

LA CARTA DE FLETAMENTO DEL VAPOR *ROYAL ZAR* AL SERVICIO DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1834)

Ramón FERNÁNDEZ GUERRA

Introducción.

Aunque durante la Baja Edad Media, en el ámbito de la policía naval de las costas y la guerra marítima, se usaban buques y embarcaciones bajo fórmulas de contratación específicas imbuídas por la normativa administrativa, como eran los asientos navales (Capitulaciones de 1293 entre Alfonso X y sus Cómities, *condotas* ajustadas por Sancho IV y Alfonso XI con los genoveses, la práctica de *tomar naos a sueldo...*), desde la segunda mitad del siglo XVI se produce un acercamiento a los esquemas del contrato de fletamento, cuando la Corona y en su nombre el Gobierno desean arrendar un barco a navieros particulares para utilizarlo en su servicio, efectuando viajes costeros de vigilancia de las comunicaciones marítimas.

Tal evolución se culmina ya en el siglo XIX como se observa en el contrato de fletamento de 18 de noviembre de 1834 suscrito por el Encargado de Negocios de S.M.C. la Reina de España, en Londres, que por su interés se comenta brevemente, reproduciéndose como apéndice documental de estas líneas.

Cláusulas contractuales.

En cuanto a la modalidad de fletamento que escogen las partes, no hay duda de que estamos ante un arrendamiento de buque armado y equipado de todo lo necesario para su misión durante un plazo de dos, tres o seis meses. El objeto del acuerdo es poner la embarcación al servicio del Rey, no para transportar efectos sino para custodiar la costa, cantábrica en este caso. El flete o sueldo se fija primeramente a un tanto alzado por mes, aunque en el XIX su devengo ya se hace por días.

Por tanto, el fletante o arrendador de la nave, sea el único propietario o condueño o simple agente de una compañía naviera, la alquila entregándosela al fletador en un puerto determinado de antemano, en buenas condiciones, para que a la conclusión del contrato se la devuelva en el mismo estado, exceptuando el detrimento de su uso ordinario.

Aunque el buque, sus bastimentos y armamento, junto con la dotación, son suministradas por el arrendador, es el fletador gubernamental quien debe pagar los salarios de oficiales y marineros, los derechos de pilotaje, los gastos

de puerto y las reparaciones. Incluso, en la incipiente navegación a vapor del siglo pasado, el arrendatario se hace cargo de los abastos de la maquinaria y carbón durante el servicio.

En las cartas de fletamento contempladas suele entrarse en mayores detalles en lo que afecta al plazo de duración de la contrata y a las eventualidades que influyan en la prestación y que puedan repercutir en el flete. Respecto al término pactado, que puede ascender a dos, tres o seis meses *solares o de calendario*, hay que entender que el plazo no es riguroso tanto por defecto como por exceso, sea debido a circunstancias náuticas o de otra índole (la reparación del navío, la persecución de otro barco...).

Dicho plazo se delimita contando desde el día en que la nave es entregada al fletador hasta que sea descargada del servicio y devuelta en el puerto convenido.

El sueldo del navío en las escrituras del xvii se fijaba en una cantidad mensual (29.000 reales de plata por una fragata en 1661; 43.000 por dos en igual año...) pero en las cartas del xix ya se habla de un tanto al día (de 40 a 62 libras esterlinas diarias por un vapor en 1834-35). En todo caso, su devengo se produce al fin de cada mes *al contante* en la moneda y lugar pactadas en el acuerdo.

Pese a que el Gobierno y la Corona sean quienes en última instancia fleten la nave, los términos comerciales exigen la presencia de un fiador suscribiente, de la propia carta de fletamento o de escritura de obligación aparte, que *promete, estipula, conviene y se obliga a sí mismo, a sus herederos, albaceas y administradores pagará a cualquier tiempo... todos los fletes a dos dueños de dicho barco, con cualquier otra suma de dinero que en virtud de esta carta partida fuere de aquí en adelante y de tiempo en tiempo debida y pagable a los dichos dueños con respecto a esta contrata.*

A veces también se estipula, junto a la responsabilidad universal del fletador, una cláusula penal por la que las partes se indemnizarán con una pena monetaria (por ej. 30.000 libras) para cualquier contravención. Y la condición es aplicable al armador y al Gobierno, no como anteriormente que sólo se preveía para quien suministraba la nave o su armamento.

En esa misma dirección de garantías de los bienes y servicios puestos en juego por el propietario del barco, *el fletador se obliga a asegurar el buque a costa suya, por las compañías de seguros de Londres, o en el Lloyd's por el todo o por parte contra todos los riesgos en la suma de 12.000 libras, y depositar la póliza de dicho seguro en manos del dueño, cuyo depósito será al descargo del fletador de toda responsabilidad por riesgo marítimo o incendio.* El seguro se realiza por el tiempo que dura el servicio.

Dicha cláusula es ilustrativa de la práctica del negocio marítimo inglés del xix en el que además del alquiler del buque al servicio de un monarca extranjero, con flete pagadero en Londres con moneda británica, se obliga al arrendatario, español en este caso, a suscribir una póliza de aseguramiento bajo condiciones inglesas. Todo ello en el marco de las guerras carlistas y la colaboración naval anglo-española.

Para terminar hay que destacar también la inclusión de cláusulas de exoneración de responsabilidad del armador en la carta del tal modo que tiene derecho a que se le indemnice de *todas las pérdidas, costas y daños que puedan provenir o en los que puedan incurrir los dichos dueños o su agente por razón o a consecuencia de la inejecución o falta de cumplimiento del dicho fletador (...) o por razón de cualquier hecho o servicio que pueda ser declarado ilegal, que pueda ser cometido o ejecutado por el comandante o tripulación del dicho barco mientras estuviere en servicio (...)*.

Como el personal de a bordo está a las órdenes del ilustre fletador, de sus faltas responde éste. Se observa así la construcción de un estatuto liberatorio de responsabilidad del armador, la cual se deja recaer sobre el arrendatario, que es quien dispone de la nave al efectuarse la entrega o *demise* del barco.

Conclusión.

Primero fue la Marina de prestación o semiobligado fletamento de la época medieval. Luego vinieron los asientos que dominaron la práctica de la guerra naval del XVI y parte del XVII. Por fin, en la segunda mitad de tal centuria constatamos que las misiones de guarda de la costa con barcos privados se documentan en escritura de fletamento o cartas partidas. Por consiguiente, la Corona no tiene más remedio que aceptar la sumisión a las reglas que se siguen para la contratación marítima, dejando a un lado su especial condición y actuando como una parte más del acuerdo. De hecho, la figura del Rey y la tradicional concesión de prerrogativas a su favor casi desaparece de las cláusulas.

Obras documentales. Museo Naval.

Colección de documentos de Fernández de Navarrete, Museo Naval. Ver V. Vela, Índice de la Colección de doc. de F. de N. que posee el Museo Naval, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946 (reimp. Neudeln, Liechtenstein, 1971).

Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles, de Fernández de Navarrete, 5 vols., Buenos Aires, 1945.

Colección de documentos de Vargas Ponce, Museo Naval. V.P. San Pio y C. Zamarrón, Catálogo de la colecc. de doc. de Vargas Ponce que posee el Museo Naval, Madrid, 1979.

Colección de documentos de Sans de Barutell, Museo Naval. V. Índice general de diplomas, documentos y otros papeles que tiene relación con la Historia de la Marina de Castilla, que colectó en el Archivo Real y General de Simancas D. Juan Sans de Barutell, 1798.

Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar, 2.^a serie, Documentos legislativos, 2 ts., Real Academia de la Historia, Madrid, 1890.

R. FERNÁNDEZ GUERRA

Apuntes y documentos correspondientes al Tercer Ministerio de Vázquez de Figueroa, Madrid, 1834-1835.

Apéndice documental.

Contrato del fletamento del vapor *Royal Zar* o *Reina Gobernadora*, Londres, 18 de noviembre de 1834.

Vázquez de Figueroa, T. 21, carp. 53, ms. 450, doc. 123, fols. 378-381, Museo Naval. Madrid. Véase Anexo I.

Contrato del Fletam^{to} del Vapor Royal
Far o Reina Gobernadora.

N.º 123

Esta carta partida hecha y concluida en Londres en este dia 13 de Noviembre del 1834, entre Guillermo Faine Smith en calidad de agente por la compañía Maxima auxilian de Heame, Dublin y Londres, dueños del barco de Vapor llamado „Royal Far„ del porte de 307 toneladas, medida de registro, poco mas o menos, por una parte; y el Sr. D.º Ignacio Tabat, encargado de negocios del S.º M.º C. la Reina de España, en Londres con la debida autorizacion para este intento, que le ha sido conferida por el gobierno Español, obrando en esta contrata a favor de la S.ª Magestad Católica, sus herederos y sucesores, como fletador de dicho barco de Vapor, por la otra, y Juan Alvarez y Mendirabal de la Ciudad de Londres como tercera parte, Testifico, que en virtud de las condiciones q. se mencionarán en seguida, los dichos dueños alquilan al dho. fletador, en su calidad, como arriba queda expresado, y el dicho fletador tome en flete el dho. barco de Vapor, por el termino o espacio de tres meses ó mas con certeza, y por todo el tiempo que

además fuere requisito para hacer los viajes ó servicio en q. el dicho fletador juzgare conveniente emplear el dicho barco hasta su vuelta al puerto de Laredo, al flete diario que se mencionara aquí después, el cual hade comenzar desde el día 17. de Noviembre corriente inclusive; y los dichos dueños por sí y por sus sucesores en la dicha compañía prometen aquí, declaran y convienen con el dicho fletador, que el dicho barco estará para el día de su entrega perfectamente equipado, seguro y capaz de recibir á bordo y montar 6. cañones largos del calibre de 18, con las piezas convenientes para su uso, y una tripulación de 120. hombres, con almagre y provisiones y polvora, y dispuesto en todo respecto á satisfacción del Comandante que para dho. barco fuere nombrado por el dho. fletador; y q. el tal Comandante y tripulación, puestos á bordo bajo las ordenes de dho. fletador puedan navegar y dirigir el dicho barco á cualquier punto ó lugar q. juzgare conveniente. En consideracion de lo cual, y de cada cosa aquí mencionada, el dicho fletador en nombre del gobierno español promete aquí, declara y conviene, con los dho.

dueños, sucesores en la Compañía referida, y poder habientes, en la manera siguiente, A saber: que la dicha Católica Magestad, sus herederos y sucesores emplearán el dicho barco de Vapor por el Ferrnino y con las condiciones arriba mencionadas; y que pagará a sus expensas suyas todos los sueldos, provisiones para el Comandante y tripulación, carbones y todos los requisitos para propeler y navegar el dicho barco (excepto las velas y aparejos necesarios) siendo de cargo suyo pagar todos los derechos de puertos y pilotaje en que incurriere en los diferentes puertos y lugares a los que pueda arribar mientras estuviere al servicio de S. M. C., sus herederos y sucesores, quienes a expensas suyas han de reparar el dicho barco, de modo que ala conclusión del dicho servicio, y cuando el dicho barco fuere devuelto a los dthos. dueños en el puerto de Londres, esté en tan buen estado (excepto el detrimento ordinario causado por el uso de barcos Mercantes) como está al presente. Y el dtho. fletador, a fin de asegurar a la dtho. Compañía el valor de dtho. barco, estimado en 25.000.£., como representante de S. M. C. ase-

jurará a costa suya, pero en nombre de la d^{ta}. com-
 pañia, la cantidad de 25.000. £. sobre el d^{to}. ban-
 co contra todo riesgo de ser apresado, secuestrado,
 u otra perdida de cualquier modo que sea, en algu-
 na de las compañías de seguro en la Ciudad de Londres,
 y que sea ala satisfaccion del dicho Guillermo Faime
 Smith; a quien se le hade entregar la póliza del segun-
 ro. Y que el dicho flotor como representante del
 Gobierno español, pagará o hará pagar debidamente
 a los dichos dueños sus sucesores, o poder-habientes
 por el flete de dicho barco empleado en su servicio,
 a raron de sesenta y dos libras esterlinas diarias, por
 cada dia durante el tiempo en que dicho barco
 sea detenido o empleado en el servicio del M. C. sus
 herederos y sucesores, contandose el dicho flete dia-
 rio, desde el dia diez y siete del presente mes de
 noviembre inclusive, y continuando el d^{to}. pa-
 go en esta Ciudad hasta el dia enj^o d^{to}. Barco fu-
 re descargado del dicho servicio, y entregado en el
 Puerto de Londres. Y que el d^{to}. flete será pagado

al instante en Londres al fin de cada mes conforme fuere debido. Bien entendido como aqui ya declarado y conveuido entre las dichas partes, q^d si aconteciere la perdida del dho. barco, sea cual fuere la causa, durante el dicho servicio, todo el dicho flete, a rason de la cantidad diaria mencionada arriba, sera pagada hasta el dia en q^d ocurriere la perdida; y en el caso de q^d dho. barco fuere echado menos, se pagara la dicha cantidad hasta el dia en que se vio por la ultima vez; y si al averiguarse el preciso dia de la tal perdida, se hallare que los dichos dueños han percibido mas flete del que les pertenece, volveran toda la cantidad que les queda haber sido pagada de mas al fletador, luego q^d la reclame. Y en el caso de ocurrir algun incidente a la maquinaria o calderas, causado por los peligros Ordinarios de la mar, de uno o servicio, cuyos reparos puedan ocupar mas de 48. horas, en tal caso el flete diario sera reducido a rason de 31. Lt^{ras} diarias, por cada dia (después de las dichas 48. horas) hasta que los dichos reparos esten acabados, y el dicho barco listo para navegar otra vez como barco de Vapor. Otro si: El dicho fletador.

como representante del Gobierno Español, conviene
 aquí también indemnizar á los dichos dueños por las
 consecuencias de cualquier hecho, q^d pueda ser declarado
 ilegal, cometido por el Comandante ó tripulación de dho.
 barco, mientras estuviere empleado en el dicho servicio,
 pagando todos los costos que pudieran originarse, y
 que en algún tiempo pudiesen ser exigidos. Y el dho.
 Juan Alvarez y Mendirabal, en consideración de que
 el dicho Guillermo Jaime Smith ha entrado en esta
 carta partida, á su perfeccion, promete aquí, estipula,
 conviene, y se obliga así mismo, á sus herederos, al-
 baceas y administradores pagarán en cualquier tiem-
 po que fuere ó fueren notificados por los dichos due-
 ños, ó agente q^d nombraren en lo sucesivo, todos los
 fletes á los dueños del dicho barco, con qualquiera
 otra suma de dinero que en virtud de esta carta partida,
 convenio, clausula, materia ó de qualquiera otra cosa
 aquí contenida, fuere de aquí en adelante, y de tiem-
 po en tiempo, debida y pagable á los dichos dueños
 con respecto á esta contrata; y que en toda cosa salvada,
 defendida, librada de perjuicio é indemnizada cum-
 plida y efectivam^{te}. á los dhos. dueños y al dho. Gui-
 llermo Jaime Smith, de todas las perdidas, costas,

daños y gastos qd. puedan provenir, o en las qd. puedan incurrir los dichos dueños o su agente por raron o a consecuencia de la inexecucion o falta de cumplimiento del dicho fletador, sus albaceas y administradores, de parte suya o de los otros, en algun convenio, clausula, materia o cosa contenida en esta carta partida; o por raron o en consecuencia de cualquier hecho o servicio, que pueda ser declarado ilegal, que pueda ser cometido o ejecutado por el Comandante o tripulacion del dicho barco mientras estuviere al servicio de dho. fletador o por raron o en consecuencia de cualquier falta de formalidad en esta carta partida. Y al cumplimiento de todas, y de cada una de las antecedentes clausulas, estipulaciones, promesas, condiciones y convenios, las dhas. partes, a saber. el dicho Guillermo Fairnie Smith en nombre de los dueños del dicho barco, y el Sr. D. Ignacio Tabat, de parte de S. M. C. sus herederos y sucesores, se obligan mutuamente uno a otro, en la pena de 30.000. libras esterlinas, de moneda legal de Inglaterra del modo mas firme por las presentes. — En testimonio delo cual, firman respectivamente, y ponen aqui sus sellos, en el dia diez y uno arriba mencionado.

= Firmado, sellado y entregado (con el papel sellado) á
presencia de John Bryan B. S. Willcox = Willcox
J. E. Smith L. S. = Ignacio Fabat L. S. = J. A. y Mendi-
zabal L. S. = Es copia conforme = Fabat. = Es copia