presencia en naves castellanas al norte del mar Cantábrico está bien documentada desde la segunda mitad del siglo XIII.¹ Como era de esperar, los contactos comerciales traían como consecuencia la necesidad de establecer una jurisdicción que determinase las disputas y debates entre mercaderes o marinos, producidos tanto en el territorio de su propio país como en los reinos extranjeros. Para el caso de Francia sabemos que las ordenanzas marítimas de 1309 habían establecido que los mercaderes foráneos compareciesen para dirimir sus conflictos ante

¹ En 1262 Margarita, condesa de Flandes, concedió privilegios a los mercaderes y mareantes castellanos, que luego serían ampliados en 1280 a Ardumburg por su sucesor. Así mismo, los contactos comerciales con la zona de la Hansa resultan bien conocidos. Durante el siglo siguiente las localidades de Bilbao y Nantes cerrarán una estrecha alianza, detectándose una presencia vizcaína temprana en el área de Brujas; fruto de todo ello sería el tratado comercial de 1443, celebrado en esa ciudad, entre los comerciantes castellanos y los de la Liga hanseática (Francisco Hernández Borondo, *Sobre la aplicación en España de los Roolos de Olerón*, El Escorial, MCMXXVIII, pp. 37-52, y J.-E. Casariego, *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*, Madrid, 1947, pp. 123-141).

el preboste de Harfleur (Normandía), lugar privilegiado de contactos mercantiles en aquel entonces. Sin embargo, serán las ordenanzas de 1364, en su capítulo 42, las que revistan un mayor interés, dado que en el mismo Carlos V concedía a los castellanos que anduviesen por el puerto de Harfleur el ser juzgados según las costumbres de Olerón.²

Según recoge García Sanz, dicho privilegio de abril de 1364, que sometía a los castellanos a la jurisdicción del *capitaine* de dicha ciudad, encomendaba a éste que juzgase «sommièrement et de plain, sans long procès et figure de jugement, selon leurs mérites des causes et selon les "Coustumes de la Mer" et leurs d'Oleron».³ Lo más trascendente de dicha concesión es que es la primera

² Un estado de la cuestión de las fuentes y bibliografía del derecho mercantil europeo en Hansjörg Pohlmann, "Die Quellen des Handelsrechts", *Handbuch der Quellen und Literatur der Neueren Europäischen Privatrechtsgeschichte. Erster Band. Mittelalter (1100-1500). Die Gelehrten Rechte und die Gesetzgebung* (herausgegeben von Helmut Coing), München, 1973, pp. 801-834.

Entre nosotros quienes más páginas han dedicado a estos temas han sido Aquilino Iglesia Ferrerirós y Arcadio García Sanz, autor éste del artículo "Estudios sobre los orígenes del Derecho Marítimo hispano-mediterráneo", *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXXIX, 1969, pp. 213-316 (trata el tema de la "Costumbre de España" en las páginas 222-231), así como su magna edición del *Libro del Consulado del Mar* (interesan especialmente las páginas 116-119 y 271-275, del volumen III, tomo primero, pues cuestiona las relaciones entre el antecedente de dicha fuente con los Rôles d'Olerón: *Libre del Consolat de Mar. Volum III. 1. Estudi Juridic*, Barcelona, 1984). Un estudio completo de esa misma fuente el del Profesor Iglesia, "Libro do Consulado da Mar", *AHDE*, LVI, 1986, pp. 219-439, quien más recientemente ha vuelto sobre el tema en su artículo "El Libro del Consulado de Mar", *Del Ius Mercatorum al Derecho Mercantil. III Seminario de Historia del Derecho Privado, Sirges, 28-30 de mayo de 1992* (Carlos Petit, ed.), Madrid, 1997, pp. 109-142. En ese mismo seminario se hace alguna mención a los Rôles en el trabajo de Daniel R. Coquillette, "*Incipit Lex Mercatoria, que, quando, ubi, inter quos et de quibus sit*. El Tratado de *Lex Mercatoria* en el *Little Red Book* de Bristol (ca. 1280 ad)", *ibidem*, pp. 145-146 y 195-197.

Un estado de la cuestión un tanto subjetivo de la problemática de ambas fuentes el de Manuel Flores Díaz, *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*, Madrid, 1998.

Más recientemente Margarita Serna ha recopilado lo publicado en torno a los Rôles en su artículo "La historiografía sobre los Rôles d'Olerón (siglos XV a XX)", *AHDE*, LXX, 2000, pp. 471-498, estando en prensa este artículo ha aparecido el trabajo de la misma autora, *Los Rôles d'Olerón. El Coutumier marítimo de Atlántico y del Báltico en época medieval y moderna*, Santander, 2004.

³ Arcadio García Sanz, "Cronología de las formas castellanas de los "Roles d'Oleron"", *Estudios dedicados a la memoria del profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*, vol. I. *Estudios Histórico-Jurídicos*, Bilbao, 1992, pp. 289-302.

Dejando a un lado lo afirmado por el autor mencionado acerca de que en el original no decía "lois d'Oleron", sino "leurs d'Oleron", como tradicionalmente se había venido diciendo, me interesa recalcar el hecho de que es modernamente cuando se ha dado singularidad a la referencia "Coustumes de la Mer", entrecomillándola y poniéndola en mayúsculas. Quiero decir con ello que de ahí se deduciría, en este caso, que los comerciantes y marinos castellanos que trabajaban en la fachada atlántica francesa usaban las costumbres de la mar mediterráneas, antecedentes del Libro del Consulado del Mar, además del derecho contenido en los *Rôles d'Olerón*, lo que podría resultar sorprendente por redun-

mención conocida de la aplicación de las costumbres de Olerón, aunque, en opinión de Pardessus, es defendible que dichas normas estaban en vigor para los mercaderes extranjeros desde 1309, siendo en aquel momento legislación común a todo el Reino.⁴

Durante años se ha discutido el origen y el momento de la creación de dichas costumbres, debates en los que siempre ha estado presente un fuerte componente nacionalista, sea por parte francesa, inglesa, flamenca o alemana. De lo que no cabe duda es de que, si tantas naciones han pretendido atribuirse su creación, es por el éxito que estas costumbres alcanzaron durante la Baja Edad Media en la mayoría del litoral atlántico europeo, además del Báltico. En efecto, dado el horizonte geográfico que mencionan los Rôles (se habla de continuo de los vinos de Burdeos, además de La Rochela, así como de los puertos bretones o normandos de Saint-Malo, Caen, Ruan y Calais, y más allá la isla de Guernsey, Flandes, Inglaterra y Escocia, a través del puerto de Yarmouth) resulta evidente que la práctica que les dio origen procede del suroeste de Francia, no necesariamente de la isla de Olerón, cuyo nombre reciben por haber sido rubricado su más antiguo texto por un escribano público de allá; pero, como mostraba Pardessus a comienzos del siglo XIX, las costumbres locales de Olerón tienen poco que ver con los Rôles.⁵

Se trata, pues, de un derecho consuetudinario, extendido desde Sevilla hasta el Báltico, que ha recibido influencias de distintos países, al ser adoptado por sus hombres del mar, y que se ha podido ver influido por el derecho mediterráneo a través del derecho romano.⁶

dante. Otra posibilidad sería, desechando comillas y mayúsculas, que simplemente lo que estableció el rey Carlos el Sabio fue que los mercaderes castellanos usasen sus propias costumbres marítimas y las redactadas en Olerón, sin sacar otras consecuencias.

⁴ J.M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1828, I, p. 297. En el primer tomo recoge una introducción (capítulo VIII) a las leyes de Olerón, además de texto francés, traduciendo sus primeros 35 capítulos al romance moderno, con interpretaciones del propio autor en puntos de no fácil comprensión (pp. 283-354), en tanto que en el tomo sexto, de 1845, reproduce la normativa marítima de las costas meridionales y occidentales de España, incluyendo la versión castellana de los Rôles (pp. 15-121; los Rôles en las pp. 57-63). Pardessus, para las fuentes hispánicas, sigue a Antonio de Capmany y de Monpalau, *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado libro del consulado*, Madrid, 1791.

⁵ J.M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes ...*, I, pp. 303-306.

⁶ El ilustre romanista Juan Antonio Arias Bonet dedicó un trabajo a estudiar las relaciones entre las Partidas (partida quinta, título 9) y los Rôles, concluyendo la independencia de ambos textos, tanto en su formación como en su contenido, si bien no puede dejar de reconocer el que se regulen en ambos

En cuanto a la fecha de redacción de su forma galo-románica originaria, según García Sanz, sabemos que fueron datados expresamente el 3 de diciembre de 1286, no mucho después de la aprobación oficial del rey de Aragón de las Costumbres de la Mar; en ambos casos, es evidente que los textos respectivos habían venido decantándose desde tiempo atrás en sus correspondientes ámbitos. Respecto a la data de la versión castellana, el mismo autor la sitúa en el período 1358-1364, probablemente para su aprobación por Carlos V de Francia, tras la concesión del mencionado privilegio.

Se trata de un texto que no plantea grandes diferencias con el modelo francés, aunque tampoco es una copia exacta; sus preceptos no parece que fueran nunca aprobados por el rey de Castilla, sino que se aplicaron por vía meramente consuetudinaria, tanto en el área atlántica andaluza como en el Cantábrico, cuestión sobre la que volveremos más tarde.

2. LA LEGISLACIÓN ALFONSINA EN MATERIA DE DERECHO MARÍTIMO

Alfonso X había legislado parcialmente sobre estos temas a mediados del siglo XIII; concretamente, el Fuero Real incluía dos preceptos básicos: la pertenencia de los bienes procedentes de naufragios o echazones a los que los hubiesen cargado en la nave (4.24.1)⁷ y la contribución de todos los cargadores al resarcimiento de los bienes arrojados al mar en echazón (4.24.2).⁸

casos temas tan esenciales como la echazón o el corte de mástil, tal vez influidos por la *Lex rhodia de iactu*, recogida en el Digesto justinianeo ("Derecho marítimo en las Partidas", *Studi in onore di Edoardo Volterra*, Milano, 1971, III, pp. 105-121).

Previamente, Hernández Borondo ya había argumentado con acierto contra esta similitud entre Partidas y Rôles, desechando lo afirmado en el apéndice del manuscrito de El Escorial, con lo que contradecía tanto a Capmany como a Pardessus (*op. cit.*, pp. 52-58).

⁷ Si se perdiese un navío, pecio y mercancías pertenecen a sus primeros propietarios, no debiendo tomarlos nadie, salvo para guardarlos en depósito, llamando al alcalde del lugar para que los escriture. Si alguien los tomare de otra manera, sea reo de hurto. Mismo régimen para las cosas de que se hiciere echazón o se cayesen de la nave de otra manera.

⁸ Si se produjere echazón, con acuerdo de los interesados, y se perdiesen esos bienes, todos los afectados deben contribuir al resarcimiento en función de lo que cada uno trajese en la nave, salvo los que sólo llevasen su persona, que no contribuirían con nada.

Pero es en las Partidas donde se encuentra una regulación mucho más detallada sobre cuestiones marítimas. Varias disposiciones de la segunda partida se dedican a la guerra en el mar, así, el título 24 trata detenidamente de la misma, distinguiendo entre la armada o guerra realizada por el propio monarca y la guerra de corso, a la que apenas dedica unas leves menciones. Por lo que se refiere a la armada, regula con minuciosidad la tripulación de los barcos de guerra, estableciendo la forma de ser elegida, las cualidades que debían reunir y sus poderes y atribuciones, mencionando concretamente a Almirantes, cómitres, pilotos, proeles, auxiliares, marineros, hombres de armas, etc. Así mismo, trata de las características de los navíos y de cómo debían ir aparejados y avituallados, además del honor de los hombres empleados en tales empresas o el castigo que merecerían de actuar indebidamente.

Por otro lado, los títulos 26 y 27 de la misma segunda partida recogen tanto el tema del reparto del botín, con reserva del quinto real (leyes 29 a 31), como la recompensa de los que asaltasen naves enemigas (ley 9), respectivamente.

Dentro de la tercera partida sólo se encuentra una mención, dentro de una especie de formulario notarial incluido en el título 18: la ley 77 recoge una fórmula de un contrato de fletamento celebrado en Sevilla, significativamente, para llevar mercancías hasta La Rochela, haciendo escalas en Lisboa, La Coruña, Ribadeo y Santander.

Será, no obstante, en la quinta partida donde hallemos menciones de mayor interés para el conocimiento del derecho marítimo mercantil. En efecto, en su título quinto se menciona la responsabilidad por evicción del vendedor de la nave (ley 35), en tanto que en el título octavo se trata de la responsabilidad del transportista (ley 8),⁹ de la responsabilidad del fletante por los daños en las mercancías embarcadas (ley 13),¹⁰ de la responsabilidad de los navieros por las mer-

⁹ Trata, en general, de la responsabilidad del transportista terrestre o marítimo: éste responde de la pérdida de la cosa transportada, salvo si ésta se produjo fortuitamente sin culpa de aquél; no obstante, se introducen tres excepciones al caso fortuito: si se pactó en el contrato que sí respondería; si se demoró en devolver los efectos a su cargador, pereciendo luego la cosa, y si el hecho fortuito fue propiciado por el transportista.

¹⁰ Incurrir en responsabilidad el naviero si, una vez fletada y cargada la nave, inicia el viaje antes de la llegada del maestre, sin tener la capacidad para gobernarla, o si rehusa seguir las instrucciones del patrón; en ambos casos el dueño de la nave debe resarcir las pérdidas sufridas por las mercancías, si la nave peligró o se hundió. La misma solución se aplica cuando el naviero transborda las mercancías de su nave, sin conocimiento del cargador, y las deposita en una nave peor.

cancias perdidas (ley 26)¹¹ y de los deberes de los marineros respecto de los peregrinos (ley 27). Así mismo, el título 13 recoge sendas disposiciones (leyes 25 y 28) por las que la nave queda afecta al reembolso de las deudas contraídas para armarlo, adobarlo o avituallarlo o para evitar su pérdida o deterioro.

Pero es el título nueve de la misma quinta partida el más interesante desde el punto de la regulación de tráfico mercantil; a lo largo de sus catorce leyes se recogen las obligaciones del maestre: comprobar el buen estado de la nave, elegir la tripulación adecuada, nombrar un escribano y avituallar y armar la nave convenientemente (ley 1); la reponsabilidad del maestre por negligencia (navegando fuera de estación o por sitios peligrosos o dejando la nave en manos inexpertas) (ley 9); el poder disciplinario del mismo frente a sus marineros (ley 2);¹² la penalidad impuesta al maestre o marineros que provocasen el naufragio de la nave (ley 10) o a los que lo propiciasen desde la costa (ley 11). Tal como señala Arias Bonet, ninguno de estos supuestos venía contemplado en la legislación romana o, al menos, no se le encuentra un claro antecedente en la misma.

Por el contrario, toda la disciplina de las averías gruesas recogida en este título sí que proviene del Digesto: la contribución de mercancías y nave en caso de echazón (ley 3)¹³; la contribución en caso de echazón y posterior naufragio (ley 6)¹⁴;

¹¹ Se establece, en general, la obligación del depositante de los efectos ajenos, tanto en tierra como en mar, de guardarlos convenientemente. En este caso, si la cosa se perdiese por negligencia, dolo o culpa del naviero, sería responsable por el hurto de sus hombres, tanto si recibiese aquellos efectos contra el pago de una cantidad como si lo hizo gratuitamente; con tres salvedades: si al recibirlos advirtió de que no se responsabilizaba de ellos; si en ese momento señaló para su depósito un lugar cerrado con llave o si las cosas se perdieron por un caso fortuito.

¹² Los maestros, en caso de comisión de un crimen a bordo, deben retener al reo y presentarlo ante el juez del lugar al que arribaren, pudiendo castigar a sus marineros con azotes. En la misma ley se establece el principio de que los pactos entre las partes deben respetarse.

¹³ Todos los mercaderes debían contribuir a indemnizar las pérdidas en proporción al valor de los objetos salvados, incluyendo los esclavos (no las personas libres); los propietarios de la nave debían computar también el valor de ésta. Los perjudicados cobrarían, así, mediante dos estimaciones, una relativa a la masa deudora (el valor de las mercancías y nave salvadas) y otra a la masa acreedora (el valor de las mercancías arrojadas al mar); la liquidación de la avería se determinaría, pues, según una cuota porcentual, estimada de acuerdo con una sencilla regla de tres.

¹⁴ Si se hizo echazón durante una tormenta y más tarde la nave naufragó, recuperándose luego mercancías arrojadas durante el hundimiento de la nave, los propietarios de éstas deben contribuir al pago de las echadas anteriormente; sin embargo, los dueños de las mercancías primeramente echadas al mar no deben contribuir en la pérdida de los efectos perdidos durante el naufragio. Esto se justifica porque las mercancías arrojadas durante la tormenta se perdieron para salvar la nave, en cambio las pérdidas durante el naufragio se produjeron fortuitamente.

la contribución por corte del mástil de la nave (ley 4)¹⁵; la contribución en caso de naufragio (ley 5)¹⁶; la contribución en caso de pérdidas durante el transbordo (ley 8)¹⁷ y la contribución en caso de pago de rescate a corsarios (ley 12).¹⁸

Dos leyes más versan sobre la propiedad de las mercancías echadas o sacadas de su nave: la ley 7 retoma la primera de las disposiciones del Fuero Real antes comentadas, al determinar que los efectos aparecidos en la orilla procedentes de echazón o naufragio pertenecen a sus primeros propietarios, independientemente de las costumbres del lugar, salvo si fueran de enemigos del rey o del Reino. Por su parte, la ley 13 dispone que las mercancías sustraídas por un corsario enemigo pertenecen a sus primeros dueños si el corsario fue asaltado luego por otro corsario amigo, que las trajo a Castilla o a país aliado. Sin embargo, si éste las llevó a territorio enemigo, los efectos pasan a ser de su propiedad.

Una última disposición (ley 14) encomienda a los jueces que ven las causas del mar que actúen sumariamente.

3. LOS *RÔLES D'OLÉRON*

Las costumbres marítimas de Olerón, a pesar de su no muy amplia extensión, son un texto que aún espera una edición crítica definitiva, utilizando los

¹⁵ Si durante la tormenta se cortó el mástil o la antena con la vela por salvar la nave, todos los mercaderes y demás presentes deben contribuir a su resarcimiento, pero no si éste se perdió fortuitamente, al romperse por viento o rayo.

¹⁶ Si el navío se hunde al chocar con un arrecife o bajos fondos, salvando sus mercancías los cargadores, éstos no deben pagar nada por la pérdida de la nave. Si los mercaderes, temiendo por su vida, pidiesen al maestre que encallase el navío contra la costa, comprometiéndose a indemnizarle en caso de daños, hasta el valor de sus mercancías, éstas deben ser estimadas; los propietarios de la nave y los mercaderes deben repartirse la pérdida de acuerdo con lo salvado. Si se perdiese todo, el maestre no debe reclamar nada a los cargadores.

¹⁷ Cuando fuere necesario transbordar las mercancías a naves más pequeñas para descargarlas en el puerto, si por accidente se perdieran las mercancías durante el transbordo, la pérdida debe ser soportada por todos los mercaderes cuyas mercancías siguen en la nave; en cambio, si durante el transbordo se pierde la nave principal con las mercancías aún no descargadas, los propietarios de los efectos ya transbordados no deben contribuir en la pérdida de aquéllas.

¹⁸ Si los corsarios aceptan el pago de una composición para dejar marchar el navío con hombres y carga, el pago de dicho rescate será repartido entre todos, según el valor de sus efectos, salvo el hombre libre que sólo llevase su persona. Si los corsarios se hiciesen con una parte de la carga, los propietarios de esa parte no pueden reclamar nada al resto.

numerosos manuscritos todavía inéditos.¹⁹ De acuerdo con el texto fijado en su día por Pardessus (cotejando sus 24 primeras disposiciones con la edición de Krieger,²⁰ así como con la versión castellana de Casariego), cabe distinguir en su articulado cuatro partes bien definidas: una primera, que abarcaría las 25 primeras leyes, núcleo original de los Rôles, que se encontraría en los manuscritos castellanos, ingleses y flamencos; una segunda, que estaría compuesta por las dos leyes siguientes (26-27), conservadas en el manuscrito de Rennes, pero no en los manuscritos ingleses y castellanos; la tercera, de ocho artículos (leyes 28-35), procedentes del Black Book del Almirantazgo inglés,²¹ y la cuarta (leyes 36-56), parte ésta que, más que un conjunto de origen judicial consuetudinario, parece ser una recopilación privada más moderna, atribuible a algún clérigo, preocupado por la costumbre feudal de los señores de las tierras costeras de apropiarse de los efectos de las naves naufragadas.

En efecto, dos son los grandes temas que preocupan al redactor de esta extravagante parte final del texto: la mencionada costumbre de los señores feudales de hacerse con el producto de los naufragios²² y la propiedad de los efectos llegados a la orilla, especialmente cuando se trataba de animales marinos.²³

¹⁹ Al decir de Manuel Flores Díaz, que cita a Michel Mollat du Jourdin (*Europa y el mar*, Barcelona, 1993, p. 110), por toda Europa se conservan 44 manuscritos de los Rôles, 13 de ellos del siglo XIV (*El mar, fuente de derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII*, Madrid, 2000, p. 60).

²⁰ En opinión de García Sanz, la mejor edición moderna de estas costumbres en su versión galo-románica es la de Karl-Friedrich Krieger, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oleron*, Köln-Wien, 1970 (en sus páginas 123-145 transcribe el texto del manuscrito del Liber Horn, del Archivo Guildhall. Sin embargo, en el estado de la cuestión bibliográfica de todas las publicaciones sobre los Rôles en España sólo cita a Pardessus y Capmany). Si bien, advierte que aún queda por editar un cuarto manuscrito de la versión castellana. Por mi parte, debo añadir que incluso la edición de Casariego (pp. 262-275), estimada por buena por García Sanz, debería ser transcrita de nuevo, a la vista de algunos errores de lectura detectables al comparar su transcripción con el manuscrito que también publica.

²¹ Estos artículos comienzan con la frase "Está establecido por ley y costumbre de la mar ..."; además, en el artículo 35 se hace una invocación expresa al derecho romano tras la mencionada expresión.

²² Entre los artículos 36 y 45 se ocupa de regular la responsabilidad de los señores de la tierra a la hora de conservar los bienes de naufragio, prestando ayuda para recuperarlos, estableciendo fuertes penas, primero eclesiásticas y luego civiles, para los que asesinasen a los naufragos, para los pilotos y remolcadores que provocasen el naufragio, para los pilotos que actuasen con felonía y para el señor de la tierra que tomase parte en el negocio del raque. Finalmente, establece una curiosa distinción, difícilmente aplicable y en contradicción con el articulado originario, sobre la propiedad de los bienes arrojados en echazón, según existiese o no algo parecido a un *animus recuperandi*.

²³ Las leyes 46 a 52 atribuyen al señor de la tierra la propiedad de los animales varados en la costa, com-

Centrándonos en los 35 primeros artículos, que tienen en común el terminar con la frase "Es el juicio en este caso", éstos versan (salvo el artículo 27, que trata de la pesca) sobre el transporte de mercancías, mencionándose el vino de Burdeos en numerosas ocasiones. Temáticamente, se regulan dos cuestiones: por una parte, los estatutos de maestros y marineros y, en menor medida, de cargadores y lemanes y, por otro lado, la disciplina de las averías, término que apenas se utiliza.

3.1. Estatuto de los maestros

Respecto a las obligaciones de los maestros, debían pedir licencia a los propietarios de la nave que patroneaban para enajenarla o para vender los aparejos salvados del naufragio (leyes 1 y 3); tenían, así mismo, que enviar a sus mandantes un marinero por tierra para reclamarles dinero, en caso de que lo necesitasen para continuar su viaje (ley 23), así como alimentar durante la travesía al mercader, que en esta época solía viajar acompañando a las mercancías cargadas en la nave, y poner un hombre que se cuidase de los toneles de vino durante el viaje (ley 33). Por otro lado, debía consultar a sus marineros sobre la idoneidad del momento de la partida (ley 2) y pagarles a éstos sus salarios, siempre que hubiesen ayudado diligentemente en caso de naufragio de su navío (ley 3).

En cuanto a sus facultades, los maestros podían empeñar los aparejos de su nave cuando tuvieran necesidad de efectivo para aviarla (ley 1), decidían, con la anuencia de los mercaderes y los marineros, hacer echazón en caso de tormenta, pudiendo optar entre el valor del flete o del navío a la hora del cómputo de las averías (ley 8), determinaba, con la aprobación de los cargadores presentes, cortar el mástil de la nave o arrojar al mar los aparejos en caso de necesidad (ley 9) y estaba facultado para expulsar de la nave al marinero revoltoso (ley 14), así como

partiendo sus beneficios con los lugareños que los hallasen y recuperasen, regulándose, además, cómo llevarlos hasta la plaza del pueblo para su venta y los costes del transporte. Finalmente, en los números 53 a 56 se regulan de una forma errática diversos supuestos de llegada a la orilla de bienes procedentes de echazones o naufragios, y de metales preciosos y bienes anteriormente no poseídos por nadie. En términos generales, atribuye su propiedad al que los ocupara, si bien también respeta la propiedad originaria del primer dueño y, de no hallarse éste, se determina que su producto se dedique a fines piosos.

para cobrar los fletes en todos los casos que le correspondiese y, especialmente, cuando se producía una demora en la descarga imputable al cargador (ley 9) o de las mercancías arrojadas al mar (ley 31). No menos importante era el valor que se concedía a su juramento como prueba en los asuntos pertinentes al buque y a la navegación, prestándolo solo o en compañía de alguno de sus marineros.

Por lo que se refiere a sus responsabilidades, las debían asumir por daños causados en los toneles por el uso de guindajes o cordajes inadecuados (ley 10), por los perjuicios recibidos por los toneles mal arrumados (ley 11),²⁴ por los daños causados durante la descarga de las mercancías (ley 26), por no readmitir al marinero revoltoso, tras haberse arrepentido y prometido enmendarse (ley 14), y por inejecución del fletamento, causada ésta por el rechazo del maestre o por detención de soberano (ley 28).

3.2. Estatuto de los marineros

Tenían obligación de aconsejar al maestre sobre la oportunidad del momento de la partida o sobre la necesidad de hacer echazón durante la tormenta (leyes 2 y 8), debían salvar lo posible de la nave y la carga durante el naufragio de su propio barco (ley 3), permanecer en la nave, una vez cargada, no saliendo sin licencia del patrón (ley 5), y durante sus ausencias no sacar comida y volver sin demora (ley 21).

Respecto al régimen disciplinario que se les aplicaba, en caso de que participasen en reyertas en tierra, cabía la posibilidad que se les expulsase de la tripulación (ley 6), castigo también previsto para el marinero que organizase disturbios dentro de la nave (ley 14); otro supuesto contemplado era el de las injurias proferidas en la nave entre los marineros o entre éstos y el maestre (ley 12).²⁵

²⁴ En la versión castellana se habla de arrumar y "rum"; de acuerdo con el Diccionario de la Academia, arrumar significa distribuir y colocar la carga de un buque, es decir, estibar en lenguaje actual. Rum, por su parte, es el espacio en que se dividía la bodega de carga. Procede del neerlandés "ruim", con el que se designa la bodega del buque. Tal vez tenga alguna similitud originaria con la palabra inglesa "room". Como dato curioso, este término puede estar relacionado con la palabra "rumen", utilizada en Cantabria (así aparece, por ejemplo, en las ordenanzas de Cicero, del siglo XVI) para designar los lotes en que estaba dividido el suelo de las iglesias para los enterramientos de los parroquianos.

²⁵ Si estando en la mesa se producen altercados de palabra entre los marineros, el maestre debe poner paz.

El capítulo más amplio es el referido a los derechos de la marinería: tenían derecho a recibir diariamente de su patrón comida (cocina / cuisine) y bebida (brebaje / beverage) (ley 17), aunque se les prohibía abusar de los cargadores, pidiéndoles nuevas prestaciones (ley 32).²⁶ En caso de que el marinero resultase herido en tierra, estando en servicio de la nave, debía ser cuidado a costa de la misma (ley 6). Si padeciese enfermedad o resultase herido, el marinero tenía derecho a recibir el equivalente a la manutención que tendrían en el buque, permaneciendo en tierra bajo cuidados, mientras la nave continuaba su viaje; si el marinero quería alimentos o remedios más delicados, serían a su costa; una vez curado, el tripulante recibiría su soldada completa, la cual iría a su mujer o a sus herederos, en caso de que falleciese (ley 7).

En efecto, el principal derecho del marinero era cobrar su soldada; de acuerdo con la interpretación de Pardessus, la marinería tenía tres modos de ver remunerados sus servicios: mediante el pago de una soldada o cantidad alzada estipulada en el contrato, que se cobraba al final de la travesía, de modo que, si el tripulante quería recibirla antes y no tenía cama y cofre en el barco, que sirviesen de garantía, debía designar una fiador (ley 19); si el viaje se prolongaba más de lo previsto en el momento de la contratación, el marinero tenía derecho a que se le ampliase proporcionalmente su soldada, pero no se producía reducción en caso de que la travesía resultase acortada (ley 20).

Una segunda forma de cobrar era la quintalada (*mareage*), esto es, una zona de la bodega, asignada por el maestre al marinero, para que éste dispusiera de ella para cargarla, recibiendo los correspondientes fletes por las mercancías allí estibadas. Dichas quintaladas, que al decir de García Sanz son la más importante innovación de la versión castellana de los Rôles (y constan también en el Libro del Consulado del Mar), podían cargarse individualmente por cada marinero o con-

Si un marinero desmiente a otro en la mesa, debe pagar 4 dineros (Pardessus interpreta el texto francés en el sentido de que, mientras el marinero no pague la multa, quedará privado del derecho a sentarse en la mesa). Si el maestre desmiente a un marinero, o viceversa, debe pagar 8 dineros. Si hubiere contienda entre maestre y marinero, éste debe soportar el primer golpe de aquél, pero no los sucesivos. Si el marinero fuere el primero en herir, debe pagar 100 dineros o perder el puño, a su elección.

²⁶ Los marineros habían introducido la costumbre de recibir de los cargadores un pote de vino, dos o tres cada vez que desembarcaban en algún puerto o en los días de fiesta, lo que se prohibía en el manuscrito inglés, que disponía que el mercader les diese lo que quisiere, pero sólo por cortesía.

juntamente con el resto de la bodega del barco. Así mismo, estos marineros tenían derecho a una franquicia de un tonel de agua cada cuatro de ellos, valorado en caso de echazón como si fuese de vino (leyes 18 y 31); franquicia de la que serían privados si durante la echazón no actuasen diligentemente (ley 8). Naturalmente, el caso de prolongación del viaje no afectaba al marinero a quintalada (ley 20).

Al decir de Pardessus, existiría una tercera manera de cobrar sus servicios la marinería, que sería una participación en el flete o portaje.²⁷

Por otro lado, tanto maestros como marineros cobraban de los cargadores un derecho de guindaje, esto es, de los cordajes usados para sujetar toneles y pipas en la bodega, derechos que estaban afectos al pago de las pérdidas y daños que pudieran sufrir dichos envases por negligencia de aquéllos.

Finalmente, los marineros también estaban sometidos a responsabilidad, por los toneles mal atados o arrumados (leyes 10 y 11), por los daños sufridos durante la descarga (ley 26), cuando, por haber prolongado su ausencia, se produjese una demora en la partida de la nave o algún compañero hubiese resultado herido (ley 21), por retrasarse en la cargazón de su quintalada (ley 18) y, en caso de ser expulsado por haber participado en una reyerta en tierra, debía hacerse cargo de la diferencia al alza de la soldada del marinero contratado en su lugar (ley 6).

3.3. Estatuto de los lemanes

Por lo que se refiere al lemán o piloto, la ley 24 establece la obligación de éste de señalar el lugar de descarga, debiendo el maestro y los marineros poner soga y balizas; su responsabilidad termina al haber traído la nave hasta ese lugar, corriendo aquélla a la tripulación si algún daño se causara. La siguiente disposición trata de la impericia del lemán y de la responsabilidad en que incurre por ello cuando una nave se daña en la entrada de un puerto por no respetar las marcas. En

²⁷ Así lo entiende en el primer tomo de su obra, p. 337, nota 5. Sin embargo, según los estatutos locales de Olerón los portajes serían los objetos que los marineros tienen derecho a cargar, francos de flete, para recibirlos como salario (*ibidem*, p. 305). García Sanz, por su parte, identifica sin más las quintaladas con los portajes ("La aplicación de los Rôles d'Olerón en España", *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXVII-1, 1997, pp. 189-200).

la versión francesa se añade que, si el lemán se ha responsabilizado sobre su cabeza, y la nave se pierde o ha sido puesta en peligro de perderse por aquél, la tripulación puede cortarle la cabeza, impunemente, tras cerciorarse de que no tiene de qué pagar.

3.4. Estatuto de los cargadores

Como decía más arriba, en esta época que estamos considerando los cargadores o mercaderes que depositaban sus mercancías a la bodega de una nave, solían viajar con ellas, con la finalidad de beneficiarlas en los puertos de destino. Las obligaciones habituales de los cargadores en los contratos de fletamento eran tener dispuesta la mercancía para su carga en el lugar y la fecha estipuladas (y descargarlas en el momento de la arribada) y pagar los fletes correspondientes, pasados unos días después de la llegada. Así, este mercader incurría especialmente en responsabilidad cuando retrasaba el momento acordado para la cargazón, de modo que la nave perdía el viaje; en este caso, debía de indemnizar a maestre y marineros, en una proporción de 3 y un cuartos respectivamente (ley 22).

Las consecuencias para el caso de demora en la descarga no eran tan graves, pues se autorizaba al maestre para que, pasados 21 días laborables desde la arribada, pusiese las mercancías en el muelle y encargase a uno de sus agentes que las vigilase hasta tanto el mercader no hubiese pagado el flete (ley 34). A esta innovación, recogida en el manuscrito del Almirantazgo inglés, se añaden otras dos más, referentes al cargador: por una de ellas se permitía a éste completar con sus mercancías toda la bodega del buque, salvo lo relativo a las vituallas necesarias para la travesía (ley 29). Por la ley siguiente se le autoriza a introducir en la nave tantas cosas como las que razonablemente podría cargar el maestre, hasta completar el total de la bodega.²⁸

En otro orden de cosas, la ley 13 establece los lugares donde los cargadores deben pagar los derechos de remolque (*atoajes*) y de guía para entrar en puerto (*petilemanes*): en Bretaña, pasada la isla de Batz, en el vizcondado de León;

²⁸ Esta disposición se vuelve un tanto incomprensible, debido a la existencia de unas palabras abreviadas al final.

en Normandía e Inglaterra, pasada la isla de Guernsey; en Flandes, pasada Calais, y en Escocia, pasada Yarmouth.

3.5. Régimen de averías

Una cuestión esencial, como venimos viendo, es el de la responsabilidad cuando se producían daños en la nave o en las mercancías cargadas, esto es, cuando se producían averías. Con este término se suelen designar tanto los daños recibidos durante el viaje por cualquiera de los dos elementos, como los gastos inesperados necesarios para salvaguardar al buque o a su cargamento. Se distinguen dos tipos de averías, las que se causan voluntariamente en beneficio del interés común, que deben ser soportadas por todos los presentes en la nave (llamadas por ello averías comunes o gruesas) y las que suelen producirse fortuitamente y no redundan en beneficio común, que sólo son de cuenta del que las sufre (averías particulares). Junto a estos dos tipos encontramos otras designadas impropia-mente averías ordinarias, que tenían un carácter fijo (gastos de ataje, petilemanes, sogas, sombrero para el capitán, etc.), cuyo origen sería bien contractual, bien consuetudinario, tal como nos muestran a veces los contratos de fletamento.

Por lo que se refiere a las averías gruesas, los Rôles recogen los dos supuestos principales tratados en las Partidas: el corte de mástil y la echazón. A ésta última dedican las costumbres de Olerón dos disposiciones: en la primera de ellas se dispone que el maestre, antes de proceder, consulte a los mercaderes sobre la necesidad de arrojar carga por la borda para salvar el buque, contribuyendo luego todos los presentes proporcionalmente al pago de los bienes arrojados (ley 8).²⁹ La ley 35 vuelve sobre este último punto, al disponer, de acuerdo con el derecho romano, que en caso de echazón todas las mercancías de la nave deben contribuir al resarcimiento de las pérdidas.³⁰

²⁹ Si una nave es sorprendida en el mar por una tormenta de la que no puede escapar sino arrojando efectos de los que transporta, el maestre debe consultar a los mercaderes; si alguno de éstos no respondiere del modo requerido, el maestre, de acuerdo con sus marineros, puede arrojar los objetos que viere necesario, jurando después sobre los Evangelios con dos de la tripulación que lo hizo por ese motivo.

Los efectos arrojados debían ser estimados del mismo modo que los salvados, de acuerdo con su precio de venta; además, el maestre podría optar, en cuanto a su contribución en esta avería, entre contabilizar el valor de la nave o el del flete.

³⁰ Añade que los vasos de plata existentes deben igualmente contribuir, salvo el que estuviera destinado al

Un régimen similar se aplica al corte de mástil, pues debía el maestre consultarlo con los cargadores presentes, que luego deberían resarcir la pérdida (ley 9).³¹

En cambio, nada se dispone referente al rescate de corsarios, recogido en las Partidas, que sería otro supuesto de avería gruesa.

En cuanto a las averías particulares, el texto de Olerón recoge expresamente el abordaje fortuito (ley 15), según el cual, si una nave embiste a otra que está parada, deben repartirse a medias los daños sufridos por ambos navíos y sus cargas.³²

El resto de las averías de este tipo recogidas en los Rôles se refiere a casos de negligencia del maestre o de los marineros, tanto en la carga como en la descarga. A la estiba se dedican dos disposiciones: la ley 10, que versa sobre el modo que deben ser atados los toneles,³³ y la 11, dedicada a la colocación de los toneles en la bodega.³⁴ Por su parte, la ley 26 se ocupa de los daños causados durante la descarga.³⁵

servicio de la mesa común; así mismo, dispone que los vestidos y ropas no dedicadas al atuendo de los hombres también entren en la masa deudora.

³¹ Si el mal tiempo aconseja cortar el mástil, el ancla u otros cables para el salvamento del navío, el maestre debe someterlo a los mercaderes, que luego debían contribuir como en el caso de la echazón.

³² Si, estando una nave amarrada en un puerto o en otro lugar, viene otra del mar sin gobernarse bien y la golpea, causándole daños y perdiéndose vinos u otras mercancías, los daños de ambas naves deben ser apreciados y pagarse por mitad. El maestre de la nave agresora debe jurar con sus marineros que no la abordó voluntariamente (y añade sentenciosamente la norma), esto por cuanto era habitual que el propietario de una nave vieja la pusiera en situación de ser abordada por otra a fin de cobrar la mitad de los daños.

³³ El maestre está obligado a mostrar a los mercaderes las cuerdas con que guindará sus toneles y éstos deben aprobarlas, cambiándose si lo estimasen necesario. Si, tras la aprobación, alguna cuerda se rompiese y se dañasen los toneles, los mercaderes deben soportar el daño. Si se rompiesen antes de que el maestre las mostrase a sus cargadores, aquél será responsable. Se añade que, puesto que maestre y marineros cobran una cantidad en concepto de guindaje, ésta misma estaría afecta al pago de los daños por la rotura de cuerdas defectuosas.

³⁴ Si una nave sale al mar con sus toneles arrumados y se desencadena un temporal, dañándose toneles o pipas, por causa del cantel o de la fusta, los tripulantes pueden eludir la responsabilidad que le demandan los mercaderes jurando sobre los Evangelios que los vinos no se perdieron por causa de los canteles. Si no quisieren jurar, deben abonar los daños, pues debieron cuidar los toneles y sus canteles antes de salir del puerto.

³⁵ Si durante la desestiba los marineros dejan abierto algún tonel o lo dejan mal arrumado, de modo que se cae y se pierde o, cayéndose, golpea a otro tonel, perdiéndose ambos, maestre y marineros deben pagar los daños al propietario y éste debe pagarles, no obstante, el flete. Aquéllos deben aplicar a este resarcimiento lo que hubieran recibido en concepto de guindaje.

Los demás supuestos de daños contemplados en los Rôles se refieren específicamente a las naves, sin que el tratamiento dado a estos casos deba encuadrarse dentro de la disciplina de las averías. Así, el artículo 4 prevé qué hacer cuando la nave ha quedado en mal estado para continuar la navegación;³⁶ así mismo, la ley 16 se ocupa de los perjuicios que podrían venir a las naves que estuvieran ancladas demasiado cerca unas de otras.³⁷ En cuanto a la cuestión de los naufragios, sólo se detienen a regular las obligaciones de los marineros y del maestre (ley 3).³⁸ Finalmente, en el artículo 27 se plantea un curioso supuesto, relativo a una compañía celebrada entre dos naves para salir a pescar, si una de ellas se pierde.³⁹

4. RECAPITULACIÓN

El panorama que presenta el derecho recogido en los Rôles y anteriormente en las Partidas tiene una serie de peculiaridades que contrastan con la prác-

³⁶ Si una nave resulta dañada y se salva la mayor parte de la carga, los mercaderes pueden recuperar sus mercancías, pagando al maestre la parte proporcional del flete, de acuerdo con el trayecto ya recorrido. Si el maestre consigue salvar la nave y quiere seguir su viaje, puede retener las mercancías y continuar su travesía. Si el navío está irrecuperable, el maestre puede fletar otro y cobrar el flete de todo lo salvado.

³⁷ Si varias naves están ancladas en un puerto con poca agua y con las anclas cerca, el maestre de la nave que primero fondeó debe pedir a los marineros del navío que llegó después que levanten su ancla para evitar que las naves se dañen entre sí. Si no lo quieren hacer, los tripulantes de la primera nave pueden alzar el ancla de la segunda y cambiarla de lugar. Si los marineros de la segunda se lo impidieran y luego la primera quedase dañada, serían responsables de esto, como malos marineros. Por otro lado, si están en un puerto con poca agua, están obligados a poner orinques y balizas para señalar las anclas, a fin de evitar que se causen daños; de no hacerlo y producirse éstos, deben resarcirlos.

³⁸ Cuando se pierde un navío los marineros están obligados a salvar lo más que pudieren de la nave y la carga; si así lo hicieren y el maestre no tuviere dinero, puede empeñar los efectos salvados y pagarles la vuelta a sus hogares (en la versión francesa se especifica que debe pagarles salario razonable y los gastos de viaje hasta su país); si la marinería no hubiese ayudado a la recuperación del naufragio, el maestre no está obligado a pagarles nada y, además, pierden el derecho a la soldada.

Por su parte, el maestre debe cuidarse de poner en depósito los aparejos salvados hasta conocer la voluntad de los navieros, sin poder venderlos hasta tener instrucciones precisas. Si no lo hiciese así, sería responsable de lo que pudiera ocurrir.

³⁹ Cuando dos naves constituyen una sociedad para salir a pescar arenques o caballas deben llevar los mismos ingenios, partiéndose por mitad los beneficios obtenidos. Si, por causa de fuerza mayor, una de las naves se pierde, regresando la otra a salvo, los herederos de los socios de la nave perdida pueden reclamar a los del otro navío la mitad de la ganancia y de las artes, estimadas de acuerdo con el juramento de esos tripulantes, pero no tendrán derecho alguno sobre el navío superviviente.

tica que luego vamos a encontrarnos en el Cantábrico, al menos, desde mediados del siglo XVI. Realmente, los cambios que se anuncian con la llegada de la Modernidad no podían por menos que influir en las vivencias de los hombres de la mar y las normas que las regulaban, que hasta ese momento se encontraban ciertamente rezagadas con respecto a la práctica marítima del Mediterráneo, la cual tenía una solera muy superior.

Desde el punto de vista de las naves, las costumbres atlánticas no mencionan siquiera el tipo de navíos de que se trataba y mucho menos su tonelaje; como mucho, se refieren a algunos de sus componentes o aparejos (mástil, antena, vela, sogas, ancla, orinques, balizas e ingenios o artes de pesca), sin mencionar el casco, la quilla o los bateles auxiliares. Eso sí, se recoge lo relativo al cordaje necesario para atar las mercancías y toneles (canteles y fustas) y los sectores de la bodega, donde se arrumaban los efectos cargados. Además de éstos, se citan los elementos con que se avituallaba la nave, tales como armas, víveres (cocina) y agua o vino (brebaje).

Respecto a las personas que intervienen en el transporte marítimo, atisbamos la presencia de los navieros o propietarios de la nave (parcioneros, si son varios, que en las Partidas podían viajar con el maestre), además de las figuras centrales y omnipresentes de maestros y marineros, cuyos estatutos sí son recogidos con cierta prolijidad. Dentro de la tripulación no se detecta ninguna especialización, si hacemos excepción del lemán o piloto; pero nada de contra maestres, hombres de armas, grumetes, pajes o barberos y, por supuesto, el escribano prescrito por el Rey Sabio para nada consta. Naturalmente, los encargados del remolque de la nave o de la dirección de la entrada en puerto no pueden ser computados dentro de la tripulación. El mercader, por otro lado, tampoco presenta una figura muy desarrollada, pues en todo caso se refiere al cargador que viaja acompañando a sus mercancías o al citado armador o naviero, faltando cualquier referencia al mercader comandante, prestamista o asegurador.

Quiere decirse que el universo retratado en los Rôles se centra en el transporte de mercancías y, especialmente, del vino de Burdeos, presuponiéndose la existencia de contratos de fletamento (recordemos la fórmula de las Partidas, referida a un trayecto entre Sevilla y La Rochela) y de poderes de los armadores para sus maestros (en el supuesto de que el propio armador no fuese como maestre), con un sistema de avituallamiento poco desarrollado. Las averías, por su parte, pre-

sentan un aspecto muy esquemático, pero relacionado con la tradición romanística, como se ha podido apreciar. Ni el remedio de los préstamos ni la precaución de los seguros marítimos quedan reflejados en toda esta normativa.

Si comparamos este panorama con la práctica que tiene lugar en estas aguas una vez cruzado el umbral del período moderno, encontraremos sensibles diferencias, si bien debe tenerse en cuenta que para ésta época contamos con mucha mayor cantidad de documentación.⁴⁰

Desde el punto de vista de los documentos mercantiles utilizados en los siglos modernos en el Cantábrico, destacan seis: el primero de ellos sería el poder otorgado por el armador o propietario de la nave para el maestre que debía patronearla, en el doble sentido de dirección técnica y comercial; de este modo, el maestre se subrogaba en la posición del propietario, estando habilitado para usar la nave dentro de las funciones conferidas (en los Rôles se ha visto que debían pedir licencia por varios conceptos a sus mandantes).

En segundo lugar, era preciso el acuerdo entre maestre y mercaderes para cargar la nave de mercancías, lo que se materializaba en los contratos de fletamento. El maestre se comprometía a tener la nave en condiciones de navegar y bien tripulada y a llevar la carga en el tiempo estipulado a los puertos y con las escalas prescritas; por su parte, el cargador se obligaba a poner las mercancías en disposición de ser cargadas a tiempo de la partida y a pagar el flete al final del trayecto. Todos estos temas están relativamente bien recogidos en las costumbres de Olerón.

Entrada la Edad Moderna se generalizará el conocimiento de embarque, por el que el patrón de la nave reconocía haber recibido una carga determinada en la misma y se comprometía a entregarla en su puerto de descarga a un destinatario concreto. A mi juicio, esto presuponía que el mercader-cargador no viajaba en el buque, de lo contrario no habría hecho falta este tercer tipo documental.

Desde el punto de vista de los mercaderes debe tenerse en cuenta la existencia del contrato de comenda mercantil, por el que un comerciante entregaba a su comendatario una cantidad en metálico o una mercadería cierta para que se

40 Pedro Andrés Porras Arboledas, *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX)*, Madrid, 2002.

embarcase y beneficiase ésta en los puertos de escala, invirtiendo el producto de la venta o el dinero llevado en metálico en mercancías para el tornaviaje.

Tanto el maestre como su tripulación tenían necesidad de avituallarse para realizar su travesía; también el mercader sin liquidez debía conseguirla si quería adquirir mercancías que cargar y beneficiar, además de aviarse para el viaje. En todos estos casos la práctica moderna utilizaba el contrato de riesgo o de préstamo a la gruesa ventura, bien conocido desde la Antigüedad, que remitía el reembolso de las cantidades prestadas y de los intereses al buen fin de la expedición.

Finalmente, más allá de los juegos de responsabilidades que se recogen en los Rôles, tanto la nave como su cargamento podían ser puestos a salvo de las eventualidades de la navegación mediante la suscripción del correspondiente contrato de seguro; de este modo, el responsable objetivo podía evitar quedar obligado al pago de onerosas cantidades o podía resarcirse de una pérdida ruinosa, siempre y cuando pagase primas ciertamente altas. Vemos, pues, aparecer el mercader en sus facetas de comendante, asegurador o prestamista, además de como cargador o armador, que son las contenidas en las costumbres atlánticas.

Así mismo, debe tenerse presente otro importante documento, desarrollado en tiempos posteriores a los medievales: las protestas de mar, mediante las cuales el maestre que temiese que su carga se hubiese dañado durante el trayecto por fuerza mayor o por la actividad corsaria, debía acudir ante escribano público del primer lugar adonde aportase, denunciando que la tempestad, los avatares fortuitos de la navegación o los corsarios, a pesar de sus buenos oficios al frente de la nave, habían podido dañar la carga. De este modo, el patrón descargaba su responsabilidad sobre los propietarios de las mercancías dañadas, los cuales, a su vez, podían hacer lo propio sobre sus aseguradores, caso de haber suscrito un seguro marítimo.

Como se ve, mucho habían evolucionado en esos siglos la navegación y el comercio atlánticos, al haberse introducido y desarrollado prácticas e instituciones antes desconocidas en dicho ámbito.

5. LA APLICACIÓN DE LOS RÔLES D'OLÉRON EN CASTILLA

La escasez de documentación medieval sobre temas marítimos a que antes me refería plantea el problema de hasta qué punto se puede defender la aplicación de las costumbres de Olerón en territorio castellano.⁴¹

Respecto a la aplicación de las disposiciones marítimas de las Partidas en estos pagos, por si quedase alguna duda de la misma, resulta de interés una provisión de Carlos I en 1553 por la que se reformaba el texto correspondiente a 5.9.13: en éste había quedado dispuesto el destino de los efectos sustraídos por un corsario si éstos eran recuperados posteriormente, atribuyendo su propiedad al dueño originario; pues bien, a mediados del siglo XVI la aplicación de dicha norma había dado como resultado la desincentivación del negocio del corso entre los castellanos, en aquel momento en guerra con Francia. Para evitar tal cosa el emperador dictó una resolución salomónica, ordenando que se devolviera a sus primeros propietarios (mercaderes que comerciaban con paños en Flandes e Inglaterra) la mitad de las ropas recuperadas de los corsarios franceses que las hubieran sustraído, en tanto que la otra mitad quedaba como beneficio para los corsarios españoles que las hubiesen recuperado.⁴²

Centrándonos en los Rôles, debe recordarse el mencionado trabajo de García Sanz, que se ocupa del estudio de un contrato de fletamento celebrado en Barcelona en 1463, con destino en Bilbao; de acuerdo con el autor, dicho fletamento demostraría la aplicación de las costumbres de Olerón en los puertos vizcaínos o, al menos, en sus barcos.

⁴¹ De esta cuestión ya se ocupó F. Hernández Borondo (*Sobre la aplicación en España de los Rôles de Olerón*), donde, a pesar del título, no aporta elementos de convicción documentales; así, relaciona el deambular de las naves cantábricas por la fachada atlántica europea, llegando a la conclusión de que esos marineros y comerciantes debían pertenecer a una comunidad de intereses europea que compartiría, lógicamente, un mismo conjunto de reglas; así mismo, tras aceptar como criterio de autoridad lo dicho a favor de la aplicación de los Rôles en Castilla por el jurista Lorenzo de Padilla en el siglo XVI al publicar el manuscrito de la Biblioteca Nacional de Madrid (código 5.581), concluye que la propia existencia de copias castellanas de los Rôles sería prueba suficiente de su uso en esas tierras (pp. 37-52 y 58-61).

Así se explica que autores posteriores hayan vuelto sobre el tema: el propio García Sanz se preocupa expresamente del asunto de la aplicación en un artículo antes citado, concluyendo afirmativamente en lo referido a los puertos del Cantábrico oriental.

⁴² *La práctica mercantil marítima...*, doc. 39. Cuando estudié esta provisión en dicho trabajo no localicé correctamente la disposición de Partidas que modificaba.

Otra prueba de esto mismo lo hallamos en el contrato de fletamento que representó la primera operación comercial de Sevilla con Nueva España: el 9 de diciembre de 1519 Juan Bautista fletó su nave (de 90 toneladas) a Luis Fernández de Alfaro y Juan de Córdoba para cargar mercancías por valor de 200.000 mrs. (a 2.500 mrs./tonelada, más 100 mrs. de averías); llevaba, además, dos toneladas de Francisco de Herrera, alguna ropa de Martín Cortés para su hijo Hernán (el conquistador de México) y seis toneladas de la tripulación en concepto de quintaladas.⁴³

Por otro lado, contamos con un dictamen evacuado por un letrado castreño a fines del siglo XVI que, por analogía, podría indicar también la aplicación de los Rôles; en 1596 dos naves dedicadas al corso se cruzaron en el mar y se saludaron, persiguiendo cada una a un navío francés; el corsario de Laredo perdió su presa, mientras que el de Castro Urdiales logró su objetivo. Entendieron los laredanos que iban en compañía y, por tanto, los castreños debían compartir con ellos su presa. El dictamen del letrado de Castro estimó que no cabía tal pretensión. A mi modo de ver, podría tratarse de una aplicación por analogía del artículo 27 de los Rôles, si bien éste se refiere a una compañía para pescar y en el dictamen se hace una invocación a las leyes de la guerra.⁴⁴

Sin embargo, el documento más relevante para demostrar la aplicación en Castilla de los *Rôles d'Oléron* es una real ejecutoria de la Chancillería de Valladolid de 1496.⁴⁵

El caso se planteó un día de mayo de 1492, cuando al mediodía, estando sesteando los tripulantes de la pinaza de Juan González del Corro, vecino de San Vicente de la Barquera, en la costa de Berbia, disfrutando de un tiempo espléndido, les embistió la pinaza comandada por Pedro Felices, también vecino de San

⁴³ Herrera y Cortés oficiaron, además, como fiadores del fletante (Juan Gil, *Los conversos y la Inquisición sevillana. Vol. III. Ensayo prosopográfico*, Sevilla, 2001, p. 147).

⁴⁴ *La práctica mercantil...*, doc. 7. Además, si estuviera en lo cierto, esto demostraría que también los artículos de los Rôles recogidos en el manuscrito de Rennes y, probablemente también en el del almirantazgo inglés, estarían vigentes en Castilla.

⁴⁵ *Idem*, doc. 91. Tan sólo publiqué un resumen de este extenso documento de 23 folios. Debo agradecer la generosidad de Jesús Ángel Solórzano Telechea, Roberto Vázquez Álvarez y Beatriz Arízaga Bolumburu por facilitarme una transcripción completa del documento, que acaba de aparecer publicado en su libro *San Vicente de la Barquera en la Edad Media: una villa en conflicto. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Documentación medieval (1241-1500)*, Santander, 2004, doc. 40, pp. 309-330.

Vicente, resultando la nave abordada hundida con sus aparejos y carga de más de 235 docenas de pescado, todo ello valorado en 40.000 mrs. González del Corro compareció ante la justicia ordinaria de San Vicente demandando por dicha cantidad a Felices y a sus marineros.

La estrategia de los acusados consistió en negar jurisdicción a los alcaldes ordinarios de la villa, puesto que, en su opinión, el conocimiento de este caso, *ratione personae* y *ratione materiae*, correspondía al mayordomo de la cofradía de mareantes, marinos y pescadores de San Vicente de dicha villa, el cual juzgaba de acuerdo con el fuero y leyes de Olerón, por todo lo cual reclamaba que el alcalde declinase su jurisdicción, remitiendo el asunto a manos del mayordomo de la cofradía.⁴⁶

Por lo que aquí interesa, la contestación a dicha petición por parte del acusador se centró en dos puntos: uno, la jurisdicción del mayordomo de la cofradía de San Vicente se circunscribía a casos de cuantía mínima acaecidos entre pescadores y, dos, las leyes de Olerón se aplicaban en casos fortuitos y no donde interviniera culpa.⁴⁷ Realmente, en el primero de los puntos la razón parecía asistir a los acusados, de modo que no es extraño que, en sus escritos sucesivos, incidieran poderosamente en ello, defendiendo las materias de las que conocía el mayordo-

⁴⁶ ...el dicho alcalde [ordinario] no podía ni devía conosçer del dicho pleito e cabsa por ser como hera de ver e oír e librar delante del jués que venían e libraven los pleitos e debates e contiendas que contesçían en la mar e en los navegajes e dannos e pérdidas que contesçían entre las naos e navíos e caravelas e pinaças de qualquier suerte e calidad que fuese, el qual dicho jués que tenía el conosçimiento de las semejanes cabsas en la dicha villa de Sant Biçente, que hera el mayordomo de la cofradía de los mareantes e marinos e pescadores que se dezían de Sant Biçente de la dicha villa [...] el qual dicho juez librava e determinava los dichos dannos e contiendas e debates segúnd el tenor e forma que lo dezía e deponía el fuero e leyes que se dizían de Lerión, el qual dicho fuero e leyes fuera fecho e ordenado para librar e determinar todos los dichos casos e dannos e contiendas que acaesçían e contesçían en los puertos del mar e en la mar entre las naos e navíos e caravelas e pinaças que navegavan e acostunbravan navegar, el qual dicho juez de la mar e fuero e leyes de Leryón era usado e guardado e tenido en todas las Espannas e costas de la mar de tanto tienpo a esta parte que memoria de onbres non hera en contrario.

⁴⁷ ... porque el dicho mayordomo e juez que dezían de la dicha cofradía de los pescadores de la dicha villa de Sant Biçente e demandar por juez no tener juredición ninguna ny ser juez para el dicho pleito conosçer e, puesto que alguna toviese, sería para en las cosas ménimas e de poca ynportançia e contingentes, entre marineros, pescadores, unos con otros, e no entre otros que non fuese de tal ofiçio de pescar de marineros...

...por quanto las leys de la mar e leyes de Layrón por donde dizía que el dicho pleito devía ser juzgado e determinado, dixo que las tales leyes e fuero disponían e avían lugar en casos contingentes por fortuna e peligro de la mar e vientos, e no en el dicho caso fecho por su culpa e syn fortuna ny peligro ninguno de mar ni de viento...

mo en su calidad de juez, incluyendo cualquier cargazón,⁴⁸ así como la vigencia de los Rôles d'Oléron en San Vicente y en todas las costas de Castilla:

...las semejantes cabsas de riesgos e dannos que acaesçían e contesçían en la dicha mar, unas fustas con otras e otras e otras con otras, asý de ellas commo de las mercaderías e cosas que en ellas yvan se oýan e libравan ante el dicho juez de la mar, en qualquier lugar de la Costa de Espanna e Castilla, agora fuese en gran cantidad o en pequenna, e que el tal juez de la mar ante quien yvan los tales pleitos e demandas e debates la avían librado e libравan por el fuero e leyes fecho e hordenado para oýr e librar e determinar en todas las dichas cabsas de riesgos que acaesçían en la dicha mar, de qualquier suerte e manera o calidad o cantidad que fuese de dannos e pérdidas, echazones e golpes e quebrantamientos de fustas, unas con otras, e que no acostunbravan librar ny determinar por otras leyes ny fueros ny derechos ny hordenamientos canónicos ny çeviles, salvo por las leyes contenidas en el dicho fuero que dizían de Layrón, e que asý se avía usado de tiempo ynmemorial a esta parte, de tanto tiempo que memoria de onbres non hera en contrario.

Lo qual nunca fuera ny se contradixera, e aunque por algunas personas fuera contradicho, le non valía, salvo que sienpre se judgaran e avían judgado commo de suso dicho avía, e que asý mismo provara que en todas las costas de la mar de Castilla e Guypúzcoa e Vizcaya e el Andaluzía e en otras partes ...

La parte demandante no negó que existieran tales leyes especiales ni que se aplicasen en dichas zonas, sino que prefirió centrarse en el punto segundo, en el que tenía mucho más que ganar. En efecto, en el artículo 15 de los Rôles se contemplaba el abordaje fortuito, en tanto que el realizado de modo deliberado quedaba fuera de dichas normas y fuera de la jurisdicción del mayordomo. La sentencia interlocutoria del juez local rechazó la declinatoria pedida por los reos, pues entendió que la jurisdicción del mayordomo de la cofradía atañía a los asuntos y personas de sus miembros, no siéndolo el demandante, y, además, dicha jurisdicción sería acumulativa con la ordinaria.

⁴⁸ ... porque en la dicha villa de Sant Biçente avía un mayordomo e juez ante quien yvan e se litigavan todos los debates e contiendas e pendençias que acaesçían e contesçían en la mar e mareaje e navegaje de ella, asý en grand cantidad commo en pequenna, de navegar e de pescar e de cargaçones e mercaderías que se cargavan en naos e navíos e pinaças en qualquier manera que aconteçían e ocurrían peligros e dannos e menoscabos de qualquier calidad o cantidad que fuese, al qual dicho juez de la mar eran remytidos los tales casos a donde quier que aconteçían e eran demandados...

Los acusados apelaron, al sentirse agraviados de tal sentencia, invocando ahora las Partidas para que se reconociese la jurisdicción del juez-mayordomo.⁴⁹ Otorgada la apelación ante la Chancillería de Valladolid, los reos volvieron a insistir en que eran aplicables al caso las costumbres de Olerón y que el juez debía ser el mayordomo de la cofradía, en tanto que los acusadores tomaron a defender la jurisdicción de la justicia ordinaria:

... e el dicho juez del fuero de Layrón, que las otras partes dizían, non fuera ny hera juez para conosçer del dicho pleito e cabsa ny tenía tal juredición para ello, e aunque alguna tovyese sería para conosçer de las cosas que aconteçían e acaesen entre marineros sobre sus dadas e tomadas e contratos que entre sy harían e no sobre tal caso commo aquél, e negó que el dicho juez de Layrón tovyese previllejo alguno, espeçialmente para que el dicho juez ordinario no pudiese conosçer de las dichas cabsas que aconteçían en la mar ...

Llegados a este punto, los marineros de la pinaza agresora decidieron separarse de la parte de su maestre, acusándole de ser el responsable de todo lo ocurrido, por cuanto no quiso evitar el abordaje cuando ellos le advirtieron que, de seguir el rumbo que llevaba, acabaría embistiendo a la otra pinaza; además, se ofrecían a pagar a los marineros de ésta los daños que les hubieran causado, aunque protestaron de su falta de mala intención (*porque, sy algúnd danno se hiziera, aquel sería por caso fortuyto e non con dolo ni mal ánimo*). A partir de ahí el maestre Felices se ausentó del proceso, siendo condenado finalmente a pagar al demandante 30.000 mrs., en tanto que sus marineros resultaban absueltos.

⁴⁹ ... la dicha declinatoria aver lugar por ser como hera en el navegaje e mareaje sobre razón de la mar, en que avían de ser juezes los que estavan puestos en las villas e lugares e provinçias de la ribera de la mar, segúnd lo disponía la ley del título nueve de la quinta partida, que fablava que les avían de ser los juezes que avían de judgar las cosas de los dannos que acaesçían en la dicha mar unas fustas con otras en las echaciones.

En realidad, la norma 5.9.14, como hemos visto, encomendaba a los jueces de la mar librar sumariamente, como acabarán reconociendo los reos en su escrito de agravios:

... el conosçimiento del dicho pleito e cabsa pertenesçía a los dichos juezes que estavan puestos en la dicha villa, commo en lugar propio e ribera de la mar, para oýr e librar e determinar synple e de plano, syn resçibir escripto ni alongamiento de dilación, salvo solamente sabida la verdad, commo lo disponía la ley de la partida.

Así pues, a mi modo de ver, del tenor de las alegaciones presentadas por ambas partes en este proceso resulta fuera de duda que las costumbres de Olerón estaban en aquellos momentos vigentes en todas las costas de la corona de Castilla [¿y Portugal?], de lo contrario, la parte demandante hubiera insistido en este punto, sin el cual el resto de los alegatos de los reos resultaba inconsistente.