

## LA EMPRESA NAVIERA PALMERA EN EL COMERCIO DE INDIAS. EL VIAJE DE «LA PALOMA ISLEÑA» A LA GUAIRA EN 1755

Francisco Javier Martín Pérez<sup>1</sup>

**Resumen:** En este trabajo se analiza la actividad propia de una empresa naviera palmera en el tercer cuarto del siglo XVIII, en la Carrera de Indias<sup>2</sup>, a través del estudio de un caso: el viaje efectuado por la fragata el Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua, alias «La Paloma Isleña» desde el puerto de Santa Cruz de la Palma al de La Guaira, en 1755.

Para ello se examinan, en primer lugar, las principales dimensiones del entorno en el que dicha empresa se llevó a cabo: político-legal, económica, social y tecnológica.

A continuación se estudian los principales recursos utilizados en la aventura o empresa marítima: físicos, humanos y financieros.

Para completar el estudio, se hace referencia a los objetos transportados y a los cargadores de los mismos.

**Palabras clave:** empresa naviera palmera, Carrera de Indias, Santa Cruz de la Palma, La Guaira.

**Abstract:** In this paper the activity of a local shipping firm, in La Palma island, in the third quarter of the 18th century during the Carrera de Indias, is analyzed through a case study. This case shows the trip made for the frigate Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua —also known as «La Paloma Isleña»— from the Santa Cruz de la Palma harbour to La Guaira's, in 1755.

For this, we examine first the main dimensions of the environment where the enterprise was undertaken: political-legal, economic, social and technological forces.

We will then study the main resources used in the maritime venture: physical, human and financial.

To complete the study, a reference of the transported freight and the expeditors or freighters involved is made.

**Key Words:** Shipping firm, the Carrera de Indias, Santa Cruz de la Palma, La Guaira.

### INTRODUCCIÓN

A pesar de que algunos autores opinan que la Historia de la Empresa, como disciplina independiente, está plenamente consolidada (Sapelli, 1996: 473), la situación en nuestro país no es tan optimista. Al menos así lo afirman Ojeda y Pérez (2002: 265) los cuales señalan que el repertorio de estudios científicos relativos a esta materia es, aún, pequeño. Con este trabajo pretendemos contribuir, modestamente, al

<sup>1</sup> Departamento de Organización de Empresas. Universidad de Alicante.

<sup>2</sup> Se conoce como Carrera de Indias el entramado comercial y la navegación entre España y sus colonias, que se empezó a forjar en la primera mitad del siglo XVI y que lograría su definitiva configuración hacia 1560.

conocimiento de una actividad empresarial profundamente arraigada entre los canarios, la actividad naviera. Para ello hemos elegido una época, el tercer cuarto de siglo XVIII, un puerto, el de Santa Cruz de La Palma, y una *aventura*, la protagonizada por la fragata «La Paloma Isleña» en su viaje al puerto de La Guaira en 1755.

Es posible que dicha *aventura* pueda no ser considerada, al menos desde una perspectiva actual, como una verdadera empresa, pero no cabe duda de que los agentes socioeconómicos de la época, favorecidos por un contexto favorable basado principalmente en un clima propicio y en la posición geoestratégica del archipiélago a caballo entre tres continentes, se implicaron en la producción y comercialización de productos agrícolas exportables como el azúcar o el vino, cuyo comercio atrajo hacia los principales puertos de las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, un importante número de mercaderes de toda procedencia, interesados, sin duda, por la perspectiva de obtener unos excelentes beneficios, esencia misma de la empresa en el futuro modelo capitalista. Cabe hablar, pues, de actividad económica motivada por el lucro, protagonizada por agentes, tanto isleños como de fuera de las islas, de cuyos hechos ha quedado constancia en las diferentes fuentes históricas, en forma de escrituras de riesgo, contratos de construcción naval, registros de permisión para viajar a Indias, etc. Cabe hablar, como mínimo, de protoempresa (Ojeda y Pérez, 2002: 267-268) y considerar como tal, la *aventura* de nuestra «Paloma Isleña».

## 1. LOS PREPARATIVOS DE LA AVENTURA

La rígida reglamentación del comercio de la época (v. apartado siguiente), convierten los prolegómenos de la aventura empresarial marítima en una lenta y tortuosa tramitación para conseguir el correspondiente permiso real. En nuestro caso los preparativos comienzan cuando el armador del buque, en este caso el sargento mayor don Felipe Manuel Massieu de Vandala, vecino de la ciudad<sup>3</sup>, dueño del navío nombrado el Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua, alias «La Paloma Isleña», surto y anclado en la bahía de este puerto, en cuyo astillero fue fabricado, otorga poderes al capitán don Nicolás Antonio Morera, vecino del lugar y puerto de Santa Cruz de Tenerife, el 12 octubre de 1754, para que en nombre del otorgante haga oposición con el referido navío para navegar y disfrutar del registro de la permisión que toca a la isla de La Palma para el año siguiente, es decir, el de 1755, para el puerto de La Guaira.

El 10 de enero de 1755 se da por presentado el citado poder y por opuesto a don Felipe Massieu de Vandala con el citado navío. Se emite el correspondiente despacho

<sup>3</sup> Se refiere a la ciudad de Santa Cruz de La Palma, expresión que sigue utilizándose en la actualidad.

a don José Nicolás de Valcárcel y Lugo, subdelegado en aquella isla del Juzgado y Comercio de Indias para que ordene el arqueado del navío y que luego de ser arqueado, sea inspeccionado por dos expertos: un carpintero de ribera y un calafate, acompañados en ambos casos por el Capitán de Mar.

El juez superintendente interino del Juzgado y Comercio de Indias, don Pedro Álvarez, del Consejo de Su Majestad, emite un decreto por el que se nombran dos peritos para el arqueado<sup>4</sup> del buque —Juan de Lemos y Juan de Acosta Toledo— y otros dos para el reconocimiento de estar «estanco y hábil»<sup>5</sup> —José Gómez, maestro de carpintería y Leonardo Calderón, maestro calafate—. Estos últimos deberán ir acompañados de Juan de la Concepción Rocha, capitán de mar<sup>6</sup>. Dichos nombramientos son notificados a los interesados el 28 de enero del citado año, aceptando y jurando sus respectivos cargos.

De acuerdo con la medición efectuada por los peritos Juan Agustín de Lemos y Juan de Acosta Toledo, el navío resulta tener una capacidad de carga de 207 toneladas, lo que declaran bajo juramento ante el subdelegado del comercio en la isla, don José de Valcárcel, el 29 de enero de 1755 (v. apartado 6.2.1).

El 30 de enero, don Felipe Manuel Massieu de Vandala, en atención a sus habituales quebrantos de salud que le impiden navegar en el proyectado viaje de «La Paloma Isleña», nombra como capitán de la misma a don Santiago Fierro y Torres, el cual, tras aceptar ante el Señor Juez Subdelegado el cargo, continúa con los trámites necesarios para obtener el correspondiente despacho.

El 1 de febrero del citado año, tras ser reconocido y practicadas las demás diligencias, don Santiago Fierro y Torres solicita la primera visita en orden a completar las diligencias necesarias para que el barco pueda recibir la carga.

En dicho día, mes y año son citados, el capitán don Juan Lorenzo Vélez del Hoyo como diputado, don Domingo Vandevale de Cervellón como caballero diputado, don Tomás Álvarez oficial mayor de Contaduría, don Ambrosio López de Abreu guarda mayor, Melchor Cabrera alguacil del Juzgado, Juan de la Concepción Rocha capitán de mar, Francisco Rodríguez y Pedro González hombres de mar, para hacer la correspondiente visita.

El día 6 de febrero, con la asistencia del señor Juez Subdelegado, los Caballeros Diputados, el Oficial de la Contaduría, el Guarda Mayor, el Alguacil del Juzgado, el Capitán de Mar y demás personalidades se efectúa la vista prevenida por los reglamentos, registrándose la bodega, entrepuentes y demás compartimentos del navío, quedando a su bordo por guarda Clemente Toledo.

<sup>4</sup> Operación destinada a determinar el volumen interno de los espacios cerrados del buque. El equivalente actual de este trámite sería la obtención del Certificado Internacional de Arqueo.

<sup>5</sup> El equivalente actual de este trámite sería la obtención del correspondiente Certificado de Seguridad.

<sup>6</sup> Cargo equivalente, en cierta medida, al actual de práctico de puerto.

El 8 de abril del citado año, don Felipe Manuel Massieu de Vandala, dueño del navío, eleva al señor Subdelegado escrito comunicando el nombramiento de don Nicolás Antonio Morera, natural de esta isla y vecino del puerto de Santa Cruz de Tenerife, como maestre y administrador de «La Paloma Isleña».

El 30 de abril, don Santiago Fierro pide se realice la segunda visita y, tras cursar las correspondientes citaciones a don Domingo Vandeval de Cervellón y don Juan Lorenzo Vélez del Hoyo como caballeros diputados, don Ambrosio López de Abreu como guarda mayor del Juzgado, don Juan de la Concepción Rocha como capitán de mar y Melchor Cabrera como ministro del Juzgado, se realiza ésta con la presencia del Juez Subdelegado del Juzgado y Comercio de Indias y de José Santos y Domingo Fuentes como hombres de mar, encontrando la bodega a media carga con pipas, medias pipas y otros vasos menores, de vinos y aguardientes y sin encontrar en ella ningún tipo de géneros prohibidos.

El 14 de junio el barco está totalmente cargado, por lo que su capitán don Santiago Fierro y Torres pide que se extiendan las guías y que se remitan a la contaduría, con el fin de satisfacer los correspondientes reales derechos.

El 29 de julio de 1755, finalmente, los caballeros diputados don Domingo Vandeval de Cervellón y don Juan Lorenzo Vélez del Hoyo, don Tomás Álvarez oficial de la Contaduría, don Ambrosio López de Abreu guarda mayor del Juzgado, Melchor Cabrera ministro del Juzgado y José Arrocha y Basilio Martín como hombres de mar, son citados para girar la última visita, que es realizada dicho día por el señor don José Nicolás de Valcárcel y Lugo, juez subdelegado del Juzgado y Comercio de Indias, acompañado del Capitán de Mar y demás personalidades antes citadas, los cuales declararon encontrar el navío apto para hacer el viaje y no haber encontrado a bordo géneros prohibidos, dándose por finalizada la visita y autorizando que «*continuasen su viaje, con el favor de Dios...*» (A.G.I. Contratación, 2862).

## 2. EL MARCO LEGAL DEL COMERCIO CANARIO-AMERICANO

Tras el Descubrimiento e inspirándose en el espíritu restrictivo que había dominado la vida económica de la ciudad medieval, el estado aplica a sus colonias un rígido y continuado monopolio en su comercio indiano hasta bien entrado el siglo XVIII. En su virtud, España se reservó para sí el comercio con sus colonias, tanto de importación como de exportación, transportándolo en buques españoles y señalando, además, un único puerto peninsular por el que había de pasar todo lo que de allí viniese y todo lo que allí fuese. Tales políticas, además de ser práctica común

en el resto de naciones europeas colonizadoras, se ven alentadas por la doctrina económica a la sazón imperante: el mercantilismo<sup>7</sup>.

## 2.1. El régimen comercial para el Archipiélago Canario durante el siglo XVIII

La liberalización del comercio fue un proceso progresivo que se extiende a lo largo de todo el siglo XVIII que aparece jalonado por diferentes sucesos, entre los que destacamos: la promulgación del Reglamento de 1718, la inclusión de Canarias en las ventajas de 1765 y la entrada en vigor del comercio libre de 1778 (Morales, 1955: 77-101); siendo, sin duda, la promulgación del citado Reglamento de 1718, vigente aún al comenzar nuestro viaje «La Paloma Isleña», el hecho más destacado de la centuria, al menos desde el punto de vista de nuestro trabajo.

### 2.1.1. *El reglamento de 1718*

Al promulgarse el citado reglamento, la última concesión a las Indias había expirado y los registros estaban, en consecuencia, suspendidos. En estas circunstancias, la Corona propuso el nombramiento de representantes idóneos<sup>8</sup> para estudiar la forma de continuar el comercio de las islas con América. De lo estudiado, planeado y expuesto, resultó la más importante normativa para el comercio isleño: el Reglamento de 1718.

Mediante el citado reglamento se autorizaba a las islas de Tenerife, La Palma y Gran Canaria, la exportación de mil toneladas hacia los puertos de La Habana, Campeche, Caracas, Trinidad, Cumaná y Santo Domingo, en las proporciones señaladas en el cuadro 1. Pronto, las islas van dejando de comerciar con algunos de los puertos incluidos en la autorización de tal forma que hacia 1740, la práctica totalidad del tráfico se dirige hacia los puertos de La Guaira, Campeche y La Habana.

<sup>7</sup> Sistema económico que atiende en primer término al desarrollo del comercio, principalmente al de exportación, y considera la posesión de metales preciosos como signo característico de riqueza. A este sistema responden las siguientes medidas tomadas por los Reyes Católicos: monopolización del oro y la plata; prohibición de la exportación de estos metales preciosos; mantenimiento de una balanza comercial, al menos, equilibrada; control riguroso del metal procedente de América; entre otras. (Vicens, 1972: 283).

<sup>8</sup> En la gestación del citado Reglamento intervinieron, entre otros, don Lorenzo Bernardo Pereira de Ocampo, en representación de Tenerife, don Pedro Hernández Lozano en representación de Gran Canaria y don Antonio Pinto de Guisla en representación de La Palma

CUADRO 1. REPARTO DEL TONELAJE ASIGNADO A LAS ISLAS CANARIAS  
EN EL REGLAMENTO DE 1718

	La Habana	Campeche	La Guaira	Puerto Rico	Trinidad	Cumaná	Santo Domingo	Totales
Tenerife	180	180	120	30	30	30	30	600
La Palma	75	75	50	12,5	12,5	12,5	12,5	250
G. Canaria	45	45	30	7,5	7,5	7,5	7,5	150
Totales	300	300	200	50	50	50	50	1000

Fuente: Peraza (1977).

La permisión se extiende únicamente para los frutos de la tierra (vino, aguardiente, vinagre, pasas, higos, almendras, nueces, etc. y, en caso de abundancia acreditada, trigo en grano o harina), aunque con carácter excepcional se autoriza el envío de mantas, frazadas y tejidos toscos fabricados en las islas, por ser muy útiles en América para el abrigo de la gente pobre de allí. Por Real Cédula de 22 de agosto de 1755, se autoriza el embarque de cajas de dulce, tafetanes, cordones, encajes ordinarios, cofias, medias, calcetas, algún lienzo y otras menudencias, siempre que el valor de lo enviado no superase determinada cantidad.

Bajo la denominación de rancho y generala se pasaban también a Indias pequeñas cantidades de diversos artículos, aunque mediante la citada real cédula de 22 de agosto de 1755, se prohíben las generalas que era costumbre conceder a los capitales de los registros, no alcanzando, apenas por unos días, tal prohibición, al viaje de «La Paloma Isleña».

Para el tornaviaje, el reglamento prohíbe expresamente la importación de grana fina o silvestre, añil, perlas, oro, plata y tabaco. No obstante, la plata fue autorizada hasta la cantidad necesaria para el pago de los salarios de la tripulación y los derechos de entrada en las islas, más cincuenta pesos por tonelada, con un tope de cincuenta mil pesos, para compensar la falta de moneda en las islas. Respecto al tabaco, solamente se autoriza la importación que se hiciera por real encargo. En estas condiciones las mercancías más comunes eran, el cacao, cueros, zarza, palo brasilete y palo Campeche, vainilla, azúcar, etc.

La autorización para el comercio se hace exclusivamente a los naturales y otros súbditos de la Corona vecinos de las Islas, mientras que a los extranjeros se les permite comerciar con América si han transcurrido más de veinte años desde que se avecindaron en las islas y más de diez desde que contrajeron matrimonio con mujer española. También los oficiales y marineros de los buques deben ser naturales y vecinos de las islas.

Con el fin de no perjudicar al comercio peninsular se dispuso que los buques

canarios no pudieran salir para las Indias en el periodo comprendido entre los meses anteriores y posteriores al que partieran las flotas y galeones. Al retorno, y hasta 1770, los buques estaban obligados a volver a Santa Cruz de Tenerife; a partir de esta fecha, podrán volver y cumplimentar las formalidades de llegada en sus respectivos puertos de partida (La Palma o Gran Canaria).

Los barcos deberían ser de construcción española, salvo que hubiesen sido adquiridos con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento, previo pago de treinta y tres reales de plata doble antigua por tonelada en cada viaje. Si en el transcurso del viaje los capitanes encontraban al buque incapaz de finalizar el viaje y decidían echarlo al través<sup>9</sup> en alguno de los puertos de Indias, estaban obligados a comprar o construir otra y rendir viaje en el puerto de salida.

En relación con los gravámenes a que estaba sometido el comercio con las Indias, hemos de distinguir entre las contribuciones exigidas a la salida y entrada de Canarias y las exigidas a la entrada en Indias. Con respecto a las primeras, citaremos: el almojarifazgo y la regalía del Consulado, las limosnas y la prestación por poblar las Indias<sup>10</sup>, además de otras imposiciones para retribuir a los funcionarios del Juzgado de Indias, el haber del peso o derechos por licencias, visitas y embarque de pasajeros cobrados por los Intendentes Generales o el Juez Superintendente de Indias, en algunos casos con carácter esporádico. En cuanto a los derechos a pagar por la entrada de mercancías americanas en Canarias, el reglamento disponía la exacción de determinadas cantidades alzadas o porcentajes sobre las mercancías importadas. Así mismo habían de satisfacerse ciertas cantidades por las mercaderías introducidas en Indias, fijadas igualmente, en porcentajes o a tanto alzado.

El Reglamento establece, además, normas relativas a la inspección de los buques, especialmente en lo que se refiere a la prohibición de embarcar mercancías prohibidas. (Peraza, 1977: 101-152).

### 3. EL MARCO ECONÓMICO. LA CRISIS VITIVINÍCOLA

La economía de La Palma se basaba fundamentalmente en el cultivo de la vid y de la caña de azúcar. Según Glas (1999: 96), su producción es parecida a la de Gran Canaria, con la diferencia de que se fabrica en La Palma gran cantidad de azúcar, produciéndose también buenos vinos, especialmente la malvasía, que cuando llega a

<sup>9</sup> Expresión que significa desguazar.

<sup>10</sup> Consistente en la obligación de trasladar a la isla de Santo Domingo o al puerto de Indias señalado, cincuenta familias de a cinco personas a cambio de la exención en el pago de la *avería*. En caso de no realizar tal prestación, el navío debía abonar a la Corona cierta cantidad conocida como *derechos de familia*. (Macías, 1992: 51-52).

los tres años tiene el sabor de «*una piña exquisita y madura*». Abunda la miel y toda clase de fruta, hasta el punto de que los nativos no llegan a poder consumirlas en su totalidad por lo que elaboran muchas confituras (dulces) y conservas, las cuales exportan al resto de las islas y a las Indias. También existe una gran producción de resina de pino.

Aunque los datos demográficos —se estima que la población palmera creció a un ritmo del 0,6 % de promedio anual durante el siglo XVIII—, o los relativos al incremento de las superficies cultivables de regadío y, sobre todo, la extensión de las superficies cultivadas a expensas de terrenos baldíos y comunales, parecen indicar un cierto ritmo de crecimiento económico, no cabe duda que la economía regional canaria en esta centuria estuvo marcada por la larga crisis provocada por la decadencia del sector vitivinícola. (Macías, 1992: 44-49).

Ya a finales del siglo XVI aparecen los primeros síntomas de la decadencia, pero es a partir de 1703, tras la firma de los tratados de Methuen, cuando ésta se empieza a manifestar en toda su crudeza. A partir de esta fecha el mercado inglés empezó a proveerse de los caldos portugueses provocando una reducción paulatina de las exportaciones de las Islas hacia este tradicional mercado. Según los cálculos de Steckley (1980: 342), de las 9210 pipas importadas en Inglaterra a través del Puerto de Londres en 1681 se pasó a sólo 759 en 1729 (Ver figura 1).

Ante la caída de las exportaciones hacia el mercado nórdico, la alternativa del sector vitivinícola canario durante el siglo que nos ocupa fue la exportación hacia los mercados de Indias, a pesar de las dificultades originadas por la competencia de los vinos andaluces y los aguardientes catalanes. La sucesiva norma de liberalización del comercio americano fue erosionando progresivamente la competitividad de las exportaciones canarias, especialmente a partir de la promulgación de los decretos de 1778. (Núñez, 1992: 522-524).

#### 4. EL MARCO SOCIAL

La población de la isla de La Palma en 1744 es, según Macías (1992: 81) de 17.581 habitantes, que viven diseminados por diferentes lugares de la geografía isleña, siendo Santa Cruz de La Palma, la única ciudad destacable, que albergaría un 15 % de la población insular (Martín, 1997: 53), calificada por Glas (1999: 94) como una «*gran ciudad, con dos iglesias parroquiales, varios conventos de frailes y monjas y muchas casas particulares de buen gusto*», aunque no tan buenas, añade, como las de la vecina isla de Tenerife. Destaca este último autor, también, la importancia de dos pueblos: San Andrés y Tazacorte.



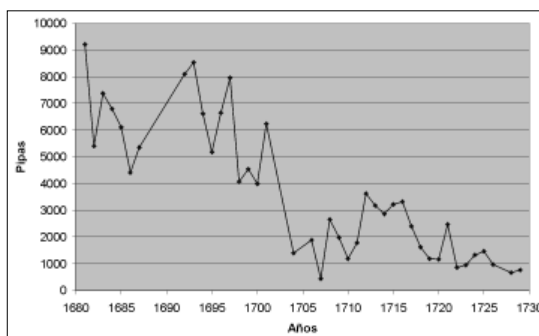
Como en el resto de las islas, la población se encuentra dividida en cuatro estamentos, con sus propias características, derechos y privilegios: la nobleza, el clero, la burguesía agraria y comercial y las clases populares. Cada uno de estos segmentos de la estructura social isleña trató se

superar la crisis vitivinícola mediante las soluciones que estaban a su alcance. Los hacendados, tratando de reducir los costes de producción del viñedo, transformando las relaciones de producción existentes hasta la fecha mediante la sustitución del trabajo a jornal por la medianería, en un intento por trasladar parte de los costes de producción hacia el medianero. Los pequeños viticultores di-

versificando sus cultivos y dedicando nuevos terrenos arrebatados al baldío comunal o realengo a cultivos de supervivencia o haciendo funcionar algún telar doméstico, para tejer la vestimenta familiar y colocar, en la medida de lo posible, algún excedente en el mercado indiano. Los jornaleros desplazados por la medianería, con un alto paro estacional, hubieron de buscar su sustento en la explotación del patrimonio comunal: carboneo, roturaciones clandestinas, pastoreo, o engrosando la ya importante población de mendigos y vagabundos (Macías, 1992: 46-47). Un importante número de isleños perece de hambre en las ciudades y pueblos; las enfermedades se extienden con rapidez y algunas infecciones se vuelven endémicas entre las clases menos favorecidas, como consecuencia de la falta de defensas biológicas. En estas circunstancias, el paro y la emigración alcanzan cotas alarmantes, debido al excedente de mano de obra. (Monzón, 1994: 13).

Pero, sin duda, el fenómeno social más importante a lo largo de todo el siglo XVIII, fue el fenómeno de la emigración, del que no se libraron ninguna de las capas sociales de la isla. No obstante, hay que distinguir dos tipos de emigración: la propiciada por la corona, embarcada mediante los *derechos de familia* y la favorecida por el comercio canario-americano especialmente hacia Cuba y Venezuela. Con respecto al primer tipo, se trata en su mayor parte de familias nucleares jóvenes de cuatro a cinco miembros, de procedencia social baja, mientras que el segundo grupo se nutrió fundamentalmente de jóvenes solteros o casados —a pesar de la existencia de cierta normativa que trató de evitarlo— pequeños y medianos propietarios, los cuales se ven obligados, en muchos casos, a hipotecar o vender sus bienes, lo que parece lógico si pensamos que estos emigrantes tenían que pagar a los navieros, además

FIGURA 1. IMPORTACIONES DE VINO CANARIO GRAVADOS LONDRES



Fuente: Steckley (1980). Elaboración propia.

de los correspondientes *derechos de familia*, el importe de su pasaje. (Macías, 1992: 59-82). Es probable que muchos de estos emigrantes lo hicieran en calidad de «*pasajeros cargadores*» o incluso como tripulantes, ya que no es difícil encontrar, entre estos últimos, individuos que, previo a su embarque, suscriben escrituras de riesgo (Ver anexo I), cuyo importe, en algunos casos, es equivalente al precio a pagar por el pasaje a Indias.

## 5. EL MARCO TECNOLÓGICO

### 5.1. La cartografía

En la época que nos ocupa, el tipo de carta utilizada para la navegación es la carta mercatoriana. A la sazón, el uso de las cartas ya no se relaciona con el levantamiento de mapas o el reconocimiento de las siluetas de los países, sino, como señala Suay, (2000:84) para determinar la distancia entre diversos puntos de la carta y el rumbo necesario para llegar a ellos o para evitarlos. La principal ventaja de la carta mercatoriana es que, sobre ella, la derrota loxodrómica puede trazarse como una línea recta.

La necesidad de que los pilotos de Indias tuviesen conocimientos de cartografía se pone de manifiesto desde época muy temprana, cuando el Consejo de Indias emite una real cédula el 2 de agosto de 1527 en la que se regulan por primera vez los contenidos de que debían examinarse dichos pilotos. Entre otras cuestiones se establece que cualquiera que quisiese ser piloto debería tener «*su carta de marear*» a la vez que debería saber «*echar punto en ella*», esto es, determinar la posición del navío. (Martín, 2003: 676-681).

### 5.2. Los instrumentos de navegación

Distinguiremos tres grupos: los destinados a determinar el rumbo, los utilizados para hallar la altura de los astros y los empleados para medir el tiempo.

#### 5.2.1. Instrumentos para determinar el rumbo: la aguja náutica

En su versión primitiva, este instrumento consistía en una aguja magnética montada sobre un flotador que se colocaba en un recipiente con agua. Esta configuración

se mantuvo con ligeras modificaciones hasta el siglo XIX. Desde antiguo se conocía que la aguja náutica no apuntaba al norte, pero fue seguramente Colón quien descubrió la variabilidad de este fenómeno al cambiar la situación del buque. Debido a esta circunstancia, la reiteradamente citada real cédula de 2 de agosto de 1527, establecía que los pilotos debían saber «como marcar las agujas para que sepan en todo lugar si nordestean o noruestean que es una de las cosas que más importa saber, por las ecuaciones y resguardos que ha de dar cuando naveguen» (Martín, 2003:681-682).

### 5.2.2. Instrumentos para determinar la altura de los astros

Estos instrumentos fueron diseñados para determinar la latitud del lugar. Ya desde los fenicios se sabía que la altura del polo celeste sobre el horizonte se correspondía con la latitud del lugar. Para este menester se desarrollaron principalmente cinco instrumentos: el astrolabio, la ballestilla, el cuadrante de altura, el octante y el sextante.

El *astrolabio náutico* estaba formado por un disco de cobre o latón, sobre una de cuyas caras aparecían trazados dos diámetros perpendiculares que dividían el círculo en cuatro partes iguales. Una alidada, girando sobre un pivote que atravesaba el centro del astrolabio, permitía hallar la altura de los astros. El astrolabio náutico se encuentra, al final de su larga vida, con la dura competencia de otros dos instrumentos: el cuadrante de altura y el octante.

La *ballestilla*, instrumento muy utilizado desde el siglo XVI, estaba compuesto por una vara de madera a lo largo de la cual corría perpendicularmente otra de menor longitud. El piloto aplicaba el ojo en un extremo del instrumento, (la coz), dirigía éste hacia la estrella cuya posición quería medir y deslizaba la vara cruzada (travesañ, franja o martinete) hasta que la parte inferior de ésta coincidía con el horizonte y la superior con la estrella. La altura de la estrella (ángulo que forma con el horizonte) se leía directamente en una graduación grabada en la vara principal (vara, virote o flecha). La ballestilla fue empleada principalmente para tomar alturas de estrellas. No obstante, su utilización de espaldas al sol y algunas modificaciones en su diseño, permitieron que fuese igualmente útil para tomar alturas de sol. Debido a su sencillo manejo y facilidad de construcción (era frecuentemente construida por los propios pilotos), se siguió utilizando aún después de la aparición de instrumentos más precisos como los cuadrantes y octantes (Suay, 2000: 107).

El modelo más antiguo de *cuadrante* consistía en un cuarto de círculo graduado, con pínulas en uno de los lados del ángulo recto para visar el astro y una plomada, cuyo hilo, que parte del vértice del ángulo, sirve de índice. Este instrumento de na-

vegación fue descrito en los Libros del Saber de Astronomía del Rey Sabio. El cuadrante o cuarto de círculo no tuvo tanta aceptación entre los pilotos como el astrolabio o la ballestilla, puesto que los movimientos propios de buque dificultaban las mediciones.

Más aceptación tuvo el denominado cuadrante de Davis o *backstaff*, que en realidad es una modificación de la ballestilla que permite observar de espaldas al sol. El mismo Davis perfeccionó el instrumento, pero finalmente fue sustituido por los denominados de reflexión, a finales del siglo XVIII. (Suay, 2000: 107-112).

El *octante* es un instrumento de reflexión útil para medir alturas de los astros, similar al cuadrante, del que se diferencia por permitir medir ángulos de hasta 90°. Fue ideado por John Hadley en 1731 y construido en Londres los últimos años del siglo XVIII. Es poco probable que los pilotos de nuestra fragata tuviesen ocasión de utilizar este último instrumento.

### 5.2.3. Instrumentos para la determinación de la hora

El uso de instrumentos de precisión para determinación de la hora está íntimamente relacionado con uno de los problemas que debía resolver el navegante: la determinación de la longitud. Nos referiremos aquí a tres tipos de reloj: el *reloj de sol*, escasamente utilizado por la excesiva laboriosidad del método utilizado para determinar la hora; la *ampolleta*, instrumento cuyos orígenes hay que buscarlos en la Edad Media, consistentes en un par de vasos unidos por una estrechez y llenos de una cantidad de arena cuyo paso de un vaso a otro tiene una duración determinada y el *nocturlabio*, cuya invención se atribuye al beato Ramon Llull, hacia el último tercio del siglo XIII, que es un instrumento utilizado para determinar la hora por medio de las estrellas circumpolares, particularmente con la estrella Cochab de la Osa Menor o las estrellas Dubhe y Merack de la Osa Mayor. (Suay, 2000: 116-128).

### 5.3. Determinación de la situación

Desde que comienza con los descubrimientos la navegación de altura, el problema fundamental que ha de resolver el piloto de un navío es la determinación de las coordenadas geográficas de un punto sobre la superficie terrestre: la latitud y la longitud.

Para los navegantes del Renacimiento, la determinación de la latitud no era ya un problema desconocido. Para tal menester se utilizaban dos procedimientos: *durante el*

día la latitud ( $l$ ) se determinaba mediante la observación de la altura del sol sobre el horizonte al medio día, y realizando, luego, un sencillo cálculo:

$$l = d - z$$

Donde,  $d$  es la declinación del sol para el día en cuestión obtenida de las correspondientes tablas;  $z$  es la distancia cenital, es decir el complemento a  $90^\circ$  de la altura observada del astro. La altura del sol se obtenía bien con el astrolabio o bien con el cuadrante de Davis. *Durante la noche*, la latitud podía obtenerse midiendo la altura de la estrella Polar sobre el horizonte (en el hemisferio norte) y de la Cruz del Sur (hemisferio sur), aplicándole ciertas correcciones, al no coincidir exactamente ni la Polar, ni ninguna de las estrellas que forman la constelación de la Cruz del Sur en el correspondiente polo celeste. El instrumento adecuado en este caso para tomar las alturas era la ballestilla.

Más complicado resultaba la determinación de la longitud. En los albores del siglo XVI, Hernando Colón propuso el método de los relojes para medir esta coordenada que consistiría en

"formar un instrumento fuente[...] y con el instrumento comenzar a caminar desde el lugar do comienza la partición al punto del mediodía, y cuando caminase más al oriente por cada quincena parte de hora que el mediodía viniese al caminante antes de haber corrido 24 horas, diremos que había caminado un grado hacia oriente o por el contrario hacia occidente". (Suay, 2000:217).

Sin embargo, la necesidad de disponer de relojes precisos, impidió, hasta prácticamente finales del siglo XVIII, poner en práctica este acertado algoritmo. Hasta entonces se ensayaron algunos métodos. Haciendo abstracción del recomendado por Pedro de Medina (1997: 67) consistente en «*recomendarse a Dios y a su Bendita Madre, rogando que [...] los lleve a salvamento al lugar donde desean ir*», podemos citar: determinación de la longitud por estima, determinación de la longitud mediante la declinación magnética, método de los satélites de Júpiter, método de los eclipses de Luna, método de las distancias lunares y mediante cronómetros.

Dada la inaplicabilidad a bordo de los métodos de los satélites de Júpiter y de los eclipses de Luna y que tanto el de las distancias lunares como el uso de cronómetros son posteriores a la fecha de nuestro estudio, nos referiremos aquí, únicamente, a los métodos de la declinación magnética y al de la longitud por estima, siendo este último, en realidad, el único aplicable.

### 5.3.1. *Determinación de la longitud mediante la declinación magnética*

El descubrimiento, por Colón, de la variabilidad de la *declinación magnética*, apuntó hacia la posibilidad de que se pudiera determinar la longitud en función de la variación magnética del lugar. Sin embargo, la realidad es que la declinación magnética varía no sólo con la longitud sino también con la latitud, de forma que las líneas isógonas no coinciden con los meridianos, lo que invalida el método.

### 5.3.2. *Determinación de la longitud por estima*

Como su propio nombre indica, este método consiste en determinar la situación al cabo de un día de navegación, contado de mediodía a mediodía, tiempo que recibe el nombre de singladura. Para ello el piloto dispone de dos datos: el rumbo o rumbos seguidos a lo largo de la singladura y la distancia recorrida. Para determinar el rumbo se utiliza, como ya es sabido la aguja náutica. El principal problema que plantea el uso de este instrumento es la no coincidencia del norte geográfico o verdadero con el norte magnético al que señala la aguja, fenómeno que los marinos españoles del Renacimiento conocen como «*nordestear*» y «*noruestear*» (Cortés Albácar, 1990: 234-239). Al ángulo formado por el norte magnético y el norte geográfico o verdadero se le denomina declinación magnética. Pues bien, para determinar la declinación magnética se utilizaba desde siglo XVII un procedimiento conocido como la «*bendición del piloto*», según el cual el piloto, «*de pie, sobre el puente, con la rosa delante, abierta la mano derecha, con la palma en situación vertical y el brazo extendido, en ademán de bendecir, cortaba varias veces el espacio, formando en las pasadas un plano de alineación entre la Polar y la aguja para obtener la alineación*» (García, 1959:31). La necesidad de mejorar la precisión de las observaciones favoreció la aparición de agujas náuticas dotadas de algún tipo de artilugio que permitían trazar la visual hacia el astro y medir el ángulo observado sobre la rosa de la aguja. Para determinar la distancia, el piloto «*ha de tener noticia de lo que anda cada día el navío estimando el viento, mareas, corrientes y todas las cosas que le pueden ser en pro o contra. Y según esto sabrá cuánto ha andado y cuanto le queda por andar...*» (Cortés Albácar, 1990:239). Algunos pilotos la estimaban arrojando un pequeño madero al agua y midiendo el tiempo que invertía en recorrer la distancia entre dos marcas señaladas a lo largo del buque. Hacia 1577 William Bourne describió un instrumento denominado corredera de barquillo que fue de uso generalizado a finales del primer cuarto del siglo XVII. (Sellés, 2000:47). Su funcionamiento se basa en el hecho de

que si se lanza al agua un flotador firme a un cordel y se va largando éste, de tal forma que no se arrastre el flotador, la velocidad del buque vendría determinada por el cociente entre la longitud del cabo largado y el tiempo durante el cual se ha estado largando el cabo.

## 6. LA EMPRESA NAVIERA

En su primera acepción, el diccionario de la Real Academia Española de la Lengua define la empresa, como aquella acción o tarea que entraña dificultad y cuya ejecución requiere decisión y esfuerzo. En la cuarta lo hace de la siguiente manera: intento o designio de hacer algo. De la combinación de ambos significados podemos deducir un concepto de empresa vinculado a la determinación de uno o varios individuos por llevar a cabo alguna actividad difícil y aventurada, asumiendo el correspondiente riesgo, con la finalidad de cubrir una necesidad existente en la sociedad, a cambio, lógicamente, de algún tipo de contraprestación. A estos emprendedores individuos, se les conoce como empresarios. El término empresario (*entrepreneur*), fue utilizado en Francia en la época medieval para designar a los responsables de expediciones militares y fue definitivamente consagrado por Cantillon (1725) quien en el capítulo XIII de su *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general* advierte, por primera vez, de su importancia en el proceso productivo, distinguiendo entre aquellas personas que, en relación con éste, perciben «retribuciones ciertas» y las que reciben «retribuciones inciertas», reservando el término empresario para las segundas.

Por lo que se refiere al negocio naviero, su objeto consiste en el transporte por mar de personas o cosas de un puerto a otro. Para ello, el cargador, es decir, el titular de la mercancía que la presenta para su embarque, puede utilizar su propia flota —«*porteador privado*»— o bien contratar total o parcialmente el espacio necesario en la bodega de un buque. En realidad la actividad naviera raramente existe como ocupación especializada hasta el siglo XVII. La causa de esta falta de especialización residía en que, hasta entonces, el transporte marítimo era una actividad subordinada al comercio, característica que va a determinar tanto el modelo de organización interna de la naviera, como el sistema de propiedad y la financiación de la empresa. (Valdaliso, 1996:304).

### 6.1. El modelo de organización interna

A lo largo del siglo XVIII nos encontramos con tres tipos de empresarios que representan otras tantas formas de organizar la actividad naviera. El primer grupo estaría formado por individuos cuya actividad principal era la de mercader; el transporte

marítimo vendría a ser, en este caso, una extensión de la actividad comercial. El segundo estaría compuesto por aquellos individuos que poseían y gestionaban sus propios buques a tiempo completo, a los que podríamos considerar verdaderos navieros. En el tercer grupo incluiríamos aquellos «*navieros gestores*» que operaban buques pertenecientes a un tercero no implicado directamente en la gestión del buque<sup>11</sup> (Ville, 1990:78).

Es, sin duda, el primer tipo, el predominante en la industria naviera española del siglo XVIII, y aún bien entrado el siglo XIX. En efecto, en el *Informe sobre las consecuencias que ha producido la supresión del Derecho diferencial de Bandera y sobre las valoraciones y clasificación de los tejidos de lana*, publicado en 1879, se llega a afirmar que «*en España gran parte de los marinos son los verdaderos comerciantes, que no arriendan su buque a cualquier precio, sino que ellos mismos compran, transportan y venden las mercancías en el vehículo de su propiedad*» (Valdaliso, 1996: 305).

Este es el caso de la empresa de nuestro estudio. En efecto, nuestro armador, don Felipe Massieu Vandala, no sólo es el propietario del buque sino que, además, figura como expedidor de parte de la carga transportada por «La Paloma Isleña». Es más, como ya señalamos, a no ser por sus «*habituales quebrantos de salud*» que le impiden navegar en el proyectado viaje, hubiese sido su capitán. (A.G.I. Contratación, 2862).

## 6.2. Los recursos materiales: el buque

En aplicación del Reglamento de 1718, los barcos utilizados para el comercio de Indias deberán ser construidos en España, aunque se permiten los fabricados en el extranjero, siempre que hubiesen sido adquiridos antes de la promulgación de dicha normativa. Aunque condicionado al pago de cierto impuesto, esta norma se suaviza hacia 1729, para endurecerse de nuevo más tarde, en 1755 (Morales, 1955: 106-107).

En cuanto al tonelaje de los barcos, cuando en el siglo XVI se autoriza a las islas la exportación se indica que en todo se aplicarán las normas de la Casa de la Contratación, excepto en lo tocante a esta cuestión. Sabemos que en 1590 se autorizó el despacho de navíos de menos de 80 toneladas. A partir de entonces la normativa estatal hace referencia al tonelaje a exportar desde las islas y al reparto de dicho tonelaje entre las islas, pero en ningún caso al tonelaje que habrán de tener los navíos (Morales, 1955: 109). Si nos ceñimos al ámbito de nuestro estudio, el tercer cuarto

---

<sup>11</sup> La figura del «*naviero gestor*» se consolidará definitivamente en el Código de Comercio de 1885, sobre el que afirma que «*rendirá cuenta a sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre a disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y a sus expediciones*». (Art. 599).



del siglo XVIII y lo restringimos a los navíos construidos en astilleros palmeros (Ver cuadro 2), tenemos que los dedicados al comercio de Indias oscilan entre las 65 3/4 toneladas de «La Dichosa» y las 214 1/3 de «La Paloma Isleña [II]»<sup>12</sup>, siendo, en su mayoría, fragatas. (Véase cuadro 3).

CUADRO 2. LA FLOTA CANARIA EN EL TERCER CUARTO DEL SIGLO XVIII

Año	Construidos en Tenerife	Construidos en La Palma	Construidos fuera de las islas	Total flota canaria	Tonelaje total
1753	-	2	10	12	1952
1759	6	2	13	21	3032
1763	n.d.	1	n.d.	21	n.d.
1770	6	3	13	22	3334
1773	4	3	12	19	n.d.

A mediados del siglo XVII la fragata era un buque de entre 100 y 300 toneladas, armado con 10 o 15 piezas de artillería. Poco a poco el tamaño de las fragatas fue aumentando y a mediados del siglo XVIII, la fragata tenía una eslora que oscilaba entre los 36 y 40 metros, a la vez que su armamento había aumentado a 40 cañones. Queremos hacer notar, también, que estos buques no estaban habilitados para el transporte de pasajeros; en realidad, los buques de pasajeros, si es que merecían llevar ese nombre, no aparecen hasta mediados del siglo XIX.

### 6.2.1. «La Paloma Isleña»

De acuerdo con las mediciones efectuadas por los peritos designados por don Pedro Álvarez, del Consejo de su majestad, para el arqueo del citado buque, Juan de Lemos y Juan de Acosta Toledo, éste resultó tener: de quilla<sup>13</sup> 40 codos, de eslora<sup>14</sup> 47 codos, de manga<sup>15</sup> 13 ½ codos, de puntal<sup>16</sup> 6 ½ codos y de plan<sup>17</sup>, 5 codos. De

<sup>12</sup> Le añadimos el II para distinguirla de su homónima desguazada en 1759.

<sup>13</sup> Parte recta de la quilla, del pie de roda al codaste.

<sup>14</sup> Medida en la primera cubierta, perpendiculares a la quilla entre alefrices. Equivale a lo que actualmente se denomina eslora entre perpendiculares.

<sup>15</sup> Medida en la cuaderna maestra, a la altura del punto de mayor anchura de la misma.

<sup>16</sup> Desde el canto alto de la quilla hasta la parte baja del bao de la primera cubierta, sin contar la brusca.

<sup>17</sup> Distancia de un extremo de una a otra cabeza de la varenga o bien, distancia entre palmejares.

las operaciones efectuadas por los citados peritos «La Paloma Isleña» resultó, como señalamos anteriormente, un arqueo de 207 toneladas. (A.G.I. Contratación, 2862).

Ignoramos la fórmula utilizada por los peritos para el arqueo de nuestro buque. No obstante es posible que utilizaran la propuesta por Tomé Cano (1996: 82-83) que consistía en multiplicar la eslora por el puntal y por la mitad de la manga<sup>18</sup> y descontar, luego, un cinco por ciento «de los delgados, árboles, baos y bombas». Sabiendo que una tonelada equivale a ocho codos cúbicos, el resultado de las operaciones anteriores hay que dividirlo por ocho. Veamos:

CUADRO 3. BARCOS CONSTRUIDOS EN ASTILLEROS PALMEROS PARA EL COMERCIO CON INDIAS EN EL TERCER CUARTO DEL SIGLO XVIII

NOMBRE	TIPO DE BUQUE	ARQUEO	AÑO DE CONST.	ARMADOR
La Estrella de Mar, alias «La Dichosa»	Fragata	82	Antes de 1748	Don Ambrosio Rodríguez de la Cruz
El Santísimo Sacramento, alias «La Paloma Isleña»	Fragata	197	Antes de 1748	Don Felipe Masieu
El Santísimo Sacramento, alias «La Paloma Isleña» [II]	Navío	214 1/3	1760	Don Santiago Fierro
San Francisco de Asís, alias «La María»	Fragata	65 3/4	1763	Don José Benito Luján
Santo Cristo del Planto, alias «La Paz»	n.d.	94	1763	Don Juan Quevedo

Fuente: Morales (1955). Elaboración propia.

Calculamos el volumen preliminar de los espacios internos del buque:

$$Vol_{pre} = 40 \cdot 6,5 \cdot \frac{13,5}{2} = 1755 \text{ codos}^3$$

Descontamos el 5 %:

$$Vol = \frac{1755 \cdot 95}{100} = 1667,25 \text{ codos}^3$$

Pasamos el volumen a toneladas de arqueo:

$$Arqueo = \frac{1667,25}{8} = 208,4 \text{ Toneladas}$$

<sup>18</sup> Al multiplicar por la mitad de la manga, Cano nos está sugiriendo que utilicemos un coeficiente de bloque de 0,5, lo que coincide con las cifras apuntadas por Moya (1981:242) para las fragatas de la época.

Como vemos, el resultado es sensiblemente parecido al determinado por los peritos nombrados para el arqueo del buque.

Queremos hacer notar que el tonelaje así obtenido no equivale, exactamente, a la capacidad de carga del buque, sino a la medida del volumen interno de los espacios cerrados del buque hasta la cubierta principal, sin incluir la superestructura. Según Lane (1964: 229) este tonelaje equivaldría a un desplazamiento de 347 toneladas métricas.

Si tenemos en cuenta que la eslora de las fragatas en esta época rondaba ya los cuarenta metros y que su armamento podría superar las cuarenta piezas, hemos de admitir que nuestra «Paloma Isleña» es una embarcación relativamente pequeña.

Aunque a mediados del siglo XVIII la construcción de buques respondía a criterios escasamente normalizados y estaba basada en los conocimientos prácticos de los maestros carpinteros de ribera, si observamos las medidas de «La Paloma Isleña» podremos apreciar que las proporciones guardadas en su fábrica responden a los cánones impuestos por el Real Decreto de 13 de mayo de 1721, basado en el estudio de Antonio Gastañeta, en cual se detallaban la construcción, tanto de navíos de entre 50 y 80 cañones, como de fragatas de entre 10 y 40 cañones. Defendía Gastañeta una relación eslora/manga entre 3,5 y 3,62, frente a los criterios imperantes desde finales del siglo XVII, donde esta relación había sido fijada por Francisco Antonio Garrote en 3,43. En efecto, nuestro buque tiene una relación eslora manga de 47/13,5, esto es 3,48. Para que sirva de comparación, téngase en cuenta que el famoso clíper *Cutty Sark* tenía 5,9 y el actual buque escuela español Juan Sebastián Elcano tiene 6,05. (Moya, 1981: 241).

Su bodega estaría, seguramente, dividida verticalmente en dos espacios iguales por una cubierta, de tal manera que el espacio libre para carga tendría tres codos cada uno, que corresponde a la altura de dos pipas (Fernández, 1996: 9). Probablemente, el barco sólo dispondría de un único camarote, por lo que toda la tripulación, incluida la oficialidad y los cargadores, se acomodarían en cubierta o en la bodega. (Morales: 1955: 108).

En cuanto a la artillería, ya hemos señalado que «La Paloma Isleña» iba armada con veinte cañones de a seis y de a cuatro. Además de los cañones, en su viaje a Campeche se declara el armamento relacionado en el cuadro 4.

Por lo que respecta a su arboladura, se trataría de un buque de tres palos principales (trinquete, mayor y mesana) con aparejo de cruz en todos ellos, y el bauprés. Los palos estaban formados por varias piezas (palo macho, mastelero y mastelerillo). En la unión de los palos machos con los masteleros van montadas las cofas, plataformas de madera a las que se unen los obenques de los masteleros y desde las que se accede a las maniobras con velas y vergas. Adosados a los palos, nos encontramos

con las vergas, perchas horizontales que giran alrededor de su centro, por la parte de proa de los palos, que se utilizan para suspender las velas cuadradas.

CUADRO 4. ARMAMENTO DE «LA PALOMA ISLEÑA»

12 barriles de pólvora.	50 fusiles y un par de pistolas.
19 quintales de metralla.	20 guardacartuchos.
550 balas y 85 palanquetas.	6 faroles de combate.
4 cucharas de cobre.	7 faroles de mano con dos linternas.
1 rascador.	400 cartuchos.
6 sacatrapos.	1 cuñetico de piedras de fusil.
18 atacadores.	1 barril de balas.
5 pies de cabra.	24 sables.
12 rifles.	7 frasqueras de fuego.
60 granadas.	1 quintal de cuerda mecha.
12 trabucos.	Embudos y medidas de hoja de lata para la pólvora.

Fuente: A.G.I. Contratación, 2862.

La madera utilizada en la arboladura sería, lógicamente, el pino. No obstante, es posible que determinadas piezas estuviesen construidas de otro tipo de madera, como por ejemplo el viñátigo que es empleado para la construcción de astas de bandera o arboladura de embarcaciones auxiliares (Lorenzo, 2005: 152).

### 6.3. Los recursos humanos

La tripulación de «La Paloma Isleña» estaba constituida por cincuenta y cuatro personas, según la matrícula formalizada ante el Juzgado de Indias y Comercio (A.G.I. Contratación, 2862) formando dos grupos: los oficiales y el personal subalterno.

#### 6.3.1. Los oficiales

Entre los oficiales nos encontramos una variedad de cargos como capitán, maestro, piloto/s, capellán, escribano, cirujano, contramaestre, guardián, despensero, condestable, carpintero, calafate, tonelero, barbero, mayordomo, repostero y cocineros. En el cuadro 5 puede verse la matrícula de oficiales de «La Paloma Isleña».

##### a) Capitán y maestro

Aunque no ocurre en todos los casos, las figuras del capitán y del maestro suelen confundirse en una sola, habiendo desaparecido esta última en la actualidad, fundiéndose en una única figura: el capitán. Hoy en día la principal misión del capitán es

la dirección técnica de un buque. Sin embargo, este estatus es relativamente reciente habiendo pasado por varias etapas. En la época romana se distingue entre la figura del «*exercitor*», propietario-armador del buque y la del «*nautor*» que ostenta la dirección técnica del mismo. Poco más tarde aparece la figura del «*magister navis*» persona encargada de dirigir la navegación y se responsabiliza de la gestión del navío y de su carga. En la época medieval reaparece la figura del «*nauta*» con una función eminentemente técnica, junto a la cual aparece la del «patrón» que, frecuentemente se involucra personalmente en la expedición marítima asumiendo a bordo, la función comercial del buque. La situación se prolonga hasta situarnos en el siglo XVII, cuando empieza a aparecer la función naviera como negocio diferente al negocio comercial. Se trata de una época en la que la figura del capitán adquiere una estructura jurídica más compleja, al asumir tanto las funciones náuticas como las comerciales. En esta época, el capitán, sin que se le llegue a considerar como un verdadero especialista en la navegación, debe tener conocimientos técnicos, aunque sean rudimentarios. Así, según la Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, el capitán debe tener una experiencia mínima de cinco años en navegación y haber sido examinado públicamente de navegación. Hasta bien entrado el siglo XIX, cuando se promulgan los primeros Códigos de Comercio, el capitán, además de ostentar la autoridad suprema de la nave,

CUADRO 5. LA TRIPULACIÓN DE «LA PALOMA ISLEÑA» EN SU VIAJE A CAMPECHE EN 1755: OFICIALES

Cargo a bordo	Nombre	Dependientes
Capitán	Don Santiago Fierro	Un escribiente y dos criados
Maestre	Don Nicolás Antonio Morera	Un escribiente y un criado
Piloto	Don Juan de Lemos	Un criado
Capellán	Don Domingo Montero	Un sirviente
Escribano	Don Domingo Callegari	Un criado
Cirujano	Don Manuel de Medina	Un sirviente
Contramaestre y segundo piloto	Capitán Juan [de Acosta] Toledo	Un criado
Guardián	Andrés Rodríguez	
Dispensero	Juan Rodríguez Cabeza	Un criado
Condestable	Lucas Sánchez	
Carpintero	Leonardo Calderón	Un muchacho
Calafate	José Gomes	
Tonelero	Antonio Monteverde	
Barbero	Francisco Mariano [Rodríguez]	Un muchacho
Mayordomo	Domingo Pérez	
Repostero	Francisco Sánchez	
Cocineros	Jacinto de la Concepción Domingo de Lugo	

Fuente: A.G.I. Contratación, 2862.

ejerce, principalmente, funciones comerciales, pero, salvo que sea, a la vez, capitán y propietario del buque, lo que antes negociaba para sí, ahora lo hará en nombre y para el propietario o armador del buque (López, 1991:16-18). No obstante, no es raro encontrar —y este es nuestro caso— con que la figura del capitán aparece desdoblada en dos: el capitán, que ejerce el mando del buque y el maestre, que cuidaba, con la inestimable ayuda del escribano, del gobierno económico del buque.

b) *El piloto*

Es el encargado de la dirección técnica de la navegación a bordo. Sería el «*nautor*» del derecho romano. Según López (1979: 234) que lo toma de García de Palacio (1587), el piloto debe ser «*de buena edad y de mucha experiencia*». A su cargo está la resolución de los problemas científicos y técnicos relativos a la navegación. Si fuese posible debería saber: astrología, matemática y cosmografía, debe saber como tomar alturas con el astrolabio, ballestilla y cuadrante. Debe saber de la Tierra, de la Luna, de las mareas, «*echar punto en su carta*», ha de tener buenos instrumentos: cartas de marear, compases, astrolabio, ballestilla, aguas de marear, ampollitas, candil de cobre, algodón para mechas y «*cien brazas de sonda alquitranada, con seis libras de plomada*». Como vemos, el piloto debía acudir a bordo, bien pertrechado de instrumentación náutica.

c) *Capellán*

Eclesiástico encargado de administrar los sacramentos y de la cura de almas de tripulantes y cargadores.

d) *Escribano*

Es el encargado de llevar la «*cuenta y razón*» del buque, anotando cuanto se carga y se descarga, de quién se reciben y a quién se entregan las mercancías, dónde y cuando. Se encarga también de redactar los testamentos. Deberá custodiar los libros del buque, a buen recaudo, de tal forma que «*ni el maestre ni otra persona no lo vea ni pueda en él añadir ni quitar cosa alguna*». En definitiva, al escribano del buque, debe dársele el mismo crédito que al escribano público de su pueblo, debiendo ser, por tanto, hombre de «*conciencia y recaudo*» (Fernández, 2001).

e) *Cirujano*

Entre las profesiones sanitarias de la época el cirujano ocupa un escalón intermedio en las profesiones sanitarias, entre el médico formado en la universidad, que se

dedicaba ha realizar diagnósticos y pronósticos, recetar pócimas y menjunjes y el barbero, que practica la medicina con base a su experiencia, sin haber hecho estudios ni haber acreditado sus conocimientos ante ninguna autoridad. Ya en el siglo XVI nos podemos encontrar con dos tipos de cirujanos: el «*aprobado*» y el que realiza sus prácticas en base a su experiencia. En opinión del citado García de Palacio, el cirujano de a bordo ha de ser «*experimentado y que tenga alguna práctica en las enfermedades que en la mar se suelen ofrecer*». (López, 1979: 238).

f) *Contramaestre*

Al menos en el siglo XVI, el contramaestre era el lugarteniente del maestre, teniendo a su cargo el reparto de los oficios a la otra gente y ordenar las cosas de la nao y proveer en el buque, como lo hiciera un mayordomo del señor en su casa. Entre otras funciones, supervisaba las maniobras de carga y estiba de las mercancías embarcadas y era el encargado de coordinar al personal de cubierta en las labores de maniobra y propulsión. Dependía jerárquicamente del piloto (Caballero, 1997: 204).

g) *Guardián*

Persona encargada de la custodia del pañol de jarcias, velas y otros pertrechos, de su limpieza y reconocimiento. Se encargaba, asimismo, de dirigir determinadas faenas. Dependía jerárquicamente del contramaestre.

h) *El condestable*

Es aquel a cuyo cargo está la artillería y municiones; ha de ser capaz de hacer pólvora y otras invenciones para ofender al enemigo. En su actuación deberá concertarse con el piloto para gobernar la nave de la mejor manera que convenga, según el viento, con el fin de hacer puntería sin que «*ningún cañonazo se tire en duda si acertará o no*». (López, 1979: 234).

i) *El carpintero*

«*El carpintero ha de saber el gálibo necesario para hacer, si fuere necesario, un batel, una chalupa y otras que cosas que se ofrecen*» (López, 1979: 234). Debe llevar todas las herramientas así como la clavazón necesaria para realizar sus funciones. Debe ocuparse, asimismo, de acuerdo con el maestre, de aprovisionarse de maderos y tablas de respecto. (Fernández, 2001).

j) *El calafate*

Es el encargado de mantener la estanqueidad del buque, para lo cual «*ha de tener especial cuidado de la bomba, concertalla y tenella siempre a punto como cosa que es de*

su cargo, y recorrer [...] las cubiertas, las toldas, las amuradas y los costados, de manera que esté estanca en todas sus partes» (López, 1979: 234).

k) *Tonelero*

Persona encargada de la reparación y mantenimiento de los toneles<sup>19</sup>.

l) *Barbero*

Ocupa el escalón más bajo de la escala de las profesiones médicas (si exceptuamos a los curanderos, charlatanes o magos que, de pueblo en pueblo, vendían sus ungüentos y talismanes, sacando dientes, haciendo flebotomías, etc. casi siempre con desastrosos resultados), que practica curaciones, incluso, en ausencia del cirujano, operaciones. Se distinguían los barberos de los cirujanos «*aprobados*» en que mientras estos últimos tenían privilegios universitarios y podían aspirar a obtener títulos académicos, los primeros no. Igual recomendación se establece para el barbero que para el cirujano, asumiendo que lo que existe a bordo es un cirujano-barbero. (López, 1979: 238).

Por lo que respecta a los cargos de mayordomo, despensero, repostero y cocinero, se trata de funciones auxiliares relacionadas con la adquisición, conservación, de las provisiones de boca y de la preparación y dispensación entre tripulantes y cargadores.

### 6.3.2. *Personal subalterno*

En este grupo incluimos los marineros, mozos y pajes, además de los sirvientes de la oficialidad. (Véase cuadro 6).

a) *Marineros*

Aunque la expresión «*marinero*» puede ser aplicada a todo aquel que navega, pues como bien se sabe, cuando para elogiar a quien es buen conocedor de las cosas de la navegación, se le suele aludir como un excelente *marinero*.

No obstante, aquí nos referimos a la marinería, es decir, al conjunto de personal experimentado que se encarga de realizar físicamente las tareas de maniobra, cubierta, conservación del buque, etc.

---

<sup>19</sup> Como veremos en su momento, la práctica totalidad del cargamento está integrada por toneles de aguardiente y vino.



CUADRO 6. LA TRIPULACIÓN DE «LA PALOMA ISLEÑA» EN SU VIAJE A CAMPECHE EN 1755: MARINEROS, MOZOS Y PAJES

Marineros	Mozos	Pajes
Salvador Barrientos	Jerónimo Pineda	José de la Concepción
Domingo Hernández	Pedro Toledo	Antonio Cigala
José Remigio de León	Juan de la Torre	Mateo Pérez
Isidoro Gómez	Manuel Martín	Antonio González
Simón Apolinario	José Pérez	José Manuel
Manuel de la Concepción Bravo	Feliciano Sánchez	Lucas José de la Cruz
Diego Pintado.	Manuel Mascareño	
Domingo de la Cruz	Lucas Morales	
Juan González Peinado	Andrés Camellón	
Francisco Apolinario	Miguel Agustín Rodríguez	
Francisco Martín Gamitos	Meregildo Carnero.	
Rafael Paciador	Agustín Galán	
	Marcos Pérez Goras	
	Domingo Rodríguez	
	José Díaz Barreto	
	Raimundo Ferrer	
	Antonio Rodríguez Ortega	
	José González	

Fuente: A.G.I. Contratación, 2862.

b) *Mozos*

Aquellos que en los buques mercantes se inician en las tareas propias de los marineros, realizando a bordo faenas de carácter auxiliar de aquellos, a la orden del contramaestre.

c) *Pajes*

Se trata de muchachos de corta edad, embarcados como aprendices de marineros. Entre otras, sus funciones a bordo eran las siguientes: barrer las cubiertas, hacer guardia a la mecha y a la ampolleta. También estaban obligados a decir las oraciones de mañana y tarde y de cantar la salve marinera. A cambio, un marinero antiguo les enseñaba maniobra, mientras que el capellán les impartía instrucción religiosa y el cimientamiento de las buenas costumbres. (Fernández, 1996: 260-261).

Según apuntan López (1979: 239-242), Fernández (1996: 261) o Suay (2000:120), desde la época del descubrimiento, al paje encargado de vigilar y dar la vuelta a las ampolletas se le conocía como «*paje de escoba*», el cual, como hemos dicho, se encargaba de vigilar y dar la vuelta a la ampolleta o reloj de arena.

Cada vez que el paje daba la vuelta a la ampolleta recitaba la siguiente oración:

Bendita sea la hora  
En que Dios nació.

Santa María que lo parió,  
San Juan que lo bautizó.  
La guarda es tomada,  
La ampollita muele,  
Buen viaje haremos  
Si Dios quisiera.

Al terminar de «moler» la ampollita, es decir, cuando acababa de pasar la arenilla de una parte a la otra de la misma, el paje que hacía la guardia recitaba de nuevo:

Buena es la que va,  
Mejor es la que viene,  
Una es pasada y dos muele,  
Más molerá si Dios quisiera,  
Cuenta y pasa. Que buen viaje faza.  
¡Ah! de proa, ¡alerta y buena guardia!

A lo que los de proa suelen responder con un grito o gruñido para dar a entender que no están dormidos, repitiendo esto a cada ampollita que pasa, que dura media hora, hasta la mañana.

No nos olvidamos de los sirvientes que algunos oficiales y cargadores llevaban a bordo que, en total, suman quince personas.

#### 6.4. El modelo de propiedad

En la mayoría de los casos, la propiedad de los buques correspondía a uno o varios socios, por regla general comerciantes, que adquirían el buque dividiendo su precio en varias porciones o partes que subscribían para sí o que compartían con otros comerciantes, amigos o familiares. En un sector como éste, cuyas necesidades de capital eran relativamente modestas, ésta era la forma más eficaz para captar el capital necesario para la adquisición de la propiedad del buque. No obstante ésta no fue la única forma de financiación utilizada, habiéndose utilizado también los préstamos a la gruesa. (Valdaliso, 1996:305).

El préstamo a la gruesa o a riesgo fue utilizado por los armadores palmeros de la época. Tal es el caso de Miguel de Armas que recibe del capitán don Francisco de Mesa y Ponte, vecino de Tenerife la cantidad de mil trescientos pesos para comprar las dos tercias partes de una fragata que se está construyendo en el astillero de Santa

Cruz de la Palma. De acuerdo con la escritura firmada ante el escribano don Miguel José de Acosta el 23 de octubre de 1760 (A.P.G. P.N. Caja I), el prestamista va corriendo riesgo para el primer viaje que haga dicho navío al puerto de Indias «*con las toneladas que le correspondan a esta isla en el disfrute del real permiso*» y deberá ser devuelto a los cuarenta días de la llegada al puerto correspondiente<sup>20</sup>.

### 6.5. Los recursos financieros: la financiación de la aventura marítima

Tal como se ha puesto de manifiesto en diversos trabajos de investigación<sup>21</sup> y como nosotros mismos hemos podido determinar<sup>22</sup>, el préstamo a riesgo o a la gruesa se empleó, no sólo para financiar la construcción de los buques, sino que fue utilizado profusamente para financiar a los cargadores, e incluso a los propios tripulantes (Ver anexo I), lo que nos hace pensar que algunos de éstos eran, en realidad, emigrantes.

La financiación del comercio marítimo mediante el préstamo a la gruesa fue una práctica común, primero en Europa y más tarde entre ésta y sus territorios de ultramar, desde la antigüedad clásica hasta los comienzos del pasado siglo XX. De hecho, aunque ha dejado de utilizarse, su figura aún viene recogida en nuestro vigente Código de Comercio que lo define como aquel contrato en que, «*bajo cualquier condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro*» (Art. 719).

Aunque en ocasiones se le atribuyen orígenes más remotos (El Código de Amurabi, por ejemplo), el antecedente documentado más reciente lo encontramos hacia el siglo IV a. de C. redactado en un documento denominado *syngrapha* náutica. Aunque con ciertas dificultades de encaje, esta figura contractual aparece en el derecho romano bajo distintas denominaciones: *pecunia traiectica*, *pecunica nautica*, o más tardíamente *foenus nauticum*. Su existencia está documentada, asimismo, durante la Edad Media constatándose su utilización como instrumento crediticio en el negocio marítimo tanto en el mundo hanseático como en el Mediterráneo a lo largo de los siglos XIV y XV. No obstante, su pleno desarrollo como instrumento financiero se alcanzó en los siglos XVI al XVII, tanto en Europa como en América. (Bernal, 1992; 28-30).

<sup>20</sup> En la escritura se contemplan tres posibles puertos como destino del buque en construcción: La Habana, Campeche o La Guaira.

<sup>21</sup> Véase por ejemplo el trabajo de Bernal (1992).

<sup>22</sup> En nuestra investigación hemos encontrado cuarenta escrituras de préstamo a riesgo, otorgadas ante diferentes escribanos en Santa Cruz de La Palma entre los días 3 y 29 de julio de 1755; todas ellas relacionadas con el viaje analizado.

El correspondiente contrato suele ser otorgado ante escribano público y recibe distintas denominaciones según el lugar donde es utilizado. Así, en el mundo hanseático se le conoce como *bodmeren*, *bodmerie*, *bomeri*, *bodmerij*, *bottomry loan*, etc. expresiones todas ellas que tienen su origen en la expresión alemana *bodemen*. En Francia se le conoce como *prêt a la grosse aventure*. En los territorios italianos se le conoce como *cambium ad risicum maris*. (Bernal, 1992; 31-37).

### 6.5.1. Naturaleza y características del contrato

Son numerosos los estudios que tratan de poner de manifiesto la naturaleza jurídica de este tipo de contrato, existiendo una gran diversidad de interpretaciones. Según Bernal (1992; 38-42) hay quienes lo identifican con una especie de «*sociedad*» o convenio entre la persona que envía las mercancías en un viaje por mar y otra que proporcionaría el dinero para su adquisición; hay quienes lo interpretan como un híbrido entre seguro y préstamo que desaparecería gradualmente con el desarrollo de la letra de cambio; otros lo han interpretado como un contrato de seguro.

Vigier de Torres (1972; 747) se suma a esta última tesis afirmando que el préstamo a la gruesa es el antecedente próximo del seguro marítimo<sup>23</sup>, puesto que al fin y al cabo, tanto en uno como otro caso existe una suma cuya devolución o entrega depende de la realización de un riesgo, siendo la diferencia entre ambos —prescindiendo de la específica finalidad crediticia del préstamo a la gruesa, señala el autor— en que en el préstamo a la gruesa la entrega del dinero se hace de forma anticipada, mientras que en el seguro marítimo, ésta se realiza a posteriori; pero en ambos casos, subraya, existe una característica común: el desplazamiento de los riesgos marítimos sobre un tercero.

A la vista del contrato firmado por el contra maestre y segundo piloto de «La Paloma Isleña» (Ver anexo II), podemos establecer que en los contratos de préstamo a la gruesa o a riesgo nos encontramos con dos grupos de cláusulas. Las primeras (...«*de cuya prueba le relevo y de todo, por ser en mi poder realmente y con efecto, me doy por contento y satisfecho y entregado a mi voluntad, sobre que renuncio las leyes de la entrega prueba y paga y exención de la non numerata pecunia*<sup>24</sup> y demás del caso...») no son

<sup>23</sup> El seguro marítimo puede ser definido como aquel contrato por el que una empresa aseguradora, a cambio de una prima, se compromete a indemnizar al asegurado de los riesgos sufridos por el mismo en sus bienes o intereses a consecuencia de un accidente marítimo. (Vigier de Torres, 1972: 748).

<sup>24</sup> Se trata de una excepción que se podía oponer al acreedor. El efecto de la misma era trasladar el peso de la prueba del deudor al acreedor. Así, si el deudor oponía la *exceptio non numerata pecunia*, era el acreedor quien, entonces, tenía que acreditar que el dinero fue contado y entregado. Si se renunciaba a ella, como ocurre en nuestra escritura, el acreedor no tenía que probar que le había dado el dinero al deudor.

sino reiteraciones de que no se le exigirá ninguna prueba al prestatario de que realmente ha entregado la cantidad prestada y de que ni siquiera se reserva la facultad de contar el dinero entregado. Tanta reiteración hace suponer que la cantidad realmente entregada es bastante inferior a la que se hace figurar, lo que normalmente se hace para ocultar el carácter usurario de los intereses cobrados, o la desmedida remuneración del riesgo que asume el prestatario. A este respecto cabría señalar que ya durante los dos siglos anteriores la doctrina había ido evolucionando desde posiciones prohibicionistas hacia otras más permisivas con la percepción de elevados intereses, en razón, no en base al dinero prestado, sino como compensación proporcional a los riesgos corridos asumidos por el prestamista (los denominados riesgos de mar y viento, piratas, corsarios amigos y enemigos, etc.) (Bernal, 1992: 41).

El segundo grupo de cláusulas (...«*dando poder a las justicias y jueces de su majestad, así de estas islas como a las de aquellas partes y lugares en donde la copia auténtica de esta escritura se presentare y fuese pedido su debido cumplimiento, a cuyo fuero y jurisdicción real me someto, renunciando el mío propio domicilio y vecindad y la ley si convenierit de jurisdictione omnium judicium*<sup>25</sup>...») suponen la renuncia a su propio fuero (lugar donde debe ser demandada una persona) para someterse a la jurisdicción de los tribunales de cualquier lugar o jurisdicción universal. En realidad, esto no es sorprendente en el ámbito del Derecho Marítimo, pues una de las peculiaridades sobre las que nace es precisamente el hecho de que el único bien normalmente ejecutable (el buque, sus pertrechos y cargamento) es, por naturaleza y a diferencia de las tierras y casas, móvil, por lo que se hace necesario demandar el cumplimiento de las obligaciones allí donde se halle<sup>26</sup>.

Merece también la pena destacar la rigurosidad de la extensión de responsabilidad que asume el prestatario, pues en los orígenes del Derecho Marítimo está también la limitación de responsabilidades asumidas al valor del propio buque y su carga. No obstante, a la vista de los contratos examinados para este viaje, parece que lo común era asumir la responsabilidad personal con la totalidad del patrimonio del prestatario.

## 7. LA CARGA

Según nuestras estimaciones, el volumen ocupado por las mercancías embarcadas en este viaje por «La Paloma Isleña» para el puerto de La Guaira superó con creces

<sup>25</sup> Es una renuncia general al fuero de todas las jurisdicciones y jueces que pudieran corresponder al firmante, es decir, a la contra, un sometimiento al fuero que eligiera la otra parte.

<sup>26</sup> Esta característica subsiste aun hoy en día, por ejemplo en la institución del embargo internacional del buque por créditos marítimos.

las 207 toneladas determinadas por los peritos de arqueo. En efecto, aunque desconocemos el factor de estiba de determinadas partidas como la pipa de almendra, la harina, fruta pasada, colchas y frazadas, mediante aproximaciones hemos podido determinar que el volumen total de la carga podría ser de unas 260 toneladas, lo que nos hace suponer que el buque llevaba una buena cubertada y que supera, por poco, la cantidad autorizada a la Isla.

Tal como puede apreciarse en la figura 2, la carga estaba compuesta en su mayor parte aguardiente (66 %); el resto estaba integrada por vino de malvasía (un 12 %), vidueño (un 10 %), vinagre (un 4 %) y el resto por otros productos anteriormente citados.

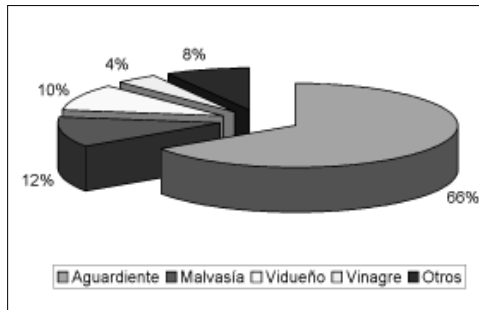
Además de las mercancías embarcadas como carga, en el viaje de nuestro estudio se autorizó el embarque, en concepto de *«rancho y generala»*, una importante cantidad de mercancías cuya relación puede observarse en el cuadro 7. Estas mercancías son distintas de las embarcadas como víveres para el viaje.

## 8. LOS CARGADORES

Los cargadores que participan en este viaje de «La Paloma Isleña» son setenta y cuatro, que embarcan un total de setenta y nueve partidas, todas ellas perfectamente numeradas e identificadas con las correspondientes marcas (Ver anexo III). En su inmensa mayoría se trata de vecinos de La Palma, aunque también participan en la aventura algunos cargadores de otras islas<sup>27</sup>.

La mayoría de los cargadores pertenece a las clases dominantes: nobleza local y clero<sup>28</sup> y, en menor medida, al resto de clases acomodadas: burguesía rural y comercial. Resulta interesante el hecho de que en casi el 23 % de las partidas embarcadas, los cargadores lo hacen por cuenta de instituciones o intereses religiosos: cofradías, capellanías, colegios, etc.

FIGURA 2. COMPOSICIÓN DEL CARGAMENTO DE «LA PALOMA ISLEÑA»



Fuente: A.G.I. Contratación, 2862. Elaboración propia.

<sup>27</sup> Según la documentación examinada (A.G.I. Contratación, 2862) participan al menos un cargador de Gran Canaria y cuatro de La Laguna.

<sup>28</sup> Al menos cinco de los cargadores pertenecen a este grupo social.

CUADRO 7. MERCANCÍAS AUTORIZADAS EN «LA PALOMA ISLEÑA» PARA RANCHO Y GENERALA

20 barriles de clavazón surtida con 50 quintales.	1 saco de cominos.
60 pletinas de hierro con 16 quintales.	3 saquitas con 2 quintales de anís.
70 piezas de coleta.	1 lio con 50 libras de canela.
25 piezas de crudo.	1 frasco de azafrán.
12 piezas de bramante.	3 cajoncillos de acero.
25 piezas de lona.	1 cajoncillo de cera labrada.
20 piezas de presilla	1 feje con 80 arcos de hierro.
40 quintales de pólvora.	2 panes de plomo con libras 200.
1 quintal de cuerda mecha.	36 cajoncillos de urea negra.
5 barriles de hojalata	12 dichos de urea rubia.
2 paquetes de 2 quintales de hilo de vela.	40 botijas de aceitunas.
3 balones de papel.	4 cuñéticos de de manteca.
1 barril de albayalde.	52 limetones de aguardiente de anís.
6 frasqueras de aceite de linaza.	30 botijones de malvasía.
4 cajetillas con un quintal de alambre amarillo.	2,5 quintales de queso.
450 botijuelas de aceite.	24 orzas y cincuenta botijuelas de dulce de almíbar.
2 cuñéticos de pimienta de Castilla con 50 arrobas cada uno.	6 sacos de nueces y 3 de avellanas.
3 cajoncillos de vidrios para vidriera.	3 docenas de jamones.
2 cajas de vasos y tazas.	16 barriles de almendra.
1 barril de platos de peltre.	10 barriles de pasas.
30 barriles de harina.	3 barriles de higos y 1 de cajetas de conserva.
	400 frazadas ordinarias.

Fuente: A.G.I. Contratación, 2862.

Hay que hacer constar, asimismo, que tres de los miembros de la tripulación son, a la vez, cargadores. Éstos son, el capitán don Santiago Fierro, el primer piloto, don Juan Agustín de Lemos y el contraamaestre y segundo piloto Juan de Acosta Toledo.

Entre los que viajan a la Guaira a bordo de «La Paloma Isleña» nos encontramos con veintisiete cargadores. Algunos actúan en su propio nombre aunque alrededor de una cuarta parte de ellos lo hacen por cuenta de terceros. Esa es la razón por la cual algunos cargadores que aparecen en la matrícula de tripulantes y cargadores, no figuran como tales cargadores en el documento correspondiente (Ver Anexo IV).

## CONCLUSIONES

En función del enfoque dado a este trabajo, hemos de separar nuestras conclusiones en tres grupos. En el primero incluiremos aquellas que se refieren al entorno de la aventura o empresa naviera; en el segundo aquellas que versan sobre la propia empresa, refiriéndonos, en tercer lugar, a la carga y los cargadores.

Con respecto a los factores del entorno en que se desarrolla nuestro viaje hemos de señalar las siguientes:

La férrea reglamentación del comercio convierte los preparativos de la aventura empresarial naviera en un largo y tortuoso camino que el armador debe recorrer enfrentándose a numerosos trámites e inspecciones que pueden durar varios meses. En nuestro caso, nueve.

En la fecha de nuestro viaje, en los albores de la segunda mitad del siglo XVIII, el pensamiento mercantilista va cediendo, lentamente, el terreno al liberalismo. Pero, aún así, el espíritu restrictivo heredado de la Edad Media, sigue estando plenamente vigente. En virtud del Reglamento de 1718, a la isla de La Palma le está permitido exportar 250 toneladas de productos de la tierra hacia siete puertos indianos, aunque en la práctica sus exportaciones se dirigen, casi en exclusiva, a los puertos de La Guaira, Campeche y La Habana.

La economía palmera de la centuria dieciochesca está marcada por la profunda crisis vitivinícola. Ante la extraordinaria caída de las exportaciones hacia los mercados nórdicos, la alternativa del sector será la exportación de sus productos hacia los mercados indianos.

La población palmera, que vive diseminada por toda la geografía insular, no es ajena al traspíe sufrido por la economía vitivinícola, aunque con consecuencias diferentes según la clase social a la que se pertenecía. La emigración hacia Cuba y Venezuela fue, para muchos jóvenes, la única salida para la crisis. Los más pobres lo harían al amparo de los *derechos de familia*; otros, con más recursos, lo harían como cargadores en los barcos de la Carrera de Indias o, incluso, como tripulantes.

El principal handicap con el que los pilotos que hacen la Carrera de Indias desde La Palma, es la imposibilidad, aún, de conocer de forma exacta su situación geográfica durante el viaje. Aunque desde hace ya mucho tiempo se conoce la forma y se dispone de los instrumentos adecuados para determinar la latitud, tanto de día como de noche, no pasa lo mismo con la longitud, que tenía que ser determinada por estima.

En relación con los aspectos internos de la empresa, destacaremos:

Como en la mayoría de los casos, nuestra empresa no es una naviera especializada. De hecho, nuestro armador actúa tanto como naviero como comerciante: parte de la carga transportada por «La Paloma Isleña» pertenece a su armador.

Se trata de una empresa unipersonal. El armador no comparte su propiedad con ningún otro individuo.

El buque utilizado es una fragata de pequeñas dimensiones, con un arqueo de doscientas siete toneladas, armada con veinte cañones y construida en astilleros palmeros. Su diseño respondía plenamente a los usos de la época, cuyos espacios inter-



nos estaban habilitados, en su inmensa mayoría, como espacios de carga, careciendo de camarotes, incluso para oficiales y cargadores.

La tripulación de esta fragata estaba constituida por cincuenta y cuatro personas, al mando de un capitán que era asistido en sus funciones administrativas por el maestro y el escribano, y en las técnicas de navegación por el piloto, además de otros oficiales encargados de diversas tareas a bordo, incluyendo las espirituales. Algunos de los oficiales iban acompañados por su servidumbre. En nuestro caso, el número de criados asciende a catorce.

El empleo generalizado del préstamo a riesgo o a la gruesa es la característica más definitoria de la financiación de la aventura naviera. Aunque ignoramos el porcentaje de carga financiado con esta modalidad crediticia conocida desde la antigüedad por desconocer el valor de las mercancías embarcadas, nos atrevemos a afirmar que debe ser una parte importante de la misma. Así lo atestigua el elevado número de escrituras firmadas (cuarenta) para este viaje ante distintos escribanos de Santa Cruz de la Palma.

Para finalizar, hemos de señalar que la carga está constituida, en su mayor parte, por productos vitivinícolas, principalmente aguardiente, y que los cargadores son, en su mayoría palmeros pertenecientes a las clases más privilegiadas, algunos de los cuales hacen viaje con la mercancía; otros envían sus representantes a venderlas en territorio indiano.

**ANEXO I**  
**Escrituras de riesgo firmadas con ocasión del viaje de «La Paloma Islaña» a la Guaira en 1755**

FECHA	PRESTAMISTA	PRESTATARIO	IMPORTE
		Protocolos de Pedro de Escobar Vázquez <sup>29</sup>	
4/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Juan Yanes Monteverde	420 pesos de a ocho reales de plata
5/07/1755	Don Bartolomé Antonio Montañés, de S/C de Tenerife	Manuel Pérez Bolcán de Medina	972 pesos de a ocho reales
5/07/2005	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Don Antonio de Lazzano	312 pesos corriente
6/07/1755	Juan Pérez Mora	Andrés Rodríguez Corral	360 pesos de a ocho reales
7/07/1755	Francisco de la Cruz	Leonardo Ventura Calderón y Pérez	240 pesos fuertes
7/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Domingo Simón	360 pesos de a ocho de plata corriente
8/07/1755	Don Bartolomé Antonio Montañés, de S/C de Tenerife	José de Arrocha	240 pesos corrientes de a ocho de plata
8/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Andrés Rodríguez Corral	120 pesos de a ocho reales de plata corriente
8/07/1755	Francisco de la Cruz	Miguel de Armas [Arcila]	219 pesos
8/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Manuel Pérez Bolcán de Medina	1200 pesos
8/07/1755	Don Andrés Jaime, del Puerto de la Cruz	José Remigio de León	120 pesos
9/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Juan Rodríguez Cabezas	130 pesos de a ocho reales de plata corriente
9/07/1755	Salustiano Pérez Corral	Juan Vicente de los Ríos	300 pesos corrientes en estas islas de a ocho reales
9/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Francisco Mariano Rodríguez	470 pesos de a ocho reales corrientes en estas islas
9/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Feliciano Sánchez	350 pesos corrientes de a ocho reales
12/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Domingo Pérez	480 pesos corriente de a ocho reales de plata
12/07/1755	Capitán don Nicolás Antonio Morera	Don José de Escobar Spicer	1200 pesos de a ocho de plata corriente
14/07/1755	Capitán don Nicolás Antonio Morera	Juan de Acosta Toledo	1200 pesos corrientes de a ocho reales
14/07/1755	Juan de Silva	Domingo Simón	413 pesos fuertes
14/07/1755	Juan de Silva	Don José de Escobar Spicer	348 pesos corrientes
17/07/177	Juan Méndez Carrillo	Domingo Martín	240 pesos fuertes

<sup>29</sup> A.G.P. P.N., Escribanía de Pedro Escobar Vázquez, Caja XVI

ISSN 1698-014X

17/07/1755	Don Bartolomé Antonio Montañés	Don Santiago Fierro y Torres	1935 pesos de a ocho reales
17/07/1755	Doña Lorenza Pastor de Castro, de S/C de Tenerife	Don Santiago Fierro y Torres	1599 pesos de a ocho reales
17/07/1755	Juan Méndez Carrillo	Domingo Martín	300 pesos corrientes
18/07/1755	Sargento mayor don Felipe Manuel Massieu Vandala	Don Santiago Fierro y Torres	1226 pesos corrientes de a ocho reales
22/07/1755	Don Bartolomé Antonio Montañés	Don José de Escobar Spicer	588 pesos de a ocho reales
23/07/1755	Don Carlos de los Reyes	Don Marcos Álvarez de Urbina	153 pesos fuertes
28/07/1755	Don Dacio Maghee <sup>30</sup>	Francisco Martín	56 pesos de a ocho y 3 reales
29/07/1755	Don Dacio Maghee	Miguel de Armas [Arcila]	1861 pesos
29/07/1755	Don Nicolás Amaro Fierro	Francisco Martín y M <sup>a</sup> de las Nieves Días, su mujer	210 pesos de a ocho reales
Protocolos de Santiago Albertos y Álvarez <sup>31</sup>			
3/07/1755	Antonio Fernández Brito	Domingo de la Rosa	65 pesos fuertes
5/07/1755	Pedro Hernández Pinto	Francisco Apolinario	132 pesos fuertes
12/07/1755	[roto] Francisco de la Cruz	Domingo Montero, presbítero	Sesenta y [roto]
12/07/1755	José Albertos y Álvarez <sup>32</sup>	Don Santiago Fierro y Torres	1160 pesos corrientes
14/07/1755	Miguel Jiménez	Francisco Apolinario	240 pesos corrientes
[roto]	Miguel Jiménez	Santiago José Pérez	[roto]
[roto]	Miguel Jiménez	Francisco Martín y M <sup>a</sup> de las Nieves Días, su mujer	[roto]
16/07/1755	[roto]	Juan Rodríguez Cabeza Sagaya	116 pesos fuertes
16/07/1755	[roto]	Don Santiago Fierro y Torres	[roto]
17/07/1755	Francisco Alfaro y Poggio	Domingo [roto]	Ciento [roto]

<sup>30</sup> Lo hace como padre y legítimo administrador de sus hijas doña Isabel Andrea y doña Antonia Brígida Maghee y Borges

<sup>31</sup> A.G.P. P.N., Escribanía de Santiago Albertos y Álvarez, Caja VII

<sup>32</sup> Como padre y legítimo administrador de sus hijos y su mujer.

## ANEXO II

### Escritura de préstamo a riesgo otorgada por Juan de Acosta Toledo, contra maestre, segundo piloto y cargador, a favor de don Nicolás Antonio Morera, maestre<sup>33</sup>

Sepan cuantos esta carta vieren como yo, Juan de Acosta Toledo, vecino de esta ciudad, de presente para hacer viaje al puerto de La Guaira, provincia de Venezuela, en el navío nombrado el Santísimo Sacramento, Nuestra Señora del Carmen y San Antonio de Padua, que está surto y anclado en el puerto de esta isla para proseguir su viaje al dicho puerto de La Guaira, del cargo de don Santiago Fierro Torres, su capitán = Otorgo y conozco que debo y me obligo de dar y pagar al capitán don Nicolás Antonio Morera o a la persona que su poder y causa hubiere, la cantidad de mil ochocientos pesos corrientes de a ocho reales de plata, incluso los premios e intereses de los riesgos, que me tiene dado y suplido para mi último avío y despacho, de cuya prueba le relevo y de todo, por ser en mi poder realmente y con efecto, me doy por contento y satisfecho y entregado a mi voluntad, sobre que renuncio las leyes de la entrega prueba y paga y exención de la *non numerata pecunia* y demás del caso, como en ellas se contiene, de que le otorgo recibo y carta de pago en forma, de la cual cantidad va corriendo riesgo en el dicho navío el supradicho Nicolás Morera desde la hora y punto en que se hiciera a la vela de dicho puerto de esta isla al mencionado de La Guaira, de mar, viento, fuego, [corsarios] amigos y enemigos, excepto el de baratería, de patrón, mandatario, o mudanza de viaje, que esto es de la mía, y llegado que sea dicho navío a dicho puerto o a otro en donde hiciere su derecha descarga, estando en él y largada que sea la primera áncora y pasadas que sean sobre ellas las veinticuatro horas naturales, es visto ser cumplido dicho riesgo de cuenta del acreedor, siendo de la mía los que en adelante se hicieren, y desde ahora para entonces me constituyo por llano y legítimo deudor de la citada cantidad de mil ochocientos pesos, los cuales me obligo de dar y pagar en dicho puerto de La Guaira a los setenta días de mí llegada, llana y realmente, sin pleito ni contienda, en moneda corriente en dicho puerto, al supradicho don Nicolás Antonio Morera y a su falta a don Juan Sánchez Romero y en la de ambos a don Francisco Antonio Jiménez, y quiero y consiento se me ejecute al entero pago de la citada cantidad en virtud de la presente, al juramento y simple declaración de la persona que la presentare a cuya firmeza me obligo con mi persona y bienes raíces y muebles presentes y futuros, dando poder a las justicias y jueces de su majestad, así de estas islas como a las de aquellas partes y lugares en donde la copia auténtica de esta escritura se presentare y fuese pedido su debido cumplimiento, a cuyo fuero y jurisdicción real me someto, renunciando el mío propio domicilio y vecindad y la ley *si convenerit de jurisdictione omnium judicum* y para que a ello me compelan y apremien con todo rigor de derecho y vía ejecutiva y como si fuera por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, renuncio a todas las leyes fueros y dere-

<sup>33</sup> A.G.P. P.N., Escribanía de Pedro de Escobar Vázquez, Caja XVI.

chos de mi favor y la que prohíba la general renunciación de ellas, así lo otorgo en la muy noble y leal ciudad de Santa Cruz que es en esta isla del Señor San Miguel de La Palma en doce de julio de mil setecientos cincuenta y cinco años y el otorgante a quien yo el escribano doy fe que conozco, en el contenido lo firmo siendo presentes testigos don Enrique de Escobar [roto] presbítero, Buenaventura Rodríguez y Sebastián Rodríguez vecinos y naturales de esta isla = enmienda = corrientes = valga.

Juan de Acosta Toledo (*firmado*).

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

ANEXO III

Relación de cargadores, consignatarios y mercaderías (A.G.I. Contratación, 2862)

Partida nº	Cargador	Consignatarios	Mercancías cargadas	Observaciones
1	Don Manuel Monteverde.	Don Pablo Alfaro y Ponte, ausente a don Juan Benito de Lugo y a falta de ambos a don Cristóbal Monteverde.	3 pipas de malvasía.	
2	Don Nicolás María Viñoni.	Don Jerónimo Albertos Alvarez, ausente al maestro y a falta de ambos a don Juan Sánchez Romero.	5 pipas de aguardiente 3 de vidueño.	
3	Viuda de Blanco, hijos y compañía.	Miguel de Armas Arcila, ausente a don Francisco Antonio Pimentel y en ausencia de ambos a don Juan Sánchez Romero.	8 pipas de malvasía.	
4	Don Andrés Cayetano García y Dorta.	A maestro o según conocimiento.	1 pipa de aguardiente.	
5	Don Domingo Perdomo.	Capitán don Santiago Fierro, ausente a don Miguel Casaña y a falta de ambos a don Francisco Pimentel.	30 limetones de malvasía y 30 limetones de vidueño.	
6	Doña María Massieu.	Domingo Pérez ausente al dicho maestro y por su falta al capitán don Santiago Fierro.	4,5 pipas de aguardiente. 1 pipa de vidueño.	Pertenecientes a la fábrica de la ermita que actualote se esta haciendo en esta ciudad dedicada al Señor de la Caída.
7	Don Francisco Javier [...]	Don Francisco Solórzano y a don Francisco Antonio Pimentel, ausentes a don Pedro Miguel Serrano.	12 pipas de aguardiente. 5 pipas de vidueño. 2 pipas de vinagre.	
8	Don Juan Leonardo de Sotomayor.	Capitán don Santiago Fierro, en segundas a don José Escobar y en terceras a Domingo Pérez.	¼ pipa de aguardiente.	
9	Viuda de Blanco, hijos y compañía.	Capitán don Santiago Fierro, ausente a don Francisco Antonio Pimentel.	4 pipas de aguardiente. 6 pipas de malvasía.	
10	Don Ambrosio Rodríguez de la Cruz.	Don Domingo Raimon, ausente al capitán Juan [de Acosta] Toledo y por la de ambos a José Gómez.	1 pipa de aguardiente	
11	Don Juan Yanes Monteverde.	El mismo, ausente a don Antonio Yanes.	6 pipas de vidueño. 1 pipa de vinagre.	

13	Don Antonio Lascano.	El mismo, en su falta a don Juan o don Antonio Yanes Montevede.	4 pipas de aguardiente. 2 pipas de vidueño.	
14	Don Manuel Rodríguez de Santiago.	El mismo, en su falta al maestro y por la de ambos al capitán del navío.	6 pipas de aguardiente.	
15	Don Bartolomé Antonio Montañés.	A entregar a don Nicolás Antonio Morera, maestro del navío y en su falta a su capitán don Santiago Fierro y por la de ambos a don Juan Sánchez Romero.	24 pipas de aguardiente.	23 son de su cuenta y riesgo. Una perteneciente a la Cofradía del Santísimo Sacramento cita en la parroquia del lugar de Santa Cruz de cuya cuenta y riesgo va.
16	Don Juan Antonio Vázquez.	Domingo Pérez, ausente al capitán Juan de Acosta Toledo y por la de ambos a Domingo Raimon.	1 ½ pipas de aguardiente 3 barriles de a doce de pipa de almendra.	
17	Capitán don Juan Agustín de Lemos.	El mismo y en su falta a quien se presentara con el conocimiento.	1 pipa (en dos medias) de vidueño. 2 limetones de aguardiente. 2 barriles de a doce de aguardiente. 5 botijuelas de dulce.	
18	Juan de Cáceres, vecino de Canaria.	El mismo, ausente a Don Juan Sanchez Romero y por le ambos al capitán del navío.	45 barriles de a seis de harina en pipas. 6 barriles de fruta pasada. 13 paquetes [fardos] de colchas. 56 paquetes [fardos] de frazadas.	
19	Don José Escobar y Spicer.	El mismo en su falta al maestro y por la de ambos al capitán del navío.	18 pipas de aguardiente. 3 de malvasía. 2 de vidueño.	
20	José Rodríguez Yanes.	El mismo y en su falta a Sebastián Luján y por la de ambos al capitán del navío.	3 pipas de aguardiente. 1 ½ pipas de malvasía.	
21	Don Domingo Cervellón.	Don Gregorio Martínez, ausente a don Santiago Fierro.	1 pipa de vidueño. 3 de vidueño.	
22	Doctor don Tomás Álvarez de Urbina.	Don Marco Álvarez ausente a don Juan Sánchez Romero y por la de ambos a don Juan Yanes Montevede.	½ pipa de aguardiente. 5 pipas de aguardiente.	

23	Doctor don Tomás Álvarez de Urbina.	Don Juan Yanes Monteverde, ausente a don Marcos Álvarez y por la de ambos a don Juan Sánchez Romero.	3 pipas de aguardiente.	
24	Don Esteban de los Reyes, mayordomo de la Tercera Orden Seráfica de esta ciudad.	Don Marco Álvarez ausente al capitán y en su falta al maestre de dicho navío.	1 pipa de vino tinto.	Por cuenta y riesgo de dicha Orden, procedida de limosnas que han contribuido para la fábrica del retablo que se está haciendo en la capilla.
25	Don Miguel Yanes Monteverde.	El mismo, ausente a don José Escobar y por la ambos al maestre.	3 pipas de aguardiente.	
26	Don José González de Flores, cura de la Virgen de las Nieves.	Capitán don Pablo González de Flores, ausente al capitán.	1 pipa de vidueño. ½ de malvasía. 1 barril de a seis de harina. 1 barril de a diez de aguardiente. 2 botijuelas de dulce.	Se advierte que la pipa y media de vino, el barril de harina y el barril de aguardiente es producto de su patrimonio con que está ordenado.
27	Don Juan Smalley.	Don Josep Escobar y Spicer las marcadas con los números 1 y 2 y las siete restantes al Capitán don Santiago Fierro, ausente a su poder.	6 pipas de aguardiente. 2 pipas de vidueño. 1 pipas de vinagre.	
28	Don Juan Domingo de Guisla, Caballero de la Orden de Santiago.	Don Gregorio Martínez de la Vega, en su falta a don Pedro Ventura de Guisla y a la de ambos a don Juan Sánchez Romero.	3 pipas de aguardiente. 2 pipas de vidueño.	
29	Don Policarpo Francisco de Brito.	Don Gregorio Martínez de la Vega (una pipa) y don Domingo Villena y en falta de éstos a don Pedro Ventura de Guisla o don Juan Sánchez Romero.	2 pipas de aguardiente.	
30	Don Felipe Massieu.	Don Tomás de Paz, en su falta al capitán y por la de ambos al maestre del navío.	6 pipas de aguardiente.	
31	Don Nicolás Massieu Salgado.	El capitán, ausente al maestre y por la de ambos a Domingo Pérez.	1 ½ pipa de aguardiente. 2 pipas de vidueño.	
32	Don Juan Vicente Ríos.	El mismo, ausente a don Marcos Álvarez.	5 pipas de aguardiente.	
33	Don Juan Mateo Poggio.	Don Antonio Andrés Poggio Valcárcel ausente a Don Vicente de Sotomayor y por la de ambos a Don Juan de Toledo.	3 ½ pipas de aguardiente.	
34	Don Pedro Méndez.	Sebastián Luján, ausente a José Rodríguez Yanes y por la de ambos a Domingo Martín.	½ pipa de aguardiente. ½ pipa de vinagre.	
35	Domingo Martín.	El mismo, en su falta a Domingo Raimon y por la de ambos a Manuel Medina.	5 ½ pipas de aguardiente. ½ de malvasía.	
36	Sebastián Luján.	El mismo, ausente a Domingo Martín y por la de ambos a Domingo Raimon.	4 pipas de aguardiente.	



37	Don Francisco Dionisio Lorenzo, presbítero.	Don Marcos Álvarez, ausente a Domingo Raimon y por la de ambos al capitán.	1 pipa de aguardiente.	Procedida de su patrimonio y capellanía con que se ha ordenado.
38	Don José Ventura Cabezola.	Don José Yanes, ausente a don Juan Sánchez Romero y por la de ambos a Domingo Pérez.	8 pipas de malvasía. 2 pipas de aguardiente.	De cuenta y riesgo por mitad del dicho y de don Jerónimo de Guisla.
39	Don Tomás de Aquino Ribero.	Juan Rodríguez Cabeza, ausente a Lucas Sánchez y por la de ambos a don Domingo Montero.	1 pipa de vinagre.	
40	Juan de Acosta Toledo.	El mismo, ausente a si mismo.	10 frasqueras de vino. 1 pipa de aguardiente. 6 barriles de a seis de almendra.	
41	Don David Maghee.	Don Domingo Cologan: 4 pipas de aguardiente y 4 pipas de vidueño. Andrés de Acosta: 7 de aguardiente, 2 de vidueño, dos de malvasía con media de vinagre. Don Diego Luján Albertos: las tres pipas de aguardiente restantes.	14 pipas de aguardiente. 6 pipas de vidueño. 2 pipas de malvasía. ½ pipa de vinagre.	Como padre tutor y administrador de sus hijas doña Isabel y doña Antonia Maghee Borges.
42	Don Diego Pinto de Guisla, mayordomo de la Santísima Virgen de las Nieves.	Capitán don Santiago Fierro, ausente a don Juan de Lemos y por la de ambos a Domingo Pérez.	1 pipa de aguardiente. 2 pipas de aguardiente.	La primera pipa de aguardiente va de cuenta y riesgo de esta Santa Imagen. Las dos pipas de aguardiente pertenecientes al dicho don Diego Pinto de Guisla.
43	Padre Miguel de Aranda, tutor del colegio de la ciudad de La Laguna.	Don Juan Sánchez Romero, ausente a su poder.	2 pipas de vino vidueño.	De cuenta y riesgo del dicho colegio producto de sus haciendas.
44	Don Bartolomé Gabriel [...], como mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de la Parroquia de Nuestra Señora de la Concepción en la ciudad de La Laguna.	Don Juan Sánchez Romero, ausente a don Francisco Pimentel.	1 pipa de aguardiente.	Por cuenta y riesgo de dicha cofradía.

45	Don Julián [...] de Biedma, como mayordomo de la cofradía del Señor San Juan Evangelista en la Parroquia de Nuestra Señora de la Concepción de la Laguna.	Don Juan Sánchez Romero, ausente a su poder.	1 pipa de vino tinto.	De cuenta y riesgo de dicha cofradía.
46	Don José Fernández Bello, como mayordomo de la cofradía de la Virgen de la Concepción de la ciudad de La Laguna.	Francisco Timoteo de Urbina, ausente a don Juan Sánchez Romero.	6 barriles de a seis en pipa de vino de malvasía.	De cuenta y riesgo de dicha cofradía.
47	Don Francisco de Paula Bello.	Don Juan Sánchez Romero, ausente a don Francisco Antonio Pimentel.	1 ¼ de vinagre.	
48	Don Nicolás Soriano.	Don Domingo Raimon, ausente según conocimiento.	4 pipas de malvasía. 2 pipas de aguardiente. 3 botijuelas de dulce.	
49	Don Francisco Alfaro Franchi.	Don Domingo Callegari, ausente a su poder.	2 pipas de aguardiente.	
50	Don Santiago Pinto y Vandevall.	Lucas Sánchez Padrón, ausente según conocimiento.	¼ pipa de aguardiente.	
51	Coronel don Simón de Herrera.	Capitán don Santiago Fierro, ausente al maestro y por la de ambos a Domingo Pérez.	1 pipa de aguardiente. 1 pipa de malvasía.	
52	Don Juan Jacinto de Silva.	Domingo Raimon, ausente a don José Escobar y por la de ambos a don Manuel Medina.	¼ pipa de aguardiente.	
53	Cristóbal Manuel del Hoyo.	El mismo, ausente a su poder.	1 pipa de aguardiente.	
54	Domingo Raimon.	El mismo, ausente a su poder.	2 ¼ de aguardiente. ¼ de vinagre.	
55	Don Nicolás Antonio Massieu Vandala	Domingo Pérez, ausente a don Nicolás Morera, maestro del navío.	12 ½ pipas de aguardiente 4 botijuelas de dulce	
56	Don Antonio Yanes	El mismo, ausente a don Juan y don Miguel Yanes.	3 pipas de aguardiente	

46	Don José Fernández Bello, como mayordomo de la cofradía de la Virgen de la Concepción de la ciudad de La Laguna.	Francisco Timoteo de Urbina, ausente a don Juan Sánchez Romero.	6 barriles de a seis en pipa de vino de malvasía.	De cuenta y riesgo de dicha cofradía.	
47	Don Francisco de Paula Bello.	Don Juan Sánchez Romero, ausente a don Francisco Antonio Pimentel.	1 ¼ de vinagre.		
48	Don Nicolás Soriano.	Don Domingo Raimon, ausente según conocimiento.	4 pipas de malvasía. 2 pipas de aguardiente. 3 botijuelas de dulce.		
49	Don Francisco Alfiaro Franchi.	Don Domingo Callegari, ausente a su poder.	2 pipas de aguardiente.		
50	Don Santiago Pinto y Vandevall.	Lucas Sánchez Padrón, ausente según conocimiento	½ pipa de aguardiente		
51	Coronel don Simón de Herrera.	Capitán don Santiago Fierro, ausente al maestro y por la de ambos a Domingo Pérez.	1 pipa de aguardiente. 1 pipa de malvasía.		
52	Don Juan Jacinto de Silva.	Domingo Raimon, ausente a don José Escobar y por la de ambos a don Manuel Medina.	½ pipa de aguardiente.		
53	Cristóbal Manuel del Hoyo.	El mismo, ausente a su poder.	1 pipa de aguardiente.		
54	Domingo Raimon.	El mismo, ausente a su poder.	2 ½ de aguardiente. ½ de vinagre		
55	Don Nicolás Antonio Masstieu Vandala.	Domingo Pérez, ausente a don Nicolás Morera, maestro del navío.	12 ½ pipas de aguardiente. 4 botijuelas de dulce.		
56	Don Antonio Yanes.	El mismo, ausente a don Juan y don Miguel Yanes.	3 pipas de aguardiente.		
57	José Ferrer.	Don Miguel Yanes Monteverde, ausente a don Antonio Yanes por la de ambos a Domingo Pérez.	2 pipas de vino.		
58	José Ferrer.	Domingo Pérez, ausente a don Domingo Montero y por la de ambos a Mariano Rodríguez.	5 ½ pipas de aguardiente.		

59	José Leal.	El mismo, y en su falta a José Yanes o a su poder.	3 ½ pipas de aguardiente. 1 ½ pipa de vidueño. 1 pipa de vinagre. 2 barriles de a seis de almendra. 4 pipas de aguardiente.	
60	Doña Catalina de Sotomayor.	Cristóbal Manuel del Hoyo, ausente al capitán y por la de ambos al maestre.		
61	Doña Catalina de Sotomayor.	El capitán, ausente al maestre y por la de ambos a don Juan Romero.	13 pipas de aguardiente. 1 pipa de vinagre. 3 botijones de dulce.	2 pipas de aguardiente con la primera marca para el Santo Entierro de Cristo que le hacen en el convento de predicadores de esta ciudad.
62	Doña Margarita [...]	Don José Escobar (la marcada con el número 1) Don Miguel de Arcila (las marcadas con el número 2 y 3) a la orden de don Isidro Herrera.	2 pipas de vidueño. 2 pipas de aguardiente	
63	Don Diego Julián Albertos.	El dicho don Diego Julián Albertos y en su falta al dicho Miguel de Arcila y por la de ambos a Domingo Pérez.	1 pipa de malvasía. 1 pipa de aguardiente.	La primera de cuenta y riesgo de don José Pestana, presbítero, de frutos de su capellanía. La segundo por cuenta y riesgo de don Miguel Arcila.
64	Don Miguel de Armas Arcila.	El mismo, en su falta al capitán don Santiago Fierro.	2 pipas de malvasía. 1 pipa de aguardiente.	
65	Don Nicolás Amaro Fierro	Don Juan Agustín de Lemos: las tres primeras, ausente a Domingo Pérez. Domingo Pérez el resto, ausente a don Juan de Lemos y a falta de ambos a sus poderes.	3 pipas de aguardiente. 3 pipas de malvasía. 4 botijuelas de dulce.	
66	Don Felipe Massieu como mayordomo de la cofradía del Santísimo Sacramento de la parroquia de esta ciudad.	El capitán o maestre del navío.	2 pipas de aguardiente.	Por cuenta y riesgo de esta cofradía.

67	Don Felipe Massieu.	Domingo Pérez, ausente a don Juan Romero y por la de ambos a don Francisco Pimentel.	1 pipa de aguardiente. 5 ¼ pipas de vino. 3 pipas de vinagre. 3 ½ pipas de aguardiente. 2 pipas de malvasía. 2 pipas de tinto. 3 de vinagre. 140 paquetes con 1500 frazadas. 20 paquetes con 200 colchas. 40 botijones pequeños que componen pipa y media de malvasía.	Todo de cuenta y riesgo de doña Josefa González Díaz e hijos y compañía.
68	José Casimiro Marrero.	José Casimiro y a José Manuel de los Santos por mitad y a falta de estos al maestro y por la de éste a don Juan Romero.	2 pipas de vino tinto.	Por cuenta de la milagrosísima imagen de Nuestra Señora de Candelaria cita en su convento real de Tenerife [...] para la fabrica de los muros y calzadas del dicho convento.
69	El otorgante [Capitán don Santiago Fierro]	El mismo, ausente a don Juan Sánchez Romero.		
70	Doña María Josefa de Sotomayor.	Capitán don Santiago Fierro ausente al maestro y por el de ambos a don Juan Sanchez Romero.	5 pipas de aguardiente. 4 pipas de malvasía. 3 pipas de vidueño. 5 pipas de vinagre. 30 frascos de a quince frascos de vidueño. 20 frascos de aguardiente. 8 frascos de malvasía. 11 barriles de a seis de almendra. 1 barril de [...] de fruta. 6 saquillos de nueces. 6 frascos de a doce frascos de aguardiente.	
71	Don Francisco Fierro, beneficiado de San Andrés y mayordomo de la cofradía del Carmen de la parroquia de la ciudad.	Capitán y maestro del navío, ausente a don Juan Sanchez Romero.	2 pipas de aguardiente.	Por cuenta y riesgo de dicha cofradía.
72	Don Mariano Martínez, como mayordomo del Rosario del Santo Hospital de esta ciudad.	Capitán y maestro del navío, ausente a don Juan Sanchez Romero.	1 pipa de malvasía.	De cuenta y riesgo de dicho Rosario para su culto.

73	Doctor don Isidoro Ferrer y Arteaga.	Capitán don Santiago Fierro, ausente a don Francisco Antonio Pimentel.	3 pipas de aguardiente. 1 pipa de vinagre. 5 botijas de dulce.	
74	Don Pedro Vélez, beneficiado de la parroquia de esta ciudad.	Don Domingo Raimon o según conocimiento.	2 pipas de aguardiente.	De los frutos de su capellanía con que está ordenado.
75	Lorenzo de Ortega.	Don Diego Julián Albertos ausente a don Cristóbal Alvarez del Amarante.	2 pipas de vidueño.	
76	Sargento mayor don Felipe Manuel Massicu.	Capitán o maestre.	10 pipas de aguardiente. 190 botijones de malvasía. 6.500 limetas de aguardiente.	
77	Nicolás de Avendaño.	Capitán y en su falta a Domingo Pérez.	16 botijuelas de dulce.	
78	Don Antonio de Sotomayor.	Don José Fierro, ausente a Domingo Pérez.	11 botijuelas de dulce.	
79	Don Nicolás José Huerta.	El mismo, ausente al maestre y capitán.	4 ½ pipas de aguardiente. 1 ½ pipas de vidueño.	

**ANEXO IV**  
**Relación de cargadores embarcados**

Nombre	Dependientes	Carga	Representado
Don José Fernández Bello.	Un criado.		
Don [...] Escobar.	Un criado.	24 pipas.	
Don Antonio Lascano.		6 pipas.	
Don Andrés Poggio.		3 ½ pipas.	Juan Mateo Poggio.
Domingo Reimon [o Raimon]		12 pipas.	
José Yanes.		10 pipas.	Don José Ventura Cabezola.
José Leal.		6 pipas.	
Manuel Rodríguez de Santiago.		6 pipas.	
Juan de Cáceres.		51 barriles de a seis. 60 fardos de colchas y mantas.	
Tomás de Paz.		6 pipas.	Don Felipe Massieu.
Don Juan Yanes Monteverde.		10 pipas.	
Don Miguel Yanes Monteverde.		5 pipas.	
Don Antonio Yanes Monteverde.		3 pipas.	
Don Juan Vicente de los Ríos.		5 pipas.	
Don Francisco Solórzano.		12 pipas.	Don Francisco Javier [...]
Don Jerónimo Albertos.		8 pipas.	Don Nicolás María Viñoni.
Don Gregorio Martínez.		9 ½ pipas.	Don Domingo Cervellón, don Juan Domingo de Guisla y don Policarpo Francisco de Brito.
Don Miguel de Armas Arcila.		12 pipas.	
Andrés de Acosta.		11 pipas.	Don David Maghee.
Don Diego Julián Albertos.		2 pipas.	
Casimiro Marrero.		10 ½ pipas. 40 botijones. 160 fardos de tejidos de la tierra.	
Sebastián Luján.		6 ½ pipas.	
Rodríguez Yanes.		6 pipas.	
Domingo Martín.		6 pipas.	
Cristóbal Manuel del Hoyo.		5 pipas.	
Don Nicolás José Huerta.		7 pipas.	
José Afortunado.		4 pipas (Que las vendió don Jose de Escobar de su partida).	

## BIBLIOGRAFÍA

- BERNAL, A. M. (1992), *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid, Tabapress.
- CANO, T [1611] 1996, «Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante», en FERNÁNDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas*, volumen VI, Madrid, Ministerio de Defensa, pp. 36-96.
- FERNÁNDEZ DURO, C. [1881] (1996), *Disquisiciones náuticas*, volumen VI, Madrid, Ministerio de Defensa.
- CABALLERO JUÁREZ, J. A. (1997), *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVII*, México, U.N.A.M., Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- CANTILLON, R. (1755), *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*, [en línea], Málaga, EUMEDNET, <[http://www.eumed.net/cursecon/economistas/textos/cantillon\\_Naturaleza.htm](http://www.eumed.net/cursecon/economistas/textos/cantillon_Naturaleza.htm)>. [Consulta: 28/05/2006].
- CORTÉS ALBÁCAR, M., [1551] (1990), *Breve Compendio de la esfera y del arte de navegar. Estudio de Mariano Cuesta Domingo*, Madrid, Editorial Naval.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. (2001), *Documentos históricos de la construcción naval española. Un tratado naval pionero en español. Los «Quatre partitu en Cosmographia práctica i por otro nombre llamado espejo de los navegantes» de Alonso de Chaves (Sevilla, 1537)*, [en línea], Madrid, ETSIN <[www.etsin.upm.es/agenda\\_acad/archivos.php3?num=756](http://www.etsin.upm.es/agenda_acad/archivos.php3?num=756)>. [Consulta: 15/06/2006].
- GARCÍA FRANCO, S. (1959), *Instrumentos náuticos en el Museo Naval*. Madrid, Ministerio de Marina.
- GLAS, G. (1999), *Descripción de las Islas Canarias 1764*, 1ª ed, 3ª reimpresión, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.
- LANE, F. C. (1964), «Tonnages, Medieval and Modern», en *The Economic History Review*, vol. 17, nº 2, pp. 213-233.
- LÓPEZ AMO, J. J. (1991), *El capitán de buque*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- LÓPEZ PIÑERO, J. M. (1979), *El arte de navegar en la España del renacimiento*, Barcelona, Labor.
- LORENZO TENA, A. (2005), «Panorama de la navegación entre la Palma y América durante el siglo XVIII», en POGGIO CAPOTE, M. y HERNÁNDEZ CORREA, V. J. (Eds.), *Pasos de un siglo. Real Nuevo Club Náutico de Santa Cruz de La Palma 1904-2004*, Santa Cruz de La Palma, Caja General de Ahorros de Canarias, pp. 148-168.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., (1992), *La migración canaria, 1500-1980*, Barcelona, Júcar.
- MARTÍN GONZÁLEZ, M. A (1997), *La historia de Santa Cruz de la Palma*, La Laguna Centro de la Cultura Popular Canaria.



*La empresa naviera palmera en el comercio de Indias. El viaje de "La Paloma Isleña" a La Guaira en 1755*

- MARTÍN MERÁS, L. (2003), «Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla», en ACOSTA RODRIGUEZ, A. et. al., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC y Fundación El Monte.
- MEDINA, P. [1563] (1997), *Regimiento de Navegación*, Valencia, Librerías París-Valencia.
- MONZÓN PERDOMO, M. E. (1994), *La pobreza en Canarias en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MORALES PADRÓN, F. (1955), *El comercio canario-americano (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- MOYA BLANCO, C (1981), «La arquitectura naval en el siglo XVIII», en MANERA REGUEYRA, E., et. al., *El buque en la Armada española*, Bilbao Silex.
- NÚÑEZ PESTANO, J. R. (1992), «La economía agraria», en MORALES PADRÓN, F. et. al., *Historia de Canarias*, Barcelona, Prensa Ibérica, pp. 513-528.
- OJEDA CABRERA, M. P. y PÉREZ HERNÁNDEZ, C. M. A., (2002), «Una primera catalogación bibliográfica sobre la Historia empresarial en Canarias», en CARNERO LORENZO, F. y NUEZ YÁNEZ, J. S., *Empresa e Historia en Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Fundación FYDE-Caja Canarias, pp. 263-296.
- PERAZA DE AYALA, J. [1952] (1977), *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla.
- SAPELLI, G. (1996), «La construcción social e histórica de la empresa: para un nuevo modelo teórico», en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *La empresa en la Historia de España*, Madrid, Civitas, pp. 476-487).
- SELLÉS GARCÍA, M. A. (2000), *Navegación astronómica en la España del siglo XVIII*, Madrid, UNED.
- STECKLEY, G. F. (1980), «The wine economy of Tenerife in the seventeenth century: anglo-spanish partnership in luxury trade», *The Economic History Review*, vol. 33, nº 3, pp. 335-350.
- SUAY ARTAL, J. (2000), *Análisis pormenorizado de un problema crucial de Geografía Matemática: la determinación del punto*, Tesis doctoral inédita, Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante.
- VALDALISO, J.M. (1996), «Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c.1860-1935)», en COMÍN F. y MARTÍN ACEÑA, P., *La empresa en la Historia Económica de España*. Madrid, Civitas, pp. 303-323.
- VICENS VIVES, J. (1972), *Historia económica de España*, 9ª ed., Barcelona, Vicens-Vives.
- VIGIER DE TORRES, A. (1972), *Curso de Derecho Marítimo*, Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante.

FUENTES PRIMARIAS:

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (A.G.I.)

ARCHIVO GENERAL DE LA PALMA (A.G.P.), Fondo Protocolos notariales (P.N.)