

V SEMANA DE ESTUDIO DEL INSTITUTO FRANCESCO DATINI

Entre los días 4 y 10 del mes de mayo del presente año, 1973, se celebró en Prato la V Semana de Estudio del Instituto Internacional de Historia Económica "Francesco Datini", con atención monográfica al tema "Transportes y desarrollo económico, siglos XIII-XVIII" y con una jornada dedicada, por iniciativa del profesor Federigo Melis, a las instituciones jurídicas de dicha actividad económica. Además de la consideración que hemos de prestar, para, este ANUARIO, a las ponencias expresamente jurídicas, podemos previamente señalar la presentación de algunas otras cuya atención, una vez publicadas, podrá ser recomendable, ya sea porque contienen datos de interés para la historia de las relaciones jurídicas (como es el caso de la de Jacques Heers, "Pouvoir politique et pouvoir économique en Méditerranée: les nautes maritimes et le transport des homes (guerrirers, pélerins, marchands, esclaves; de l'an mil à l'an 1500 environ), en el ámbito particular del tema enunciado, o de la de Mirian Malowist, "Les transports et les régions économiques", en un ámbito más general) ya sea porque se ocupan directamente de la geografía ibérica (E. Stols, "Les routes et voies de navigation pour le commerce des Pays-Bas avec la Péninsule Ibérique, du XIIIe-XVIIIe siècle"; P. Ponsot, "En Andalousie Occidentale: les voies d'échange intra et interregionales et le développement économique, XVIe-début XIXe siècle"). Hubo, desde luego, ponencias, entre las citadas y las más numerosas que no reseñamos por no repetir el programa del Congreso, merecedoras de una noticia más detenida; en ésta, no reflejaremos el trabajo presentado y debatido en sus sesiones puesto que, dado su lugar de publicación, nos reducimos a orientarla según el interés de especialidad de la Historia del Derecho.

Hemos de decir algo sobre la organización de dichas sesiones para poder valorar la diversa entidad de las ponencias de los profesores Cassandro y Martínez Gijón, a las que se limitó la presencia en el Congreso de la Historia del Derecho. Cada jornada se abría con la exposición de una extensa "relación" del estado de la cuestión a que la misma estaba dedicada y se continuaba con breves presentaciones de las "comunicaciones" correspondientes seguidas de debate (este programa ideal no siempre podía cumplirse de modo estricto: las ponencias jurídicas en concreto, no siendo suficientes en número, hubieron de alternar en el mismo día con otras de distinto carácter); la relación inicial, dada su finalidad, estaba confiada a una reconocida autoridad en la materia, así, además del caso de Malowist ya citado, van Houtte disertó sobre los itinerarios del comercio, Lane sobre el transporte marítimo, Charles Wilson sobre el transporte en general como factor de desarrollo económico y, en fin, Cassandro sobre los "Instrumentos jurídicos de los transportes mercantiles", como puede suponerse, la exposición del profesor Cassandro estuvo dedicada —además de a consideraciones generales sobre la historia jurídica y su

método— a una amplia presentación, ante una audiencia de historiadores no juristas, de las cuestiones históricas concernientes a las instituciones que, en diversos momentos, recurren a dicha función mercantil; esta ilustración, por otra parte, cumplía plenamente con la finalidad propia de la relación en el ámbito del Congreso: la misma, como ya hemos dicho, había de procurar una síntesis de la cuestión mientras que al estudio de puntos necesitados de mayor detenimiento estaban dedicadas las comunicaciones; por ello, puede decirse que, siendo la única comunicación de historia jurídica, la ponencia del profesor Martínez Gijón vino a ser la única aportación analítica del Congreso en dicho terreno; queremos, consecuentemente, detenernos en ella.

“Instrumentos jurídicos para el transporte de mercancías en el Derecho español de la Baja Edad Media” era el título de su presentación, y ¿Se utilizó en la práctica española bajomedieval la comenda mercantil para el transporte de mercancías?”, la primera cuestión de su desarrollo. La comenda —y pasamos al resumen de éste— presupone las más de las veces un transporte de las mercancías, pero no se identifica ni se agota en él, pues su finalidad está constituida por la actividad mercantil del comendatario de la que se esperan beneficios; para la exposición de este punto acude el ponente a un comentario detenido del capítulo 214 del “Libro del Consulado del Mar”, distinguiendo en él el transporte marítimo de mercancías o fletamento y la comenda mercantil o actividad comercial propia: el primero aparece, respecto a la segunda, como un negocio secundario que alcanza repercusiones sobre la misma en el momento de la liquidación; la distinción habrá de mantenerse aún cuando, siendo una misma persona el patrón de la nave y el comendatario y ocupándose todo el buque con las mercancías recibidas en comenda, no pueda manifestarse formalmente el contrato de fletamento, pero el profesor Martínez Gijón no ocultó la existencia de documentos bajomedievales (presentó un ejemplo sin dejar de señalar, dada la reducida base documental del trabajo, la posibilidad de que fuera menos excepcional de lo previsible) que, frente a lo expuesto, utilizan la figura de la comenda con la exclusiva finalidad del transporte de mercancías agotándose en el mismo: estaríamos —puesto que el comendatario en el ejemplo contemplado asume todos los riesgos— ante un supuesto de simulación; el negocio que se oculta es de seguro a todo riesgo del porteador a favor del cargador, y el negocio bajo el cual éste se disimula en prevención de la excepción de usura es una comenda-depósito de cosas fungibles, no lacradas ni selladas, sino por cuenta, peso o medida, puesto que, según las reglas propias de este contrato, el depositario responde incluso del caso fortuito: “pecunia vel quantitas perire non potest”. A continuación, la ponencia se ocupó del fletamento como instrumento jurídico específico para el transporte marítimo de mercancías; glosando los capítulos 86, 182, 185, 189, 231 y 259 del “Libro del Consulado del Mar” presentó las dos formas generales del

fletamento: "a scar" o "de tot" —es decir, ocupando toda la nave— y "a quintaladas" o "de partida" —esto es, ocupando tan sólo una parte de la misma—; sobre dichos artículos, se extendió en la particularidad de la relación que, en cada caso, vincula a las diversas figuras que intervienen en el negocio; respecto a la "naturaleza" de dicha relación, Martínez Gijón expuso que, en ambos supuestos generales, se trata de una "locatio rei", solamente que, en el segundo, dicho arrendamiento de cosa se une, en forma compleja, con las obligaciones específicas del patrón, al frente de un buque en el que sólo se ha alquilado la parte proporcional a las quintaladas fletadas, reconducibles a la especie de la *locatio operis*, obra que —dada la atribución, aún con excepciones, de los riesgos al cargador en el citado código marítimo— no será propiamente la consecución del transporte, sino la realización del viaje. Finalmente, la ponencia reseñada dedicó una más sumaria referencia a los instrumentos jurídicos utilizados en la Baja Edad Media para el transporte terrestre de mercancías, sobre las leyes correspondientes del título octavo de la quinta Partida, resaltando el hecho de que también se recurriese a la figura del arrendamiento de obra que, por la regulación de los riesgos, análoga a la del fletamento, ha de identificarse igualmente con el viaje y no con el transporte; éste, en suma, no se constituye, durante la Baja Edad Media y salvo los supuestos excepcionales de negocios simulados, en objeto específico de alguna relación contractual tipificada: conclusión que presentaba ante el Congreso la ponencia del profesor Martínez Gijón. En el debate consiguiente, tuvieron ocasión de mostrar su interés por la problemática expuesta en la misma los profesores Verlinden y Sáez.

Quiero concluir esta reseña aprovechando la ocasión para agradecer públicamente la hospitalidad del Instituto Francesco Datini de Prato; en especial, quisiera mencionar al profesor Melis, cuya desafortunada enfermedad le privó de la satisfacción de presenciar el Congreso que no le había excusado de la fase enojosa de preparación, y a su quipo de profesores ayudantes, huéspedes en estado de atención continua, aún en las contingencias ajenas al Congreso y en los días posteriores a su celebración

B. CLAVERO

CRONICA DE LA XXVIII SESION DE LA SOCIETE INTERNATIONALE "FERNAND DE VISSCHER" POUR L'HISTOIRE DES DROITS DE L'ANTIQUITE

1. Gracias a la cordial invitación de la "Ecole des Hautes Etudes Politiques "Panteios", ha podido celebrarse en Atenas, del 12 al 15 de septiembre de 1973, la XXVIII sesión de la S.I.D.A., bajo los auspicios del Ministerio de Cultura y Ciencias de Grecia, y la excelente gestión del comité organizador, presidido por P. Dimakis.