

LA APLICACIÓN DE LOS RÔLES D'OLERÓN EN ESPAÑA

Lamentábamos en otra ocasión ¹ el desconocimiento de documentos de aplicación del Derecho donde conste la de los *Rôles d'Olerón* en las costas españolas, si bien pensando, con base en la procedencia de los manuscritos castellanos de esta colección jurídico-marítima, que dicha aplicación debió de darse, por lo menos, en Sevilla y en los puertos del Cantábrico oriental.

Para estos últimos puertos, y más concretamente para el de Bilbao, parece despejar la situación un contrato, celebrado en Barcelona el 21 de mayo de 1463 ², en el que el patrón de la nave de Bilbao «Santa María y San Juan Bautista» fleta de su tripulación la participación de la misma en la carga de la nave. Debemos y agradecemos la comunicación del documento a doña Antonia Victoria Carmona Bustos y, también por su gentileza, transcribimos su texto como apéndice de este artículo.

Dicho documento es la cédula de un contrato de fletamento, escriturado notarialmente en Barcelona, del cual, por el momento, sólo se conoce esta cédula, pero no el asiento del libro notarial, el cual había de contener la *nota* correspondiente a su otorgamiento y a su autorización, aunque no la cédula expresiva de su contenido contractual ³, que es precisamente la que conocemos.

La fecha del documento, 21 de mayo de 1463, corresponde al primer año de la guerra civil entre la *Generalitat* de Cataluña y el rey Juan II de Aragón, preci-

¹ Arcadi GARCÍA SANZ «Cronología de las formas castellanas de los Rôles d'Olerón» *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L. M. Díez de Salazar Fernández* I. Bilbao, 1992, pp. 298-302, especialmente p. 302.

² Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona. Notarials, IX- 10 Nòlits 1460-1469, documento suelto.

³ María Teresa FERRER MALLOL. «La redacció de l'instrument notarial a Catalunya Cèdules, manuals, llibres i notes». *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos IV Miscelánea en honor de Raimundo Noguera de Guzmán* Barcelona, 1974, pp. 29-191, especialmente p. 71.

samente cuando los catalanes del bando de la *Generalitat* tenían como rey a Enrique IV de Castilla, quien no renunció a esa corona hasta el 13 de junio siguiente.

Probablemente por eso, el viaje al que se refiere el documento se realizaba en la nave bilbaína «Santa María y San Juan Bautista», la cual en aquellos momentos no era de pabellón neutral, sino claramente beligerante en el bando de la *Generalitat*, que tenía por rey a Enrique IV de Castilla.

El *Señor* de la nave era García Martínez, de quien el documento precisa que era alcalde (*vagué*, «veguer») de Bilbao, y su patrón, que era quien la mandaba, era Juan Ruiz de Arriaga (*de Riaga* en el documento), también vecino de Bilbao, villa que, según el documento, era del reino de Castilla.

Los tripulantes de la «Santa María y San Juan Bautista», que comparecen en el documento como contraparte de su patrón, son el escribano de la nave, Juan Siverio, el carpintero de la misma, Martín Doha, y el marinero Pedro de Artaxa, quienes actúan en nombre propio y en el de los demás marineros de la tripulación del buque.

El documento contiene un contrato de fletamento celebrado entre el patrón de la nave, como fletador, y su tripulación, como fletante, lo cual invierte la estructura contractual ordinaria de los contratos de fletamento, en los cuales lo normal es que el patrón actúe como fletante y los cargadores como fletadores.

La recta inteligencia de la estructura y el contenido de este singular contrato de fletamento obliga a hacer algunas observaciones que sintetizen lo que actualmente se sabe sobre la historia medieval de la empresa armadora de buques mercantes⁴.

Durante la Edad Media, la modalidad jurídica más corriente de la propiedad de los buques mercantes fue la comunidad. En Venecia está documentada desde el siglo XI⁵ y en Génova y Cataluña desde el XII⁶. Probablemente, su origen era anterior.

⁴ A Victoria CARMONA BUSTOS. «La empresa armadora de buques mercantes (siglos XII-XV)». *Boletín de la Institución Fernán González*, LXXIV, anexo al núm. 210, Burgos, 1995, pp. 25-41, y Arcadi GARCÍA SANZ «Les “quintalades” dels mariners». *La Corona de Aragón y las lenguas románicas Miscelánea de homenaje para Germán Colón* Tübingen, 1989, pp. 17-35.

⁵ André E. SAYOUS. *Els metodes comercials a la Barcelona medieval* Barcelona, 1975, p. 49, cita un contrato veneciano de *collegantia*, muy conocido, del año 1073, que habla de las sortes o «partes» del buque, Giuseppe STEFANI *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*. I. Trieste, 1956, pp. 44-45 transcribe otro del año 1129, que habla de *duas partes de una tua navis*. Se podrían citar otros muchos ejemplos venecianos del siglo XII, publicados por MOROSSO DELLA ROCCA E LOMBARDO *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII* Torino, 1940.

⁶ Para Génova pueden verse Johan EIJERMAN, Hilmar KRUEGER y Robert REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII III. Bonvillano (1198)* Génova, 1939, documento 140, y Margaret HALL, Hilmar KRUEGER y Robert REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII II. Guglielmo Cassinese (1190-1192)*, Génova, 1938, documentos 92, 335, 482, 506, 727 y 744. Para Cataluña puede verse Agustí ALTISENT. «Comerç marítim i capitalime incipient. Episodis de la vida econòmica d'un matrimoni tarragoní». *Miscel·lània Històrica Catalana. Homenatge al pare Jaume Finestres, historiador de Poblet* Poblet, 1970, pp. 161-180, especialmente pp. 163-164.

La división de la propiedad del buque entre sus titulares (*socii, partícipes, parçoners, compagnons*) daba lugar a que cada uno de ellos dispusiese de la capacidad útil del buque en proporción a la parte que tenía en él (1/4, 1/3, 1/2, etc.). Era lo que se llamaban *partes* o *sortes* del buque, las cuales, en principio, eran partes indivisas.

Cuando se trataba de buques grandes, y sobre todo de naos, esta disponibilidad proporcional a la capacidad útil del buque por cada uno de sus partícipes, a veces, se materializaba en la de un lugar determinado bajo cubierta, de acuerdo con una división preestablecida y fija de todo el espacio disponible del buque. En Génova era denominado *locum*⁷ y en el Atlántico *rimage* o *placage*⁸ y en castellano *rimo* o *rumo*. En estos ambientes marítimos atlánticos este método parece haber tenido mayor duración que en los mediterráneos⁹.

En estos casos de comunidad, que eran los normales, cada partícipe podía ser titular de uno de estos *loca* o de más de uno, bien enteros o bien en fracción, y el conjunto de todos los que poseía constituía su *pars* o *sors* de la nave.

El número de estos *loca* o partes indivisas de la nave era fijo en cada buque y solía ser múltiplo de 4, y variaba, sobre todo, en función de la magnitud de la nave. Conocemos ejemplos genoveses de 80 y 40 *loca*¹⁰. En los buques catalanes la división más corriente –aunque no única– fue la de 16 partes, motivo por el cual a estas *partes* fijas se les llamó *setzenes*¹¹.

Lo que estas *partes* del buque tenían de más singular era el método de su gestión comercial, la cual era hecha por cada partícipe con independencia de las *partes* de los demás, bien encomendando la suya a otra persona como comanditario, bien fletándola a un tercero, o bien cargándola él mismo.

Como las *partes* o *loca* del buque, si éste era grande, eran numerosas y cada una de ellas estaba representada a bordo por una persona, estas personas eran suficientes para la maniobra del buque y para su defensa, tanto en la mar como en puerto, y esto hacía innecesaria la contratación de marineros asalariados. Como máximo, si entre los partícipes del buque no había alguno que conociese el

⁷ HALL, KRUEGER y REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII II. Guglielmo Cassinese*, antes citado, documentos 124, 217, 511, 546, 548, 726, 737, 1166, 1515 y 1668; EIERMAN, KRUEGER y REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII III. Bonvillano*, antes citado, documentos 58, 61, 73, 109 y 120, MARIO CHIAUDANO. *Notai liguri del sec. XII Oberto scriba de Mercato (1186)* Génova, 1940, documento 66.

⁸ L. A. BOITEUX. *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*. París, 1968, p. 45

⁹ *Ibidem*, pp 45-47.

¹⁰ EIERMAN KRUEGER y REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII III. Bonvillano*, antes citado, documento 120 (de 12 de octubre de 1198), y HALL, KRUEGER y REYNOLDS. *Notai liguri del sec. XII II. Guglielmo Cassinese*, antes citado, documento 1514 (de 24 de enero de 1192), respectivamente.

¹¹ Arcadi GARCÍA SANZ y Nuria COLL JULIÀ. *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Fundació Noguera. Barcelona, 1994, p 257

itinerario del viaje o sus dificultades náuticas, era contratado un experto o director náutico (*nauclerus, nauuxer*) que dirigiese la nave en aquel viaje. Grumetes o serviciales cada cual se llevaba en el viaje los que necesitaba.

Es este un sistema de composición de la tripulación del buque, que en los puertos occidentales también parece haber tenido mucha mayor duración que en los mediterráneos, hasta el punto de que en algunos puertos atlánticos existen reglamentaciones medievales minuciosas de composición de las tripulaciones y de distribución de su coste entre los partícipes del buque ¹².

En esencia, éste es el método denominado de gestión del buque *per partes*, que es el que parece mas antiguo y en el cual, como hemos dicho, cada *parte* de la nave era gestionada comercialmente por su titular, con independencia de las *partes* de los demás. Es un método comercial en el que los copropietarios del buque (*participes, socii, parçoners, compagnons*) además de ser sus propietarios, eran también sus cargadores y sus marineros y, por tanto, ni era necesario fletar el buque a mercaderes extraños, ni contratar marineros asalariados por cuenta de la nave. Lo hacían todo las mismas personas.

Durante la segunda mitad del siglo XII, empiezan a aparecer en los puertos mediterráneos occidentales las primeras manifestaciones de otro método de gestión comercial de los buques mercantes, tendente a una mayor diferenciación de funciones entre los interesados en el buque y en su carga: es el método denominado de gestión *communiter*.

En este nuevo método de gestión comercial del buque, todos sus partícipes, o la mayor parte de ellos, acordaban poner en común sus *partes* del mismo y confiar su gestión comercial a uno o dos de entre ellos mismos, quienes actuaban comercialmente como propietarios únicos del buque o de sus partes puestas en común. A este gestor o gestores únicos del buque se les llamó en Cataluña *dominus navis* o *senyor de la nau* y, más tarde, *senyor i patró*. Las Ordenanzas de la Ribera de Barcelona, de 1258, ya hablan de él muy claramente ¹³. En el Atlántico a ese gestor único del buque se le llamaba *maistre* y, en castellano, *maestre* ¹⁴.

¹² En la *Coutume* local de Olerón —texto diferente de los *Rôles*— la norma era que cada *compagnon* de la nave había de proporcionar un marinero y pagar medio grumete (BOITEUX *La fortune de mer*, antes citado, pp. 47-48).

¹³ Publicadas por Ferrán VALLS TABERNER. *Consolat de Mar* Barcelona, 1930-1933, II, pp. 119-136.

¹⁴ *Rôles d'Olerón*, capítulos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y otros muchos De la forma galo-románica de esta colección, utilizamos la edición de Karl-Friedrich Krieger. *Unsprung und Wurzein der Rôles d'Olerón* «Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte». Serie nueva, vol. XV. Köln-Wien, 1970, pp. 123-145, y de la forma castellana, la del ms. 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid, publicado por J. E. CASARIEGO. *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico* Madrid, 1947, pp. 261-275, por ser ediciones basadas en los manuscritos más antiguos y mas cualificados, tanto de una forma como de otra.

En este nuevo método de gestión comercial los partícipes del buque no siempre se embarcaban en él ni lo cargaban, sino que era el *maestre* o *patró* quien había de procurar el cargamento de la nave en cada viaje, bien comprando mercancías, bien asociándose con otras personas que las tuvieran o pudiesen comprarlas, o bien, más habitualmente, fletando el buque a mercaderes extraños.

Por la misma razón, en este nuevo método de gestión comercial era también el *maestre* o *patró* quien había de procurar marineros para la nave, contratándoles por cuenta de la misma para cada viaje.

Durante el siglo XIII y buena parte del XIV no es extraño encontrar *parçoners* a bordo de sus buques. Los capítulos 99 y 106 del *Llibre del Consolat de Mar* todavía hablan de esa presencia de los *parçoners* a bordo, a pesar de que el primero de los capítulos citados es ya de la masa o núcleo del texto valenciano antiguo de la compilación, redactado entre los años 1283 y 1307¹⁵.

En el derecho marítimo occidental parece haber tenido mucha persistencia histórica esta presencia activa de los *parçoners* o *compagnons* en el buque, pues el capítulo 18 de los *Rôles d'Olerón*, en su forma galo-románica originaria, del año 1286¹⁶, obliga al maestre de la nave, antes de concertar un viaje, a preguntar a sus *compagnons*, si quieren fletar sus partes con el flete de la nave o las quieren fletar cada uno por su cuenta, dando soluciones diferentes para uno y otro caso.

Esto significa que en un mismo buque y un mismo viaje podía haber una parte de los *compagnons* que fletaba en comunidad con los demás (*communiter*) y otra parte de ellos que lo hacía individualmente (*per partes*).

Durante los siglos XIII y XIV, en la medida en que se fue generalizando la gestión comercial *communiter* y los partícipes en la propiedad del buque dejaron de tomar parte activa en la gestión de sus naves, se produjeron una mayor frecuencia del fletamento a terceros, que nada tenían que ver con la propiedad del buque, y una generalización de la necesidad de contratar marineros asalariados, que tampoco tenían nada que ver con dicha propiedad.

En definitiva, esta mutación del método de gestión de los buques mercantes no es otra cosa que la variación de lo que Karl Marx denominó «modo de producción»¹⁷, el trabajo de los interesados en el buque o en su carga fue sustituido por el de marineros asalariados. Seguramente se trata de una de las primeras actividades económicas sectoriales en las que se manifiesta esta sustitución.

¹⁵ *Llibre del Consolat de Mar*, edición de Germà COLON y Arcadi GARCÍA. 5 vols. Barcelona, 1981-1987, III 1ª parte, pp. 195-204. Utilizamos siempre esta edición.

¹⁶ La datación expresa del texto galo-románico originario de esta colección, el 3 de diciembre de 1286, puede verse en GARCÍA SANZ. *Cronología de las formas castellanas de los Rôles de Olerón*, citado en la n. 1, pp. 291-292.

¹⁷ Rodney HILTON. «Capitalismo, ¿qué hay tras esta palabra?». *La transición del feudalismo al capitalismo* Barcelona, 1978, pp. 203-222 (título original «The transition from Feudalism to Capitalism», London, 1976).

En la contratación de marineros ajenos a la propiedad del buque hubo dos sistemas económicos diferentes: el de retribución del marinero mediante una participación en la *portada* o capacidad útil del buque, y el de retribución mediante un salario en dinero. En el derecho occidental, el capítulo 20 de los *Rôles d'Olerón*, en su forma castellana, lo expresa muy claramente, cuando dice que el *maestre* contrata marineros «e unos aloga a portaje e los otros a dineros». El *Llibre del Consolat de Mar* sigue un sistema mixto, estableciendo la retribución básica del marinero en un salario en dinero¹⁸, pero con la importante retribución complementaria de sus *portades* por valor igual al de la mitad del salario en dinero¹⁹.

No siempre, sin embargo, las *portadas* de los marineros tenían un origen y un valor contractuales, sino que a veces eran tasadas, tal como lo son a peso en el capítulo 45 del *Llibre del Consolat*, que fija las *quintaladas* de los marineros en los viajes de Alejandría, y en el capítulo 8 de la forma castellana de los *Rôles d'Olerón*, que las fija por unidades de capacidad, a razón de un *tonel* por cada cuatro marineros.

La forma galo-románica originaria de los *Rôles*, de 1286, no contiene preceptos relativos a las *quintaladas*. En su capítulo 20 admite alternativamente para los marineros la retribución *a mareage* o participación en la carga del buque, o bien *a deniers* o salario en moneda, tal como lo acabamos de ver en su texto castellano; y en el capítulo 8 establece esta retribución participativa del marinero en dos *toneles*, de los cuales, en caso de echazón, sólo uno contribuye a la avería, quedando el otro franco de contribución.

La versión castellana de este capítulo transforma su precepto en este otro: «E los marineros deven aver francas sus quintaladas, que son estas: a quatro marineros, un tonel».

No es difícil ver en este añadido de la forma castellana de los *Rôles* el eco de los capítulos 131 y 132 del *Llibre del Consolat*, que también declaran las *portades* de los marineros francas de contribución a la echazón; ni es tampoco difícil reconocer en este texto castellano la influencia del capítulo 45 del *Llibre*, único que en su texto da el nombre de *quintalades* a las *portades* de los marineros. La coincidencia en la denominación parece más significativa, porque el texto castellano de los *Rôles*, tal como hemos visto, no tasa las *portadas* por quintales, como lo hace el capítulo 45 del *Llibre*, sino por *toneles*, a pesar de lo cual, no las llama *toneladas*, como parecería normal, sino que sigue llamándolas *quintaladas*, igual que el capítulo 45 del *Llibre del Consolat de Mar*.

En el texto castellano de los *Rôles d'Olerón* vuelven a aparecer las *quintaladas* de los marineros en el capítulo 18, antes citado, el cual en su texto galo-románico originario dice así: «le maistre est tenus dire a ses compaignouns: ¿fre-

¹⁸ Capítulo 124.

¹⁹ Capítulos 131 y 132.

teré vous a marrées ou liverez a fret de la nef?»²⁰; en cambio, el texto castellano lo traduce así: «El maestre es tenido de desir a los marineros sy quieren afrentar sus quintaladas o las quieren dexar al fuero que la nao es afretada»²¹.

La sustitución de la palabra francesa *compaignouns* por la castellana *marineros* resulta evidente y la precisa más aún el texto castellano con su referencia añadida a las *quintaladas*. Es una traducción adaptativa de un precepto establecido originariamente para la gestión del buque *per partes* al nuevo método de gestión *communiter*, con la misma intención adaptativa que el capítulo 45 bis de la misma compilación.

Es por estas traducciones adaptativas por lo que esta de las *quintaladas* de los marineros parece una particularidad estrictamente hispánica del derecho marítimo medieval, tanto mediterráneo como atlántico, a pesar de que el método económico de retribución del marinero *a portaje*, con mayor o menor intensidad y frecuencia, se produjo en todas partes.

Una última particularidad, que distingue la contratación de las tripulaciones en la tradición jurídico-marítima mediterránea y en la atlántica es la del momento de percepción de la retribución del marinero.

Parece haber sido costumbre general en los puertos mediterráneos la percepción anticipada de una parte de la retribución del marinero, antes de emprender el viaje para el que se contrató. En Génova se halla ya documentado este método durante el siglo XII²² y se halla también documentado en las galeras mercantes catalanas de los siglos XIII al XV²³.

En cambio, en los puertos atlánticos, durante la misma época, parece haber sido costumbre que el marinero no percibiese su retribución hasta el final del viaje en el puerto de descarga del buque²⁴.

Esta es la situación jurídico-económica que muestra el documento de 21 de mayo de 1463, que adjuntamos como apéndice, sin que quepa duda de que se refiere a la retribución de los marineros, porque el propio documento dice expresamente que se concierta el contrato *de e sobre lo pagament que lo dit patró ha fer als mariners de la dita nau*.

Sin embargo, el contenido del documento no se presenta como una promesa de pago o un reconocimiento de deuda a pagar por el patrón en el puerto de destino, que es el de Génova, sino que se configura jurídicamente como un contrato de fletamento de las *portadas* de los marineros, invertidas en el mismo cargamento de sal, que la nave lleva de Barcelona a Génova. Incluso se pacta un flete

²⁰ Edición de KRIEGER, antes citada, p. 139

²¹ Edición de CASARIEGO, antes citada, p. 273.

²² HALL, KRUEGER y REYNOLDS. *Notai liguri del sec XII*, II, Guglielmo Cassinese, antes citado, documentos 37, 178, 205, 215, 216 y 1472.

²³ GARCÍA Y COLL. *Galeres mercants catalanes*, citado en la n. 11, p. 319

²⁴ *Rôles d'Olerón*, capítulo 18 (edic. de KRIEGER, antes citada, p. 140)

a quintarades, que se fija en cuatro ducados de oro por *modí* de sal²⁵, pagaderos dentro de los diez días siguientes a la descarga de la sal en Génova y se denomina *nòlit*, «flete», a esta retribución. El retraso en el pago por parte del patrón se penaliza con la multa de dos ducados por día.

La naturaleza económica de este fletamento como retributiva del trabajo de los marineros la precisa más aún en el contrato la contraprestación de éstos, quienes se obligan a hacer navegar la nave hasta Génova, haciendo el trabajo necesario (*levor*, «labor») en la forma acostumbrada y a utilidad del patrón.

No precisa el documento cuáles son las *portadas* de los marineros, porque probablemente eran diferentes de unos a otros, ni precisa tampoco si el flete pactado era el normal del cargamento de la nave o era diferente y especial para este contrato.

A primera vista, el flete de 4 ducados por *modí* puede parecer caro, pero hay que tener en cuenta que la sal hispánica en Italia, durante el siglo XV, era muy cara y el flete de su transporte marítimo también. Según estableció Del Treppo²⁶, el precio de coste de la sal de Ibiza era de 2 ducados (= 30 sueldos barceloneses) por *modí* y el flete de su transporte hasta el reino de Nápoles venía a resultar entre el 166 y el 220 por 100 de ese precio de coste, cuenta según la cual aquel flete de 4 ducados por *modí* parece ser el normal para el cargamento de la nave.

Sea de ello lo que sea, desde el punto de vista económico-jurídico, resulta evidente que lo que los marineros de la tripulación de la «Santa María y San Juan Bautista» fletaban a su patrón eran las *portadas* que les pertenecían en aquel viaje como retribución de su trabajo en la nave, bien fuesen sólo parte de esa retribución, en concepto de *quintaladas*, o bien fuesen la retribución íntegra *a portaje*, que parece lo más probable.

De ello resulta con la misma evidencia la analogía de este fletamento con la opción prevista en el capítulo 18 de la forma castellana de los *Rôles d'Olerón* para el fletamento de las *quintaladas* de los marineros. Y esa analogía es la misma, tanto si el flete pactado en el documento es contraprestación retributiva de las *quintaladas* propiamente dichas, como si lo es de la retribución íntegra de los marineros contratados *a portaje*, pues el flete pactado había de ser en todo caso proporcional a la *portada* de cada uno.

Se trata, en suma, de la misma metodología retributiva de los marineros contemplada y regulada por los *Rôles d'Olerón* y muy particularmente por la forma castellana de esta colección jurídico-marítima.

²⁵ El *modí* era una medida de capacidad para áridos usada para la sal en Ibiza. No sabemos con qué fundamento Del Treppo, en el lugar citado en la nota siguiente, cuenta cada *modí* por 1 Tm. Esta unidad tenía un submúltiplo, que era la *emina*, *aimina* o *esmina*, la cual el documento del apéndice cuenta por 1/9 del *modí*.

²⁶ MARIO DEL TREPPO. *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, 1976, pp. 188-194 (título original: *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, 1972).

Es ésta la razón por la cual hemos dicho al principio que el documento que adjuntamos como apéndice de este artículo, parece despejar la duda o la reserva mental, hasta ahora existente, sobre la efectiva aplicación de los *Rôles d' Olerón* en los puertos españoles del Cantábrico oriental o, por lo menos, en sus buques.

ARCADIO GARCÍA SANZ

APÉNDICE

Barcelona, 21 de mayo de 1463

Juan Ruiz de Arriaga, de Bilbao, patrón de la nave «Santa Maria y San Juan Bautista», fleta de la tripulación de la misma su participación en el cargamento de sal, que el buque lleva de Barcelona a Génova, por un flete de 4 ducados por «modí» de sal, pagaderos diez días después de la descarga en Génova

AHCB. Notarials, IX-10. Nòlits 1460-1469, documento suelto.

Die sabatti, XXI mensis madii anno a Nativitate Domini M.^o CCCC.^o LX.^o tercio.

En nom de Déu sia e de la humil verge nostra dona Sancta Maria e de la verge Sancta Eulàlia, cors sant de Barcelona, qui·ns donen bon viatge guany e salvament. Amen.

Capítols fets, concordats e avenguts entre lo honorable en Johan Ruis de Riaga, del loch del Bisbal del regna de Castella, patró de la nau del honrat Garcia Martinis, vagué del dit loch del Bisbal del dit regna, appellada «Sancta Maria e Sant Johan Babtista», la qual vuy és en la playa de la mar de Barcelona, de una part, e Johan de Siverio, scrivà de la dita nau, Martí Doha, mestra d'axa, Petro Artaxa, mariner de la dita nau, en nom llur propri e en nom e per part dels altres mariners, dels quals prometen que ho hauran agradable e ferm, sots obligació de lus bens, de la part altre, de e sobre lo pagament que lo dit patró ha fer als mariners de la dita nau per lo viatge devall scrit, sobre lo qual són stats fets, concordats e avenguts los capítols següents:

1. Primerament, lo dit Johan Ruis, patró, promet als dits mariners que per tot lo die present que·s compta XXI del present mes de maig, promet donar spetxade de la dita playa de la mar de Barcelona, farà e irà vers les parts de Jènova e aquí descarregarà lo càrrech de la sal, lo qual porta ab la dita sua nau. E haver descarregat son càrrech, promet donar e pagar per nòlit de quescun modí de sal, comptant nou emines per modí, quatre ducats

d'or, les quals prometen (sic) donar e pagar dins deu dies après que la dita nau haurà descarregada la dita sal, sens dan e messió dels dits mariners, e és concordat que si lo dit patró no pagarà lo dit nòlit dins los dits deu dies, que per quescun die haia e sia tengut donar e pagar als dits mariners dos ducats d'or. E los dits mariners prometen al dit patró navegar la dita nau vers les dites parts e fer lo levor segons han bé acostumat a tota utilitat e profit del dit patró.

2. E totes les dites coses prometen de fer, attendra e complir la una part a la altra e endesemps, sots pena e arres de cinquanta lliures barcelonines, gonyadora per la terça part al senyor rey e al honorable vaguer de Barcelona o en aquella cort o jutge que de les dites coses faria la exequió, e per les dues parts a la part obedient e los dits capítols tenint, complint e servant; la qual (pena) tantes vegades sia comesa quantes seria contrafet, e la qual, pagada o no, e graciosament remesa, noresmenys les dites parts en los dits noms ab tot effecta sien tengudes fer, tenir e complir los presents capítols e totes coses en aquells contengudes. Ultra la qual pena prometen de pagar e satisfer totes e qualsevol messions, dans e interèssers, les quals la una part per culpa de la altre ne hauria a fer e sostenir en juy e fora juy. Sobre les quals messions sia creguda aquella part que les faria per sa sola simpla paraula, sens altra prova. E per totes les dites coses attendra e complir na obliguen, ço és, lo dit patró specialment e expressa la dita sal e la dita nau ab totes e sengles exàrcies, forniments e apparallaments d'aquella, e los dits mariners tots e sengles bens llurs e dels dits principals llurs e de quescun de aquells per lo tot, mobles e immobles, haguts e havedors, e renunciem largament e ho juren.

3. Tem, volen les dites parts que dels presents capítols sia feta e formada una e moltes cartes e aytantes com per les dites parts o per la una de aquellas na seran demanades e requestas, les qualls volen que sien dictades e ordonades ab totes promissions, stipulacions, penas, obligacions, renunciacions, juraments, clàusules e cauthelas que conixerà lo notari dels presents capítols, vera substància no mudada.

Testes, Petrus Pi, notarius, Andreas Oliverii, sperterius, cives, et Narcissus Gili, scriptor, habitator Barchinone.