

## LA DOTACIÓN DE «GENTE DE MAR» EN EL COMERCIO CANARIO AMERICANO DEL SIGLO XVIII: EL CONTRATO DE EMBARCO

### THE RECRUITMENT OF «SEAFARING PEOPLE» IN THE CANARY AMERICAN TRADE IN THE 18TH CENTURY: THE SEAMAN'S CONTRACT

FRANCISCO JAVIER MARTÍN PÉREZ\*

#### RESUMEN

Entre 1718 y 1778 se formalizaron en las notarías de Santa Cruz de La Palma numerosos contratos de embarco entre los armadores autorizados a comerciar con los puertos americanos de La Habana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná y Santo Domingo y los candidatos a tripular sus buques. Estos contratos incluían aspectos como la duración del acuerdo, el mantenimiento de la tripulación, la remuneración y otros derechos y obligaciones de las partes.

*Palabras clave:* Reglamento de 1718; contrato de embarco; Carrera de Indias; Santa Cruz de La Palma; Canarias.

#### ABSTRACT

Between 1718 and 1778, numerous seaman's contracts were formalized in the notary's offices of Santa Cruz de La Palma between the shipowners authorized to trade with the American ports of Havana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná and Santo Domingo and the candidates to crew their ships. These contracts included aspects such as the agreement duration, the crew maintenance, the remuneration and other rights and obligations of the parties.

*Key words:* Trade regulations of 1718; seaman's contract; Career of Indies; Santa Cruz de La Palma; Canary Islands.

#### INTRODUCCIÓN

Como se expuso en un trabajo anterior<sup>1</sup>, entre 1718 y 1778 el régimen comercial entre Canarias y las Indias estuvo regulado por el *Reglamento y ordenanza de Su Majestad, de 6 de diciembre de 1718, sobre el Comercio de las islas*

---

\* Universidad de Alicante (jubilado, colaborador honorífico). Correo electrónico: fj.martin@ua.es.

<sup>1</sup> MARTÍN PÉREZ (2021).

*de Canaria, Tenerife y La Palma, en Las Indias*. Durante este periodo, en las escribanías de Santa Cruz de La Palma se suscribieron numerosos contratos de ajuste de tripulación o contratos de embarco (documentos 1 y 2), con el fin de dotar de oficiales y gente de tripulación a los cien barcos implicados en el tráfico amparado por dicho régimen comercial entre los puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y de la Luz y los de La Habana, Campeche, La Guaira, Puerto Rico, Trinidad, Cumaná y Santo Domingo, en América.

Debido al carácter eminentemente internacional del tráfico marítimo, a que el lugar donde se desempeña la relación laboral es el barco<sup>2</sup> y a la creciente preocupación por la seguridad y la preservación del medio marino, en la actualidad, un elevado número de asuntos relacionados con el desempeño del trabajo a bordo —como la edad mínima de ingreso, la habilitación profesional, los documentos de identidad del trabajador, la clasificación profesional, la promoción interna, la protección de la salud, el tiempo de trabajo, las retribuciones, las plantillas mínimas, etc.—, están condicionados por un amplio abanico de normas supranacionales y nacionales<sup>3</sup> que limitan el principio de autonomía de la voluntad entre las partes a la hora de firmar un contrato de embarco<sup>4</sup>.

En el caso del comercio canario-americano, la aparición de normas interfiriendo en el mencionado principio de autonomía de la voluntad data de 1755, año en que se promulga el *Reglamento de los pertrechos que manda S.M. lleven de respeto los registros que salen de las islas de Canaria para La Habana, Campeche, La Guaira, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo, como asimismo las plazas con que deben navegar correspondientes a las toneladas de los buques y víveres que se necesitan para la manutención de dicha tripulación en los citados viajes*, en el que quedaron establecidas las siguientes tripulaciones mínimas en función del tonelaje de arqueo de los buques<sup>5</sup>:

---

<sup>2</sup> Téngase en cuenta que el tripulante no solo trabaja, sino que vive en el buque, sometiendo a la autoridad del capitán y a la normativa específica aplicable a bordo.

<sup>3</sup> Consúltese: IRIARTE ÁNGEL (1993) y RIBES MORENO (2014).

<sup>4</sup> El principio de *autonomía de la voluntad* es un elemento básico en el ámbito del Derecho contractual. En su virtud, las partes pueden regular libremente sus intereses y crear las relaciones jurídicas que estimen convenientes.

<sup>5</sup> Se entiende por arqueo de un buque la operación destinada a determinar el volumen de sus espacios internos. Al resultado de tal operación se le denomina tonelaje de registro, tonelaje de arqueo o, simplemente, arqueo y se mide en toneladas. En esta época, una tonelada de arqueo equivalía a ocho codos cúbicos de ribera, equivalente al espacio ocupado por «dos pipas de veinte y siete arrobas y media cada vna». Véase VEITIA LINAGE (1672), p. 180.

PLAZA	ARQUEO DE LOS BUQUES		
	300 TON.	200 TON.	150 TON.
Capitán, maestre	1	1	1
Piloto	1	1	1
Capellán	1	1	1
Contramaestre	1	1	1
Guardián	1	1	1
Carpintero	1	1	1
Calafate	1	1	1
Cirujano y sangrador	1	1	1
Condestable	1	1	1
Marineros	15	9	7
Mozos	30	19	14
Pajes	5	3	2

Al menos que se sepa, hasta ese momento las necesidades de personal eran determinadas por los capitanes y/o maestros de los navíos y no estaban sometidas a ningún límite, ni por exceso ni por defecto.

Como es natural, la firma del contrato de embarco estaba precedida por las tareas de reclutamiento del personal<sup>6</sup>, que podía ser de origen externo o interno. Poco se conoce sobre el reclutamiento externo de la gente de mar en los buques canarios de la Carrera de Indias. No obstante, teniendo en cuenta lo que se hacía en otros lugares —como es el caso del puerto de Sevilla—, el responsable de llevar a cabo esta tarea era el *maestre* del navío<sup>7</sup>, que se encargaba de recorrer los mesones y tabernas, incluso los domicilios de los posibles candi-

<sup>6</sup> El reclutamiento puede definirse como el conjunto de tareas encaminadas a localizar y contactar con los candidatos que interesan a la empresa y convencerles para que se sometan a las entrevistas y pruebas necesarias para determinar si son el tipo de empleado que se necesita. PEÑA BAZTÁN (1990), p. 327.

<sup>7</sup> «El seguido personaje [el que sigue al capitán] es el Maestre y en este va la buena administración de lo que toca al interés y así deue ser hombre auil, diligente y de negocios, conocido de mercaderes y de buena fama y opinión y tal que todos hagan del confianza por sus buenas partes y quenta. Ha de saber fletar bien las mercaderías y surtir la carga y mandar poner cada cosa en su lugar; hombre pacífico y bien acondicionado y que sepa y entienda todo lo que la nao ha de menester, assí surta como nauegando y que al descargar se halle delante y con el cuidado y diligencia que es menester, para que las cosas no se pierdan o truequen y que compre y sepa las cosas que en la nao fueren nescessarias, para su viage y tenga de todo muy bien alistada y cierta la quenta para darla al Capitán y gente de la nao, por lo que a cada vno le pertenesciere». GARCÍA DE PALACIO ([1587] 2007), p. 112.

datos, bien por sí mismo o bien encargándose a un contra maestre o a un guardián que hubieran navegado a sus órdenes con anterioridad. En el caso del reclutamiento interno, se dispone de algo más de información, por lo que se pueden hacer algunas aportaciones sobre este particular. En la medida en que los dueños, capitanes o maestros debían cubrir plazas de mayor responsabilidad, podía resultar más rápido, fiable y económico recurrir a los propios miembros de la tripulación, lo que podría servir, además, para motivar al personal de menor nivel jerárquico y facilitar su integración a bordo. Se sabe que ya en el siglo XVI, la mayoría de las personas que ocupaban un puesto de alguna responsabilidad en un navío mercante habían empezado a navegar en categorías inferiores, como pajes o grumetes<sup>8</sup>. Un buen ejemplo de esta práctica podría ser el marinero Juan [de Acosta] Toledo citado en el documento número 1, al que hemos encontrado navegando con posterioridad (1755) como contra maestre y como segundo piloto de la fragata nombrada *La paloma isleña*<sup>9</sup>.

Tras la oportuna selección, se procedía a la contratación del personal, tareas normalmente encomendadas al capitán o al maestre, quienes firmaban el correspondiente contrato de embarco<sup>10</sup> junto a los tripulantes concertados. Aunque en el fondo de protocolos notariales del Archivo General de La Palma se conservan varios contratos extendidos en escritura pública, el número de los encontrados es claramente inferior al de los que debieron suscribirse en función de los navíos que salieron del puerto de aquella isla durante la vigencia del mencionado *Reglamento de 1718*, máxime si se tiene en cuenta que no hay constancia de que los barcos mantuvieran una tripulación de forma permanente<sup>11</sup>. Entendemos, pues, que también debieron formalizarse en escritura privada o, tal vez, de manera verbal.

En las ocasiones en que el contrato se formalizaba por escrito, este podría estar suscrito de forma conjunta por oficiales y tripulantes, como es el caso del suscrito el 5 de diciembre de 1738, entre oficiales, marineros, mozos y grumetes y don Francisco Tomás de Franquis y Aponte, vecino del Puerto de la Cruz de la Villa de La Orotava, capitán de navío nombrado *Nuestra Señora del Rosario, Santo Domingo, y San Vicente Ferrer*, alias *La gallarda* (documento n.º 1). En otras, se hacía por separado, como es el caso del firmado solo por marineros y mozos con don Santiago Fierro y Torres, capitán de la fragata *Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua*, alias *La paloma isleña* (documento n.º 2).

<sup>8</sup> PÉREZ-MALLAÍNA BUENO (1992), p. 94.

<sup>9</sup> MARTÍN PÉREZ (2015), p. 237.

<sup>10</sup> El *Diccionario panhispánico del español jurídico* define el contrato de embarco como el «contrato de trabajo celebrado entre un armador o naviero de un buque y un tripulante del mismo para que preste servicios a bordo».

<sup>11</sup> CIORANESCU (1993), p. 274.

Como puede verse, en el encabezamiento de dichos documentos se recogen los sujetos del contrato (naviero y tripulantes), el nombre del navío o el viaje previsto, tras lo cual se reflejaban otros elementos de la relación jurídico-laboral como la duración del contrato, la manutención de la tripulación, sus retribuciones y otros derechos y obligaciones de las partes, a los que siguen una serie de fórmulas más o menos estandarizadas que aparecen en los contratos de la época, el lugar y fecha de celebración del contrato y las firmas de las partes, los testigos y el escribano.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CIORANESCU, Alejandro (1992). *Diccionario biográfico de canarios americanos*. Santa Cruz de Tenerife: Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, 1992. 2 vs.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego ([1587] 2007). *Instrucción Návtica para el buen uso, y regimiento de las Naos, su traça, y gouierno conforme a la altura de México*. Valladolid: Maxtor, 2007.
- IRIARTE ÁNGEL, José Luis (1993). *El contrato de embarque internacional*. Madrid: Beramar, 1993.
- MARTÍN PÉREZ, Francisco Javier (2015). *Análisis estratégico del sector naviero de las islas Canarias en el periodo 1718-1778: factores determinantes de su rendimiento*. [Tesis doctoral]. Universidad de Alicante. 2015.
- MARTÍN PÉREZ, Francisco Javier (2021). «El préstamo a la gruesa en el comercio canario americano del siglo XVIII». *Cosmológica*, n.º 1 (Santa Cruz de La Palma), pp. 375-380.
- PEÑA BAZTÁN, Manuel (1990). *Dirección de personal: organización y técnicas*. Barcelona: Hispano Europea, 1990.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio (1992). *Los hombres del océano, vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Diputación de Sevilla, 1992.
- RIBES MORENO, Isabel (2014). *El contrato de embarco en la marina mercante*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2014.
- VEITIA LINAGE, Joseph (1672). *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Juan Francisco de Blas, impresor mayor. Disponible en <<http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.do?id=6631>>. (Consultado el 8 de enero de 2023).

## EDICIÓN DOCUMENTAL

### 1

1738, diciembre, 5. Santa Cruz de La Palma

*Escritura de ajuste de tripulación (contrato de embarco).*

A.— Papel. 310 × 205. Extracto de acuerdos del Concejo de La Palma. Humanística del siglo XVIII. Tinta negra. Estando de conservación regular. Archivo General de La Palma, Protocolos notariales, Escribanía de Pedro de Escobar y Vázquez, c. 9 (1738), ff. 340r-344r.

Sean quantos este público ynstrumento y consierto de jente de mar vieren como nos el capitán Joseph Sol, contra maestre, Francisco Asturiano, guardián, Pedro Vais, condestable, Joseph Garsía, carpintero, Phelipe Martín, galafate, Jasinto Hernández Medina, despensero, Antonio Benites, tonelero, Saluador Varrientos, Francisco Polinario, Simón Polinario, Juan [de Acosta] Tholedo, Claudio Francisco y Joseph Morales, marineros; Manuel Morales, Claudio Antonio, Manuel Curuelo, Ambrosio Fístola, Bernardo Palomino, Lionardo Rodríguez, Joseph Conejo, Francisco Luján, Miguel del Castillo, Lorenzo Villarrial y Xisptóbal Candelaria, grumetes; vnos y otros de la tripulación del nauío nombrado Nuestra Señora del Rosario, Santo Domingo y San Visente Ferrer, alias La Gallarda, que se halla surto y anclado en este puerto y ciudad del Sr. San Miguel de La Palma para con el diuino fauor seguir viaje a el de La Guaira, de la prouinsia de Venesuela de Caracas y de que es capitán D. Francisco Thomás de Franquis y Aponte, vesino del Puerto de la Cruz de la Villa del Orotaua, en la Ysla de Thenerife y con rexistro del permiso condesido a estas ysas con frutos de los permitidos, todos juntos y de mancomún a bos de vno y cada vno de nos de por sí yn solidun y rrepresentando los ausentes por quienes prestamos bos y causión [...]rrato en forma y con renunsiasión de las leies de la mancomunidad y de modo que en este caso obsten para la validasión y fin [...] mesa de este ynstrumento y estando siertos e ynteligentes de nuestro derecho, otorgamos e conosemos por esta presente carta y desimos que tenemos ajustado y convenidos con el dicho capitán Francisco Thomás de Franquis para que en el expresado [...] hagamos viaje a el espresado Puerto de la Guaira en cumplimiento del rexistro con que [...] cada vno de nos la plasa que le corresponde y llegado que sea el dicho nauío a el referido puerto de La Guaira y de retorno a el de Santa Cruz de dicha ysla de Thenerife [...] qualquiera que sea del gusto de dicho capitán y combeniensia de su nauío será cumplido dicho viaje y si por voluntad de dicho capitán hisiemos arriuo o escala fuera del puerto referido de yda o buelta como no sea por falta de vastimentos, aguada, auer desarbolado, o ser cor[...] enemigos o por otro qualquiera agsidente pensado o no pensado dicho capitán nos a de pagar por la [...] que hisiere a cada vno de nos [...] estilo en la parte donde hisiere escala y sean de cumplir por nos y por dicho nuestro capitán las condiciones siguientes:

Lo primero, que dicho viaje se a de haser en el tienpo de vn año contado desde el día en que dicho nauío se haga a la uela en este dicho puerto para el de La Guaira, por cuio exersisio y asistencia personal [...] nos a de pagar por el dicho nuestro capitán [...] vno de nos [...] y dies pesos excudos [en] moneda [co]rriente en es[...] por tienpo de dicho año y como correspondiere a cada vno de nos en la plasa que vamos sirbiendo y si exediere dicho viaje y tornaviaje de dicho año nos a de pagar a la prorrata como correspondiere cada mes según el prinsipal de dichos sientos y dies pesos excudos.

Lo segundo, es condisión que dicho nuestro capitán nos a de dar de comer y beber lo necesario según el estilo de la nauegasió de Yndias en estas ysas en el tienpo que se hisiere dicho viaje y tornaviaje y por el vino que se acostumbra nos a de dar a cada vno de nos dies pesos escudos porque no a de ser obligado a dárnoslo en espesie.

Lo tercero, es condisión que nos los ofisiales, marineros y grumetes emos de asistir a la carena de dicho nauío en el puerto de La Guaira sin que se nos pague

por darla en dicho puerto más que cinco pesos a cada vno de nos y si la carena fuere en Puerto Cabello a fondo limpio siete pesos a cada vno y si se quisiere aforrar de nuevo quitando el aforro que aora tiene diez pesos a cada vno siendo de nuestra obligación el darla dos en qualquiera parte de las referidas siempre que conbenga a dicho nuestro capitán y asimismo emos de ser obligados nos los dichos a cortar la madera que se ofresiere para reparos de dicho nauío y aruoladura y vergas si fuere nesasario y [...] para el gasto de dicho nauío en demora y viaje poniéndola a bordo de él y todo lo que sea de su maior vtil para la segura nauegación de yda, demora y buelta p[...] de nuestra propia comodidad y seguridad de las [...]da sin que por esto podamos pretender dentro [de] dicho año y los más meses que fueren hasta fenecer [el] viaje redondo el estipendio su pra [...] erido como va mencionado en este ynstrumento porque así lo expresamos y estamos obligados.

Lo quarto, es condisión que hemos de ser obligados [...] los dichos a cargar, descargar, alastrar y desalastrar, aparejar y desaparejar dicho nauío y todo lo que [ade]más fuere nesasario hasí en este puerto, en el de Santa Cruz, como en el de La Guaira y Puerto Cavello y a donde fuere fenesido dicho viaje, trabaxando de día y a la madrugada o como más bien conbenga a dicho nuestro capitán y sea vtil al biaje y brebe expediente del despacho sin que por esto se no aia de pagar cosa alguna [...]tar ninguno de nos adesta asistencia y por ningún pretesto, causa ni motiuo a de poder ninguno de nos saliese de dicho nauío porque el que lo [hi]siere sea con causa justa o no justa so[...] podersele apremiar al cumplimiento [...]sista y ni abandone su plasa, no a de poder [...] la soldada que tubiere vensida ni que se le [...] pague cosa alguna de lo que tubiere ganado y así dicho nuestro capitán despidiere alguno de nos sin causa lexítima a de ser obligado a pagarle lo que tubiere seruido según el contrato aquí mencionado pero si alguno de nos lograre la fortuna de pasar en otro nauío logrando plasa de maestre, contramestre o guardián, no se le a de poder enbarasar por dicho nuestro capitán, el que ocupe qualquiera de los dichos puestos que no tenga en este nuestro nauío.

Lo quinto, es condisión que si, lo que Dios no permita, el nauío naufragare de yda o buelta no saluándose la carga no a de auer obligación de pagarnos soldada alguna y solo en el caso de saluarse alguna se a de pagar a la prorrata del flete, de lo que este ynportare, según del que constare del rexistro del nauío.

Lo sexto, es condisión que si alguno enfermarse en el viaje v en el puerto en donde hisiere la demora, no siendo la enfermedad tomada por su culpa a de ser obligado nuestro capitán a mantenernos como enfermos con lo que el nauío tubiere y así mismo curarnos con los medicamentos vsuales y presisos que tenga el sirujano del nauío, disponiéndolo este al barbero quien a la continua a de asistir en el nauío como así mismo el padre capellán para que diga misa por nos con [...]da que sea necesario.

Lo séptimo, es condisión que dicho nuestro capitán nos a de dar a cada vno de nos por présta[m]o [...] Caracas a la propartida de tornaviaje veinte y cinco pesos sin que pretendamos otra cosa alguna y dicha cantidad se nos a de descontar por dicho nuestro capitán de los dichos sientos y diez pesos escudos de nuestras soldadas, quando fenesido dicho viaje redondo se nos satisfaga de forma que del todo de lo que vbié-

remos vengado asta el vltimo término se ha de rebajar los dichos veinte y sinco pesos que rreseuimos de en préstamo y [...]mar esto menos.

Lo octauo, que es condisión que nos los dichos grumetes emos de ser obligados ha hacer quarto de timón desde naser el sol hasta el ponerse pero no por esto se priba a nuestro dicho capitán que siempre que se corra con algún tiempo que de cuidado llame a las personas que sean más de su satisfasión para que asistan al gobierno de es[te] ynstrumento.

Lo noueno, es condisión que fenecido y [...] dicho viaje en el puerto que sea a la satisfasión de dicho nuestro capitán y maior vtilidad de su rregistro aviendo descargado y alastrado se nos a de haser pleno pagamento de lo que cada vno vbiere ganado en la forma que queda expresado, dando a cada vno de nos lo que le correspondiere a el año y meses que pasaren a la prorrata.

Y con estas condisiones y confesando como confesamos auer resiuido cada vno de nos los dies pesos por rasón del vino que nos a entregado dicho capitán, los que declaramos en nuestro poder, con renunsiasión de la non numerata pecunia y demás deste casso nos obligamos ha haser dicho viaje, demora y tornaviaje en el rreferido nauío, entendiéndose que en falta de dicho nuestro capitán si susediere su fallamiento u otro qualquiera agsidente queda esta contacta susistente para con D. Juan Yanes Phelipe, maestre del mismo nauío v otro qualquiera en quien recaiga el empleo de tal capitán.

Y estando presente el dicho capitán D. Francisco Thomás de Franquis, y auiendo oído y entendido todo lo estipulado en las condisiones supraescriptas [...] que conbenga en ellas y en cada vna [de] ellas según y como se contiene y se obligó a su cumplimiento por ser lo mismo que tenía y tiene ajustado con [...] rido[s] ofisiales, marineros y mosos que tripulen el expresado su nauío y hará los pagamentos en la forma que va expresado y en cumplimiento de todo lo referido, todas las partes que otorgan este ynstrumento se obligaron según y estos por derecho pueden y deuen ser obligados y así mismo por los demás de la tripulasi3n a quien rrepresentan con sus personas y vienes raíses y muebles presentes y futuras dando como dauan poder a las justisias y jueces de Su Magestad y en espesial a las de la parte o lugar en donde fuere presentado copia deste ynstrumento y sea nesesarío allí vsar de él aunque sean extranjeros, a cuió fuero y juridisión real se someten, renunsiando su propio fuero, domisilio y vesindad y la ley si conuenerit de iurisdictione omnium iudicum y vltima pragmática de las sumisiones para que [...] guardar y cumplir como por sentencia pasada en autoridad de cossa jugada, renunsiaron todas las leies, fueros y derechos de fauor y quantas puedan obstar hasí en dominios de españoles como en los de otro qualquiera soberano nasiunl en donde se aportare en qualquiera subseco contingente y la general en forma, consintiendo que de este ynstrumento se saquen las copias que fueren nesarias que autorisadas tengan la misma fuersa y vigor que su original, en testimonio de lo qual otorgamos el presente en la dicha ciudad del Señor San Miguel de La Palma, a sinco días del mes de disiembre de el año de la natiuidad de Xispto Nuestro Señor mil septesientos y treinta y ocho y los otorgantes a quien yo el presente escriuano doy fee que conosco, así lo otorgaron y firmaron los que supieron escriuir y por los demás que dijeron no sauer a su rruogo lo



firmó vn testigo y lo fueron presentes D. Ambrosio López de Abreu, Joseph y Miguel de Escobar Espiser, vesinos y naturales de esta ysla. Y se añade que si fuere nesasario entablar parte o meter madera al costado firme saldo algunos [...] se nos a de pagar además de los dies pesos dos y medio. Entre renglones: mas que. Valga.

Francisco Thomás de Franquis y Aponte (*firmado y rubricado*)

Josseph Sol. (*firmado y rubricado*)

Francisco Antonio de Olave (*firmado y rubricado*)

Antonio Benítez (*firmado y rubricado*)

Manuel de Escobar y Espiser (*firmado y rubricado*)

Manuel Morales de Abreu (*firmado y rubricado*)

Phelipe Martínez (*firmado y rubricado*)

Mateo Hernández. Leonardo Rodríguez (*firmado y rubricado*)

José de Morales. Salvador Barrientos (*firmado y rubricado*)

Claudio Francisco Bisier [...] (*firmado y rubricado*)

Juan da Costa [Toledo] (*firmado y rubricado*)

Ante mí, Pedro de Escobar y Vázquez, escribano público y del concejo (*firmado y rubricado*)

## 2

1750, febrero, 9. Santa Cruz de La Palma

### *Escritura de ajuste de tripulación (contrato de embarco).*

A.— Papel. 310 × 205. Extracto de acuerdos del Concejo de La Palma. Humanística del siglo XVIII. Tinta negra. Estando de conservación regular.

Archivo General de La Palma, Protocolos notariales, Escribanía de José Albertos y Álvarez, c. 12 (1750), ff. 48r-50v.

Séparse como nos Lucas Sanches, Sebastián Fernández, Isidoro Gomes y Juan Rodríguez camaradas marineros; Gerónimo Pineda, Diego Pintado, y Juan de la Torre, Mosos que somos del navío nombrado el Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua, alias La Paloma Isleña de que es capitán D. Santiago Fierro y Torres natural y vesino desta ciudad, que se halla surto y anclado en la vahia y puerto de esta, para con el favor de Dios seguir viaje al de La Guaira provincia de Benesuela con el Registro de la Permision, juntos de mancomún ynsolidun con rrenun-sia de las leyes de la mancomunidad y [...] sus concordantes, por nosotros [...] y nombre de los demás marineros y mosos que son y sentaren plasa en el referido navío cumplimiento el número que deva llevar, por quienes prestamos vos y causión de rato grato, bajo la expresa obligación que hacemos de nuestras personas y bienes, decimos que tenemos contratado con el referido capitán ir a cumplir su Registro en el navío al puerto de La Guaira y retornar en él a este donde salimos [...] quelesquiera que gustare y se terminare el viaje sobre lo qual se abrán de guardar las condiciones siguientes:

Primeramente, que dicho viaje se a de hacer en término de un año contado desde el día que el navío se hisiera a la vela de este puerto para el de La Guaira, por

cuyo exersisio y personal asistencia se nos a de pagar ciento y ocho pesos corrientes, según corresponde a cada uno respectivo a la plasa que va ganando, aun que se finalise en menos tiempo del año, pero si exediere algún término mas se nos dará y pagará las demoras a rrasón de la soldada que vamos ganando de ciento y ocho pesos respectivo a lo que cada uno ganare.

La segunda, que se nos a de dar de comer y vever lo nesario según estilo de la navegación de Indias en estas Islas, en el término del viaje, y en caso de que se arrive con dicho navío a algún puerto de la América, mientras duraren los bastimentos sanos que se han de llevar de este, no emos de pedir otros, quedanto a el advitrio del Capitán el refrescar o no con algunas verduras.

La tercera, que se nos a de poner barbero para que nos afeite y sangre [...]. Siendo de nuestra obligación el contribuirle con un peso según estilo y prácticas.

La quarta, que el expresado Capitán a de ser obligado durante el viaje a qualquiera que de la tripulación cayere enfermo a darnos lo necesario para que el cirujano que llevare dicho. navío, nos asista en lo que se ofresca avordo sin pagarle cosa alguna de nuestra cuenta y de estar en tierra mientras durare la calentura en el que adolesiere se le abrán de dar por el dicho Capitán quatro reales por día, cuya obligación cesara quando el dicho cirujano, o barbero dixere estar libre de ella el enfermo, por [...] mantenerse en tierra para su conbalesensia se nos abrá de dar cosa alguna, como también si adolesieremos de enfermedad de mujeres por que esta será de nuestra cuenta y no la de dicho Capitán.

La quinta, que a de ser cargo de dicho capitán a traer en dicho navío a cada uno de los marineros y mosos de su tripulación una fanega de cacao pagándoles su flete acostumbrado.

La sexta, que se nos a de pagar a cada uno dies escudos por la asistencia que abremos de tener en la carena de dicho navío en el puerto de la Guaira, o de Cavello incluyendo aforros y dar lados y demás que fuere [...] y práctica, y si solamente fuere remendar [...] de sevo y fuego, no se nos abrá de dar más que [...] pesos por dicho trabajo, siendo de nuestra obligación cortar la madera para reparos del navío como son palos, bauprés, cepos de anclas, vergas y leña para el gasto que pondremos a su bordo, los quales lados seremos obligados a darlos en qualquiera parte de los puertos referidos, como también si en el discurso de la [...] encontraremos con enemigos (lo que Dios no permita) todos emos de estar conformes y unánimes a executar puntualmente las órdenes del referido Capitán riñendo y defendiendo dicho navío, obrando las [...] que se nos mandare, y todo quanto fuere del mayor útil para la seguridad de la navegación y de las vidas, sin que por esto aya de pretender cosa alguna mas en el discurso del viaje, y tornaviaje que es, el estipendio referido.

La séptima, que todo los de la tripulación emos de ser obligados así en este puerto como en los de dicha provincia y otros aonde llegaremos hasta fenecer el viaje a mantener la guardia de noche, y a cargar descargar, a lastrar, aparejar, y desaparejar el navío, con todo lo demás que fuere necesario trabajando de día, y a la madrugada según estilo de la parte donde nos allaremos, o que más bien convenga al ca-

pitán sin que por esto ayamos de pretender más interés que el declarado, ni faltemos a la asistencia de dicho navío, ni salirnos de él con pretexto alguno, porque entonces no emos de poder pedir la soldada que estuviere vensida, salvo pasando a otro puesto superior como es maestre, contra maestre y guardián, porque no se nos podrá embarasar y en [...] caso y el de despedirnos el expresado capitán con causa legítima será obligado a pagarnos lo que ubiere ganado respectives a la soldada.

La octava, que si sucediere (lo que Dios no permita) que dicho navío naufragare de ida o vuelta no salvándose su carga no emos de pedir soldada exepcto en el caso que se salve alguna [...] la prorrata del flete de lo que importare al respecto de lo que constare del Registro, y estando presente yo el referido D. Santiago Fierro y Torres capitán del expresado navío acepto esta escritura confesando tenerla bien entendido me obligo por esta a guardar y cumplir las condiciones insertas las que doi aquí por repetidas para que me perjudiquen en el todo por lo que me toca, siendo también de cargo de la tripulación que al tiempo de dar las dose del día an de poner avordo del referido navío la carga que estoviese dentro de la lancha, en el paraje que [...] y en su defecto buscare quien lo haga por ellos pagándoles acosta de su soldada; todo lo cual cumpliremos sin contravenir en manera alguna con lo estipulado y contratado, para cuya firmesa y en estavilida cada uno por lo que le toca nos obligamos con personas y bienes presentes y futuros dando poder a las Justisias y Jueses de Su Majestad con expesialidad a las de la parte y lugar donde con el traslado autentico de esta escritura fuere requeridos aviso fuero y Real Jurisdicción [...] someta y renunsiamos al nuestro propio [...] domisilio y vecindad y la ley si convenierit de jurisdiczione omnium judicum y [...] prammática de las sumisiones y para que nos lo hagan guardar y cumplir como por sentencia difinitiva pasada en cosa jusgada renunsiamos las leyes fueros derechos y privilegios de nuestro favor que la general que lo prohive en forma; en cuyo testimonio otorgamos la presente en esta mui noble y leal ciudad de Santa Cruz de esta Isla del Señor San Miguel de La Palma a nueve de febrero de mil setecientos y cinquenta años; que los otorgantes que yo el escribano publico doi fe conozco, así lo dixeran otorgaron y firmaron el que supo, y por los que no, un testigo que lo fueron presentes D. Nicolás de Abendaño, D. Domingo Ximenes de menores vecinos de esta dicha ciudad y Miguel Rodríguez de Garafía.

Santiago Fierro y Torres (*firmado y rubricado*)

Ysidoro Gomes (*firmado y rubricado*)

Por testigo Domingo Joseph Ximenez de Castro (*firmado y rubricado*)

Ante mí, Joseph. Albertos y Álvarez, escribano público (*firmado y rubricado*)

