

ción. No sólo los intereses materiales del país, sino la más estricta justicia, así imperiosamente lo exigen.

8.º «Celebrar tratados con las Repúblicas de América para la rebaja de derechos sobre diversos artículos de procedencia española.»—Pueblan el territorio de las Repúblicas del Sud de América, millones de hombres de nuestra raza, que hablan nuestro idioma y cuyas costumbres, manera de ser, gustos é inclinaciones todas, asemejanse á las nuestras cuanto es dable. En los mercados de estos pueblos solicítanse los productos naturales de nuestro suelo y los artefactos de nuestra industria, hallando en ellos fácil salida los géneros que nuestros buques conducen. Acontece, no obstante, que no importamos todas las mercaderías que podríamos, porque algunas de ellas, como los aceites, los vinos y otros igualmente importantes, pagan, en aquellas plazas, derechos excesivos, cuya disminución debería procurarse á toda costa, para asegurar al comercio español y á la Marina los beneficios cuantiosos que resultan del tráfico con aquellos pueblos.

9.º «Celebrar igualmente tratados mercantiles con las Repúblicas del Pacífico, para que vuelvan á abrirnos sus puertos (1).»—El estado de hostilidad sorda en que vivimos con los países cuyas costas baña el mar Pacífico, debe cesar cuanto antes, ya que, sean cuáles fueren las circunstancias por que atraviere España y las vicisitudes de la política, siempre la América del Sud será para nosotros aquella región del Globo, con la cual más íntimas relaciones mercantiles nos unirán. Contribuir á estrecharlas más y más, debe ser siempre la mira predilecta de los gobernantes españoles; y nada puede conducirnos mejor á este objeto que el que se nos vuelvan á abrir los puertos de las Repúblicas del Pacífico, cerrados para nosotros desde ciertos acontecimientos que no es aquí del caso detallar. No se nos oculta que serias dificultades impiden la realización inmediata de este proyecto; pero creemos que con decisión y buena voluntad no sería difícil vencerlas.

Tales son en suma, según nuestro humilde entender, las medidas que deberían adoptarse para sacar á la Marina Mercante española de su actual infeliz estado.

#### IV. (2)

Algunos años hace, en el periodo del 1820 al 1860, época del apogeo de nuestra Marina mercante, al regresar de un largo viaje de América, y apenas entrada en puerto,

(1) Quizás sería también útil que se estudiara la conveniencia de admitir en nuestras colonias de las Antillas, las mercaderías procedentes de los puertos de las Repúblicas americanas y en buques de las mismas conducidos, dispensándoles las ventajas que en aquellos países obtuvieron los géneros allí importados por nuestra Marina.

(2) Tomamos los párrafos que siguen de la no menos excelente é interesantísima Memoria titulada *Costumbres marítimas de la costa de Cataluña*, escrita en 1880 por D. Pedro Estasén y Cortada, y cuya edición costeó la *Academia de Jurisprudencia y Legislación* de Barcelona, ante la cual fué leído dicho trabajo en el acto público y solemne de la recepción de su autor.

la velera nave, el capitán de la misma convocaba á los individuos de la tripulación y á los varios co-participes; y en amigable corro, sentados todos á orillas del mar y en la playa de una de estas pintorescas poblaciones de la costa de Cataluña, cuya belleza compite con las más renombradas de las costas de Italia, como punto neutro entre el buque cuyos mástiles y blancas velas quizás se divisaban, de donde provenían los capitales que iban á repartirse, y la población donde moraba el capitán y los co-participes, y por lo tanto punto del destino; allí, como en familia, sin mesa, papel, pluma ni escribano que diera fe, ni más testigos que los interesados, sentados todos, como os he dicho, en la blanca arena, el capitán con la bolsa en la mano y con la lista de interesados, sin desdoblarse pagaba en sonantes onzas de oro el tanto por ciento de la ganancia que á cada accionista correspondía, como resultado del último viaje, ó devolvía en el acto el capital prestado, si alguno, muy apremiado por perentorias atenciones, se veía obligado á retirarlo, siempre á su pesar, porque á la verdad, en aquel entonces, había verdadero anhelo de interesar en las expediciones marítimas.

A la sazón había siempre sobrantes para las reparaciones de los buques, y con ello reinaba gran actividad en los astilleros, fábricas de jarcia y en los varaderos; había sobrantes para repartir ganancias á los que prestaban sus ahorros al objeto de formar un capital ó fondo de expedición con el cual el capitán, verdadero comerciante, á la vez que naviero y jefe de la expedición, compraba las mercancías en los puntos de producción y las vendía en los centros de consumo, y como era español y muy dado á favorecer los intereses de su patria, compraba con este fondo expedicional productos agrícolas y manufacturados del país, y recorría un puerto y otro puerto, un mercado y otro mercado, y no cesaba de navegar hasta que había despachado todas las mercancías que comprara á su nombre y por cuenta de la expedición, y había descargado y vendido á un precio conveniente todos los artículos depositados en la bodega de su buque.

De esta manera, se beneficiaba al comercio, á la industria y á la agricultura patria, y con esta organización la marina mercante española progresaba de día en día con universal regocijo de nacionales y grave recelo de los extranjeros. Pero no es esto solo. La clase de marineros se mantenía dignamente navegando á la parte, esto es, siendo interesados en la expedición; tenían empeño en que el resultado fuese próspero, y estaban contentos de navegar, de luchar con los elementos, de vivir largas épocas alejados de sus familias, porque sabían que el grumete podía ser marinero, que éste á fuerza de práctica naval podía obtener el título de patrón, y completando su educación con estudios náuticos, podía llegar á ser piloto, y que de piloto podía llegar á ser capitán, lo que en aquel entonces equivalía á decir comerciante y naviero.

Cuando, merced á ciertas y determinadas condiciones económicas, las expediciones marítimas empezaron á dar resultados adversos, y por un lado dejaban de acudir los capitales, y por otro se retiraban los que ya se habían dejado á préstamo, con el aumento ó disminución que determinase la liquidación del viaje, fueron necesarias mayores formalidades en las convenciones, más exactitud y fórmula en la documentación, y de esta suerte, las necesidades económicas que habían dado nacimiento á los contratos conocidos entre comerciantes y navieros con el nombre de mota y madera se

completaron, se adicionaron, tomaron cierta forma jurídica, y la misma costumbre se encargó de formular los derechos y deberes de los interesados por recibos de madera, ó sean los intereses en el casco, arreos y aparejos, de las obligaciones y derechos que nacían del recibo de mota ó de interés en el capital que el gerente de la expedición marítima dispone para la compra y venta de mercancías, habilitación del buque, etc., y de los deberes del capitán con estos interesados. A medida que la práctica ofrecía nuevas dificultades, la costumbre se encargaba de resolverlas, hasta el punto de que hoy, cuando le ha faltado base material á la institución que vamos á examinar, por la muerte de la marina mercante, está ya casi completa su organización jurídica.

Es inútil decir que esta organización especial de la Marina catalana, que tanto puede despertar la curiosidad del jurisconsulto, ha perecido ya, siguiendo la suerte de toda la Marina española.

Dos razones me han movido á escribir las relaciones jurídicas á que daban ocasión nuestras costumbres marítimas. La primera el carácter especial de su organización, por el que aparecía conforme en ciertas ocasiones y disconforme en otras, con la letra de nuestro Código de Comercio, por ser en algunos casos costumbre contra ley. La segunda razón, porque mañana que las circunstancias económicas de nuestro país cambiasen y diesen á la nave del estado un rumbo más favorable, sería muy útil y conveniente á la Marina mercante, si entonces resucitara, encontrarse escritas aquellas costumbres de nuestras épocas, y pudiese calcar su nueva organización en aquel aparato viejo, añadiéndole ó quitándole aquellas piezas que las circunstancias de la nueva época obligaran ó exigieran.

Hé aquí las razones que me movieron á redactar todo lo que sé de dichas costumbres marítimas, ya que hasta el presente momento, nada se había escrito de ellas, y muy poco debían de conocer los jurisconsultos de su regulación y reglamentación, cuando los tratadistas del derecho mercantil español suelen omitirlas. (1)

(1) No en el sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa de Azuni, ni en los estudios sobre el derecho internacional marítimo, ó exposición razonada de sus principios fundamentales de D. Ignacio de Negrín, ni en otras obras del mismo autor sobre idénticas ó parecidas materias, ni en el Diccionario del Derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante, ni en el Diccionario del Derecho Mercantil español, y otras obras igualmente conocidas, ni en el Curso del Derecho Mercantil de D. Pablo González Huebra, ni en las Instituciones de Derecho Mercantil de los Sres. Martí de Eixelá y Durán y Bas, ni en el Diccionario de Escriche, ni en las Secciones doctrinal, parlamentaria, bibliográfica y de tribunales de la Revista general de Legislación y Jurisprudencia, ni en Salvador del Viso, *Lecciones elementales del Derecho Mercantil*, ni en otras obras de continua consulta, hemos encontrado la más ligera indicación de que tales costumbres existieran.

En los comentarios que al Código de comercio hicieron los eminentes jurisconsultos D. Pedro Gómez de la Serna y D. José Reus y García, felizmente encontramos una, aunque ligera indicación sobre la mota; caracterizando los contratos á que da lugar de sociedad accidental ó de cuentas en participación de una expedición marítima.

El Sr. Gómez de la Serna usa la palabra catalana *mota* que es la usual y corriente entre comerciantes y marinos desde principios de este siglo hasta la fecha. Antes de tomar estas costumbres la forma última

## V

El contrato marítimo conocido en la costa de Levante desde Barcelona á Francia, con el nombre de mota, es un contrato por el cual un capitán de buque mercante toma una cantidad á cuenta de expedición marítima, expidiendo en garantía un recibo, llamado de mota, firmado por el capitán, del cual nacen los derechos de que más adelante hablaremos. Con estas cantidades que el capitán de un buque toma á cuenta y riesgo de expedición, se constituye un fondo, llamado vulgarmente expedicional, cuyo administrador es el capitán y por lo tanto el único responsable de él, con el que habilita un buque y compra mercancías que, trasportadas en esta nave que ha de designar con su nombre y matrícula el citado recibo de mota, á otros puntos de España ó del extranjero, han de ser vendidas ó cambiadas por dicho capitán, liquidando el viaje y rindiendo cuenta de los negocios realizados durante el mismo á su regreso, que ha de ser precisamente el punto de partida ó puerto de salida. Se entiende pues que la expedición marítima se liquida al terminar el viaje redondo; y la manera de liquidarse es devolver á cada motista el capital que aportó con aumento de los beneficios ó deducción de las pérdidas que hayan resultado del viaje, ó devolviendo las ganancias y pérdidas reteniéndose el capital para sucesivas expediciones si el motista lo consiente.

Es costumbre que cada mota represente el valor de 300 pesos fuertes, ó sean 1,500 pesetas, y se designa con el nombre de media mota la participación por un capital de 150 duros ó sean 750 pesetas. De esta manera hasta las más pequeñas fortunas pueden interesar en el comercio marítimo, y con el concurso de muchos formaron grandes capitales, con los que se acometían las más atrevidas empresas. Como no hay verdadero préstamo, no hay interés, siguiendo el capital prestado la suerte favorable ó adversa de los negocios que realiza el capitán con el buque.

y la especial constitución que en la actualidad revisten y que vamos á describir, se usaba la palabra catalana *acció*.

En el Vocabulario mercantil del Tesoro de comercio, publicado bajo los auspicios de la Real Junta de Comercio de Cataluña, en el año 1837, no se usa la palabra mota y se emplea la palabra acción, que indistintamente se aplicaba en lo antiguo á la participación en la propiedad del buque como en la del fondo expedicional.

Más tarde se generalizó la palabra mota. Labernia la define así: «*Quantitat de diner que entra en lo fondo particular destinat á la compra de géneros para comerciar ó á la manutenció dels associats en cas de no trobar carragamen.*» En castellano, *mota*, según varios Diccionarios consultados, significa: «*Cantidad de dinero que entrega un marinero al embarcarse en un buque mercante que navega á la parte*»

La costumbre de navegar á la parte y de interesarse en las expediciones marítimas es antiquísima en nuestra patria; pero en la forma especial que describiremos, sólo data de los primeros años de este siglo. Antes, no era ni más ni menos que como la regulan y describen el Código de las costumbres de Tortosa y el libro del Consulado del Mar.

Hé aquí la costumbre tal como se practica en la costa de Cataluña y tal como la experiencia nos la ha enseñado, hé aquí las relaciones jurídicas que nacían de los contratos llamados de mota y de madera, y de cuya influencia social más adelante hablaremos.

Este contrato de participación no suele tener otro comprobante que el simple recibo de mota firmado por el capitán, y cuyo modelo es el siguiente:

Modelo de un recibo de participación en la propiedad de un buque (casco, arreos y aparejos), vulgarmente denominado recibo de madera, según costumbre de Barcelona y demás pueblos de la costa de Levante.

Yo... N... de la matrícula de... capitán del buque... nombrado... de porte de... toneladas y de la matrícula de... Declaro haber recibido de D... vecino de... la cantidad de... importe de (una parte de propiedad ó tantas partes ó tales fracciones de parte (1) de interés que tiene dicho señor en el expresado buque, de las... partes en que se ha dividido su valor, ganando por... y el exceso queda á favor de todos los interesados (2) cuyas... partes constan de mi propiedad (3) según escritura pública, obligándome á darle puntual cuenta y razón en cada viaje del beneficio ó pérdida que resultase, sometiéndome para su cumplimiento al Juzgado de (tal punto); y para que conste doy el presente en... á... de... de... (año)

(Firma del Capitán.)

El motista (que con esta palabra suele designarse al que interesa en una expedición marítima), á manera de socio comanditario, no puede perder más que el capital que al jefe de la expedición prestó, ni tiene responsabilidad personal alguna, de manera que aun cuando se perdiese todo el capital por naufragios, quiebras de casas consignatarias, etc., y los gastos de salvamento importaran mucho más valor de lo salvado, nadie tendría derecho á reclamar un céntimo á los motistas ó socios capitalistas de la expedición.

Veamos los derechos que nacen del recibo de mota.

El motista tiene derecho á que terminado el viaje por haber llegado la nave á puerto, el capitán le ponga de manifiesto: 1.º La liquidación de todas las operaciones mercantiles que ha llevado á cabo, con sus cuentas y comprobantes. 2.º A que el capitán le reintegre del capital que le prestó con aumento de los beneficios ó deducción de las pérdidas que de la liquidación final y aprobada resulten. 3.º A que procure la seguridad de su préstamo. 4.º A que el capitán le entregue los debidos justificantes legales y documentos de la pérdida ó inutilización de la nave y cargamento, para poder reclamar el importe de la cantidad prestada de la Compañía aseguradora, con obligación de devolverlos después al capitán. 5.º A exigir responsabilidad al capitán que distrajere el todo ó parte del fondo expedicional del uso á que se le destina, sea por el

(1) Los buques de algún valor y cabida se consideran divididos en Cataluña en partes de 750 pesos fuertes cada uno.

(2) Dicese en el recibo que estas partes excedentes quedan á favor de todos los interesados, pero debe entenderse que se las reserva el capitán para aplicarlas á los gastos de entretenimiento del buque.

(3) Esto hace referencia al número de partes que interesa el capitán y otras personas en el buque y cuya parte de propiedad consta en escritura pública, pues claro es que el capitán no podrá expedir recibos privados por más valor del que conste en dicha escritura á su favor.

concepto que quiera, salvo los casos de avería probada ó de fuerza mayor. 6.º A que el capitán manifieste, en el momento que se firma el recibo de mota, el punto ó puntos para los cuales piensa emprender el viaje.

Por su parte, el capitán, con respecto al motista, tiene derecho: 1.º A disponer del fondo expedicional de la manera más beneficiosa á los intereses de la expedición comprando, vendiendo, cambiando, dando el todo ó parte de él con garantía ó especial hipoteca de la carga recibida á bordo de su buque, sin que nadie pueda intervenir en sus actos durante todo el viaje de ida y vuelta. 2.º A invertir parte del fondo expedicional en el aprovisionamiento y recomposición del buque, sólo durante el viaje, aunque en calidad de préstamo y con obligación de devolución, considerando el capital de este modo invertido como correspondiente á un crédito privilegiado que se hará efectivo al liquidar definitivamente el viaje, sin abono de interés alguno, pero siempre entrando esta cantidad distraída de su destino propio, á sufrir la alteración por pérdida ó beneficio común, á todo el restante fondo expedicional. 3.º A devolver el interés correspondiente á cada motista al finalizar el viaje según liquidación.

En cambio, el motista tiene el deber: 1.º De examinar, aprobar ó impugnar las cuentas que al terminar cada viaje le presente el capitán, verificando este examen y manifestando su opinión en el plazo más corto posible. 2.º Al darle el capitán cuenta del resultado del viaje debe manifestarle categóricamente si quiere continuar interesando en el viaje subsiguiente, y por qué cantidad. 3.º Cuando el capitán devuelve su interés al motista, previa liquidación, éste tiene obligación de recibirle sin excusa ni efugio alguno. 4.º Debe abstenerse de toda intervención en las operaciones que el capitán haga en el fondo expedicional hasta que haya terminado el viaje.

Es costumbre considerar que el motista consiente en continuar su interés en el fondo expedicional cuando al terminar el viaje no pone en conocimiento del capitán su deseo de retirar el capital. El capitán por sí y ante sí, cuando no comparecen los motistas, añade ó quita de cada mota la ganancia ó pérdida correspondiente, y en esta forma se hace cargo del nuevo capital para las sucesivas expediciones.

Es costumbre que el capitán, navegando con fondo expedicional, gane, en concepto de capitán, una parte franca de madera, de 750 duros, y el interés de una mota también franca. Esto se entiende en caso de haber beneficios, pues en el contrario nada gana en concepto de tal capitán; pero si este es piloto, gana además, en concepto de sueldo de su cargo y en el de encargado de la de mota, de treinta á cincuenta pesos mensuales.

**Deberes del capitán.**—1.º Llevar siempre á bordo el fondo expedicional en efectivo ó en mercancías. 2.º No depositar dicho fondo en casa de comercio ó banco cuya solvencia inspire el menor recelo. 3.º Continuar en una lista denominada del fondo, los nombres, apellidos y domicilios de cada motista, con la cantidad que cada cual interesa, la que firmada y fechada en el puerto donde empieza la expedición debe continuarse en los libros de contabilidad de la nave y del capitán, entregándose una copia á la casa consignataria. 4.º Dar puntual cuenta y razón á cada motista de todas las operaciones efectuadas durante el viaje con los comprobantes. 5.º Interrogar al motista si quiere interesar en otras expediciones. 6.º Devolver el capital de mota con los corres-

pondientes aumentos ó pérdidas. 7.º Dar á cada motista en particular satisfacción de la causa que le impida liquidar y obrar de acuerdo para orillar las dificultades que surjan. 8.º En caso de avería y pérdida total ó parcial, debe prestar al motista los justificantes para reclamar de la compañía el importe de los seguros. 9.º Abstenerse de distraer cantidad alguna del fondo para dedicarla á negocio que no redunde en beneficio de la expedición, excepto el caso de reparación ó aprovisionamiento durante el viaje. 10. Defender los intereses de los motistas evitando todo litigio y procurando transacción ó arbitraje.

**La madera y la mota.**—La nave que navega con fondo expedicional suele por abstracción considerarse dividida, junto con todos los intereses que representa, en dos entidades, á saber: 1.ª, el buque propiamente dicho ó sea por otro nombre la *madera* ó casco, arboladura, jarcia, velamen, amarras, maniobra, respeto, embarcaciones menores, maquinaria, instrumentos y objetos destinados al servicio de la bodega, cámaras, cocina, etc., y 2.ª, el fondo expedicional. Los gastos de entretenimiento, reparaciones y demás en el puerto, que son propiamente gastos de la nave ó madera, corren á cargo del propietario ó dueños de la misma. En cambio los motistas no tienen que atender á gasto alguno especial de esta clase. Por esta causa sin duda, era costumbre asignar á la madera tres quintas partes de los beneficios líquidos repartibles y resultantes de todas las operaciones hechas durante el viaje, y solamente las dos quintas partes restantes eran el premio del capital empleado á cuenta de mota. Cuando no hay ganancias y si pérdidas, el buque ó sea la madera nada gana, pero en cambio no contribuye á las pérdidas, las que suporta totalmente el fondo expedicional ó sea la mota. El reparto de estos beneficios se efectúa dividiendo el valor total del buque en partes imaginarias de participación en la madera, de 750 pesos fuertes ó sean 3,750 pesetas cada una, y en otras análogas el fondo expedicional, sumando el total de unas y otras. Cuando se adquiere nuevamente un buque de algunos años de vida ó de uso, se valoran las partes, como si fuese de nueva construcción, á razón de 3,750 pesetas cada parte, y se asigna á cada una de las que componen el fondo expedicional igual valor; y la razón estriba en que estas partes lo son de un fondo en metálico, son partes de moneda y por ser de moneda siempre valen igual, toda vez que su valor no sufre alteración y cada parte de madera y de mota percibe idéntica cuota de beneficios, porque el buque, así sea nuevo como viejo, hace igualmente los viajes y presta á la expedición marítima el servicio en condiciones iguales con respecto á la mota. En algunos buques suelen estipularse partes francas en favor de la madera, lo que se verifica añadiendo dos, tres ó más partes que entran en las liquidaciones con derecho á los beneficios, aun cuando en realidad nadie las haya impuesto, para atender con ellas al entretenimiento del buque, sin que se rindan cuentas de este fondo especial en tales casos.

Cuando de la expedición han resultado beneficios en favor del buque ó sea la madera y no se reparten entre los co-propietarios, quedan estos en común interesados en el fondo expedicional y siguen la suerte de los demás motistas.

A pesar de esta especie de solidaridad que existe entre la mota y el buque, son tan independientes una parte de otra que se han perdido buques totalmente por naufragio, varamiento, etc., y por haberse salvado el cargamento casi sin gasto alguno, los mo-

tistas han realizado un pingüe beneficio; mientras los co-propietarios de la nave han perdido por completo su capital, en cuyo caso, como el buque no existía ya en el instante de salvar el cargamento, no puede percibir parte alguna de los beneficios. Por el contrario, un buque empieza una expedición con un fondo ó mota, en el viaje pierde el 50 por 100 y el otro 50 por 100 se lo arrebata la inopinada quiebra de la casa consignataria en que se hallaban accidentalmente depositados sus fondos; en este caso, los motistas pierden todo su capital, y si el buque, reducido á sus propias fuerzas, encuentra fletes crecidos, los co-propietarios del buque, no sólo nada pierden, si que por el contrario se repartirán fuertes beneficios producto de los fletes que ganó el buque por sí y ante sí, en los que ninguna parte tendrán los motistas; sin embargo hay casos en que reconquistado el fondo ha sido repartido á los motistas, no ganando nada ni fondo ni buque.

El consignatario ó la casa armadora á cuyo nombre va consignada la expedición, reconoce el derecho de los motistas en una relación de los nombres de estos, su vecindad y capital que cada uno representa; la que firmada, entrega al capitán á cambio de otra igual que recibe de este; por cuyo motivo el consignatario tiene el deber de intervenir en las liquidaciones de cada buque, fiscalizarlas y procurar que su resultado sea una verdad.

En defecto del capitán, el consignatario tiene en cierto modo y en algunos casos el deber de cumplir á los motistas el compromiso contraído por aquel en darles cuenta, devolverles el capital con el aumento ó disminución que la liquidación arroje.

Si además de los motistas que constan en la relación cambiada entre capitán y consignatario, aparecieran otros recibos de mota (1), el consignatario está libre de toda responsabilidad para con estos últimos, si el capitán no hiciera figurar en el fondo expedicional otro capital que el resultante de la lista de motistas firmada y cambiada con el consignatario. Pero si el capitán aportaba á la expedición una parte dada de fondo y resulta después que el capitán tenía firmados recibos de mota por valor de aquella parte, como el consignatario sabe la existencia del interés que el capitán tenía en el fondo, porque sobre él cobró su comisión y lucró con él, si este se halla en poder del consignatario, este y los suyos son responsables para con los motistas hasta el total del interés representado por el capitán, alterado según el resultado de la liquidación.

(1) Modelo de un recibo expedido á favor de un interesado en el fondo expedicional del buque:

(Recibo de mota.)

Yo... vecino... declaro haber recibido de... la cantidad de... que me entrega por... mota, que interesa en el viaje que emprendo con mi... nombrado... con destino á... obligándome á mi feliz regreso y concluido mi dicho viaje á darle puntual cuenta y razón de su resultado, y hacerle entrega en dinero metálico de oro ú plata y no papel amonedado, del referido capital de... con aumento del beneficio ó deducción de la pérdida que resultare; arreglada de... todo lo que prometo cumplir, sujetándome al efecto al Real Tribunal de comercio de la presente ciudad. Y para que conste firmo el presente en Barcelona á... de... de... (año)

(Firma del Capitán.)