

Los Escribanos Embarcados

Capitán de Navío (CG)(R)

Juan José Fernández Parés*

A continuación se transcribe la ponencia ofrecida en la Sesión Pública del Instituto de Investigaciones Histórico Notariales el día lunes 27 de marzo de 2006.

Para evitar la mala fe en unos casos, y en otras para que se determine clara y precisamente lo que se estipula en las convenciones, desde muy antiguo se creyó necesaria la intervención en los contratos de funcionarios que hicieran fe de lo estipulado ó que acreditaran la personalidad y el sello de los testigos, los escribanos.

Entre los hebreos los funcionarios que ejercían estas funciones llamábanse escribas y en Atenas argentarios; pero los documentos que estos funcionarios y otros de la misma clase extendían no se consideraban sino como escritos privados, y para darles carácter de autenticidad legal tenían las partes que presentarlos, con asistencia de cierto número de testigos, al magistrado encargado de ponerles el sello público. En Roma ocurría lo propio, y los funcionarios encargados de recibir los otorgamientos de los contratos llamábanse scriboe, título común á todos los que sabían escribir, *cursores ó logographi, notarii, tabularii ó tabelliones, argentarii, actuarii y chartularii*.

Los gobernadores de las provincias estaban asistidos por uno de estos funcionarios para registrar y sellar los actos de Derecho, como emancipaciones, adopciones, manuscritos y testamentos. Eran estos funcionarios ministros de los magistrados y redactaban los contratos y sentencias. Los llamados *notarii* tomaban notas sobre lo estipulado y las pasaban á los *tabelliones*, que eran los únicos autorizados para extender el documento con arreglo á las notas consideradas como minutas.

Gustavo Hugo, en su *Historia del Derecho Romano*, dice que los *tabelliones* eran funcionarios públicos que se servían de un papel con un sello (*protocollum*) que les estaba prohibido cortar. El mismo autor dice que en la época de Constantino el Grande perdió el derecho romano (por causas que el autor enumera y que no es necesario exponer aquí), una multitud de detalles particulares inherentes, por decirlo así, á la lengua latina. Fue preciso, en efecto, traducir este Derecho y hacerle pasar á una lengua que,

* Miembro de Número Fundador y Académico de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

en sus combinaciones primitivas, jamás había estado formada para prestarse el lenguaje del Derecho, y que, por ejemplo, se negaba á expresar entre las palabras *jus* y *lex* la diferencia que hasta entonces había existido en el idioma de los latinos. Por otra parte, las costumbres de los orientales, bajo una multitud de aspectos diferían enteramente de las costumbres de los romanos, y, en fin, había una infinidad de cosas que todo romano aprendía, por decirlo así, al mismo tiempo que aprendía la palabra que servía para expresarlas, y para las cuales llegó á ser en Oriente mucho más necesario que en Italia multiplicar los *tabelliones* casi en todas las ciudades, á fin de hacerlas constar. La costumbre que se adquirió de no proceder en asunto alguno sino provisto de pruebas escritas, se debió también sin duda alguna á la influencia de las costumbres griegas, pues, con efecto, vese que el temor y la timidez eran defectos mucho más comunes en los hombres de Oriente que en los de Occidente.

Antiguamente se celebraron los contratos en España ante algún sacerdote, monje ó religioso, con asistencia de varios testigos. El sacerdote redactaba la escritura y la firmaban todos los testigos, ó los que sabían por los que no sabían, poniendo además el sello de sus armas ó blasones los que los tenían. Algunas veces se celebraban los contratos ante la justicia. Siguió esta costumbre hasta que don Alfonso el Sabio creó los escribanos públicos¹.

EVOLUCIÓN DE LA INSTITUCIÓN NOTARIAL EN EL URUGUAY

Si dejamos de lado los escribanos de la época de la dominación lusitana, quienes actuaron en la nueva Colonia del Sacramento antes de 1778, puede decirse que nuestro notariado carece de una historia anterior al siglo XVIII. Las sucesivas administraciones portuguesas, referidas particularmente a la Colonia del Sacramento a partir de 1680 no tuvieron trascendencia en lo que al régimen notarial se refiere, a nuestras costumbres, a nuestro sistema; no quedó ninguna institución que se trasladara al régimen actual. No ocurrió lo mismo con la dominación española porque ella sí dejó en nuestro notariado alguno de sus caracteres más importantes.

Entrando entonces en tema, diremos que el Doctor Federico Rahola, hombre de pro de Cataluña, en la Carta Prólogo que escribiera para el Tomo VI del *Derecho Comercial Argentino*, intitulado *Código de Comercio Comentado, según la doctrina y la Jurisprudencia*, de autoría del Dr. Don Carlos C. Malagarriga, así se expresa:

"Está probado que según las Ordenanzas de 1258 dictadas por Consejo de Ciento, de Barcelona, era obligación embarcar en las naves un escribano para redactar todos los

(1) Diccionario Enciclopédico Hispano Americano - Tomo VIII, Editorial Sociedad Internacional, Montevideo, 1912, p. 659.

contratos entre patrones y marineros, así como entre patrones y mercaderes. Al mismo tiempo se embarcaban dos prohombres quienes elegían cinco personas de la nave, que constituían un Consejo llamado a resolver todas las cuestiones y diferencias, siendo su fallo obligatorio. Es lógico creer que ese escribano y esos prohombres fueron los colectores de los buenos establecimientos y buenas costumbres relacionados con los hechos del mar, es decir, los sabios hombres que yendo por el mundo las transmitieron a sus sucesores, de que nos habla el propio Libro del Consulado. Con estos antecedentes se explica el porqué fue Cataluña la que definió, tomándolo de la realidad palpable, el derecho marítimo que vivía y palpitaba en los usos y costumbres del litoral mediterráneo”.

La voz de Pericles que “proclamaba que la ciudad de Atenas era una ciudad abierta a todos los hombres y el Usaje barcelonés que declaraba el libre tránsito de los mares y caminos, han penetrado en el alma argentina a través de los siglos con los inmigrantes mediterráneos y han encontrado eco maravilloso en las declaraciones de la Constitución Argentina”².

El Doctor don Federico Rahola se refiere a las “Ordenanzas para la Policía y Gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona, hechas por los Prohombres del mar de dicha Ciudad, y confirmadas por el Rey don Jayme I en 1258”. La Ordenanza II así se expresa en cuanto al Escribano embarcado:

“Sepan todos: como Nos Jayme, por la gracia de Dios, Rey de Aragón, de Mallorca, y de Valencia, Conde de Barcelona y de Urgel, y Señor de Mompeller. Atendiendo a las ordenanzas abaxo escritas, que vos Jayme Gruny, nuestro vasallo, de orden, beneplácito, y consentimiento nuestro, hicisteis y formasteis, con consejo de los prohombres de la ribera de Barcelona, sobre la policía y arreglo de dicha ribera; oídas, vistas, y entendidas dichas ordenanzas, establecidas en servicio nuestro, y para utilidad y buen estado de toda la ribera y ciudad de Barcelona; con este nuestro auténtico instrumento, autorizado con nuestro sello, loamos, aprobamos, y en todas sus partes confirmamos todas y cada una de las infraescritas ordenanzas, hechas por vos y por dichos prohombres con nuestra autoridad; queriendo que dichas ordenanzas duren y se guarden todo el tiempo que fuere de nuestro beneplácito y de dichos prohombres de la ribera de Barcelona. Y mandamos firme y estrechamente a los Bayles y Vegueres nuestros, presentes y venideros, si quieren merecer nuestra gracia y amor: que observen y hagan inviolablemente observar todas y cada una de las infraescritas ordenanzas, de manera que no permitan que nadie las embarace ni altere”.

(2) Malagarrica, Dr. Carlos C., *Derecho Comercial Argentino, Código de Comercio Comentado*, Tomo VI, Buenos Aires, 1920, pp. XIV y XVII.

"Ordenamos: que toda nave y leño lleve escribano jurado en cada viage, el qual no escribirá cosa alguna en el libro manual de la embarcación, si no estuvieren presentes ambas partes; es a saber, el patrón y los mercaderes, o el patrón, o sus marineros. El dicho escribano debe ser bueno y legal, y asentar los gastos bien y fielmente. Y todos los marineros estarán obligados a jurar a los patrones de naves y leños que harán todo su posible para salvar, proteger, y defender a su respectivo patrón y a sus cosas, y también a la embarcación, su xarcia y aparejos, y a todos los mercaderes que vayan en ella, y a todas sus cosas y mercaderías, así en mar como en tierra, de buena fe y sin engaño alguno. Además dicho escribano habrá de tener a lo menos veinte años; y si los patrones de naves o de leños no quisieren llevarlo, no podrán salir de Barcelona, o de otro parage en que estuvieren, hasta que tomen al dicho escribano, si pudiesen hallarle"³.

El referido *leño* era una embarcación de casco de madera, medieval, Jayme I armó un leño con ochenta remos por banda, también al leño se le puede conocer como *bajel* ó *barca*. En el "Bando del Magistrado Municipal de Barcelona publicado en 1343 sobre las reglas que se debían observar en las contratas de viajes y fletes...", así se expresa:

"Otrosí: que ningún patrón, ni escribano de coca, u otro baxel que vaya a Ultramar, ni otro por él, se atreva a dar ni prometer, ni a dar esperanza por sí ni por interpuesta persona a ningún mercader con quien hayan ajustado el fletamento, ni a otra persona que vaya en dicha coca o baxel, de hacerle dávida de dineros, o gracia de alquiler, ni de dexación de flete, ni de otra cosa: y que el que contravenga, pagará por cada vez dos mil sueldos por cada uno a quien haya hecho la gracia.

Otrosí: que cada patrón, o escribano de coca, o de otro baxel que esté fletado para ir a las dichas partes de Ultramar, antes que la coca o el baxel parta de la playa de Barcelona, haya de jurar sobre los Santos Evangelios de Dios, sin la menor instancia, en poder del Bayle de Barcelona: que ni ellos, ni alguno de ellos, no han dado, ni darán, ni han prometido ni dado esperanzas por sí ni por interpuesta persona, a algún mercader que haya ajustado fletamento con él ni ellos, ni con otro que vaya en aquel viage con dicha coca o baxel, de hacerle dávida de dineros, ni gracia de alquiler, ni de dexación, de flete ni de otra cosa; y el que no haga el sobredicho juramento, pagará por cada vez la multa de cien sueldos"⁴.

La coca que se menciona, medieval, originaria del mar Báltico y del mar del Norte, adaptada para la navegación comercial en el Mediterráneo, lucía casco de líneas redon-

(3) "Ordenanzas para la Policía y Gobierno", Prohombres de Barcelona, confirmadas por Jayme I en 1258. Libro del Consulado, Edición y traducción de Antonio de Capmany, 1791, Reedición en Barcelona, 1965, pp. 551 y 552.

(4) "Bando del Magistrado Municipal de Barcelona publicado en 1343", Libro del Consulado, pp. 581 y 582.

das, amplitud de manga, borda muy alta, con aparejo redondo en el palo mayor y latino en el palo mesana.

Las *Antiguas Ordenanzas de España sobre los armamentos del corso y guerra del mar*, trasladadas al castellano del catalán antiguo en que recopilaron los Barceloneses a mediados del Siglo XIII los usos navales del Levante, en su Capítulo VII, nos dice "Del Escribano, de sus obligaciones y autoridad de su oficio":

"El escribano debe ser leal, así a una de las partes como a otra; lo qual debe jurarlo en presencia del almirante y de los armadores: y quando hayan dado la vela y estén en alta mar, deberá jurarlo delante de la tripulación. Debe dar las cuentas a los proeles, popeles, ballesteros, y hombres de armas, quando hayan dado la vela; por manera que los popeles nombren quatro de ellos, los proeles otros quatro, los ballesteros tres, los hombres de armas dos, y los clavaros quatro, a quienes deberá dar cuentas como que representan todo el común de la nave (clavario, caballero, guardián, en algunas ordenes militares).

"Debe guardar consigo el libro de asientos, en el qual nadie puede escribir, ni leer, ni tampoco tenerle en su poder. Y si algún otro lo tuviere, ningún valor ni crédito tendrá el libro; y el escribano perderá todas sus cosas y las partes; será despedido de la nave; y perderá la mano por auto de justicia si se le probase. El escribano se pone en la nave para fiel y testigo mayor, pues vale por tres testigos, y todo lo que hace mira a la nave.

"Debe estar presente quando el almirante promete alguna cosa a algún hombre de la nave: de modo, que todo lo que oyga que le prometa, debe escribirlo, no poniendo sino la verdad de lo que se haya dicho. Y si no lo hubiere escrito, y se le llamare por testigo en demanda o en pleyto, deberá declarar la verdad de lo que oyó u vió: lo qual debe practicarlo, así en hecho de comercio como de corso, porque todos los testimonios de la nave carguen sobre el escribano.

"No tiene obligación de escribir cosa alguna a bordo, si la nave no tiene dado cable en tierra; pues en la mar no está obligado a ello. El escribano está puesto en ligar de fiel; y así todo lo que él autoriza, sea para fletar, comprar, vender, o dar víveres a algunos hombres, debe cumplirse: porque después que ha jurado, debe ser creído por su simple palabra. Tiene tanta autoridad, que ningún convenio obliga en la nave si el escribano no lo presencia. Y aun estando en la navegación, si oye la una y la otra parte, quando la nave dé cable en tierra, puede escribirlo, y obliga aunque no esté presente ninguna de las partes.

"Si el escribano no da la orden, los guardianes de la nave no deben recibir ni dar cosa alguna sin libramiento del escribano con su sello: porque si se perdiere, no quedaría responsable. Además, sin voluntad del escribano no puede el xefe de la nave dar a

alguno haber, pues debe llevar su albalá; ni marinero alguno se atreverá a tocarlo baxo la pena del capítulo. Tampoco fletamento alguno que se haga con el patrón de la nave obligará, si la parte no quiere, no habiéndolo presenciado dicho escribano, o no habiendo escritura hecha. Y si se halla presente el escribano, es obligatorio, sólo con que haya oído el contrato, que siempre tiene lugar de escribirlo. Puede también ajustar qualquiera marinero, con tal que no sea proel de fuera; y el patrón le debe atender su derecho, como si él mismo lo hubiere alistado.

"Debe estar presente quando se trae qualquiera cosa a bordo, sea vitualla, u otro artículo. Y si vienen a la nave víveres de regalo, el escribano los debe hacer repartir, pudiendo a su voluntad mejorar a quien él quiera. Puede elegir en la nave el mejor sitio, y preparárselo a su gusto, desde la escotilla a la proa.

"Puede también nombrar un sustituto o ayudante, baxo sus órdenes; pero éste no podrá guardar el libro cartulario, porque su principal caería en la pena más arriba impuesta.

"Debe percibir en nave armada diez partes como uno de los popeles, que se llaman nocheros. Debe apropiarse también todos los libros que valgan menos de cinco besantes cada uno, pero no los que valgan más, ni tampoco los que estuviesen embalados. Mas todo papel que se halle en arca, o en otro parage, es suyo, así como todos los tinteros y recados de escribir que fuesen del escribano de la nave apresada. Si el escribano del otro buque que se apresase, tiene algunas armas mejores, podrá trocarlas por las suyas.

"Debe percibir de toda venta dos millareses, y cinco de toda persona que se rescate. Y en qualquiera parte donde esté después que sea nombrado escribano, la nave le debe hacer el gasto, a él y a su ayudante, de comida, bebida, y calzado. Puede licenciar a qualquier alistado después de haber cumplido el tiempo de su servicio, pues nadie puede retenerle por fuerza: porque se le ofreció que se le pagaría quando se le traxo a la nave, o quando se armó. Y esto es firme y cierto.

"Está obligado a rebatir de la primera ganancia que haga la nave lo prestado, y hacer pagar qualquiera préstamo que se haya tomado, con tal que la nave hubiese tomado refresco en algún parage; de modo que nada se podrá repartir hasta que los préstamos se hayan pagado: para lo qual tiene facultad el escribano"⁵.

La "Curia Filápica", de autoría de Juan de Hevia Bolaños, natural de la Ciudad de Oviedo, en el principado de Asturias, se dio a la estampa en Madrid en 1825 en la

(5) "Ordenanzas de los armamentos marítimos para la guerra del corso", Libro del Consulado, pp. 724 a 726.

Imprenta de la Real Compañía, el texto que con el título referido trató en su Primer Tomo de los Juicios Civiles y criminales, eclesiásticos y seculares y de lo que sobre ellos está dispuesto por Derecho y en su Segundo Tomo trata de la Mercancía y Contratación de Tierra y Mar: útil y provechoso para Mercaderes, Negociadores, Navegantes y sus Consulados, Ministros de los Juicios y Profesores de Jurisprudencia. En su Capítulo IV, "Navegantes", artículo 44, así dice del Escribano de la Nave:

"Escribano de la Nave es el á quien el Maestre debe llevar, ante quien ha de pasar la entrada de las cosas en ella, según unas leyes de Partida, y las otras cosas que se hicieren en ella, conforme unas Ordenanzas reales de la Navegación de las Indias. Y su elección incumbe al Rey, ó á quien para ello tuviere facultad suya, o estuviere en costumbre de elegir, como consta del Derecho real. Y cesante esto, los Oficiales reales de la Real Hacienda le han de nombrar, según una Ordenanza real de la Navegación de Indias. Y no los habiendo, el Maestre de la Nave le puede nombrar, conforme una ley de Partida, aunque por el Rey sea vendido el oficio de Escribano Mayor de la Mar del Sur, con facultad de poder nombrar los Escribanos de las Naves en ella, y él los nombrar. Y el daño causado por la mala elección del Escribano de la Nave, incumbe al que le nombró, y es á su cargo la satisfacción de él, según un texto y Juan de Platea, que lo dicen, no teniendo bienes el Escribano".

"Y el Escribano así nombrado no puede ser removido, ni quitado por el Maestre de la Nave; y si falleciere en el viage, con acuerdo de todos los que fueren en ella, ha de nombrar otro el Maestre para proseguirle, y acabarle: así lo dicen dos Ordenanzas reales de la Navegación de las Indias que sobre ello disponen.

"El Escribano mayor de la Mar, ú otro que eligiere, y nombrare el Escribano de la Nave, ú otro en su lugar, aunque tenga facultad real para le nombrar, por ello no se lo puede arrendar, ni llevar el interés, ni precio, ni parte de sueldo, ni aprovechamiento alguno, sin tener para ello especial, y expresa licencia real, con tasación suya de lo que ha de ser, so las penas sobre ello puestas por muchas leyes de la Recopilación que lo prohíben.

"El que hubiere de ser nombrado por Escribano de la Nave, ha de ser persona que sepa bien leer, y escribir, aunque no sea Escribano real, conforme una ley de Partida. Y la persona mas honrada y suficiente que se hallare para ello; y lo puede ser el Marinero, siendo persona de confianza, y habilidad, según una Ordenanza real de la Navegación de las Indias. De que se sigue, que no es oficio vil el de Escribano de la Nave. Y se confirma, porque indistintamente no lo es ningún oficio de Escribano, como lo dixere en la Curia Filípica. Y siendo nombrado el Escribano de la Nave con autoridad pública del Rey, es oficio público: mas no lo siendo con ella, no lo es, según Matienzo y Acevedo, y en especie una Decisión. Y en su nombramiento se ha de preferir el Escribano real al que no lo es.

"El Escribano de la Nave ha de jurar ante los Oficiales reales ó Justicia, de usar bien, y fielmente su oficio, y dar fianzas de doscientos mil maravedis, de que volverá con ella, demás de que á ello le ha de apremiar la Justicia, como lo dice una Ordenanza real de la Navegación de las Indias; porqué dura su oficio por la ida, y vuelta, sin poder ser removido, según una Cédula Real.

"El Escribano de la Nave ha de asentar, y escribir en su libro, que ha de tener, y en el de Mercader ó Cargador, todo lo que entrare, y se cargare en ella, cuánto es, y de qué género, por menudo, diciendo las piezas que se reciben, y lo que va en ellas, sin que baste asentarlos por piezas; y lo que así asentarse hace fe, como si pasare ante Escribano público, según lo dicen dos leyes de Partida y dos Ordenanzas reales de la Navegación de las Indias. Y asimismo ha de asentar en su libro, en qué parte de la Nave se cargó, para qué conste si se excedió en ello, ó no, conforme otra de las dichas Ordenanzas reales de que se sigue, que las Certificaciones, que el Escribano de la Nave diere en lo tocante á su oficio, hacen fe, siendo nombrado por el Rey, ó quien tenga facultad suya para ello, por ser Oficial público; mas por no serlo, siendo nombrado por otro particular, que no la tenga, lo contrario se ha de decir, según una decisión de Génova.

"Demas de lo cual, todos los tratos, y conciertos que se hicieren entre los Marineros y Pasajeros, dentro de la Nave, durante su Navegación, han de pasar ante el Escribano de ella y testigos, por Auto, y ellos y él lo han de firmar, según una Ordenanza real de la Navegación de las Indias, y lo mismo se entiende en los testamentos, é inventarios de bienes de los que enfermaren, y murieren en el viage, según otras dos de las dichas Ordenanzas. Y procede en los Escribanos de Flotas, ó Armadas, y aunque estén surtos en el Puerto; mas no en tierra, conforme una Cédula real. Y todo ello hace fe como si se hiciera ante Escribano público, según otra ley de las dichas Ordenanzas. Y aunque parece que esto se entiende no yendo en la Nave ningún Escribano real, porque yendo no puede pasar ante el de la Nave, como lo dice Gregorio Lopez; empero por ser el de la Nave señalado para esto, no lo podrá hacer en ella el real, pues éste no le puede usar donde los señalados, conforme una ley recopilada; sino es que esté ordenado lo contrario, como en este caso en términos dice el mismo Gregorio Lopez estarlo, para que habiendo real, no pase ante el de la Nave, y es conforme á una Cédula real de Indias⁶.

En el Título II de las *Antiguas costumbres del mar en las cuales se contienen las Leyes y Ordenanzas de los actos marítimos y mercantiles* de Cataluña, en su edición incunable de 1494, así nos da noticia del Escribano embarcado; en su Título II "De las Obligaciones del Contra maestre, del Escribano, y otros Oficiales del mar". Capítulo 56:

(6) de Hevia Balaños, Juan, *Curia Filipica*, Madrid, 1825, pp. 495 y 496.

"DE COMO DEBE PONERSE el escribano, de su juramento y fidelidad, y de la pena del contraventor. El patrón puede poner escribano en la nave con consentimiento de los accionistas, mientras no sea pariente de él, y debe hacerle jurar, en presencia de los marineros, mercaderes y accionistas, si los hubiere en aquel paraje, que será agradable y fiel así con el mercader como con el patrón, marinero, pasajero y todas las personas que vayan en la nave; que tendrá el protocolo y que en éste no escribirá sino la verdad y lo que oyga de cada una de las partes, y que dará a cada una su derecho.

"Si otra persona que no fuese el escribano, hubiese tenido en su poder el protocolo, no se dará crédito a lo que en él estuviese escrito. Y si el escribano escribiere lo que no debiere deberá perder la mano derecha y ser marcado en la frente con un hierro ardiente y perder todos sus bienes tanto si él lo escribió como si lo hubiese escrito otro.

"DE LA AUTORIDAD Y cargo del escribano. El escribano tiene tal autoridad que el patrón nada debe cargar en la nave sino en presencia suya. Ni marinero alguno puede sacar mercancías ni ponerlas en tierra ni desestibar sin noticia suya. Y si se pierde algo en la nave, es a saber, bala o fardo u otra mercadería, o algún otro género que el escribano haya escrito, o haya asistido al cargarlo, él la debe pagar. Y si no tiene de qué pagar, debe pagarlo la nave, aunque sea preciso venderla, reservando los salarios a los marineros.

"El escribano puede comprar y vender, es a saber, herraje, víveres, o costales (herramientas ó víveres ó cabullería) y todo aparejo de la nave, sin noticia del patrón. Pero siendo xarcia, debe participarlo al patrón y éste a los accionistas que vayan con él. Y si éstos no lo quieren, el patrón puede libremente comprarla, puesto que sea necesaria a la nave.

"DE LA CUSTODIA DEL protocolo. Otrosí, el patrón debe hacer jurar al escribano que no dormirá en tierra sin las llaves del arca donde está el protocolo, y que nunca dexará abierta el arca en que lo guarde, baxo de la pena sobredicha.

"PRERROGATIVAS DEL patrón, del escribano y del accionista y de la fe y crédito que se da al protocolo. Todo el gasto, así de comer como de beber, debe costearlo la nave al patrón y al escribano. Y además debe pagar a éste, zapatos, tinta, papel y pergamino.

"El patrón debe cobrar igual salario al de otro de los contra maestres que van en la nave, y tomar tanta cantidad de pacotilla como de salario, en los términos que éste sea. El qual debe darle al escribano, y asentarle igualmente que el de los demás marineros. Y si algún accionista sirve con él en la nave, debe hacer que diga en verdad el contra maestre, baxo de juramento, cuánto puede ganar aquel accionista. Y aquello darle. Mas si el patrón quiere mejorarle en algo podrá hacerlo. Y si el escribano sirve

a discreción, debe darle el mismo salario que a un proel de los ordinarios que haya. Y si el patrón quiere mejorarle, podrá hacerlo.

"El patrón puede, siempre que quiera, pedir cuentas al escribano, sea o no pariente suyo. Pero no puede admitir por tal escribano o pariente suyo sin beneplácito de los accionistas o de los mercaderes. Y si algún escribano hubiese sido infamado por alguna falsa escritura o latrocinio que hubiese hecho, no lo podrá llevar, sea pariente suyo, u otro.

"Otro sí, el escribano está obligado a dar cuentas a los accionistas siempre que lo pidan, ya sea que haya cumplido su escribanía, o que siga en la nave todavía. También debe dar cuenta a cada accionista de lo que haya recibido de fletes, o gastado, vendido, y comprado.

"El escribano puede tomar de cada mercader prenda que equivalga bien al flete y a las averías, y lo mismo de los accionistas que de otros, y de los pasajeros y marineros y de toda persona que debe pagar fletes o averías. Y débense abonar los fletes y las averías por lo que conste en el protocolo de la nave. Pues éste tiene más crédito que una escritura, porque la escritura se puede revocar y el asiento del libro no. Y todo lo que en éste va puesto, debe ser creído y cumplido, con tal que la nave tenga cable en tierra, o que el escribano que lo escriba esté en tierra"⁷.

DEL ESCRIBANO CAPITÁN

La expedición portuguesa al mando de Diogo Ribeiro compuesta de dos carabelas zarpó del puerto de Lisboa en el último trimestre de 1511, con licencia real y órdenes de don Manuel I de explorar las tierras del Brasil, traer noticias de sus riquezas, producciones y habitantes y detectar, de ser posible la existencia de un paso interoceánico hacia el oriente.

Formaban en la tripulación de su nave insignia, el escribano Estevão Froes, el piloto Rodrigo Alvares, los genoveses Pero y Francisco Corso entre otros. La primera recalada fue en la Bahía de Todos los Santos, allí sufrieron el ataque de los indígenas locales comandados por un portugués desertor, que llamaban Però Galego apodado "Caramurú". A consecuencia del combate es muerto Diogo Ribeiro, quedando la nave insignia al mando de su segundo, el escribano Estevão Froes.

(7) "Antiguas costumbres del mar en las cuales se contienen las Leyes y Ordenanzas de los actos marítimos y mercantiles", incunable de 1494, Cataluña. Libro del Consulado del Mar, pp. 107 a 110.

Zarparon de la Bahía de Todos los Santos y navegaron costeano el perfil brasileño hasta llegar a las costas de Rocha donde reconocieron cuatro o cinco islotes que, mas tarde cuando la expedición de Sebastián Caboto al Plata, fueran llamadas "de Rodrigo Alvares, pues éste piloto de Estevão Froes, viajó con Caboto y estableció la posición correcta de las cercanías del río platino, hoy estos islotes son llamados "Torres".

Navegando al poniente descubrieron una isla (o islas) que el propio escribano Froes bautizó con su nombre, denominación que, hispanizada, pasó a ser "de Flores", hasta el día de hoy. Debemos recordar que en Portugal el ser escribano embarcado era uno de los más altos cargos de la Armada, como así también lo fue don Manuel Alpoim en la famosa expedición de los Hermanos Martím Affonso y Pero Lopes de Souza en 1530⁸.

Luego de tomar noticias de los servicios que cumplían los escribanos embarcados en la antigüedad en cuanto a sus relaciones con las tripulaciones, accionistas, mercaderes, etc, comentaremos una tarea de fiscalización de los escribanos de a bordo para el cumplimiento del Patrón de la nave del Título V denominado: "De la carga, estiba y descarga de los géneros, y de los daños causados en ellos" del libro de Antiguas costumbres del mar en las cuales se contienen las Leyes y Ordenanzas de los actos marítimos y mercantiles", particularmente de su capítulo 67 que así expresaba:

"Si una mercadería recibe daño de ratones por no haber gato en la nave, el patrón debe resacirlo. Mas no se declara que, si los gatos que tiene la nave en el lugar donde carga, muriesen después de haber partido, y los ratones dañan alguna mercadería antes que llegue dicho patrón a paraje donde pueda haber gato, pero que luego que llega a donde los halle de venta, o de regalo, los compra y mete a bordo de qualquier modo, no será responsable a restituir los daños sobredichos, puesto que no acaecieron por culpa suya"⁹.

Finalmente a título de reconocimiento a los primigenios escribanos de Buenos Aires me permitiré expresar que el 11 de junio de 1580 estando el General Juan de Garay en el puerto de Santa María de Buenos Aires, en la Provincia del Río de la Plata, intitulada la Nueva Vizcaya, al fundar la ciudad de Trinidad, el escribano público, de Cabildo y de la gobernación, don Pedro de Jerez, dio validez legal a todos los actos celebrados en ese día.

"Es este, por lo tanto, el primer escribano que actuó en la ciudad de Buenos Aires; el que dio fe de la designación de quienes fueron los primeros capitulares; del nombra-

(8) Assunção, Fernando, "Viajeros al Río de la Plata (S. XVI-S. XVIII-S. XIX)". Montevideo, 2004, pp. 14 y ss.

(9) "De la carga, estiba y descarga de los géneros, y de los daños causados en ellos", Libro del Consulado, p. 234.

miento del primer procurador personero y de la colocación en el sitio señalado en el plano de la ciudad para plaza pública, de un palo y madero por rollo público y concejil, para que sirviera de árbol de justicia. El general Juan de Garay, en ese acto, mandó que "ninguna persona sea osado de lo quitar, abatir ni mudar, so pena de muerte natural"¹⁰.

■ (10) Reyna Almandos, Alberto, "Los primeros escribanos de Buenos Aires", La Plata, 1963, pp. 9, 10 y 16.