

«ASIENTOS Y FLETAMENTOS DE NAVES (1661)»

Prof. Dr. Ramón FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ
Escuela Superior de la Marina Civil
Universidad de Oviedo

Introducción

En este breve artículo lo que se pretende es investigar en las fórmulas de contratación empleadas para que la Corona o el Gobierno dispongan de naves con las que hacer la guerra marítima, la vigilancia de las costas nacionales o el hostigamiento comercial de las flotas enemigas. Para ello se recoge en apretada síntesis el tránsito desde los antiguos asientos del siglo XIII, más cercanos al poder discrecional del Rey, hasta los fletamento navales del XVII, en los que la privatización del contrato se acentúa, menguando las prerrogativas reales y suprimiendo determinados beneficios fiscales de los que disfrutaban los asentistas. La transformación se materializa emblemáticamente en la contraprestación que obtiene el dueño de la nave. Desde el inicial pago en especie se pasa al sueldo en metálico, o lo que es igual: el asentista se ha transformado en fletante por tiempo o arrendador de la nave.

Estamos por consiguiente ante un contrato de fletamento que desmiente la pretendida exclusiva que a este convenio se le asigna en cuanto pacto para el transporte marítimo de mercancías. No hay tal. El fletamento es más amplio y se ha practicado como acuerdo de armamento pesquero en Bilbao en el siglo XVI, como contrato de transporte de tropas en Flandes y en la navegación a Indias en el XVII o como forma de armamento en corso, haciendo un rápido repaso de alguna de sus manifestaciones menos conocidas.

Antecedentes

El asiento es una institución contractual de carácter público o administrativo debido a la participación de la Corona como parte contratante y a la especial naturaleza de la actividad a realizar gracias a una delegación expresa del rey. El término asiento es muy amplio. Con él se denominan las estipulaciones de la Corona para formalizar empréstitos con los que pagar las guerras. También se maneja para fijar las condiciones de suministro con los proveedores o determinar la forma en que se arrienda a banqueros y mercaderes la exacción de tasas e impuestos. Asimismo, en el campo naval se practican asientos de construcción, armamento y sostenimiento de barcos y escuadras. Incluso se recurre a esta figura para el tráfico de mercancías a Indias, el transporte de correo o el de esclavos (1).

(1) Un amplio comentario sobre los asientos náuticos, con especial atención a los concertados con D. Álvaro de Bazán, el Viejo, en 1535 y 1539; con Jorge de Grimaldo en 1568 y con

El asiento de naves en Castilla, basado en la fijación de un tanto alzado por la prestación del servicio, tiene sus antecedentes en las Capitulaciones concertadas por Alfonso X con sus cómitres el 1 de enero de 1293 (2) o en las «condotte» ajustadas por sus descendientes Sancho IV el Bravo y Alfonso VI con los genoveses. Incluso ya con anterioridad, el 13 de junio de 1253 el Rey Fernando III firmó un acuerdo con el maestre de Santiago don Pelay Correa mediante el cual éste se compromete a tener una galera aparejada de remo y velas, con 200 hombres armados para un servicio de tres meses al año. A cambio, el rey entrega 1.600 aranzadas de olivar en Muros y 250 maravedíes, permite la tala de madera necesaria en sus montes y se obliga a rehacer cada galera cada siete años. Los beneficios obtenidos en la mar procedentes de capturas y botines se reparten por mitad entre la Corona y el maestre (3).

El compromiso con los cómitres fue ajustado colectivamente por la Corona con varios caudillos de mar, líderes representativos de las tripulaciones, que a cambio de un heredamiento se comprometen por sí y por sus hijos a ser cómitres al servicio del rey, cuidando de la galera que éste les entrega y navegando al lugar donde el monarca ordene. Los cómitres deben tener la galera provista de todo lo necesario para su uso, reparándola si es preciso y manteniéndola siempre presta a navegar. Además del heredamiento (cien aranzadas de olivar e higueras y cinco yugadas de heredad para pan en Chinchilla y Cocobrita (Sevilla), hacen suyo la mitad del botín que produzcan, debiendo repartirlo con la respectiva dotación y quedando la otra mitad para beneficio de la Corona. Como garantía de que cumplirán lo pactado aportan un fiador que responderá de lo estipulado ante el rey.

En el texto de la capitulación, que adquiere la categoría de formulario por las frecuentes ocasiones en que se utilizó, destaca el hecho de que es la Corona la propietaria de las galeras, quien las cede a los caudillos de mar, que son tanto de procedencia cantábrica como mediterránea.

Como certeramente sintetiza Olesa Muñido (cit. p. 465), «consistía en resumen este régimen en el armamento de la galera a cargo de la Corona y el sostenimiento del material y del núcleo de la guarnición a cargo del cómitre, mediante la constitución en su favor de un heredamiento cuyas rentas debían compensarle de los gastos de conservación y reparación de la galera y retribuir además su función de mando».

Juan Antonio Saulí en 1639, se localizan en la obra de Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968, páginas 463 y ss.

En otro estilo podemos recordar el asiento y capitulación de 1618 sobre «la cobranza del derecho de habería» durante tres años suscrito por el Consulado de Sevilla, en nombre de todos los cargadores, para sustentar la armada de protección de las flotas consistente en seis galeones de un porte de entre 450 y 600 toneladas, tres pataches más 1.500 hombres de mar. V. su texto en Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, t. II. Madrid, 1878, págs. 348-370.

(2) El texto de la capitulación se encuentra en Casariego, *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico*. Madrid, 1947, págs. 227-228.

(3) Cfr. Pérez Embid, *La marina real castellana en el siglo XIII*. Anuario de Estudios Medievales, 6, pág. 164.

En el siglo XIV desaparece la concesión del heredamiento como fórmula retributiva de quien presta servicios navales a la Corona, sustituyéndose tal remuneración por el pago de una suma a un tanto alzado por cada embarcación y mes transcurrido, junto a otra serie de ventajas y preferencias de orden económico necesarias para el buen fin del pacto. Tenemos así la escritura de flete «al travers», al servicio del rey de Francia, firmada en La Rochelle por Jean de Sarrie, maestro bilbaíno de la nao «Santiago», de 240 toneles, mediante la cual se obliga a embarcar y desembarcar gentes de armas y caballos, víveres y otras cosas durante el plazo de dos meses, a cambio de un flete mensual de 750 libras, siendo de su cuenta la tripulación y el aparejo de la nave. También se obliga a «prendre, arrester et afreter certaine quantité de navires pour l'armée» (4).

A partir de Alfonso XI se impone la práctica de «tomar las naos a sueldo» de los armadores particulares cuando son insuficientes los barcos propiedad del rey. Este tipo de contrato similar a la «condotta» a un tanto alzado, seguido en la práctica naval genovesa y pontificia, constituye un fletamento de naturaleza contractual que se distingue del arrendamiento forzoso efectuado a través del embargo o requisa de la nave, usado cuando el armador se resistía al alquiler mediante asiento. Estamos ante lo que se ha denominado la marina de prestación o semiobligado fletamento (5).

Aunque el asiento de buques encaminado a la vigilia de la costa o la guerra naval sea objeto preferente de tal contrata, también tenemos constancia de asientos sobre flete de navíos dedicados al transporte marítimo de cargamentos. Gracias a Fernández de Navarrete (6) disponemos del texto de un asiento que en nombre de los Reyes Católicos hizo su comendador mayor con Juanoto Berarditen Valladolid, el 9 de abril de 1495, sobre el flete de doce navíos aparejados y provistos de todo lo necesario para viajar a Indias. Sus principales cláusulas son las siguientes:

— Se asientan doce navíos cuyo porte total asciende a 900 toneladas para navegar a Indias y retorno, pagándose de flete a razón de 2.000 maravedíes por tonelada, si bien la carga del tornaviaje no cuesta flete (7).

(4) El texto lo reproduce Suárez Fernández, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*. Madrid, 1959, apéndice VIII, págs. 149-150.

(5) Cfr. Casariego, *Op. cit.*, pág. 58, que añade: «Esta modalidad de reclutamiento naval existe desde el siglo XIII, se acentúa en el XIV y alcanza su máxima difusión en el XVI alrededor de las grandes empresas del Imperio.»

(6) Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, t. II, ed. Buenos Aires, 1945, ap. LXXXIV, págs. 190-192. La Corona recurre al asiento como forma de contratación privilegiada, de una manera similar a como hará siglos después con su participación en las Reales Compañías de Comercio con las colonias de la segunda mitad del XVIII. El caso es organizar y prestar expediciones y viajes, facilitando su financiación.

(7) Sobre las discrepancias entre maestros de naos y cargadores, con respecto a la fijación de los fletes, encontramos la relación hecha en 1595 por la Universidad de los maestros y pilotos de la Carrera de Indias, sobre que el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes obtuvie-

— El asentista pagará una penalidad por buque y día de 200 maravedíes cuando se retrase en la puesta a disposición de las naves sobre la fecha fijada.

— Se fija una plancha o estadía de quince días para la cargazón en consonancia de la costumbre del puerto de Cádiz en aquel tiempo. La demora se pacta en otros quince días a dos mil maravedíes por día.

— La Corona paga también «otros tantos maravedíes por cada navío para sebo e manguera e adobo de entrecubiertas», junto a las soldadas de los pilotos.

— Si se produce la pérdida de las naves, el fletante, Juanoto Berardi no será obligado «a pagar la cargazón ni volver el flete», con lo que las mercancías viajan a riesgo de sus expedidores.

— El asentista se obliga a sí mismo y a sus bienes al cumplimiento del contrato, instituyéndose una pena de mil doblas de oro por cada vez que se deje de cumplir. Aquí se observa el poder sancionador que el asiento puede conllevar para el asentista, ya que naturalmente las controversias del monarca no tienen el mismo trato.

Asientos de naves

Volviendo a los asientos de naves de guerra, nos encontramos con que son de una gran variedad en cuanto a su contenido, ya que pueden referirse a las fases de fabricación, armamento y sostenimiento de la nave o a alguna de ellas, sola o conjuntamente (8). La duración del pacto también es variable, pues aunque en un primer momento se hacen por dos o tres años, más adelante el plazo oscila, ya que puede ampliarse hasta cuatro o seis años o disminuir a uno solo. También cabe un asiento con término indeterminado cuando se deja su discurso a «Real Beneplácito». En todos los supuestos se suele prever una prórroga libre para la Corona y obligatoria para el asentista.

La riqueza modal de los sientos se palpa asimismo en el número de unidades navales afectadas, que varía entre un único barco o un puñado de galeras hasta escuadras de doce y cuarenta navíos. Igual ocurre con respecto al

ron Cédula de S. M. para que los jueces oficiales de la Casa de Contratación tasasen y moderasen los fletes. Los maestros denuncian que la tasación no distingue entre naos nuevas y viejas con lo que en la práctica se armaban para la Carrera de Indias embarcaciones antiguas o en mal estado que probablemente pasarían a desguace a la llegada a América sin opción a un viaje de retorno. Cfr. *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*. Museo Naval, vol. 21, ed. Liechtenstein, 1971, doc. 95, págs. 1.215-1.220.

(8) Abundan las reseñas de asientos y contratos en las obras recopiladoras de textos y documentos jurídicos marítimos de las colecciones documentales del Musco Naval (Fernández de Navarrete, Fernández Duro, Sans de Barutell, Guillén Tato, Vargas Ponce). V. como ejemplo de asiento de armamento el de 20 de febrero de 1590, por el que la Corona se ajusta con los capitanes de Ragusa Pedro de Ibella y Esteban Dolisti para que sirvan a S. M. por cinco años con doce galeras armadas a su costa. Representativo de las contrataciones para la fabricación es el asiento ajustado el 6 de diciembre de 1695 con Francisco de Coaña, vecino de Luarca, sobre la construcción de tres navíos de 600 toneladas en rosca en el astillero de El Ferrol. Cfr. *Colección de documentos de Sans de Barutell*, t. II, 1976, art. 6, ns. 50 (fol. 606) y 82 (dol. 613).

reparto de funciones de mando naval y gestión económica de la nave porque unas veces coincidirá en el asentista la calidad de jefe naval y armador, mientras que en otras ocasiones sólo tiene un mando delegado o carece de él en absoluto cuando concurre un oficial de nombramiento real.

Por el régimen jurídico obligacional del asiento, el particular suele encargarse de aportar las naves, de las que es dueño o disfruta de su utilización por orden del rey, con el compromiso de armarlas si no lo están ya totalmente y de aceptar el sostenimiento de los gastos requeridos para su navegación.

Dice un asiento de 1 de enero de 1568 a este respecto que el asentista debe traer las «embarcaciones armadas y proveídas así de remos y marineros, oficiales y soldados, como de artillería, municiones y armas y de las otras cosas necesarias para navegar y pelear...». En igual forma otro asiento de 3 de junio de 1533 manifiesta: «Item se asienta que el dicho capitán Antonio Doria sea obligado a tener las dichas tres galeras bien proveídas de gente de guerra y remo, con el palamento, antenas, xarcia, velas, artillería y municiones necesarias para que pueda servir a S. M....» (9). Sin embargo, otras veces es la Corona la que se compromete a enviar y mantener a bordo los soldados y gentes de guerra (10). El rey también aporta los forzados de galeras y esclavos que precisan los barcos, aunque su manutención y cuidado quedan a cargo del asentista.

Por último, tenemos el precio del servicio, que es la contraprestación que obtiene el asentista por los gastos estimados y la ganancia calculada. Dice un asiento de 21 de febrero de 1575 sobre cuarenta galeras: «Item que por razon del sueldo y mantenimiento de los dichos gastos que el dho Marques (asentista) huviere de hacer en cada una de las dichas galeras asi como la gente de cavo y remo en los buques y adovios dellas de la cinta abajo y arriba, y por sebo, remos, maestranza y artillería y municiones... y por todo lo demás se ayan de pagar...» (11).

La cuantía de la retribución andaba en el siglo XVI alrededor de los 500 ducados por galera y mes, aunque después se encarecerá la remuneración al tomar el asentista a su cargo labores y gastos que con anterioridad asumía la Corona. Pero también se recurre, si bien en un asiento de una escuadra de

(9) Los textos de dichos asientos de galeras están en la *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, vol. 8, págs. 1-10 y 77-91.

(10) Es interesante la relación efectuada en 1589 acerca de la tripulación que debe llevar la galera capitana y el sueldo a que tiene derecho cada participante en el asiento: capitán, diez escudos al mes; patrón, 1; capellán, 5; cómitre, 1; sotacómitre, 3; alguacil, 3; dos maestros de hacha, tres cada uno; dos calafates, tres por barba; botero 3; dos remolares, tres por cabeza; boterín, 1; piloto, 1; cuatro artilleros, tres cada uno; cirujano, 3; seis proeles, 1,5 cada uno; veinte marineros, a dos por cabeza; caporal de los soldados, 3; ochenta soldados ordinarios a dos escudos por soldado. Cfr. *Colección de documentos de Sans Barutell*, t. II, art. 4, n. 735 (25 de agosto de 1584).

(11) Al clausulado de tal asiento se acompaña una copia autorizada del título de capitán general de las galeras a favor de D. Alvaro Bazán. Cfr. *Colección de documentos compilados por Fernández de Navarrete*, vol. 8, págs. 121-175.

galeras a la fijación del precio, que nunca se llama flete, por un tanto alzado por año para el conjunto de la flota.

A diferencia de los asientos mediterráneos para Nápoles y Sicilia que venimos manejando en los asientos canábricos, cabe también que el precio del servicio naval se determine a un tanto por tonelada (11 reales de plata por cada una), como ocurre en la propuesta de contrata hecha en 1640 por el capitán Alonso de Idiáquez, del puerto del Pasaje, para la construcción y armamento de ocho galeones destinados a patrullar por el golfo de Vizcaya, el canal de la Mancha y la costa irlandesa, a fin de «embarazar» el comercio marítimo holandés (12).

Para las condiciones de pago suele pactarse la moneda (ducados, escudos de oro...), y el plazo de cobro, que aunque el sueldo se gane mes a mes, su liquidación normalmente es bimensual y en otros casos su pago se hace mediante dos abonos en junio y diciembre. Las previsibles dilaciones en el pago de la retribución se cubren estipulando una demora remunerada al 14 por 100 anual.

Demostrativa de la evolución posterior es el testimonio de afletamento de dos fragatas efectuado en San Sebastián el 2 de noviembre de 1661 (13), mediante el cual el propietario de las naves, cada una con su capitán respectivo, se obliga a ir al puerto de La Coruña «y llevar derrota o viage a la parte o partes que se le ordene a dhos capitanes, quienes havian de seguir las instrucciones que se les diesen...». A cambio, el dueño de las fragatas gana un sueldo total por cada uno de los dos meses contratados por embarcación, que se entiende debe estar previamente armada y equipada durante el plazo asentado. Es habitual que el término pactado se prorrogue por necesidades del servicio, como aconteció en el caso anterior, en el que se alargó el fletamento con su correspondiente sueldo en un tercer mes.

Una de las razones del éxito de los asientos se explica por cuanto se asegura la explotación ininterrumpida durante todo el año, ya que en los cinco meses de internada, desde octubre a marzo, el asentista gana la remuneración. Indudablemente, este hecho hace mucho más lucrativa la marina militar que la puramente comercial, pues ésta tiene que desarmarse durante los malos tiempos, no generando flete alguno.

El estatuto contractual del asentista se complementa con otras prerrogativas que la Corona le concede, como son las licencias para fletar y tomar navíos en los que extraer del país la retribución cobrada en oro por el servicio (14), el permiso para sacar trigo y cereales libres de impuestos, la preferencia

(12) Cfr. *Colección Fernández de Navarrete*, vol. 32, doc. 39, págs. 919-936.

(13) Cfr. los testimonios de afletamento de dicha fecha de las fragatas Santa Teresa, San Agustín, Santa Ana y Joseph en *Colección de documentos de Vargas Ponce*, t. XVI, ms. 48, docs. 90, 91 y 93. (Uno de ellos se reproduce en el apéndice documental de este artículo.)

(14) En el siglo XVII tal facultad fue suprimida para los buques foráneos. En la *Colección Vargas Ponce*, t. XXXVII, doc. 239, fol. 284, encontramos la carta de Julián de Arriaga al marqués de Castañar para que en los contratos de fletamento de embarcaciones extranjeras no se admita ninguna condición que haga salir moneda de España: «Siendo muy perjudicial la extrac-

en el aprovisionamiento de las naves asentadas o la exención del pago de los derechos portuarios (15).

La evolución de la institución contractual configurada en el asiento de buques ya en la segunda mitad del siglo XVI se reorienta hacia un ámbito más privado en el que la Corona, a través del gobierno y sus agentes y representantes, abandona la vieja figura y se somete a los esquemas del contrato de fletamento cuando desea arrendar un barco de navieros particulares para utilizarlo en su servicio, efectuando viajes costeros de vigilancia de las comunicaciones marítimas o de navegación en corso (16).

ción de moneda del Reino y no pudiendo hacerse sin real permiso, prevengo de orden del Rey que en los contratos de fletamento de embarcaciones extranjeras u otros cualesquiera que se ofrezcan en lo sucesivo, no se admita condición alguna que haya de resultar saca de caudales. Dios guarde a S. M. San Ildefonso, 9 de septiembre de 1775. El marqués de Arriaga para el marqués de Castañar.»

(15) A este respecto manifiesta la carta de 19 de septiembre de 1786 escrita en San Ildefonso por D. Antonio Valdés a D. Alfonso Alburquerque sobre los derechos de las embarcaciones mercantes: «Por inveterada práctica capitulan las embarcaciones marchantes fletadas de la Real Hacienda la excepción de derechos de ancoraje, capitán de puerto y pilotaje, sin que por esto hagan una rebaja proporcional en sus contratos, de que resulta perjuicio a la Real Hacienda, en cuyo concepto ha resuelto S. M. que en adelante no se admita ni otorgue la referida excepción y libertad. Y de su Real Orden le participo a V. S. para su inteligencia y a fin de que lo consigne a los ministros y subdelegados de las provincias de ese departamento». Cfr. *Colección Vargas Ponce*, t. XXXVIII, doc. 372, fol. 389.

(16) V. una muestra en Fernández-Guerra, *La carta de fletamento del vapor «Royal Zar» al servicio de la Armada española*. «Revista de Historia Naval», n.º 35, 1991, págs. 77 y ss. Al año siguiente —1835— se utiliza la misma fórmula para sustituir al *Royal Zar*, seriamente averiado, por el *City of Edimbourg*, de 120 caballos, que se encargará del crucero de la costa cantábrica. Un extracto de las condiciones del contrato de fletamento se localiza en Vázquez Figueroa, «*Apuntes y documentos correspondientes al tercer Ministerio en 1835*», t. 25, ms. 455, docs. 139-142, folios 241-248.

Para la navegación corsaria puede verse «la contrata de fletamento para corso», de 23 de septiembre de 1779, suscrita en Palma de Mallorca para hacer con el jabeque *Virgen del Carmen*, de 20 toneladas, «la campaña al corso contra vasallos del Rey de la Gran Bretaña y demás enemigos de la Corona». Su texto se encuentra en Piña Homs, *El consolat de mar. Mallorca 1326-1800*. Palma, 1985, apéndice XVIII, págs. 222-223.

APÉNDICE DOCUMENTAL

«Testimonio de afletamento de dos fragatas.

San Sebastián, 2 de noviembre de 1661.

M. N., Colec. Vargas Ponce, t. XVI, ms. 48 bis, doc. 90, fols. 164-165.

Escribano: Joseph de Ibarra Lazcano.

En la noble y leal villa de San Sebastian a dos de noviembre de mil seiscientos sesenta y un años, ante mí Joseph de Ibarra y Lazcano, escrivano del Rey nuestro señor y del Numero y de la Marina y testigos de yuso escriptos, pareció presente el capitán Agustín de Diustegui, vezino de esta villa y dijo haver fletado sus dos fragatas nombrada la una «Santa Teresa», capitán Carlos Eslanburg, y la otra «San Agustin», capitán Antonio Esnog para el servicio de Su Magd., que navegaran con pliego en busca de galeones que son los últimos que llegaron, siendo su General Dn. Pablo Fernandez de Contreras, al puerto de La Coruña, y había de llevar derrota o biage a la parte o partes que se les hordena a dhos capitanes, quienes havian de seguir las ynstrucciones que se les diesen y llevar el numero de los marineros que estava obligado y que debieron de llevar las dhas fragatas a las quales y su gente se les havia de dar de sueldo quarenta y tres mil reales de plata cada mes, los veinte y dos mil por la fragata Santa Teresa, y los veinte y un mil por la nombrada San Agustin, y ambas llevasen las prevenciones de bastimentos y lo demás necesario para el tiempo de dos meses, ante mas que menos como todo referido mas largamente consta por el afletamento que se otorgó de las dhas fragatas ante el Sr. Marques de Villarrubia por horden de Su Majestad y otorgante, por escritura de mi el escrivano a los quince de julio ultimo pasado del año a que se refiere, y era asi que los dhos otorgantes y capitanes Carlos Eslanburg y Antonio Esnog cumplieron en todo lo que les tocava, poniendo mas gentes y bastimentos de lo que era su obligación, y el dho Sr. Marques le pagó al otorgante los dhos quarenta y tres mil reales de plata, que sera el sueldo del primer mes de ambas fragatas, y fue condición de la dha escritura de afletamento que lo que mas tiempo tuviesen que fuera otro mes o mas se le hubiese de pagar al mismo respecto al dho capitán Agustín de Diustegui otorgante, contando el tiempo desde el dia que salieron del puerto hasta el en que bolviesen y arrivasen a cualquiera otro de España; y habiendo cumplido los dhos dos meses de obligación, pasados estos, después al honceno dia volvio al puerto del Pasage en su fragata Teresa donde fue embarcado, la nombrada San Agustin dos dias despues, con que la una se deribó en el biage dos meses y honce dias y la otra hasta dos meses y treze dias.

Para en caso que no se diese satisfacion puntual del dho afletamento se constituyo por fiador el señor Domingo Herrera de la Concha, Señor de la villa de Villalana, Proveedor General perpetuo por Su Magd. de la gente de guerra de las quatro Villas de la Costa de la mar de Castilla, como parece ser por la escritura de obligacion que con relacion de dho afletamento hizo y

otorgó en la villa de Madrid en veinte de junio ultimo pasado de este año, y agora conforme a ella y porque el dho Sr. Marques hizo empeño a sí mismo para la toda satisfacion que si no fuera por la de ambos no se huviera conseguido el biaxe de las dos fragatas, conviene su señoria en dar al dho capitan Agustin de Diustegui el sueldo de otro mes, que aunque restasen algunos dias, por ellos ha dado el satisfacion a la gente por haver sido obligado a ello, se contenta con esta suma de los dhos quarenta y tres mil reales de plata, la qual confiesa haver recibido del Sr. Marques de Villarubia en mil trescientos ochenta y seis doblones de oro y tres reales, contando cada doblon a treinta y un reales de plata, que es conforme aqui corre, y a este respecto importan dichos quarenta y tres mil reales de plata, y los recivio por cierto porque de presente no parece, renunció las leyes de su prueba excepcion de la non numerata pecunia y las demas que sobre ello disponen; y de la dha cantidad dio carta de pago en forma sin perjuicio de dar la carta de los dos dias que son demas a Su Mag., y asi lo otorgo y firmo el dho otorgante a que yo el escrivano doy fe que lo conozco siendo testigos Jacinto de Sola, Joseph de Arechavaleta y Joseph de Guruzeaga, vezinos de la villa.—Agustin de Diustegui.—Ante mi Joseph de Ibarra Lazcano.—En fee de ello firme en testimonio. (Firma del escrivano).»