



ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: “Las compañías de pesca del litoral vasco durante el Antiguo Régimen”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 179-222.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Las compañías de pesca del litoral vasco durante el Antiguo Régimen

Josu Iñaki Erkoreka Gervasio

INTRODUCCIÓN

La implantación de la pesca con embarcaciones a vapor y redes de arrastre –fenómeno que en litoral Cantábrico tuvo lugar entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras de la presente centuria–, introdujo una cuña de tintes industrializantes en los esquemas eminentemente gremiales que hasta entonces dominaban en el mundo pesquero vasco. Uno de los principales efectos que produjo esta apertura del sector extractivo al proceso industrializador, fue la laboralización –o, si se prefiere, proletarización– del personal que trabajaba a bordo. Rompiendo una tradición secular que arrancaba de muy atrás, los armadores de los nuevos buques de arrastre abandonaron la retribución «a la parte», que en el mundo de la pesca casi puede decirse que era de data inmemorial, y comenzaron a remunerar los servicios de los tripulantes con un sueldo periódico, fijo y previamente establecido. De un plumazo, la propulsión a vapor y las artes intensivas de fondo transformaron al pescador tradicional –también conocido como «pescador libre»¹– en obrero del mar.

Esta importante innovación que la pujante flota de arrastre introdujo en el ámbito sociolaboral, provocó una gran perplejidad en el resto del sector extractivo; perplejidad que, dicho sea de paso, se ha mantenido firme durante largas décadas y aun hoy en día puede decirse que conserva todavía algún resabio.

En efecto, una transformación tan drástica en el tipo de relación que durante siglos había vinculado al propietario de la embarcación con los hombres que la tripulaban, situó de bruces a las comunidades pesqueras que continuaban practicando la bajura ante la necesidad de optar entre mantener los esquemas preindustriales sobre los que aún descansaba la organización sociolaboral del sector, o subvertir ésta drásticamente, para reconstruirla –siguiendo la estela del arrastre–, con arreglo a las pautas del mundo obrero industrializado.

Esta radical disyuntiva, sin embargo, nunca llegó a resolverse de modo terminante. En rigor puede decirse que ni aún hoy en día está resuelta, dada la cantidad de elementos artesanales y preindustriales que todavía perduran en el ámbito de lo que se conoce como pesca de bajura. Lo que, por el contrario, sí provocó es una tenue dinámica reivindicativa que, con frecuencia, ha incurrido en las contradicciones que inevitablemente genera todo intento de integrar en un contexto determinado, elementos aislados extraídos de un marco diferente.

Las condiciones materiales en las que se desarrollaba el trabajo del pescador bajura hasta las primeras décadas del presente siglo eran de una extraordinaria dureza. Los extravagantes horarios, las agotadoras jornadas y las, con frecuencia despiadadas, inclemencias del tiempo hacían que su modo de vida, como señalaba muy expresivamente Julián de Salazar, fuera «...más penoso y de mucho mayor sacrificio que el del religioso de la orden más severa»². Si a ello se añade el devastador efecto letal que las tempestades producían periódicamente en las comunidades pesqueras del Golfo de Bizkaia –un informe anónimo publicado en 1885 expresaba con respecto a los naufragios con víctimas mortales que «...son por desgracia tan seguros todos los años que creo no haya uno en que no se lamenten desgracias»³–, se acaba por completar un cuadro profesional sumamente áspero y rudo.

Pero siendo la pesca de bajura un sector económico en el que, según hemos visto, las condiciones de trabajo entrañaban un extremo rigor, no deja de resultar extraño observar que, durante los últimos cien años, sólo ocasionalmente se han planteado reivindicaciones de clase y las organizaciones colectivas de

1. Basterrechea alude a él como el «...pescador libre, no asalariado, el pescador tradicional de nuestras cofradías de mareantes...» (Véase BASTERRECHEA, Francisco: «El problema del Arrastre», *Asamblea de Pesca Marítima Vasca*, Donostia-San Sebastián, 1928, pág. 117). Idéntico término se utiliza en el trabajo de CALBETÓN, Fermin: «Proyecto de organización de los pescadores libres», *Primer Congreso de Estudios Vascos*, Donostia, 1914.

2. SALAZAR, Julián: «Y aún dicen que el pescado es caro», *Boletín de la Real Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa*, núm 7, tomo 2 (1 de abril de 1913), pág. 79.

3. «La pesca en el Cantábrico descrita por uno de nuestros pescadores», *Euskal Erria*, núm. XIII, año 1885, pág. 438.

resistencia obrera han sido prácticamente anecdóticas. Esta paradójica situación fue puesta de manifiesto hace ya más de medio siglo por Saralegui, al constatar que entre los pescadores de bajura, las «...sociedades de lucha de clases son escasas, a pesar de que las leyes sociales hasta ahora promulgadas no les son en su mayoría aplicables en la práctica y de que son los obreros que ocupan peor situación en la sociedad; aquéllos cuya vida se halla más llena de privaciones y de peligros...»⁴.

La laboralización del arrastre planteó un referente que parecía invitar a seguir la misma senda a todo el sector extractivo. Y, de hecho, cuando la tracción a vapor se impuso en la pesca de bajura, los maquinistas, fogoneros y mecánicos adoptaron también una dinámica sociolaboral de clase, con el fin de mejorar su posición económica: se organizaron sindicalmente, adoptaron medidas de presión colectiva como la huelga y consiguieron arrancar de los armadores el pago de un sueldo fijo mensual, susceptible de incremento a través de la negociación y las medidas de presión colectiva⁵. Pero, al margen de la singular peripécia protagonizada por los maquinistas, el sector pesquero de bajura se mostró muy poco activo en el terreno de la movilización y de las reivindicaciones sociales.

En buena parte, este talante tan pasivo y conservador obedeció al efecto disuasorio que produjo entre los mareantes, la actitud contraria que, en general, y salvo las lógicas excepciones, mantuvieron con respecto a este tipo de dinámicas de lucha las personalidades, asociaciones y estamentos, tanto públicos como privados que en las primeras décadas de este siglo mostraron algún interés por mejorar la vida del pescador de bajura. Desde estas instancias, cierto es, se promovieron algunas iniciativas favorables a la equiparación de los pescadores con los obreros de las empresas industriales. Un significativo ejemplo, son los esfuerzos realizados en pos de caracterizar a los tripulantes de las lanchas de bajura como obreros del mar, con objeto de exigir de los poderes públicos su inclusión en el ámbito de aplicación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de junio de 1900⁶. Sin embargo, casi nunca las propuestas que arbitraron abogaban por quebrar la unidad profesional que imperaba en el mundo pesquero a fin de reordenarlo con arreglo a pautas de clase. Más bien al contrario, en la mayoría de los casos, planteaban la necesidad de adoptar iniciativas de impulso que afectaban globalmente a todo el sector, incluyendo armadores y tripulantes⁷. La redención del pescador vendría, según ellos, de la implementación de medidas de fomento y promoción del sector pesquero en su conjunto que no solo respetasen, sino que dieran nuevo impulso a los organismos mixtos, como las cofradías, en los que se integraban tanto armadores como tripulantes. Así por ejemplo, a fines de la década de los veinte Francisco de Basterrechea profirió severas críticas en relación con las iniciativas obreras que hasta entonces se habían puesto en marcha en la órbita pesquera, felicitándose de su escasez y exigua importancia. En un puerto vasco –señalaba quien años después destacara como líder nacionalista– «...se llegó a constituir frente a la cofradía tradicional, lo que llamaron “sociedad de tostartekos”, integrada exclusivamente por éstos y para otro puerto, la Casa del Pueblo de Eibar a petición de los pescadores, redactó el reglamento de un “sindicato único de los trabajadores del mar”, sociedad de resistencia que teniendo por principio la lucha directa, aspiraba a mejorar la soldada, jornal o parte del pescador...»⁸.

En algunos casos, la desaprobación de los movimientos de clase llegó a extremos difícilmente comprensibles desde una perspectiva actual. Dario de Areitio, por ejemplo mostraba su satisfacción por el hecho de que «No han llegado a nuestras costas, afortunadamente, los vientos desoladores de la cuestión social y si alguna semilla se ha arrojado no ha podido fructificar, porque en el corazón del pescador vascongado no arraigan esas vindicaciones sociales; su sentido práctico, las constituciones de sus cofradías y el fondo purísimo de cristianismo que en él domina, no permiten que esa planta eche sus raíces en el lozano campo de nuestras cofradías»⁹.

Pero lo que ahora quisiera subrayar no es tanto el eclecticismo que durante el último siglo ha caracterizado a la pesca de bajura del País Vasco desde el punto de vista de su caracterización sociolaboral cuanto el hecho de que, los escasos intentos que se han llevado a cabo de cara a introducir en su organización tradicional elemen-

4. SARALEGUI, Alfredo: «La labor de la Caja Central de Crédito Marítimo», *Asamblea de Pesca Marítima Vasca*, Donostia-San Sebastián, 1928, pág. 289.

5. En relación con el proceso seguido en Bermeo por los maquinistas, fogoneros y mecánicos, véase el interesante trabajo de DELGADO CENDAGOR-TAGALARZA, Ander: *Bermeo en el siglo XX. Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaino (1912-1955)*, Donostia, 1998, págs. 48 y siguientes.

6. Son sobradamente conocidas las intensas gestiones practicadas en este sentido por la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa. Véase, por ejemplo «Protección Sociológico-humanitaria del pescador» y «En pro de la protección y defensa social del pequeño pescador. Oficio que acompañó a la exposición elevada al Excmo Sr Ministro de Gobernación», en *Boletín de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa*, núm. 1-5 (Años 1911-1912), págs. 80 y siguientes y 154-156; así como «Importante informe sociológico-legal acerca del pequeño pescador», *Boletín...* núm. 7, tomo II, pág. 136 y siguientes.

7. Cabe destacar la ponencia presentada por Fermín Calbetón en el I Congreso de Estudios Vascos bajo el título de «Proyecto de organización de los pescadores libres» publicado también en el *Boletín de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa*, tomo I, segunda época, 1918, págs. 116 y siguientes. Igualmente, BASTERRECHEA, Francisco: «Función de las cofradías y su evolución necesaria», *Asamblea de Pesca Marítima Vasca*, San Sebastián, 1928, pág. 325.

8. BASTERRECHEA, Francisco: *Ibidem*.

9. AREITIO, Dario: «Apuntes para un estudio de la pesca de bajura», *Euskalerraren alde*, núm. IX, año 1919, pág. 48.

tos propios del conflicto industrial, han adolecido casi siempre de un insuficiente conocimiento de las bases sobre las que históricamente se ha organizado el sector; han tropezado con los problemas derivados de pretender incorporar dinámicas y elementos extraídos aisladamente del mundo obrero industrializado, a un marco de relaciones jurídicas que en su génesis y durante varios siglos, no respondió a bases laborales, sino societarias.

El presente trabajo tiene por objeto, precisamente, analizar esas bases jurídico-societarias sobre las que durante el Antiguo Régimen se configuraron las relaciones entre los dueños de las lanchas y los marineros que las tripulaban.

Como se verá la pieza clave en este entramado societario era la «compañía de pesca», a cuyo estudio se dedicará la mayor parte de las líneas que siguen.

Sin embargo, antes de abordar el análisis de esta figura jurídica conviene hacer unas advertencias de carácter metodológico. Uno de los más graves problemas que plantea el estudio de las compañías de pesca durante el Antiguo Régimen, es la escasez de fuentes directas. Esta circunstancia, que tan fuertemente condiciona la investigación histórica, obedece al hecho de que, los contratos de compañía rara vez se formalizaban por escrito. En la navegación comercial y en la pesca de altura, cuando las tripulaciones se conformaban «a la parte», era regla común fijar el contrato por escrito a fin de que quedase bien especificada la porción correspondiente a cada uno de los componentes de la dotación. Como expresión de esta práctica, el art. 246 de las ordenanzas del Consulado de Bilbao prescribía que en los contratos de embarque que se retribuían a la parte, era obligatoria la forma escrita. Pero en la pesca de bajura, el mero compromiso oral no planteaba problemas de seguridad jurídica; en este sector económico no resultaba necesario consignar por escrito la parte correspondiente a cada uno de los tripulantes porque la costumbre local y los acuerdos gremiales prescribían con sumo detalle el sistema de reparto que había de observarse en cada puerto para la distribución del producto de la pesca. De ahí la exigüidad de las fuentes escritas.

Pero la agrafía, como se sabe, produce consecuencias nefastas para el investigador, a quien hurta fuentes de información con frecuencia transcendentales. A falta, pues, de bases documentales directas, el estudio de las compañías de pesca se apoyará, muy principalmente, sobre los datos que suministran las ordenanzas y acuerdos gremiales de las diferentes cofradías de mareantes del litoral vasco; a lo que añadiremos el caudal informativo procedente de los pleitos sustanciados con motivo del desenvolvimiento ordinario de estas compañías, ante las diferentes instancias judiciales de la Provincia y el Señorío.

1. LA COMPAÑÍA DE PESCA, INSTRUMENTO BÁSICO PARA LA CONFORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES

En el País Vasco del Antiguo Régimen, el entramado de derechos y obligaciones sobre cuya base se conformaban las tripulaciones de las lanchas pesqueras no respondía a los perfiles de un contrato de trabajo –que era el vínculo jurídico que unía a los maestros con los oficiales en la gran mayoría de los oficios agremiados–, sino a una relación de tipo societario. En el ámbito de la pesca de litoral, el grupo de mareantes que tripulaba cualquier lancha no constituía un taller gremial típico, con un maestro, varios oficiales vinculados a aquél en virtud de una relación laboral y uno o más aprendices personalmente adheridos al maestro mediante contratos de aprendizaje, sino una persona jurídico-social, conocida como «compañía».

Desde una perspectiva meramente nominal, esta caracterización es, desde luego, clara e incontrovertible. *El nomen iuris* que la documentación de la época utiliza, casi sin excepción, para referirse a la fórmula jurídica en la que se materializaba la relación entre el dueño de la lancha y los marineros que la tripulaban es el de «compañía». Los mareantes enrolados en las lanchas de pesca son conceptuados como «compañeros» y la entidad societaria que agrupa a todos recibe el nombre de «compañía».

Pero si atendemos al contenido material del vínculo jurídico entablado entre los dueños de las lanchas y los oficiales que las tripulaban, la conclusión es similar. Los pescadores no eran jornaleros al servicio del dueño de la embarcación, sino socios de una compañía a la que aportaban su trabajo y en cuya conformación confluían junto con los maestros. Esta cualidad de «compañero» o socio, se hacía efectiva igualmente a la hora de distribuir los beneficios de la empresa. Los tripulantes no eran retribuidos con un salario, no percibían por su trabajo una remuneración fija y previamente pactada, sino una participación en las ganancias de la sociedad, una porción –conocida como *mareage*– de lo que la compañía obtuviese por la venta de las capturas hechas por la embarcación.

La «compañía de pesca», que vertebraba las relaciones entre los maestros y los tripulantes de sus embarcaciones, no era una figura jurídica privativa del ámbito pesquero cantábrico; antes al contrario,

constituía una especie muy singular de una categoría genérica que en el Derecho castellano era conocida como «compañía». Una modalidad societaria que, aun cuando tenía una presencia particularmente intensa en el ámbito mercantil, no se circunscribía a éste. Las partidas (5, 10, 1) aludían a la misma como el «...ayuntamiento de dos omes, o de más, que es fecho con entención de ganar algo de so uno, ayuntándose los unos con los otros...»¹⁰.

Mas, aun participando de la misma naturaleza que la Compañía, como categoría genérica del mundo del Derecho, las «compañías de pesca» del Cantábrico, ofrecían un perfil plagado de peculiaridades. En lo sustancial, sus rasgos distintivos más destacados eran dos:

- a) Contra lo que era habitual en las compañías comunes y singularmente en las de carácter mercantil, cuyos componentes eran todos con-socios, el cuadro de relaciones que vinculaba entre sí a los miembros de las compañías de pesca no revestía carácter multilateral. Respondía, más bien, a un esquema de tipo radial; es decir, cada tripulante se relacionaba directamente con el maestro, cuya figura adquiría, así, un relieve destacado y especial dentro de la sociedad. Aunque esta posición hegemónica, singularizada y, en cierto modo directiva que ocupaba el maestro en el seno de la compañía parece, en principio, poco conciliable con la esencia asociativa y tiende a equiparar a los tripulantes con los obreros u oficiales de los talleres artesanos, se puede afirmar que constituye uno de los rasgos específicos de las compañías de pesca.
- b) El desenvolvimiento ordinario de las compañías de pesca estaba fuertemente mediatizado por las cofradías de mareantes en las que se agrupaban las comunidades pesqueras de todo el litoral vasco. El pesquero era un sector fuertemente gremializado y la presencia omniabarcante de la cofradía se hacía patente, también en la vida y el funcionamiento ordinario de las compañías de pesca. Como más adelante analizaremos en mayor detalle, la presencia del gremio en las compañías de pesca adquiría especial intensidad cuando se trataba de cubrir los riesgos o subvenir a las pérdidas que eventualmente producía la actividad extractiva.

2. LOS «COMPAÑEROS» O SOCIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE PESCA. POSICIÓN INTRAGREMIAL Y CARACTERIZACIÓN SOCIAL DE CADA TIPO DE SOCIO

Durante el Antiguo Régimen, las compañías que operaban en el ámbito de la pesca de bajura del País Vasco, integraban dos tipos básicos de socios o «compañeros».

Por un lado se encontraban los dueños de lancha o maestros, sin cuyo concurso, como parece obvio, resultaba sencillamente imposible hacerse a la mar ni tan siquiera para la menos ambiciosa de las empresas extractivas. La experiencia secular demostraba que, practicada mar adentro, la actividad extractiva era mucho más fructífera que desde tierra firme; y, como parece obvio, para adentrarse en el medio marino, era imprescindible contar con una embarcación mínimamente dotada.

Junto a los propietarios de las embarcaciones se situaban los tripulantes ordinarios, que contribuían a la compañía con su trabajo como mareantes y como pescadores; aportaciones estas dos que resultaban también esenciales, tanto para conducir la embarcación en los viajes de ida y vuelta a los caladeros y, en general, los lugares de pesca, como para, una vez en alta mar, afrontar con éxito las labores extractivas propiamente dichas.

Aunque en una primera aproximación pueda suscitar alguna sorpresa, no debe extrañar esta notable heterogeneidad entre la aportación que hacían en favor de la compañía los dueños de barco y la contribución de los pescadores-mareantes. En la práctica societaria del Antiguo Régimen era relativamente frecuente que los socios participasen en la compañía con aportaciones de muy diferente naturaleza y entidad. De hecho, y por lo que ahora interesa, las clasificaciones doctrinales hechas por los juristas contemplaban expresamente la posibilidad de constituir compañías en las que, mientras algunos socios aportaban capital, otros ofreciesen su industria o trabajo¹¹. Como expresaba un destacado tratadista del Derecho, en la compañía:

10. MARTINEZ GIJON, José: *La compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*. Valladolid, 1979, pág. 36.

11. MARTINEZ GIJÓN, José: *op. cit.*, pág. 126.

«...no se ha de tener por puesto tan solo el dinero, sino el trabaxo y ocupación que se suelen apreciar y estimar. Y si oro es, según dicen lo que oro vale, oro pone quien su solicitud, sudor e industria mete, pues oro vale. Y aun pueden ser tantos y tales, que como dicen claramente las leyes deva interesar mas que el que puso el caudal todo...»¹²

Así pues, la distinción fundamental que cabe establecer entre los compañeros o socios que integraban las compañías de pesca es la que diferencia entre los que aportaban la embarcación y quienes concurrían a la compañía aportando su actividad laboral.

Examinemos brevemente cada uno de estos colectivos.

2.1. Los maestros o dueños de lancha

Los maestros de barco ocupaban la cumbre de la pirámide gremial. Desde esta jerárquica posición regían los destinos de la cofradía y, a través de ella, la evolución toda del sector pesquero local. El rasgo fundamental que diferenciaba a los maestros de los restantes miembros de la comunidad pescadora era su condición de propietarios de –al menos– una embarcación.

Antes de analizar el perfil económico-social que ofrecía este colectivo, resulta aconsejable formular una observación de carácter lingüístico. La documentación gremial asocia con frecuencia el término «maestre» con la cualidad de propietario de una embarcación; de suerte que, cuando se refiere a los integrantes de este colectivo es muy usual el empleo de expresiones como la de «maestros y dueños de lancha», que vincula ambas condiciones estableciendo entre las dos una clara equivalencia. Desde esta perspectiva, por tanto, puede afirmarse que la voz maestre era, en la mayoría de los casos, sinónimo de «dueño de barco» y no una expresión alusiva a la competencia profesional de quienes ostentasen tal condición.

No puede desconocerse sin embargo que, aun con una frecuencia menor, en los documentos históricos cabe apreciar también una segunda acepción de la voz maestre. Como ocurría en otros ámbitos profesionales, el desempeño de algunas funciones de cierta relevancia cualitativa conllevaba también en el mundo de la pesca, el empleo del apelativo «maestre». El caso más patente era el del tripulante responsable del gobierno de la lancha, que en algunos lugares era designado como «maestre timonero», aunque en ocasiones recibe tan sólo la denominación de «timonero».

En el presente trabajo, emplearemos la voz «maestre» en los mismos términos en que lo hace la documentación histórica: cuando se utilice sin adjetivación, hará referencia, sin más, a los dueños de lancha. En los demás supuestos, será el adjetivo que lo acompañe –normalmente, el adjetivo «timonero»– el que determine su concreto significado.

2.1.1. Caracterización económico-social de los dueños de lancha

La caracterización económico-social de este colectivo no respondía a un patrón único. Antes al contrario, cambiaba notablemente de unos puertos a otros. En el transporte marítimo de cabotaje, los dueños de lancha eran, sobre todo, pequeños capitalistas vinculados al tráfico mercantil y gentes profesionalmente vinculadas a la navegación comercial de corto alcance, entre los que destacaban los propios patrones que pilotaban los pailebotes, quechemarines y pataches sobre los que, por lo común, se desarrollaba este sector del comercio naval¹³. En el estamento maestral vinculado al transporte marítimo de mercancías, por tanto, la propiedad sobre las embarcaciones se apoyaba casi siempre sobre fórmulas de condominio de corte capitalista¹⁴.

12. Tomado de MARTINEZ GIJÓN, José: *op. cit.*, pág. 127.

13. Sobre esta cuestión, resulta interesante el estudio de BARKHAM, Mikel: «La construcción naval en Zumaya, 1550-1600», en Itsasoa, III, pp. 211-276. El estudio pone de relieve que en la construcción naval de la época y lugar a los que se circunscribe, se empleó un importante contingente de recursos procedentes del ámbito comercial e incluso industrial. Las conclusiones del trabajo son tan claras como fácilmente generalizables a la mayoría de los puertos marítimos vascongados. Así, entre las embarcaciones que a fines de siglo XVIII se dedicaban en Vizcaya al transporte de vena, la propiedad sobre las embarcaciones se compartía, en la mayoría de los casos, entre los propios capitanes, maestros o patrones de las mismas, y otros porcioneros, en su mayoría comerciantes, generalmente vinculados al tráfico marítimo (URIARTE AYO, R.: «El tráfico marítimo del mineral del hierro vizcaíno 1700-1850», en *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983, pág. 177).

14. Resultan interesantes a este respecto, los capítulos de la ordenanza gremial de Plentzia que disciplinaban las relaciones entre los diferentes copropietarios o porcioneros de una embarcación (DUO, G.: «Transcripción de las ordenanzas de la cofradía de San Pedro de Plentzia», *Plentzia-Azterlanak*, Plentzia, 1985, págs. 185-188). Los capítulos en cuestión, vienen a disciplinar, en concreto, una institución conocida bajo la denominación de «axagua», que consistía en las «...provocaciones que alguno o algunos Porcionistas e Interesados en algún Navío, Barco, o cualquier buque destinado a navegar, hacen a otro o otros porcioneros en él, para que, o reciban la parte que corresponde al provocante y demandante de su valor, o le dejen la que les pertenezca en la embarcación por lo que igualmente valiere ...».

Por el contrario, en la órbita de la pesca de litoral, el régimen de propiedad sobre las lanchas descansaba sobre unas bases de naturaleza más gremial. En todas las localidades portuarias los dueños de lancha formaban parte, indefectiblemente, del gremio mareante y sus intereses económicos se asociaban fundamentalmente a la pesca aunque, en algunos casos, esta vinculación al ámbito extractivo iba acompañado de una presencia más o menos activa en el terreno agropecuario –dentro de la cual, destacaba la dedicación al txakolí, fuertemente extendida en toda la costa vasca– e incluso, más excepcionalmente, en el industrial.

Por lo que se refiere a la estructura que revestía la propiedad sobre las lanchas de pesca, cabe reseñar que –contra lo que cabe apreciar en las embarcaciones de transporte, donde proliferan los casos de copropiedad entre varios «porcioneros»–, los escasos y fragmentarios datos de que disponemos apuntan en el sentido de que, al menos en un gran número de casos, los dueños de lancha eran propietarios únicos de una chalupa de altura; titularidad que, a veces, conjugaban con la de otra embarcación menor, cuyo uso alternaban con el de aquella a lo largo de las diferentes costeras del año. En un pleito suscitado en Bermeo a mediados del siglo XVIII, por ejemplo, consta que el matrimonio sobre cuya sucesión versaba el litigio, era propietario de dos chalupas que en el pleito aparecen mencionadas como «...mayor y menor...»¹⁵. La primera estaba destinada para la pesca de altura y la segunda era utilizada para la captura de sardina. Igualmente, en un testimonio judicial recabado en 1763 con el fin de conocer la biografía marítima del bermeano Martín José de Lastarria, el pescador Ignacio de Luzarraga afirmaba que «...conoce al presente a quien, como a su padre Francisco de Lastarria y a Manuel de Lastarria también abuelo ha conocido, tratado y comunicado en sus respectivos tiempos con dos pinazas a una, una para la altura y otra para sardina...»¹⁶.

Este régimen de propiedad sobre las lanchas pesqueras de bajura estuvo bastante generalizado y se mantuvo prácticamente inalterado en la mayoría de los puertos vascos entre el seiscientos y el ochocientos. Casi todas las informaciones que hacen alguna referencia al modo en el que se repartía la propiedad sobre las lanchas de pesca durante el siglo XVIII, corroboran este dato¹⁷. Con respecto a la Bizkaia del siglo XIX, Maiz ha concluido, tras un exhaustivo análisis de la información contenida en el Archivo General del Señorío que ningún dueño de lancha poseía más de una lancha mayor, aun cuando, en algunos lugares, se constata que al mismo tiempo eran propietarios de lanchas sardineras que utilizaban en verano¹⁸.

Sin embargo, esta regla conocía también excepciones. Por un lado, se daban casos de embarcaciones pertenecientes a varios condueños. Basándose en una exhaustiva investigación de los protocolos notariales, Beaskoetxea ha concluido por ejemplo que, en el puerto de Getxo, durante los siglos XVII y XVIII, las embarcaciones pesqueras eran «...de propiedad compartida incluso entre ocho copropietarios...»¹⁹. Sobre bases más endebles, ya que no se apoya en una base heurística tan sólida, Blanco ha afirmado en relación a Mundaka que la propiedad de las embarcaciones pesqueras «...solía ser compartida entre varios porque, debido a que, como ya dijimos, la actividad marítima no debía ser muy lucrativa ni para el dueño del barco ni para costear la creación en solitario de una nave. Era común que la construcción se costeara (sic) por unos cuatro individuos...»²⁰. En Bermeo encontramos casos de copropiedad cuyos titulares pertenecían a una misma familia; una fórmula que pudo haber sido objeto de una utilización generalizada y que ha llegado hasta nuestros días. En el testamento que un dueño de lancha y su esposa elaboraron el 23 de mayo de 1753, consta que poseían «...una chalupa que por estar cansada y no de servicio hemos fabricado nueva, pagando a iguales partes su coste...» con una de las hijas del matrimonio, Graciana y su marido Antonio de Bidaechea²¹.

En sentido contrario, tampoco faltaban casos de mareantes que eran titulares de más de una lancha mayor. Un litigio suscitado en Lekeitio el año 1815 alude a un maestro denominado Juan Antonio de Anduiza a quien «...el patrón y la tripulación de su segunda Lancha de altura...» le habían abandonado antes de concluida la costera²².

15. AFB (Archivo Foral de Bizkaia). Corregimiento, leg. 244/2.

16. AFB. Corregimiento, leg. 948/19, fol. 8.

17. En Ondarroa, en 1753, declararon ocho dueños de lancha que cada uno de ellos contaba con una sola chalupa, cuya propiedad no compartían con ninguna otra persona (RUBIO, L.: *Ondarroa. Apuntes históricos de una villa marinera durante la Edad Moderna*, Bilbao, 1988, pág. 121). En el puerto vizcaino de Ea, por ejemplo, en 1728 había 4 chalupas que pertenecían a los siguientes cuatro propietarios: Juan de Arteaga, Bartolomé Sagarbarria, Bautista de Urteaga y Andrés de Laxiar (ZUBIKARA, Augustin: *Ea, Natxitua*, Bilbao, 1994, págs. 52 y 53).

18. MAIZ ALCORTA, José Agustín: *El sector pesquero vizcaino. 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería*, Vitoria-Gasteiz, 1993, pág. 508.

19. BEASCOECHEA, José María: *Guecho. Monografía histórico-artística*, Bilbao, 1984, pág. 112.

20. BLASCO MARTÍN, Ana: *Mundaka y Sukarrieta*, Colección Monografías de municipios de Bizkaia, Bilbao, 1998.

21. AFB. Corregimiento, leg. 244/2, fol. 15 vº.

22. ACL (Archivo Cofradía de Lekeitio), Libro IV.

Por lo que se refiere a la posición que la clase propietaria ocupaba en el seno de la cofradía ha de notarse que su integración en la estructura gremial no se producía en términos de igualdad con los pescadores que carecían de lancha. Los maestros conformaban, sin excepción, la élite económica y social de la comunidad pescadora. Como expresión de esta dominante posición que ocupaban dentro del colectivo humano vinculado a la actividad extractiva, en la mayoría de las localidades costeras el acceso a los principales órganos de gobierno de la cofradía –la junta de cofrades y el mayordomo– estaba reservado en exclusiva a los dueños de lancha.

Empero, esta posición hegemónica que tan rotundamente se manifestaba dentro de la hermandad, no siempre se veía reflejada extramuros de la cofradía. Más allá de los límites gremiales, los dueños de lanchas sólo en algunos casos revestían la relevancia social suficiente como para formar parte de la oligarquía local. Desde luego, rara vez pertenecían al estamento nobiliario, cuya posición económica descansaba, fundamentalmente, sobre la propiedad de la tierra y la actividad comercial. Pero a partir de ahí, la participación de los dueños de lancha en la jerarquía social del municipio dependía de la caracterización económica de cada localidad costera y del peso que la actividad pesquera revestía dentro de la misma.

En Ondarroa, por ejemplo, pese al relevante papel que las actividades marítimas desempeñaban en la economía local, durante gran parte de la Edad Moderna los mareantes fueron radicalmente marginados del gobierno municipal, que estuvo controlado y monopolizado por una pequeña oligarquía de propietarios agrícolas, fundamentalmente dedicados a la producción vitivinícola y ante la cual, el sector mareante se hallaba fuertemente endeudado²³.

Mas no puede decirse que el ejemplo ondarrés constituyese la regla más extendida en los pueblos del litoral vasco. Lo más frecuente era que, sin formar parte de la cúpula dirigente local, reservado casi siempre a un puñado de familias cuyo poder, como hemos dicho, se cimentaba sobre rentas de origen agrícola y comercial, los dueños de lancha –o, cuando menos los de mayor potencial económico– formasen parte del reducido colectivo humano al que los restrictivos mecanismos institucionales del Antiguo Régimen limitaban el acceso al gobierno municipal.

En la puebla de Elantxobe, por ejemplo, el grupo dirigente de la comunidad pescadora, integrado por maestros de chalupas, fue adquiriendo una relevancia social a lo largo del siglo XVIII que le permitió participar en las instituciones públicas locales, siendo designados fieles regidores en Ibarangelua.

En Bermeo, un contraste detenido entre la relación de mareantes que aparecen citados como dueños de lancha en los libros gremiales que aún se conservan y el listado de vecinos que ocuparon los diferentes oficios municipales entre 1680 y 1820, pone de manifiesto que, si bien, los maestros no llegaron a establecer un control absoluto sobre el gobierno municipal –al menos en la medida en la que lo hicieron en la cofradía– no eran pocos los que accedían a los cargos del concejo, incluso llegando, algunos de ellos, a alcanzar una notable influencia en la administración local. En términos cuantitativos la presencia de dueños de lancha entre los vecinos que durante el período citado accedieron en Bermeo a los cargos de Alcalde, Regidor o Síndico fue de aproximadamente un 24%. Desde una perspectiva más cualitativa pueden citarse algunos casos de familias económicamente vinculadas al mundo de la pesca que consiguieron gran pujanza social y un importante ascendiente en el seno de la institución municipal. Un ejemplo arquetípico de familia acomodada vinculada a la economía pesquera fue la de Domingo de Urkidi, que vivió durante la primera mitad del siglo XVIII, dedicándose personalmente a los quehaceres extractivos²⁴. Casado con Dominga de Txindurza, Urkidi tuvo varios hijos que se unieron también en matrimonio con gentes estrechamente ligadas al sector extractivo. Su hijo Domingo, casó con Francisca de Irula, que emparentaba con Domingo de Irula, padre e hijo, quienes ocuparon la mayordomía del gremio pescador en los años 1725, 1733, 1735 y 1739. Su hija Graciana contrajo matrimonio con Antonio Bidaecha Múxica, vinculado también al mundo pesquero²⁵. Otra hija del matrimonio, llamada Dominga, desposó a Martín José de Lastarria quien, como hemos visto, pertenecía a una conocida saga de mareantes cofrades de la villa.

Pues bien, la hegemónica posición social e institucional de este grupo familiar puede apreciarse al comprobar que todos los varones desempeñaron relevantes oficios públicos en la villa. Domingo de Urkidi, hijo, fue Regidor en 1749 y 1767 y actuó como Síndico Procurador General en 1760 y 1770. Los otros dos yernos del matrimonio, Antonio Bidaecha y Martín José de Lastarria, desempeñaron también dife-

23. RUBIO PEREZ, Laureano M.: *Ondarroa. Apuntes históricos de una villa marinera durante la Edad Moderna*, Bilbao, 1988, pág. 28.

24. En 1769, uno de sus yernos declararía que, durante los últimos años de su vida, «...al referido Domingo aún le daba la compañía cuando no iba a la mar el sueldo o mareage correspondiente a su persona y esto hasta su fallecimiento...» (AFB. Corregimiento, leg. 244/2, fol. 168).

25. Contrato marimonial de 23 de febrero de 1743 (AFB. Corregimiento, leg. 244/2).

rentes empleos en la Administración municipal e incluso llegaron a acceder a la alcaldía. El primero lo hizo en 1756 y el segundo en 1762. Lastarria, además, se vio implicado en un pleito por haber denostado públicamente a algunos miembros del Concejo, acusándoles de no reunir la cualificación y los requisitos necesarios para desempeñar oficios públicos en la villa.

2.1.2. Las «utilidades y provechos» de los dueños de lancha

La solvente posición económica que otorgaba al colectivo de maestros su condición de propietarios de una o más lanchas, les erigía en principales avalistas de las deudas de la cofradía. Ello constituía un serio gravamen para su patrimonio ya que eran las embarcaciones de su propiedad, en primer término y el resto de sus bienes muebles e inmuebles, después, los que garantizaban el pago de las numerosas deudas gremiales. Un acuerdo adoptado en la cofradía de Bermeo el 29 de mayo de 1775 revela hasta qué punto la necesidad de responder con su hacienda a las cargas económicas del gremio pesaba sobre el patrimonio de los propietarios de las lanchas. El acuerdo constata que durante los últimos años habían construido nuevas embarcaciones Miguel de Monasterio, Pedro de Urquidi, Joseph de Barrio, Pedro de Amparan y Juan de Arbe. Al integrarse con sus nuevas lanchas en el gremio, todos estos maestros pasaban a participar «...en higual modo de las utilidades y provechos que los barcos antiguos y sus compañías...», pero «...sin estarse incluso en la responsabilidad de los censos principales que deve dicha cofradía...», dado que no habían prestado fianza por la parte proporcional que les correspondía. Con el fin de resolver este desajuste y de repartir equitativamente las cargas del gremio, los que hasta entonces habían ofrecido su hacienda como garantía de las deudas de la hermandad, dispusieron apremiar a los nuevos dueños de lancha para que «...dentro de quinze días contados desde el de la firma, afianzen hasta la concurrente cantidad que respectivamente toca y pertenece a cada barco y compañía...»²⁶.

El acuerdo transcrito revela que garantizar con el propio patrimonio el pasivo de la cofradía no era una obligación irrelevante para los intereses económicos de los dueños de lancha, sino un gravamen que los maestros preferían eludir o, en todo caso compartir, que asumir en solitario.

Ahora bien, ¿cuáles eran las «...utilidades y provechos...» de los que, según el acuerdo gremial de Bermeo disfrutaban «...en higual modo...» los antiguos y los nuevos dueños de lancha y para cuyo goce resultaba preciso que todos ellos afianzasen con su patrimonio los censos que debía la cofradía? Aunque no eran idénticos en todos los puertos, vamos a intentar recoger aquéllos que más interés revisten a los efectos de este trabajo.

En primer lugar, afianzar con la propia embarcación el pago de las deudas de la cofradía conllevaba el derecho –crecientemente exclusivo con el paso del tiempo– a participar en las juntas de cofrades y a ocupar el cargo de mayordomo. Como he expuesto más detenidamente en otro lugar, entre los siglos XVII y XVIII las cofradías de mareantes experimentaron un riguroso proceso de oligarquización como consecuencia del cual se acabó reservando casi exclusivamente a los dueños de lancha el acceso a los principales órganos de gobierno del gremio²⁷. Pues bien, uno de los principales argumentos que se adujeron para justificar este proceso fue precisamente el hecho de que tan sólo los bienes de los dueños de lancha solían ser ofrecidos como garantía en las operaciones financieras que llevaba a cabo la cofradía, lo que les legitimaba para ocupar una posición hegemónica en su estructura funcional. Esta directa vinculación causal entre el férreo control que los dueños de lancha establecieron sobre la cofradía y el papel que su solvencia económica les abocaba a desempeñar como garantes de las deudas gremiales, la expresaba con suma claridad el mayordomo de la cofradía de Lekeitio, en una carta que remitió en 1690 al alcalde de la villa. En ella señalaba que, los mareantes agremiados

«...no tienen tal estilo de juntarse sino es únicamente los maestros de chalupas quienes por sí y sin dependencia de los demás marineros acostumbran a resolver todas las cosas tocantes a la dicha cofradía y aun quando necesitan tomar alguna cantidad para el seguimiento de qualquier pleito que se ofresca a la dicha cofradía para acudir a las cargas y obligaciones de ella lo azen por si obligándose a su seguridad ypotecando sus chalupas, rredes, casas y demás bienes que tubieren sin que los marineros que no tubieren chalupas se sometan a obligación alguna...»²⁸.

26. ACB (Archivo Cofradía de Bermeo), Libro de Acuerdos del siglo XVIII, fols. 162-163

27. ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991, pág. 124 y ss.

28. ACL, Libro II, Reg. 4, núm. 11. En confirmación de estas alegaciones del mayordomo de Lekeitio, cabe citar numerosos casos en los que la ejecución de las deudas impagadas de la cofradía se hicieron efectivas sobre las pinazas, pertrechos y enseres de pesca de los propios dueños de lancha (Vide, al respecto, ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis...*, op. cit., pág. 136, cita a pie de página núm. 114).

Una vez copados los órganos de gobierno de la hermandad y, por tanto, asegurado el control sobre la cofradía, los dueños de lancha instauraron una política de acuerdos gremiales claramente favorable a sus intereses particulares. ¿Para qué acaparar los órganos de gobierno de la cofradía, si no era para utilizarlos a su favor? Pues bien, son estos acuerdos gremiales con los que los maestros de la cofradía procuraban apuntalar sus intereses los que, a la larga, venían a constituir las «ventajas y utilidades» a las que se refiere el acuerdo gremial bermeano arriba citado.

Por lo que a este trabajo respecta, destacaremos dos tipos de «ventajas y utilidades», que guardan una relación directa con el estatus económico y social de los dueños de lancha.

La primera hace referencia a la posibilidad de que la cofradía subviniese, con cargo a los fondos comunes del gremio, a los maestros que perdiesen su lancha en algún naufragio o cuyas embarcaciones padeciesen averías o desperfectos. Con el establecimiento de un sistema de cobertura de contingencias lesivas, los dueños de lancha se valían de su posición hegemónica en el seno de la cofradía y de la facultad que ello les otorgaba de cara a adoptar acuerdos en nombre de ella, para «socializar» o, quizá, más precisamente, «comunitarizar» el grave riesgo que entrañaba para sus haciendas particulares, la necesidad de trabajar en un mar tan proceloso y cambiante como el Cantábrico, donde los repentinos e inesperados temporales anegaban todos los años un importante número de embarcaciones.

Las indemnizaciones que los gremios mareantes concedían para la reparación de las embarcaciones deterioradas por algún temporal o para la construcción de nuevas lanchas cuando éstas hubiesen naufragado se otorgaban a veces a fondo perdido y, en otras ocasiones, se concedían bajo la condición de que las cantidades entregadas fuesen devueltas por los beneficiarios de modo paulatino. Desde el punto de vista de su cuantía, estas prestaciones económicas cubrían en algunos puertos la totalidad de los gastos a realizar y, en otras localidades, se limitaban a sufragar tan sólo una parte del gasto realizado.

Veamos algunos ejemplos.

En el gremio de Hondarribia, la pérdida o el deterioro de una lancha se compensaba por parte de la corporación mareante mediante la concesión al maestre infortunado del dinero necesario para la construcción de una nueva embarcación, «...con la obligación de su reemplazo a partidas menores en cada año...». En Lekeitio, una ordenanza del siglo XIX prescribía igualmente que si alguna lancha de la agrupación se perdía, padecía una avería o naufragaba «...en la mar, estando a la pesca...», su propietario tenía derecho a percibir con cargo a los fondos de la cofradía «...la mitad de su valor, como igualmente de su maniobra y demás utensilios, graduando por inteligente (...); y si se perdiesen a más los cordeles o aparejos –añadía el precepto–, ciento veinte reales y si sólo los cordeles, 40 reales...». Las ayudas gremiales podían elevarse hasta alcanzar a cubrir el total del daño causado cuando se trataba de lanchas que saliesen del puerto «...a socorrer otra u otras lanchas que tubiesen que socorrer en la barra y (...) tubiesen alguna habría por dicho motivo...».

La pequeña corporación gremial de la puebla de Ea abonaba a los maestros la mitad del montante al que ascendiese el daño padecido por su embarcación en caso de naufragio. Según atestigua un documento fechado en 1821, este abono había de efectuarse en dos plazos iguales «...uno al tiempo de poner la quilla de la nueva lancha que por precisión habrá de hacer con destino á la pesca de este puerto y el segundo ha de ser cuando la concluía perfectamente...». Con el fin de evitar que los receptores de la ayuda defraudasen al objetivo gremial de reponer las lanchas desaparecidas, la cofradía estatuyó que «...si no substituyese la nueva lancha en lugar de la que se desgració no haia obligación de abonarle cosa alguna...». La ayuda, por tanto, había de ser aplicada indefectiblemente a la reparación de la lancha averiada o, en caso de destrucción total, en la construcción de una nueva.

Igual objetivo perseguía la hermandad marinera de Elantxobe, en cuyo seno estaba dispuesto que «...si al salir ó entrar en el puerto alguna lancha sufriese aquélla alguna avería, se le abonará su montamiento por el gremio, debiendo en tal caso habilitar al instante su dueño la tal lancha...». De hecho, el único libro de cuentas de esta cofradía que se conserva²⁹, registra numerosos pagos efectuados por este concepto a diferentes cofrades. En 1830, por ejemplo, el mayordomo satisfizo 362 reales y 28 maravedís «...por razón de la avería que sufrieron las lanchas...». Tres años después se distribuyeron 682 reales y 25 maravedís entre los propietarios de barcos Antonio de Aldamiz, María Antonia de Iturrioz y Manuel de Ugalde. Al primero se le pagó «...por la prorrata de veinte y siete de julio en que su lancha volvió del mar rotos los tamborettes...» y porque, el 24 de diciembre del mismo año, «...también volvió su lancha roto el palo maior...».

29. AME (Archivo Municipal de Elantxobe), Libro de cuentas de la cofradía, 1822-1830.

A la segunda, «...por el día 16 de agosto en que también volvió su lancha rotos los fierron del timón...». Y al citado en último lugar «...por el día 19 de agosto en que volvió del mar rotos los tamburetes...»³⁰.

En Mundaka, los riesgos de destrucción y deterioro de las embarcaciones de la cofradía gozaban de una amplia cobertura gremial. En caso de naufragio, la hermandad satisfacía dos mil reales al maestro de lancha «...por razón del perjuicio en la pérdida de su embarcación y toda clase de aparejos, sea nueva o vieja la lancha...». Esta ayuda se completaba con otra, según la cual, se abonaban veinte reales por cada dos piezas de cordeles que se perdiesen en el naufragio.

En fin, el gremio de Bermeo prestaba también esta cobertura a los cofrades que lo integraban, del que quedaban excluidas las averías originadas «...pasando á atonage...».

Como puede verse en este amplio haz de ejemplos, durante el Antiguo Régimen, los daños sufridos por las lanchas de pesca eran objeto de una amplia cobertura por parte de las cofradías, si bien, la atención que los gremios prestaban tenía un alcance distinto en cada puerto y, aun dentro de cada agrupación, en las diferentes épocas históricas. En cualquier caso, lo expuesto evidencia que el mantenimiento de la flota constituía una preocupación común a todas las cofradías; inquietud lógica, por otra parte, ya que la pérdida de una embarcación restaba potencial extractivo a la comunidad pesquera, ocluyendo –acaso de forma irreversible– una fuente de producción de riqueza para toda la colectividad mareante. Ahora bien, al margen del positivo efecto que la reconstrucción o reparación de las lanchas perdidas o deterioradas había de producir en el conjunto de la comunidad pesquera, parece claro que estas fórmulas de «comunitarización» del riesgo beneficiaban, sobre todo, a la clase propietaria, que aseguraba, así, perpetuar su posición hegemónica dentro de la cofradía y, con ello, retener en sus manos el control sobre la colectividad gremial. En el fondo, estos sistemas no constituían sino vías para garantizar que los dueños de lancha continuaran siéndolo en el futuro y conservasen, a cuenta de los fondos comunes, su privilegiada posición intragremial.

Otra de las «ventajas y utilidades» que comportaba la cualidad de maestro guarda relación con el carácter, en algunos puertos casi exclusivo, con el que los dueños de lancha participaban en el ramo del escabeche.

En efecto, la comercialización de las especies a las que más intensivamente se dedicaban las comunidades pesqueras de nuestro litoral planteaba los problemas propios de una oferta muy desigualmente distribuida a lo largo del año y una demanda regular pero limitada, procedente de un mercado que, en la mayoría de los casos, se encontraba muy mal comunicado con los puertos. Como se sabe, el pescado es un bien perecedero que, una vez extraído del medio marino, sólo si se trae a puerto y se conduce a los mercados con suma rapidez, puede ser consumido en condiciones sanitarias aceptables. Frente a ello, sin embargo, las especies que encerraban algún interés económico para el pescador vasco solamente podían ser capturadas en la costera correspondiente, lo que hacía que en los cortos períodos del año en los que se producían las capturas, el volumen de pescado desembarcado en el puerto fuera tan claramente superior al que el mercado podía consumir antes de que se descompusiera que, o el precio se hundía o había que devolver lo capturado a la mar, arruinando todo el trabajo desarrollado. Sobre estas condiciones de partida, en la costa vasca nunca hubiera podido desarrollarse una industria pesquera pujante. Los enclaves portuarios no hubiesen llegado a tener más embarcaciones ni más pescadores que aquéllos que podían mantenerse con el limitado consumo en fresco que se producía en el propio mercado local y en los pueblos de las inmediaciones. Nadie trabaja ni arriesga su vida gratuitamente y los habitantes de nuestro litoral conocían suficientemente los peligros que encierra el mar Cantábrico como para adentrarse ciegamente en él, sin contar con la expectativa, siquiera mínima, de que el producto de su esfuerzo fuera a ser vendido.

Con el fin de superar estas limitaciones naturales, las cofradías promovieron la instalación de escabecheros en sus respectivos municipios e instauraron un sistema de venta en común que, por un lado, aseguraba a los conserveros el suministro de la principal materia prima que necesitaban para desarrollar su cometido y, por otro, garantizaba a los cofrades la venta efectiva de las capturas que trajesen a puerto. A tal efecto, en los albores de las temporadas de pesca más importantes, las cofradías vendían en público remate las capturas que los cofrades fueran a desembarcar a lo largo de la costera, organizando para ello una subasta pública que permitía adjudicar al mejor postor el derecho exclusivo a escabechar las capturas que los mareantes del gremio desembarcasen. La almoneda, sin embargo, solía incluir la condición de que si los arrieros que diariamente se aproximaban al puerto con el fin de adquirir pescado para su venta en

30. *Ibidem*, fol. 109.

fresco, ofrecían un precio superior al pactado con el adjudicatario, gozaban de preferencia en la compra. Así pues, lo que los gremios acordaban con el escabechero que resultase adjudicatario en la subasta solía ser la venta al precio pactado, de todo el pescado que sobrase o quedase sin vender en las subastas diarias que la cofradía llevaba a cabo con el fin de surtir a la propia localidad y abastecer a los arrieros y regatones que comercializaban el género para su consumo en fresco, siempre que éstos hubiesen ofrecido un precio superior al convenido entre la cofradía y aquél.

Hasta mediados del siglo XVIII, la participación en los remates convocados por las cofradías y ulterior asunción del ramo del escabeche, corría a cargo, casi exclusivamente, de gentes ajenas al sector extractivo; fundamentalmente comerciantes y mercaderes que veían en este sector las suficientes expectativas de negocio para invertir en él sus recursos económicos. Pero a partir de estas fechas, en muchos puertos, el ramo del escabeche fue progresivamente monopolizado por los propios dueños de lancha, que encontraron en su gestión unas excelentes condiciones para completar los beneficios procedentes de la actividad extractiva. Ciertamente es que en ningún momento se llegó a reservar explícitamente a los dueños de lancha la posibilidad de participar en el escabechado del pescado; pero no es menos irrefutable que, de hecho, esta exclusividad se dio en más de un puerto, lo que contribuyó vigorosamente a consolidar la hegemónica posición que los maestros ocupaban en el seno del gremio.

Un informe que el teniente de fragata Antonio de Balzola elaboró en Bermeo a principios del siglo XIX, permite entrever los inusitados extremos y los perversos efectos que alcanzó en esta villa vizcaína la práctica a la que nos venimos refiriendo. Los rematantes del escabeche, señala el documento,

«...han solido ser generalmente los Patronos de Lanchas (que son propietarios de ellas, ó interesados) y aun los Mayordomos del mismo gremio; y me han llegado a asegurar que alguna vez que les ha sucedido haber tenido pérdidas, han presentado memorial al gremio y como resultan ser los mismos los bendedores y compradores han accedido a su solicitud con grave perjuicio de los infelices pescadores...»³¹.

Controlada la cofradía y, a través de ella, el ramo del escabeche, los dueños de barco ejercían un control directo sobre todos los flujos económicos que rodeaban a la pesca, multiplicando ostensiblemente sus ingresos, en perjuicio, muchas veces, de los intereses generales de la comunidad pesquera y, muy particularmente, de los simples mareantes.

2.2. Los marineros o pescadores

2.2.1. Tipología y posición intragremial

Los marineros o pescadores eran profesionales del oficio mareante que aunque en el terreno de la cualificación técnica pudieran acreditar una competencia y unas aptitudes idénticas o incluso superiores a las de los dueños de lancha, ocupaban, de hecho, un segundo nivel en la estratificación interna de la cofradía, por carecer de los recursos necesarios para superar la muralla económica que venía a suponer la adquisición de una lancha.

Las ordenanzas de las distintas cofradías de nuestra costa, mencionan con profusión y desde sus versiones más antiguas a estos profesionales, atribuyéndoles denominaciones tales como las de «marineros», «marineros que sean de cordel», «compañeros», «gente y marineros», etc.

Tampoco puede decirse que los marineros o pescadores ordinarios conformasen un colectivo homogéneo en todos las localidades de la costa vasca. En los puertos que ofrecían una actividad extractiva más intensa, los mareantes ordinarios se ocupaban en las diferentes costeras o temporadas de pesca en las que se dividía el año pescador. A tal efecto, durante el invierno tripulaban las lanchas besugueras de altura y a lo largo del resto del año se enrolaban en las lanchas sardineras, botes y potines que completaban la flota local, para la captura de sardina y otras especies que, por lo común, revestían una importancia económica menor. Un cuadro estadístico elaborado en Lekeitio el año 1810 señala por ejemplo, que el puerto abrigaba a la sazón 22 embarcaciones de entre 12 y 15 tripulantes y más de 20 lanchas pequeñas, sardineras y potines que «...se tripulan con la misma gente que ba anotada, repartiéndose entre éstas y las maiores o dejando de ir éstas a la altura...»³².

31. Archivo de Marina. Viso del Marqués. Matrículas-Generalidad, leg. 1888.

32. AGSB (Archivo General Señorío de Bizkaia). Pesca, Reg. 1/leg. 6.

En los puertos en los que la actividad pesquera coexistía con la del transporte marítimo de cabotaje, muchos marineros se enrolaban durante el invierno en lanchas de altura, para dedicarse, fundamentalmente, a la pesca del besugo y durante el resto del año embarcaban en pataches y otras embarcaciones de cabotaje. En Zumaia, por ejemplo, una estadística elaborada en el ochocientos sobre las gentes de mar que habitaban en el municipio, señalaba que quienes tripulaban «...las embarcaciones del comercio de cabotaje, se emplean en el Ynvierno en la industria de la pesca...»³³. Algo semejante ocurría en Ondarroa en los albores del siglo XVIII. Los cofrades se ocupaban durante el invierno en la captura del besugo –que en aquella época era, con mucho, la especie más rentable– y durante el verano, muchos de ellos se dedicaban al transporte marítimo del hierro que producían las ferrerías situadas río arriba. Un suceso acontecido en los albores del setecientos ilustra este aspecto a la perfección. Ante el requerimiento que un ferrón de Markina dirigió en diciembre de 1702 al mayor-domo de la cofradía para que le proporcionase una chalupa con el fin de transportar 50 quintales de hierro a San Sebastián, éste hizo constar que «...en todo el verano pasado an conducido el fierro desta ría las chalupas de Antonio de Urriola, padre e hijo, Ignacia de Anacabe y de Domingo de Istuate, maestros de chalupa de dicha cofradía sin que las otras chalupas tuviesen flete y que al presente que es tiempo de Ybierno y de pezzar besugos, en que se espera alguna más ganancia, deben también buscar los que tubieren fierro a dichos maestros de chalupa expresados...». Empero, comoquiera que el ferrón insistiese en su exhortación, la cofradía acordó invitarle a que «...buscase chalupa donde vien visto le fuese...»³⁴.

En Mundaka, cuyo puerto abrigó durante el Antiguo Régimen a un importante número de pequeñas embarcaciones de comercio, era también frecuente que los marineros locales dividiesen su actividad profesional entre la campaña del besugo de invierno y la navegación de cabotaje en verano. Un testimonio de principios del siglo XIX expresa por ejemplo que «...algunas veces suele haber variedad en las tripulaciones porque quando regresan los barcos mercantes de sus navegaciones se aumentan las tripulaciones de las lanchas así como se disminuien quando se ausentan a sus nabegaciones...»³⁵.

Finalmente, había también puertos en los que existía una población flotante de profesiones terrestres, que ocasionalmente se embarcaban en las pinazas locales, aunque sin garantía alguna de continuidad y sin incorporarse siempre a la misma embarcación. Un labrador de Getaria llamado Antonio de Larrañaga declaraba en 1753 que «...el año próximo pasado anduvo en pesquería de sardinas en siete semanas y este presente año en tres semanas en la de merlucear una bez, en la Altura a cordear por dos vezes y que también a salido a ballenear por una ó dos vezes y también tales quales bezes á atoas de embarcaciones, a todo ello del muelle de esta villa en diferentes chalupas della...». Historias profesionales muy semejantes adujeron Martín de Ostolaza e Ignacio de Oliden³⁶. En las anteiglesias que baña la ría de Gernika se dio también una situación muy parecida. Según expresaba un informe elaborado en 1800 por un regidor mundaqués

«La ría que vaja por la villa de Guernica al puerto de Ibarra de esta Anteiglesia de Mundaca, en distancia de dos leguas, baina y coje por las dos riveras de derecha e izquierda, las jurisdicciones y territorios del Conzejo de Ajanguiz, Anteiglesia de Cortezubi; Anteiglesia de Ibarranguelua con la parte de Laida, acia Anzora y Acorda, de la Anteiglesia de Lumo, de la de Forua, de la de Murueta, de la de Axpe de Busturia, de la de Pederuales y de la de Mundaca, los naturales de estos puertos según su ynclinación y conveniencia suelen dedicarse a andar en la Mar, unos en varcos y pataches de la Navegación en ciertos meses y otros a la pesca de la Altura en el Ynbierno desde San Martín de Noviembre, hasta la entrada de la cuaresma, inmediata siguiente y después buelben a sus caserías a ocuparse en la lavranza de sus campos y heredades...»³⁷.

El papel laboral que desempeñaban los integrantes de este colectivo era, hasta cierto punto, muy semejante al que los oficiales desarrollaban en otras industrias y oficios de encuadramiento gremial. A ellos correspondía, en síntesis, aportar el grueso de la mano de obra que resultaba necesaria para practicar con éxito la pesca marítima. Su quehacer presentaba una doble vertiente; la marinera, que requería conocer las técnicas de navegación a vela y remo para la conducción de las lanchas a los caladeros, realizar allí las maniobras que demandase el quehacer extractivo y su posterior regreso a puerto y la específicamente pesquera, que consistía en manejar los aparejos y artes de pesca con el fin de llevar a cabo lo que propiamente constituían las labores de captura del pescado.

33. AMZ (Archivo Municipal de Zumaia). Libro núm. 160. Estado de 1858.

34. AFB, Corregimiento, 1205/31.

35. AGSB, Pesca, Reg. 1/leg. 6.

36. AGG (Archivo General de Gipuzkoa), Tolosa, Pleitos civiles, Uría, leg. 1353.

37. ACM (Archivo Cofradía de Mundaka). Libro de la cofradía núm. 5, fols. 157-158.

2.2.2. *Marineros singularizados. El timonero, el práctico y el muchacho*

Ahora bien, no todos los marineros o pescadores ordinarios ofrecían un mismo perfil profesional ni desempeñaban las mismas funciones. Los tripulantes que mayor destreza acreditaban en el gobierno de la lancha eran designados por su dueño como timoneros o maestros de timón. Su específico cometido consistía en marcar y mantener el rumbo, determinando el modo de afrontar los embates del mar y del viento. En algunos lugares, se indica también la existencia a bordo de un tripulante designado como práctico.

La existencia de unos tripulantes específicamente designados como timoneros –y, en su caso, como prácticos– no se constata únicamente en las lanchas que tenían por dueña a una mujer³⁸ que, evidentemente, se quedaba en tierra, o en aquellas otras cuyo titular se abstenía de embarcar³⁹. Se aprecia igualmente en embarcaciones cuya tripulación integraba al propietario de la lancha. Es, pues, errónea, la creencia de que los dueños de lancha tuvieran por norma tripular, siempre, las embarcaciones de su propiedad, asumiendo el gobierno de las mismas. Cuando el dueño era titular de dos lanchas de altura, esto era claro porque no podía tripular simultáneamente más de una embarcación. En 1815, por ejemplo, un maestre de lancha planteó queja ante el gremio de Lekeitio alegando que «...el patrón y tripulación de su segunda lancha de altura...», le querían abandonar «...en la estación más crítica...» de la costera. Los términos del escrito denotan que Juan Antonio de Anduiza era propietario de dos lanchas de altura, de las que, al menos una –el escrito alude a la segunda– no estaba patroneada por él. Empero, tampoco ocurría cuando el dueño poseía una sola lancha. Un pleito habido en Bermeo en 1785, puede servirnos para ilustrar esta afirmación⁴⁰. En la primavera de este año, dos lanchas besugueras de la villa salieron al anocheecer hacia «...la mar alta y cala o altura de Galdizur distante tres leguas de la punta de Machachaco...», donde toparon con un quechemarín a la deriva al que prestaron auxilio, conduciéndolo a puerto. Se trataba de dos lanchas de altura, cada una de las cuales estaba tripulada por una dotación de 18 hombres. Una de ellas pertenecía a Francisco Antonio de Garramuñu y la otra a Manuel de Lejarcegui; ambos dos, destacados dueños de lancha del gremio bermeano y relevantes vecinos de la villa, cuya posición económica y social, además, les permitía participar en el gobierno del municipio. Una nota diferenciaba, sin embargo a estos dos mareantes: mientras Garramuñu no tripulaba la lancha de su propiedad, Lejarcegui no solamente lo hacía, sino que tenía incluido en el rol de su chalupa a un hijo homónimo suyo, que en el listado aparece mencionado como Manuel de Lejarcegui menor. Pues bien, tanto en un caso como en el otro, las lanchas contaban con un maestro de timón y un práctico que carecían de parentesco alguno con el dueño respectivo. En la de Garramuñu, el maestro de timón era Juan de Garro y Antonio Beótegui el práctico. Por su parte, la lancha de Lejarcegui –tripulada, insisto, por él mismo y su hijo– llevaba a José de Belaustegui como timonero y las labores de práctico eran desempeñadas por Manuel de Bengoechea. Como puede verse, pues, los dueños de lancha que tripulaban las embarcaciones de su propiedad, no siempre lo hacían como patronos o timoneros.

En cualquier caso, es preciso dejar sentado que la posición gremial de los meros mareantes/pescadores era claramente subalterna. No cabe ignorar que, por el cometido que desempeñaban, los timoneles –y, en alguna medida, quizás también los prácticos– habrían de ejercer cierta autoridad sobre los tripulantes de sus correspondientes lanchas, puesto que a ellos correspondía ejercer el gobierno de la embarcación y, en su caso, dirigir las labores de pesca. Como gráficamente establecía la reglamentación pesquera instituida en Rentería el año 1799, «...para que en todas las operaciones de la pesca haia el debido orden y subordinación...», los tripulantes de la villa, con arreglo a lo que era práctica común «...en todo el resto de la costa...», habían de obedecer puntualmente «...las disposiciones de los respectivos maestros de lanchas (...) acerca de las horas en que huvieren de hacerse las salidas al mar, modo de proporcionar la pesca, sus sitios y duración y en todo lo demás concerniente al manejo de Lanchas, sin que tenga nadie arvitrio a poder oponerse...».

Pero esta autoridad se circunscribía al ámbito interno de cada embarcación. Si se toma como referencia el conjunto de la comunidad pesquera y no aisladamente cada una de las lanchas que la integraban, la supremacía correspondía inequívocamente al estamento propietario que, como hemos visto, reunía en sus manos toda la iniciativa y el poder decisorio de la comunidad pescadora. Los simples marineros –incluidos,

38. En Bermeo, a finales del siglo XVIII, Concepción de Vidaechea planteó pleito contra los tripulantes de su embarcación, «...especialmente maestre y contramaestre timoneros...» (ACB. Pleito de Antonio de Zulueta contra Pedro de Marecheaga y Juan de Léniz).

39. En todas las comunidades pesqueras del litoral vasco se conocía la figura del marinero habilitado por el dueño de lancha para que asumiera su representación, tanto a bordo como en los órganos de la cofradía. Un documento gremial alude a ellos como los «...sugetos marineros que hazen vezes de viudas y dueños que no pueden concurrir personalmente a la cofradía...» (ACB, Condiciones y remates, núm. 14, escritura de condiciones para 1787, condición núm. 11).

40. AFB. Corregimiento, leg. 443/28.

en este punto, los propios timoneros y, en su caso los prácticos– constituían un colectivo dependiente y casi puede afirmarse que sometido al de los dueños de lancha. En un pleito suscitado en Mundaka a principios del siglo XIX se expresa con toda crudeza la subordinada condición en la que, por lo común, vivía este colectivo con respecto al estamento propietario. Al denunciar algunos de los excesos que cometían los maestros en el seno del gremio, varios marineros afirmaban que:

«...los dueños lancheros tienen tal despotismo sobre los timoneros y marineros que por más ajustes que tengan hechos con éstos, les despiden y los dejan en la calle, sin tener un bocado de maíz que comer, quando les da la gana...»⁴¹.

La capacidad de influencia de los pescadores o marineros en el devenir de la comunidad pesquera era, pues, escaso, cuando no radicalmente nulo. Y las iniciativas que adoptaron algunos de sus elementos más relevantes con el fin de alcanzar cierto poder decisorio en el seno de la cofradía, fueron inmediatamente sofocados por los dueños de lancha que, celosos guardianes del absoluto poder hegemónico que ocupaban en la cofradía, se apresuraron a neutralizar todo intento organizativo que pudiera encerrar el germen de un contrapoder. Un acuerdo adoptado en 1795 por la junta de maestros de la cofradía de Bermeo es clara muestra del recelo con el que los dueños de lancha veían las juntas de timoneros y del papel claramente secundario que le atribuían:

«...algunas beses susede el que los timoneros hacen su junta particular en esta casa de la cofradía para tratar de las señas y reseñas que se suelen ofrecer acer en la mar y a los que no las observan multan con algunas cantidades de reales. En tal caso se le impone a dicho rematante que por ningún titulo ni pretesto entregue reales algunos a dichos timoneros para ningún refresco sino antes bien la multa que así se sacaren reserve en sí...»⁴².

En las juntas de maestros era habitual acompañar la sesión con el consumo de algún refrigerio. Pero, como refleja el acuerdo transcrito, ese había de ser un privilegio exclusivo de los dueños de barco, que bajo ningún concepto podía hacerse extensivo a los timoneros; los cuales, por importante que fuera el papel que desempeñasen en el seno de la comunidad pesquera, eran, a fin de cuentas unos meros subordinados a la clase propietaria.

En el extremo opuesto al de los timoneros, el colectivo de mareantes ordinarios incluía al grumete, aprendiz o mozo que presentaba una ínfima cualificación profesional y ocupaba el estrato inferior de la tripartita estructura en la que se vertebraba la organización gremial. Se trataba de muchachos jóvenes que se incorporaban a las tripulaciones con el fin de aprender el oficio –el cual, como hemos señalado, conjugaba contenidos netamente marineros como remar o manejar el velamen de la embarcación, con el uso de los utensilios de pesca– comprometiéndose a desempeñar actividades de limpieza, asistencia y apoyo a la tripulación⁴³. El aprendizaje se llevaba a cabo precisamente, a través de las actividades de apoyo que prestaban.

Las ordenanzas antiguas de la cofradía de Bermeo refieren ya la existencia de grumetes que se apalabraban con los maestros de los navíos «marchantes» para incorporarse al rol de sus embarcaciones. Otro capítulo de este mismo texto jurídico alude a la existencia de «...mozos apaniaguados y aparejados a soldada ó en otra manera usando sobre mar o en el puerto chico...». Pese a su laconismo, estas referencias permiten colegir que el régimen laboral de los mozos en el ámbito pesquero no debió diferir en exceso del que se hacía observar a los aprendices de oficios terrestres. Y, al igual que en estos, la autoridad de los dueños de lancha y de los maestros timoneros, adquiría especial intensidad en el caso del mozo. El riguroso poder disciplinario que los patronos y maestros de los oficios agremiados ejercían, en general, sobre los aprendices⁴⁴ tenía también vigencia en el ámbito mareante.

La cualidad de mozo constituía un escalón profesional de paso inexcusable para todo aquél que aspirara a desempeñar el oficio mareante. Todos los pescadores, excepto los que accedían al mundo de la pes-

41. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 39 vº.

42. ACB. Libro núm. 14, fol. 30.

43. En Hondarribia se les asignaba el aseo de las oficinas y peso del mayordomo siempre que salga todo el pescado «... para que se pongan con todo asca la pesca que vinieren (...) y además deberán ir dhos muchachos á las cobranzas del dinero del pescado á las casas á donde les mande el maiordomo...» (ACF (Archivo Cofradía de Fuenterrabía). Libro de ordenanzas 1708, fol. 333); esta descripción funcional, es enormemente representativa del tipo de labores que solían desempeñar los grumetes o mozos; véase asimismo, ERKOREKA, Josu Iñaki: «Itsas-arloko lan-artuemonak Bermeon», *Bermeo, Udallerri eta itsasoko gaiet buruzko aldizkaria*, núm. 4, págs.145-272.

44. Según refiere Bayón, el poder disciplinario del patrono fue muy fuerte en la Edad Media llegando al extremo de no resultar punibles los excesos en la represión que provocasen la muerte del discípulo, siempre que se hubiesen producido sin malicia ni odio. La primitiva rigidez, sin embargo, mengua con el paso del tiempo, sólo se admiten represiones moderadas que no dejen lisiado al trabajador (BAYON CHACON, Gaspar: *La autonomía de la voluntad en el Derecho del Trabajo. Limitaciones a la libertad contractual en el Derecho Histórico español*, Madrid, 1955, pág. 225).

ca en una edad tardía habían sido mozos durante las primeras etapas de su vida profesional. La documentación es, en general, extremadamente parca a la hora de aportar noticias sobre el modo en el que se desarrollaba esta fase inicial de la vida activa del pescador. Lo que, en todo caso sí parece revelar con bastante claridad, es que, pese a que todos ellos compartían la nota común de su ínfima cualificación profesional, desde un punto de vista social, la heterogeneidad de este grupo era considerable, ya que en él se integraban desde hijos de dueños de lancha hasta huérfanos de paupérrima situación económica. Uno de los escasísimos documentos que suministran algún dato de interés sobre el modo de vida de los mozos es un expediente instruido por el Corregidor de Gipuzkoa en la última década del siglo XVI. Algunos de los testigos que en él comparecieron a prestar testimonio –en su mayoría pescadores guipuzcoanos y mareantes de la parte más oriental de Bizkaia– aportan retazos de sus respectivas biografías profesionales de los que cabe extraer alguna luz de cara a conocer las pautas que regían el trabajo de los muchachos. En sus declaraciones se observa por ejemplo que, por lo común, los hijos de los dueños de lancha se enrolaban como mozos en la embarcación de su progenitor acabando, muchas veces, como maestros de la nave. Tal cosa ocurrió con el mutrikuarra San Joan del Puerto quien según declaró en el pleito, había sido «...maestre pinacero de pescar en más de quarenta años a más de que primero andubo en lo mesmo en otra pinaça de su padre siendo muchacho, en el puerto desta villa de Motrico y en todo el dicho tiempo a andado en la navegación y exercicio de la pesca en la dicha villa...»⁴⁵. Tampoco faltan casos de hombres que embarcaron a tierna edad en lanchas ajenas y que con el tiempo pudieron costearse su propia pinaça. Domingo de Aguirre, mareante de Deva, depuso que «...en su niñez, siendo de hedad de doze, de quinze o de diez y seis años començo a andar a la mar en la pesca en esta dicha villa de motrico en las pinaças de andrés de Francia y de San Juan del Puerto, vecinos desta dicha villa de Motrico y después acá también tuvo este testigo su pinaça agora treinta años poco más o menos y algunos después acá con la qual solía acudir al puerto desta dicha villa de Motrico...»⁴⁶. Otro tanto ocurría con el también debarra Pedro Ochoa de Vizcarra, el cual «...siendo moço solía (...) andar a pesca en la dicha villa de motrico en la pinaça de Sebastián de espeleta defunto y después acá dende la dicha villa de deba en propia pinaça y otras...»⁴⁷. A la hora de embarcar no era infrecuente que los muchachos se incorporasen incluso a lanchas de otros puertos. Domingo de Arana, vecino de Deba declaró que «...siendo muchacho de poca hedad andubo en la costa desta provincia a pescar ocurriendo al puerto de la villa de Motrico...», si bien, «...viviendo como ha vivido y bive con su casa y familia en la dicha villa de Deva donde ha tenido su pinaça y al presente la tiene...»⁴⁸. Desde este punto de vista laboral, como puede verse, todos compartían el rasgo común de su limitada cualificación profesional. Desde el prisma social, sin embargo, sus situaciones podían diverger notablemente.

3. TIPOLOGÍA DE COMPAÑÍAS DE PESCA

Una vez definidos los sujetos que participaban en las compañías de pesca, vamos a analizar a renglón seguido las diferentes fórmulas que se utilizaron para configurarlas. O, dicho en otros términos, tras analizar «quiénes» se asociaban, procede estudiar ahora «cómo» lo hacían.

Bajo la común expresión «compañía de pesca», se agrupaban diferentes sistemas de organización de recursos humanos y materiales con el objetivo de hacer posible la actividad extractiva en mar abierto.

Pero antes de pasar al examen detallado de los modelos de compañía que conoció el mundo de la pesca de bajura en el País Vasco, parece necesario identificar los diferentes tipos de aportaciones que cabía realizar para su conformación.

3.1. Aportaciones imprescindibles para la constitución de una «compañía de pesca»

Ya hemos apuntado en el epígrafe anterior que las aportaciones principales venían constituidas por la embarcación, de un lado, que corría a cargo del dueño de lancha, y de otro, por el trabajo a bordo, como marinero y como pescador, que correspondía, en principio, a los tripulantes, aunque en ocasiones, los maestros pusiesen también la fuerza de sus brazos a disposición de la sociedad.

45. AM. Bergara. Libro de la cofradía de Motrico, 1772, fol. 42.

46. AM. Bergara. Libro de la cofradía de Motrico, 1772, fol. 47vº.

47. AM. Bergara. Libro de la cofradía de Motrico, 1772, 53 vº.

48. AM. Bergara. Libro de la cofradía de Motrico, 1772, fol. 49 vº.

Empero, la confluencia de estos dos elementos no era suficiente para practicar con éxito la actividad pesquera. Se necesitaban, además, las artes y aparejos adecuados para cada tipo de pesca. Se precisaba, también, carnada o cebo para atraer el pescado al lugar de faena. La comida que los tripulantes iban a consumir a bordo era igualmente algo de lo que no podrían prescindir las compañías de pesca. Y, en ocasiones, se hacía indispensable, asimismo, una contribución de carácter financiero que permitiese adelantar las sumas necesarias para afrontar los gastos que la puesta en marcha de la compañía exigía con carácter inaplazable. ¿A quién correspondía poner todos estos elementos a disposición de la sociedad pesquera?; ¿a cuál de los dos tipos de socios tocaba aportarlos a la compañía?

3.1.1. Las artes y aparejos

Por lo que se refiere a las artes y aparejos, en todas las localidades costeras respecto de las cuales disponemos de alguna noticia, se acostumbraba a distinguir entre las redes de cerco o enmalle, que utilizaban las lanchas sardineras, y los aparejos de anzuelo con los que se pertrechaba a los pescadores en el resto de las modalidades extractivas.

La red constituía siempre una aportación del dueño de barco. Junto a la lancha sardinera, por tanto, el maestre contribuía también a la compañía con el arte que aquélla había de utilizar para llevar a cabo las capturas. Y como propietario que era, a él correspondía realizar, también, las numerosas reparaciones que requería la malla. Esta cualificada aportación del maestre al fondo societario hacía que, en correspondencia, su participación en el reparto de beneficios fuese también mayor que la que le correspondía en los demás tipos de pesca.

En el caso de los aparejos de anzuelo, responder a la cuestión planteada encierra una complejidad mayor.

En efecto, según la tesis de Juan Yrigoyen, eran los propios tripulantes los que aportaban a la compañía los aparejos necesarios para practicar la actividad extractiva. Esta posición tiene como base el contenido de ciertos documentos de la cofradía de Lekeitio correspondientes a los siglos XVI y XVII en los que, según él, se concretaba la aportación que cada marinero «...de compañía debía hacer, para ser admitido en la lancha o pinaza, citándose la cantidad de cuerdas con sus nombres (pocher, socala, subilles)...»⁴⁹. José Miguel Ugartetxea, que rastreó meticulosamente el archivo del gremio mareante lekeitiarra sin encontrar estos «...capítulos y ordenanzas...» a los que se refiere Irigoyen, sugirió la hipótesis de que podría tratarse de papeles incluidos en el desaparecido Libro III de la cofradía⁵⁰. A mi juicio, sin embargo, existen razones para pensar que la alusión a los documentos de Lekeitio podría constituir un error de Don Juan.

En efecto, por un lado, el dato que suministra Irigoyen constituye una información exótica en el ámbito mareante vasco porque las ordenanzas y documentos de los restantes gremios pescadores no hacen referencia alguna a esta presunta aportación que los tripulantes habían de hacer a la compañía.

Pero, por otra parte, el Libro I de la cofradía de Lekeitio que, afortunadamente, aún se conserva, contiene un «Memorial», fechado en 1580, en el que se relacionan, con una gran exhaustividad, «...los instrumentos necesarios para pescar besugo, merlusa, congrio y marraxo»⁵¹. Se trata de un documento de sumo interés porque proporciona una información completa y detallada sobre las artes y aparejos que hace 400 años utilizaban los pescadores de este punto de la costa vizcaina. Lo que ahora quisiera destacar, sin embargo, no es tanto el valor histórico y, sobre todo, etnográfico, de la información que suministra, cuanto el hecho de que, los instrumentos que en él se relacionan, no son, como apunta Irigoyen, efectos que han de aportar los marineros a la compañía, sino un conjunto de pertrechos que, aun cuando son de uso individual, han de ser costeados por el fondo común de la sociedad. El listado, en efecto, fue confeccionado en el contexto de un litigio que enfrentó al gremio con el Preboste de la villa y se elaboró con el fin de concretar los gastos que cada lancha tenía que deducir del producto bruto del pescado antes de fijar los derechos que correspondían a aquella autoridad local. El documento opera, pues, sobre el presupuesto de que el coste de los aparejos que en él se enumeran era asumido por el fondo común de la compañía con cargo a las ganancias que produjera el pescado y no suministra la más mínima base para defender que tales aparejos constituyesen una aportación de los marineros a la sociedad.

49. YRIGOYEN, J.: «Las ordenanzas de la cofradía de pescadores de San Pedro del puerto de Bermeo: Breve alusión a su justificación histórica», en *Ordenanzas de la cofradía de pescadores de Bermeo de 1353 en el VIII Centenario de su aprobación*, Bermeo, 1953, pág. 13.

50. UGARTECHEA Y SALINAS, J.M.: «La pesca tradicional en Lekeitio», *Anuario de Eusko-Folklore*, tomo XXII, San Sebastián, 1969, pág. 62.

51. ACL, Libro I, Reg. 9, núm. 7.

Supuesto todo ello, no parece excesivamente descabellado sospechar que sea precisamente este «Memorial» de 1580, el documento al que tan vaga e imprecisamente se refiere Irigoyen en la cita que arriba hemos transcrito. De ser ello así –y el hecho de que el Memorial recoja al menos uno de los tres aparejos que Irigoyen cita a título de ejemplo podría confirmarlo⁵²– estaríamos ante uno más de los numerosos malentendidos que tradicionalmente se han venido produciendo entre los estudiosos de la historia marítima vasca; malentendidos generados, en buena parte, por unos hábitos investigadores poco rigurosos y metodológicamente deficientes.

Aunque los útiles de pesca no constituían efectos susceptibles de uso indistinto por parte de cualquiera de los componentes de la tripulación sino instrumentos de utilización individualizada –lo que significa que cada tripulante empleaba en exclusiva los aparejos, cordeles y anzuelos que le habían sido asignados al inicio de la costera–, no puede decirse, en rigor, que constituyesen una contribución de los marineros a la compañía, dado que su adquisición era asumida por el fondo común de la sociedad. Y si su coste era sufragado por todos los compañeros, tanto propietarios como meros tripulantes, no parece correcto caracterizarlos como una aportación privativa de una sola de las partes.

El Reglamento instituido en 1790 por el consulado donostiarra para el fomento de la pesca se hace eco de esta especie de dualidad –uso individual/adquisición colectiva– que se daba en los aparejos de pesca, al caracterizar abiertamente como una arraigada «...práctica de las lanchas de dicha costa...», el hecho de que, «...de cuenta de la masa de ellos...», es decir, con cargo al fondo común o monte mayor, cada marinerero hubiese de «...llevar y mantener de su cuenta sus Aparejos, á saber sus cordeles regulares bien dispuestos para pesca de Merluza y Atún y á tres trezas por Individuo, a lo menos de a veinte y cinco brazas, con veinte docenas de Anzuelos en cada una para la de Besugo...».

3.1.2. La carnada o cebo

En la pesca con red, la raba, al igual que el propio arte, formaba parte de la aportación correspondiente al dueño de lancha.

En las restantes modalidades de pesca, la carnada seguía el mismo régimen que los aparejos; constituía un coste que había de ser sufragado con cargo al fondo común de la compañía.

Las especialidades extractivas a las que más intensamente se dedicaban durante el Antiguo Régimen los pescadores vascos de litoral, requerían la utilización como cebo de otras especies piscícolas de menor valor económico. En la pesca de la merluza, por ejemplo, era habitual el uso como carnada de lijas o de trozos de chipirón y en la captura del besugo, el cebo más extendido eran la sardina o la anchoa.

Al contrario de lo que ocurría en otras modalidades de pesca, la obtención de carnada para la costera del besugo planteaba problemas específicos, porque la sardina y la anchoa no podían ser capturadas durante el invierno. Ello obligaba a acopiar grandes cantidades de la extraída durante la primavera y el verano y a conservarlas, saladas, hasta el inicio de la temporada invernal. Por lo común esta labor de acopio, salado y almacenamiento era llevada a cabo por los maestros de lancha, que se preparaban de este modo, con la antelación necesaria, para afrontar la costera más rentable del año. En una declaración testifical que varios vecinos de Zarautz efectuaron en 1782 se expresaba que «...es regular que los maestros de chalupas tengan hecha carnada con mucha anticipación con sardina o anchoa que, veneficiada bien en salmoada, suele aguantar (...) para la pesca de Besugo...»⁵³. En ocasiones, sin embargo, bien porque la extrema escasez de las capturas de anchoa y sardina impedía reservar alguna porción para el invierno, o bien porque la negligencia de los propios dueños de barco les había llevado a no hacer las previsiones requeridas, la costera del besugo sorprendía a las lanchas sin provisión de cebo suficiente, exponiéndolas al peligro de que la temporada avanzase inexorablemente, sin que pudieran hacerse a la mar. En tales casos, la obtención de carnada se convertía en una preocupación prioritaria y casi obsesiva de las comunidades pesqueras.

En ocasiones, la propia cofradía fletaba alguna embarcación de cabotaje con el fin de traer cebo de otros puertos. En Bermeo, por ejemplo, el Libro de cuentas del siglo XVIII registra diversos pagos realizados con cargo a los fondos gremiales, en favor de los dueños de las embarcaciones que transportaron sardina y bocarte desde otros puertos de la costa cantábrica para surtir a los pescadores de la villa. En 1773 la carnada fue traída del Ferrol y en 1785 de Castro Urdiales⁵⁴.

52. En efecto, el texto de Irigoyen cita tres efectos navales: «...pocher, socala, subilles...». En el listado de instrumentos que contiene el Memorial figura la «socala» que es descrita como «...un cordel blanco que está junto al chanpel que tiene braça y media de larga de donde asse el cordel...». Los otros dos no constan en la relación que, sin embargo, sí incluye algunos instrumentos de denominaciones similares como platas, codanas, coros, polanos, chanpeles o cordenes, que podrían estar en el origen del dato aportado por Irigoyen, sustentado, según todas las apariencias, en una retención meramente memorística, de la información contenida en un documento leído superficial y apresuradamente.

53. AGG. Tolosa. Civiles Mandiola, Leg. 4371. Los declarantes fueron Pedro de Narvaiza, Marcela Ureta, Cathalina de Ormuz y Juana Bautista de Alexar.

54. ACB. Libro de cuentas núm. 2, fols. 220 y 389.

Pero si la hermandad mareante no operaba con rapidez y eficacia, la ausencia de cebo podía provocar una auténtica tragedia. Un litigio planteado en Zumaia a finales del siglo XVIII puede ilustrarnos sobre el grado de preocupación que se alcanzaba en los puertos cuando los pescadores veían transcurrir la costera más rentable del año, sin que pudieran hacerse a la mar por falta de carnada. En 1782, un arriero navarro conocido como Ramón de Juanena, adquirió cinco cajas de sardina en el puerto de Lekeitio, que condujo al puerto de Zumaia, donde tenía su recua, con intención de transportarlas, después, para su venta al viejo reino. En Zumaia, según parece, los pescadores acusaban aquel invierno una grave falta de carnada. Por ello, cuando conocieron cuál era el contenido de los bultos que introdujo Juanena en la localidad, requirieron al alcalde para que procediese de inmediato al embargo de las cinco cajas de sardina, advirtiéndole que se encontraban sin cebo para la pesca del besugo. La autoridad municipal atendió la pretensión de los pescadores y acordó decomisar a Juanena las cajas de pescado, ante lo cual, el arriero navarro planteó pleito ante el Corregidor, reclamando la devolución de lo embargado. El escrito de contestación a la demanda constituye un claro testimonio de que, en la opinión común de la villa, la existencia de embarcaciones varadas en puerto por no disponer de cebo revestía tal gravedad que justificaba la adopción de cualquier tipo de medida por parte de los poderes públicos, incluida, por supuesto, una medida tan traumática como el decomiso: «...en la villa de Zumaia –alegaba la primera autoridad del lugar para defender la legitimidad de su actuación– hai cinco lanchas tripuladas cada una con quince hombres con destino en todo este tiempo a la pesca de Besugo y en tiempo que la adversa hizo traer cinco sestras de sardina para su puerto, estaban tres de las cinco Lanchas inutilizadas por falta de cebo que es la sardina para dicha pesca de besugo...»⁵⁵.

Estos últimos datos evidencian algo que analizaremos más adelante, pero que conviene dejar apuntado ya: para afrontar las situaciones críticas que podían generar la caprichosa evolución de las fuerzas de la naturaleza o incluso la propia imprevisión de los maestros, las compañías de pesca contaban, indefectiblemente, con el respaldo de la cofradía local y, en los supuestos más extremos, con el apoyo de la misma institución municipal que no dudaba en ejercer sus potestades cuando se trataba de subvenir a las necesidades más imperiosas de sociedades pesqueras. Con semejante cobertura, puede afirmarse que el riesgo «empresarial» que asumían las compañías era un riesgo minimizado.

3.1.3. La financiación de los gastos de puesta en marcha de la compañía

En el epígrafe anterior hemos visto que, excepto en la actividad sardinera, el cebo, al igual que los aparejos de cordel y anzuelo, no era aportación específica de ninguno de los «compañeros», sino un gasto que asumía la propia compañía con cargo a sus ingresos brutos.

Ahora bien, durante los albores de la costera, la compañía no contaba aún con los recursos necesarios para afrontar gastos de esta envergadura. Incluso después de iniciada la temporada, la compañía carecía de ingresos hasta, cuando menos, después de la primera marea. Más aún; si las capturas se retrasaban, los ingresos podían verse demorados hasta la segunda o ulteriores mareas. En tanto que la costera no empezase a dar sus frutos, los fondos comunes de las sociedades pesqueras eran, pues, nulos. Supuesto todo ello y habida cuenta de que, tanto los aparejos como la carnada habían de ser –al menos en la pesca del besugo–, adquiridos con anterioridad al inicio de la costera y, por tanto, antes de que la compañía contase con fondos comunes, ¿quien financiaba su adquisición previa? Y en el caso del cebo, además, ¿quién asumía el coste que suponía salarlo y almacenarlo durante varios meses?

La respuesta a estas cuestiones ha quedado esbozada ya en las líneas precedentes. Era, por lo común, el propio dueño de lancha el que arbitraba estos recursos financieros que requería la puesta en marcha de la compañía de pesca; era el propio maestro quien adelantaba las cantidades necesarias para su adquisición, que luego reintegraba paulatinamente a lo largo de la costera, con cargo a la masa común de lo que produjesen las capturas de la compañía. Como precisaba un mareante mutrikuarra en las postrimerías del siglo XVI, «...el dueño de la pinaza cuando van a la pesca de besugos pone los anzuelos, sardina e carne para cebo, aunque después se le paga del montón de lo que se pesca...»⁵⁶. Idéntica pauta prescribían, apelando a una arraigada costumbre de la costa, las ordenanzas de pesca dispuestas en Rentería el año 1799. Según su capítulo 9, el dueño de las lanchas «...deberá hacer anualmente acopio de la necesaria carnada de anchova para la pesca de besugo, anticipando á este efecto y para la compra de anzuelos

55. AGG. Tolosa. Civiles Mandiola, leg. 4371.

56. IMAZ, J.M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, San Sebastián, 1944, pág. 61. Declaración de Miguel de Astorríca.

que se hace en crecido número, cantidad suficiente de dinero a recuperarla después de lo que produgen las primeras pescas, como del mismo modo se executa por los dueños de lanchas en los otros pueblos de la costa...»⁵⁷.

Excepcionalmente, en algunos puertos y durante concretos períodos temporales, los maestros consiguieron «comunitarizar» también el coste que suponía esta operación financiera, haciendo que fuera la propia cofradía la que adelantase estas cantidades. En Bermeo, por ejemplo, las condiciones fijadas para el remate de la mayordomía correspondiente a 1795, imponían al mayordomo «...la precisa obligación de anticipar para carnada a los dueños de Barcos trescientos o quatrocientos reales, cuya cobranza la haga en tiempos oportunos y de ganancia...»⁵⁸. La escasa documentación disponible no permite afirmar que esta prescripción fuera habitual en los remates que se convocaban en esta villa vizcaina. En cualquier caso, debe retenerse que los casos como el descrito constituían auténticas excepciones a la regla general. Lo común y habitual era, como ha quedado dicho, que –salvo los supuestos de morosidad en el pago que, por supuesto, se darían con mayor o menor frecuencia– la carga financiera que suponía adelantar estas cantidades fuera asumida por el dueño de lancha, que luego se resarcía a lo largo de la costera con cargo al fondo común.

Este modo de operar hacía que, hasta el momento en el que el dueño de lancha acababa de recobrar las sumas adelantadas para financiar la puesta en marcha de la compañía, fuera él quien figurara ante terceros como comprador de los efectos navales adquiridos para aquélla. Un pleito de finales del siglo XVIII nos ilustra hasta qué extremo esta intervención podía comprometer el patrimonio personal del maestro. Se trata de una reclamación de cantidad que el tendero bermeano Andrés Ugarte Acerecho planteó contra el dueño de barco Martín de Lastarria «...por el gasto que había hecho Martín y la Compañía de su Barco en vino, pan y otras cosas que llevó de la casa taverna...». El demandado negaba la deuda que Ugarte le imputaba, aunque admitía deberle cierta cantidad «...que la misma compañía le debía pagar por pieza y media de cordeles que se perdieron en la pesca de lijas...»⁵⁹. La sentencia condenó a Lastarria a satisfacer a Ugarte las sumas pendientes de pago. Pero Lastarria apeló el fallo, alegando que, aun admitiendo la existencia de la deuda, el titular de la misma, el obligado a satisfacerla, no era él, como propietario de la embarcación, sino la compañía de pesca para cuyo abastecimiento se habían adquirido los efectos litigiosos. El tribunal de segunda instancia no atendió la alegación y ratificó la sentencia, condenando a Lastarria al pago de 97 reales de vellón, «...por el gasto hecho en su casa por si y los de la compañía de su barco de pesca...». Con todo, el órgano de apelación dejó a salvo el derecho del dueño de lancha a repetir la cantidad citada a los restantes miembros de la compañía: «...reserbando como reserbo su Derecho á salvo a dicho Martín para que use de él contra los demás de dicha su compañía por la prorrata que les correspondiere...»⁶⁰.

Como adquirente a cuenta de los efectos requeridos para la compañía, hasta que las sumas adelantadas por el dueño de lancha eran compensadas con cargo al monte mayor, el maestro era el principal acreedor de la compañía y, subsidiariamente, de los tripulantes que la integraban.

En efecto, una vez adquiridos para la compañía, los aparejos –al contrario que la red, que era única e indivisible– no eran objeto de utilización indistinta por parte de los marineros, sino que cada tripulante tenía asignados sus propios utensilios de trabajo, de cuya custodia y conservación era responsable. Esto supuesto, no resulta difícil intuir cuál era, fundamentalmente, el origen de las deudas que tenían con el dueño de lancha, los marineros que, habiéndose apalabrado para participar en una compañía durante una determinada costera, –y habiendo provocado, por tanto, la asunción por parte del maestro de los gastos de adquisición de los aparejos y utensilios de pesca que les hubieren sido asignados para la misma–, abandonaban, antes del tiempo pactado la lancha en la que se habían comprometido a navegar, llevándose consigo los pertrechos adjudicados para su uso. Porque, aun cuando, en rigor, era la compañía en su conjunto la que salía perjudicada por el hecho de que los tripulantes abandonasen la lancha con todo el instrumental de pesca, pues era el fondo común el que financiaba los pertrechos que aquéllos se llevaban consigo⁶¹, lo cierto es que, de hecho, hasta el momento en el que el dueño de lancha veía resarcidas con cargo al producto bruto de la pesca las sumas que había adelantado al inicio de la costera para la adquisición de los aparejos, era él quien se erigía en único acreedor.

57. ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional...*, op. cit., pág. 458.

58. ACB. Condiciones y remates núm. 14, Escritura para la mayordomía de 1795.

59. AFB. Corregimiento, leg. 464/1, fol. 60 vº.

60. AFB. Corregimiento, leg. 464/1, fol. 70 vº.

61. Las ordenanzas de la cofradía de Plentzia llegaban a preceptuar en su cap. 40 que si algún cofrade perdiese cordeles durante las faenas de pesca «...que al que se le perdiese se le pague de la manta mayor un maravedí por cada braza...».

Por ello, son numerosos los acuerdos gremiales que obligan a los marineros que abandonasen una lancha, a satisfacer a su dueño las deudas pendientes que tuviesen con él.

En Mutriku, las ordenanzas del gremio establecían en su cap. 22 que el marinero que se hubiese concertado «...con algún maestre pinacero desde el día de Santa Catalina hasta la Pascua de Resurrección...», no podía abandonar la pinaza antes de la conclusión del período, «...sin que primero la costa que debe al dicho maestre pinacero del anzuelo e sebo que tiene comprado para la dicha pesca...». El gremio pescador de Lekeitio dispuso igualmente el 27 de enero de 1815 que el dueño que recibía o admitía en su lancha algún tripulante «...que se haya separado en el tiempo intermedio de la lancha en que hizo su San Martín...», además de ser sancionado con una multa de 40 ducados había de responder «...a las pretensiones de perjuicios que introdugere el maestre o dueño de la lancha avandonada...». Años después, el gremio volvió a disponer que el tripulante que «...quisiere mudar de una lancha a otra...» en medio de la costera, estaba obligado a satisfacer previamente «...la deuda que tubiese en la primera...»⁶². En Elantxobe estaba instituido también que quien abandonase una lancha para hacerse a la mar en bote, había de pagar «...al maestre de lancha en que haya andado la cantidad que le adeuda...». Transcurrido algún tiempo, la hermandad llegó a establecer que los marineros podían abandonar las lanchas mayores desde el primero de marzo hasta el día de San Andrés y enrolarse «...en donde crean sacar más lucro, sea en bateles ú otras embarcaciones menores...». Pero en caso de hacerlo, el patrón del batel en el que entrasen había de abonar por entero toda la deuda que el pescador tuviese con el patrón anterior, y, al regresar por San Andrés a su primitiva lancha, «...si debiese alguna cosa al patrón que le ha servido en ese intermedio, el maestre de la lancha estará obligado a abonar la deuda que haya contraído...»⁶³. En idéntico sentido, las ordenanzas dispuestas por la cofradía de Mundaka establecían, considerando lo decretado como «...costumbre inconcusa obserbada en este puerto...», que «...qualquiera pescador que quisiese salir y pasar de una Lancha a otra teniendo deuda en la primera no lo pueda hacer hasta que conste su solbencia, y si lo hiciese el maestre que le reciba en su Lancha tenga obligación de pagar al anterior lo que el tal pescador haya dejado á deber en la anterior, dentro de ocho días siguientes al en que le recibió...»⁶⁴. Un acuerdo gremial posterior, hizo extensiva la prescripción a quienes abandonasen su lancha para pasar a tripular un bote: el dueño del bote que recibiese en su embarcación a un marinero que hubiese abandonado fuera del tiempo establecido para ello, la lancha en la que hubiese estado enrolado, debía asumir la obligación de «...pagar deuda que resulte del marinero admitido en la Lancha...»⁶⁵.

En los pleitos que se suscitaban con motivo del abandono prematuro de una lancha por cualquiera de sus tripulantes, se observa también que, casi siempre, los maestros reclamaban los daños y perjuicios derivados de las inversiones que habían hecho en los aparejos a utilizar por los marineros salientes. En Lekeitio, un litigio suscitado en 1690 recoge la queja formulada por un maestre por el hecho de que el mareante cuyo abandono originó la controversia, se había apalabrado junto con los «...demás compañeros de su barco y en fee de que avia de navegar todo este yvierno en su barco compraron el anzuelo que necesitaban todos (...) y para efecto de la pesca del vesugo y previnieron el cebo y lo demás necesario para ello...»⁶⁶. En Mundaka, igualmente, en 1796, al abandonar Andrés de Sagarraga la lancha de Antonio de Arritola, se constató que éste tenía «...muchos perjuicios con la salida de dho Sagarraga, respecto llebo los aparejos echos a costa de la lancha y compañía de aquél...»⁶⁷. Del mismo modo, en Bermeo, el maestre Antonio de Zulueta reclamaba ante idéntica tesitura, que «... protesto los daños y perxuicios que me siguieron y recrescieren contra ella y demas que protestando me aproveche, por quanto también deve aun a la compañía de mi lancha, el importe de vinos claretos y el de otros negocios anuales del estilo, carnada y otras deudas de verano, reserbadas pagar entre lbierno (...) mediante abunda la ganancia por este tiempo, y escasea por verano...»⁶⁸. Por ello, sí, excepcionalmente, no se producían ganancias suficientes como para compensar las cantidades adelantadas por el maestre, «...lo pagan todos los pescadores de su hacienda...»⁶⁹.

3.2. Diferentes tipos de compañías de pesca

El examen de la documentación existente revela que, en lo sustancial, la práctica de la pesca de bajura durante el Antiguo Régimen se organizaba siguiendo tres modelos diferentes de compañías.

62. Cap. 25 de las ordenanzas de la cofradía de Lekeitio de 1845.

63. AGSB. Marina, Reg. 71/leg. 6.

64. ACM. Libro núm. 5, fol. 214.

65. ACM. Libro núm. 6, fol. 72.

66. ACL, Libro IV.

67. AHDV (Archivo Histórico de la Diputación de Vizcaya). Corregimiento, 254/23.

68. ACB. Administración de lanchas de la cofradía, 1766.

69. IMAZ, J.M.: *La industria...*, op cit., pág. 61.

En el primero de ellos, los propietarios se limitaban a ceder a la compañía la embarcación de su propiedad, percibiendo por ello la porción del total del producto de la pesca que en cada caso se pactase. De alguna manera, este sistema regía en todos aquellos supuestos en los que el dueño de la lancha se abstenía de tripularla. Ahora bien, dentro de este tipo de compañía podemos distinguir entre aquellos casos en los que, pese a no embarcar, el maestro prestaba una atención constante al trabajo de la compañía e incluso nombraba una persona para que le representase a bordo y aquellos otros en los que la cesión de la lancha no conllevaba un seguimiento directo de la actividad pesquera por parte del dueño, que se desentendía del devenir de la compañía en todo lo que no fuese el cobro de la renta pactada. Esta última fórmula no parece que fue muy frecuente, aunque debió darse en alguna medida. En un pleito de fines del siglo XVI, por ejemplo, varios mareantes del puerto de Ondárroa declararon que esta práctica era habitual en algunos puertos del Señorío. Por su elocuencia, cabe entresacar el testimonio de un pescador llamado Diego Juan de Izaguirre, quien manifestaba que

«...las más de las pinaças en que van a pescar los dhos mareantes de la dha villa de Lequeitio (...) por no ser como no son tuyas sino que las lleban alquiladas e pagan al dueño de cada una de las pinaças dos mareaxes menos una quarta que es lo que ganan dos marineros de los que van en la pinaça menos una quarta e save (...) que lo mismo se usa en la dha villa de hondarroa lo que es en ella público y notorio...»⁷⁰.

Según refiere Rodríguez, en Laredo, en el siglo XVII se utilizó con frecuencia este sistema y el alquiler de la embarcación se fijaba por costeras o para períodos más dilatados de hasta 5 años. Precisamente, el plazo de 5 años era tan usual que, a su juicio, «...induce a pensar que se trataba del período de tiempo en cuyo transcurso los productos de las pesquerías solían igualar, contando con circunstancias normales, el valor de las chalupas o pinazas dadas en alquiler...»⁷¹.

En muchas otras ocasiones, además de la embarcación, el dueño de lancha aportaba también a la «compañía» su trabajo a bordo; para lo cual, se enrolaba en la lancha, bien fuera asumiendo el gobierno de la embarcación o bien, más excepcionalmente, como mero tripulante-pescador.

Otra fórmula que se daba en embarcaciones de menor porte, sardineras, potines o botes, era aquella en la que dos o más mareantes compartían la propiedad de la nave, distribuyendo entre sí, en la misma proporción en la que participasen en la «compañía», todos los gastos y productos. La ordenanza primitiva de la cofradía de Bermeo recoge ya, como una práctica común de la época, la formación de compañías entre sardineros o regateros, bajo la fórmula de «... haber á medias é por medio la pesca é sardina que mataren, pagando la meitad del cebo é gueldo con que se matare la dicha sardina...»⁷².

4. LA REGULACIÓN GREMIAL DE LAS COMPAÑÍAS DE PESCA

Los contratos de compañía que concertaban los dueños de lancha y los pescadores ordinarios con el fin de conformar las distintas tripulaciones y afrontar con éxito la actividad extractiva en alta mar, constituían uno de los aspectos de la vida profesional mareante sobre el que las cofradías proyectaban su actividad normativa.

4.1. Aspectos temporales. Fechas de inicio y conclusión de las compañías

Como es bien sabido, en el ámbito de la pesca de bajura el año natural se divide en diferentes campañas o costeras, cuyo inicio y final vienen marcados por unas fechas que, precisamente por el valor delimitativo que revisten, constituyen hitos señalados en el calendario mareante. Esta circunstancia condicionaba notablemente la organización profesional de los pescadores, ya que, por lo común, las tripulaciones se formaban en función de las costeras, aprovechándose los períodos intermedios para llevar a cabo las altas y bajas que fuesen precisas en el rol de cada embarcación. En un marco de estas características, no debe extrañar que el eje en torno al cual se nucleaba la articulación de las compañías fuera precisamente la costera o temporada de pesca.

70. A.Ch.Valladolid, Sala de Vizcaya, leg. 874.

71. RODRIGUEZ FERNANDEZ, Agustín: «La pesca en Laredo durante el siglo XVII», *Anuario Juan de la Cosa*, VI, pág. 50

72. Cap. 5 ordenanzas 1.350; según Martínez Gijón, en esta modalidad de compañía podríamos encontrar una excepción a la regla *intuitu personae* que regía en la formación de este tipo de modalidades asociativas (MARTINEZ GIJON, J.: *La compañía mercantil en Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1735*, Sevilla, 1972); la fórmula, con diversas variantes, era frecuente también en Laredo (RODRIGUEZ FERNANDEZ, A.: «La pesca en Laredo durante el siglo XVII», *Anuario Juan de la Cosa*, VI, pág. 47-50).

Ahora bien, no todas las costeras revestían la misma importancia económica para las comunidades pesqueras de nuestro litoral. Y la regulación de las cofradías, como parece lógico, se centraba, sobre todo, en las más rentables. En la mayoría de los casos, las fechas que las normas gremiales establecen para marcar el inicio y el fin de las compañías se sitúan entre el otoño y la primavera. Este dato temporal, denota que la costera referencial básica para la formación de las compañías solía ser la del besugo, que comenzaba hacia noviembre, concluyendo, según los años, entre los meses de marzo o abril. La especial atención que las ordenanzas gremiales prestan a las palabras de compañía que se producían en torno a la campaña invernal constituye una prueba más del importante peso que revestía el besugo en la economía gremial de las hermandades mareantes vascas.

En Mutriku, las palabras de compañía entre los marineros y los maestros pinaceros desplegaban su eficacia «desde el día de Santa Catalina hasta la Pascua de Resurrección»⁷³; en Lekeitio, era costumbre hacerlo «de San Martín hasta Pascua florida», pero la fecha de conclusión del período contractual se modificó después, pasándose del período pascual al «domingo de carnaval de cada año»⁷⁴; los mareantes de Elantxobe se apalabraban para embarcar al principio del año, debiendo respetar el compromiso a lo largo de todo él⁷⁵; concertábanse los mundaqueses el día 24 de noviembre, víspera de Santa Catalina, para concluir sus contratos el día 2 de febrero, festividad de la Candelaria⁷⁶; en Bermeo, al igual que en la hermandad de Lekeitio, el contrato de embarque se prolongaba en un principio de San Martín hasta Pascua florida⁷⁷; en la cofradía de Plentzia, por último, maestros y marineros se apalabraban «desde San Martín a Santa María de las Candelas», aun cuando, a veces, el contrato de embarque podía surtir efectos a partir del día de San Miguel⁷⁸.

Con el paso del tiempo, algunas comunidades pesqueras apuntaron la tendencia de ampliar el período temporal fijado para las compañías de pesca, que, originariamente, como hemos visto, se circunscribía en la mayoría de los casos a la costera de invierno, extendiéndolo a todo el año. Uno de los casos más paradigmáticos es el de Bermeo. El libro gremial que registra los acuerdos adoptados en el seno de su cofradía a lo largo del siglo XVIII, recoge un decreto de 1775 en el que, contra lo dispuesto en las ordenanzas gremiales, se estipula que «...las palabras que suelen prestar los individuos de la compañía de cada Barco, lo han de hazer precisamente el segundo día de Pasqua del espíritu santo de cada un año y no antes...». Para hacer efectivo el acuerdo, además, se dispuso que la multa a exigir a quienes lo incumpliesen –150 pesos de vellón– había de ser parcialmente entregada «...a la compañía del barco de aquel dueño que hubiese quitado palabra antes del referido día...»⁷⁹. Mas, según parece, este acuerdo no vino a innovar radicalmente el régimen vigente porque la mutación se había producido ya años antes. Un documento elaborado por el gremio en 1788 expresa en este sentido que

«...aunque los capítulos 38 y 39 de las ordenanzas de ella prescriben que ningún marinero apalabrado desde San Martín hasta Pasqua florida puede desamparar su lancha, bajo de cierta pena, y lo mismo ni echarle sin causa su dueño; se halla alterado su uso, pues se apalabran por carnestolendas, con la condición de que aian de entrar en la Lancha para donde hacen obligación, por la primera pasqua florida hasta otro igual día del siguiente año, que es la práctica inconcusa de dicho puerto observada, sin cosa en contrario de inmemorial tiempo a esta parte...»⁸⁰.

Los motivos de esta alteración son claros. Aunque la costera del besugo era la más importante, su finalización no llevaba consigo la total paralización de la actividad pesquera. Durante el verano y parte del otoño, una parte importante de los marineros que habían tripulado las lanchas de altura durante la temporada del besugo, reembarcaban en traineras, potines y botes, desde donde se dedicaban a la captura de

73. Cap. XXII de las ordenanzas de 1598.

74. ACL. Libro II, Rég. 4, núm. 11. La modificación de fecha nos es conocida por un pleito de 1815, en el que se expresa que «...entre los dueños y tripulaciones de las referidas lanchas de pesca de altura de este puerto se halla establecida y en la más inviolable observancia la práctica de quedarse ligadas recíprocamente una vez de celebrado el banquete o merienda llamado de San Martín, sin arbitrio en los tripulantes á avandar ó salir de aquella Lancha ó Lanchas en que se haya executado y sin que tampoco los dueños puedan despedirles ni echarles hasta el Domingo de Carnaval en que expira esta combención y pacto vilateral, quedando entonces libres de sus efectos hasta el inmediato San Martín que suele ser en la costera del Besugo...». En junta de 27 de enero de ese año, acordóse la observancia de «...la relacionada práctica, sin que pueda ser innovada ni alterada por pretexto causa ni motivo alguno no siendo por consentimiento mutuo del dueño de la lancha y su tripulación; de forma que faltando la conformidad de cualquiera de las dos partes, deberá prevalecer siempre el pacto ó convenio sellado con el vanquete titulado San Martín hasta el domingo de carnaval de cada año en que expirará este contrato» (ACL. Libro IV).

75. Cap. 2 de las ordenanzas de 1822 y cap. 2 de las ordenanzas de 1868.

76. AFB. Corregimiento, leg. 254/23 y Tenencia de Busturia, leg. 175/12. Mediado ya el siglo XIX, la junta gremial acordó que «...la traslación de los marineros individuos de una a otra lancha, (...) en adelante ordena el gremio se entienda el veinte y cinco de marzo Anunciación de Nuestra Señora...» (ACM. Libro núm. 6, fol 98).

77. Caps. 38 y 39 de las ordenanzas.

78. Capítulos 13 y 14 de las ordenanzas de 1524.

79. ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 163.

80. ACB. Administración de Lanchas en la cofradía fol. 7.

sardina y otras especies, para incorporarse de nuevo a las chalupas mayores a partir de San Martín. Como señalaba el cap. 7 de la ordenanza de Rentería las embarcaciones de menor porte eran tripuladas «...para la pesca de sardina (...) de la gente de las lanchas grandes, por no ser necesario en el verano en ellas el número de pescadores que se ocupa en el Ynvierno...». Con respecto a estos pescadores, el gremio de Elantxobe llegó a prescribir abiertamente que, los marineros concertados con un dueño de lancha para navegar durante el año, «...desde el primero de marzo hasta el día de San Andrés (...) podrán ejercer su profesión en donde crean sacar más lucro, sea en bateles ú otras embarcaciones menores...», estando obligados a reintegrarse a su primitiva lancha a partir del día de San Andrés.

En otros casos, por contra, tras la conclusión de la temporada del besugo, los pescadores continuaban en la propia lancha mayor, dedicándose a la captura de túnidos. A ellos se refería la primitiva ordenanza lekeitiarra cuando aludía a los cofrades que «...anduvieren a pescar desde San Martín fasta la Pascua de resurrección e después en aquélla pascua de resurrezió vinieren con el maestre e compañía de aquella pinaza e diere su fabla de andar en aquella...», para quienes prescribía que «...sean tenudos de andar en aquella pinaza fasta San Martín de noviembre...». La dotación, sin embargo, era menor en verano que en la costera del besugo. Cuando, en 1796, el dueño de barco Antonio de Arritola se querelló contra el marinerero Andrés de Sagarraga porque, incumpliendo el compromiso de embarque concertado con él había «...tenido el atrevimiento de pasar a la Lancha de Nicolás de Luzárraga...», se lamentaba, entre otras cosas, de que el abandono podría provocar que su lancha se viera «...arruinada en tiempo de verano por falta de jente respecto salen muchos hombres a nabegar en Pataches...»⁸¹. En cualquier caso, cuando las tripulaciones volvían a constituirse hacia San Martín para afrontar la campaña del besugo, lo hacían por lo común, con los mismos pescadores que habían conformado la compañía en la última campaña. Se instauró, por ello, la práctica de establecer compañías de duración anual, que no siempre implicaban la incorporación efectiva de todos sus componentes a lo largo de todo el año.

4.2. La inexorable obligación de cumplir el contrato de compañía

Por lo que se refiere al contenido material de la regulación que establecieron las cofradías de mareantes en relación con las compañías de pesca, ha de notarse que, además de fijar los límites temporales de la compañía, esto es, las fechas dentro de las cuales las partes habían de cumplir su mutuo compromiso, los gremios mareantes, por lo común, se limitaban a prescribir la necesaria observancia por las partes contratantes del principio *pacta sunt servanda* (*los pactos han de ser cumplidos*), concretando los supuestos en los que cabía excepcionar el cumplimiento de la palabra dada. El objetivo básico que perseguía la regulación gremial, por tanto, se cifraba en asegurar que las compañías de pesca gozasen de una solidez suficiente como para evitar que se vieran disueltas en medio de la costera.

La compañía, en efecto, era el instrumento jurídico que permitía a las comunidades pesqueras articular los recursos materiales y humanos necesarios para practicar, con un mínimo de posibilidades de éxito, la actividad extractiva en mar abierto. Era, pues, fundamental, que el cuadro de compromisos y obligaciones mutuas sobre el que se articulaba, no fuese percibido por los socios de las compañías como un vínculo frágil y endeble, sino como una sólida trabazón jurídica que demandaba un puntual, riguroso e inexorable cumplimiento. En caso contrario, si los socios se tomaban con ligereza la observación de la palabra dada para su constitución, se corría el grave riesgo de que las compañías se vieran irresponsablemente disueltas en los momentos más productivos de las costeras, lo que, sin duda, había de producir graves daños a la economía pesquera.

Así pues, dentro de los límites temporales arriba señalados, cada cofradía sujetaba tanto a los dueños de la lancha como a los simples marineros al inexcusable deber de respetar el compromiso adoptado al tiempo de la constitución de la compañía. Como veremos, los preceptos de las diferentes hermandades mareantes son muy semejantes entre sí al regular este aspecto del oficio pescador, lo que evidencia su común inspiración.

Por lo que se refiere a los maestros, las disposiciones gremiales les prohibían despedir a los componentes de su tripulación antes de la fecha fijada para la duración de la compañía, pero les vedaban igualmente, incorporar a su embarcación a pescadores que estuviesen comprometidos con otro dueño de lancha. A través de esta doble prohibición –prohibición de expulsar a los compañeros de la propia lancha y prohibición de arramblar con los tripulantes de las lanchas ajenas– las cofradías pretendían impedir a todo trance

81. AFB. Corregimiento, leg. 254/23.

que las compañías constituidas en los albores de una costera se disolviesen injustificadamente antes de su conclusión, provocando el desorden en las lanchas, desbaratando sus tripulaciones y menguando, en definitiva, el potencial extractivo de la comunidad pescadora. En Lekeitio y Bermeo, cuyas ordenanzas coincidían en este punto de modo casi literal, se prescribía que «...ningún maestre de pinaza no sea osado de hechar ningún marinero que sea de cordel de su pinaza, que sea viejo ni mozo (...) de San Martín fasta Pascua florida...». Y junto a ello, se vedaba a los maestros de pinaza «...tomar compañero alguno de otra pinaza en que haya dado su palabra de compañía...». Las ordenanzas gremiales de Plentzia impedían a los maestros «...echar ningún compañero...» (cap. 13), pero vetaban igualmente «...tomar compañero de otra pinaza de pescar...» (cap. 39), así como «...tomar compañero de otra pinaza de noches para congregar ni para mielgas...», mientras durase el compromiso que tales compañeros tuviesen con sus respectivos dueños de lancha.

En ocasiones, estas prescripciones de las ordenanzas eran ratificadas por las juntas de cofrades, que recordaban así a la comunidad pesquera la necesidad de observarlas sin excepción. En Bermeo, por ejemplo, la asamblea gremial celebrada el 14 de septiembre de 1760 dispuso que «...por heuitar en lo subvesivo muchos devates y quimeras que suelen acontecer entre los mismos dueños de Barcos, que navegando un hombre en su barco, por algunas cosas mui leves y temas que tiene el tal hombre ó muchacho con el tal dueño de Barco, se ba y su muda a otro Barco, por lo que para heuitar en adelante semejantes abusos, acordaron y determinaron que qualquier pescador hombre ó muchacho que navegare en algún Barco ó chalupa, y saliere y se mudare á otro aunque aia tenido algunas palabras con otro de la misma compañía, al tal hombre o muchacho no aia de tomar otro Dueño de Barco ó Chalupa de esta dicha cofradía...» bajo multa de 10 pesos. Empero, si una vez requerido por el mayordomo este último despidiese de nuevo «...al tal hombre ó muchacho de dicha su chalupa, á la primera donde navegó...», procedía cancelársele la sanción⁸².

En relación con los simples marineros, era también general la prohibición de cambiar de embarcación en medio de una costera; casi todas las ordenanzas sancionaban severamente a los mareantes que abandonasen la lancha del maestre con el que se hubiesen concertado para faenar durante aquella temporada. Las de Lekeitio disponían que «...ninguno no sea osado de salir de la pinaza por salir a la pinaza menor sin que faga compañía a la pinaza maior...». En Plentzia, las ordenanzas gremiales prescribían en su cap. 14 que el compañero que se hubiese apalabrado «...para andar a los Besugos del día de San Miguel en adelante...», no podía pasar a otra embarcación «...hasta el día de Santa María de las candelas (...) que se fenece la pesca de los besugos...».

4.3. El banquete de San Martín, como rito de ratificación del contrato de compañía

Una declaración testifical prestada por varios maestros de lancha en el seno de un pleito suscitado en Lekeitio en 1690, señala que, para reforzar el compromiso alcanzado entre los dueños de lancha y los simples marineros con el fin de afrontar conjuntamente la costera invernal, existía la costumbre de celebrar una especie de banquete en el que, todos los años, el día de San Martín, los componentes de cada compañía festejaban el comienzo de la costera invernal. El testimonio apunta que «...el marinero que hiciera la función de once de nobiembre de cada año, que llaman de San Martín, con los compañeros y sugetos que andan a pescar en una chalupa, no puedan salir de ella ni hir a pesca en otro barco asta Pascua de flores del año siguiente...»; de igual modo, si «...los sugetos que hizieren dicha función de San Martín con uno de los maestros chalupas quisieren salir del varco de aquél con quien ubieren celebrado la dicha festividad, no los pueden recibir los otros maestros chalupas, ni que ninguno de los dichos pueden mandar a ninguno de los compañeros de su barco, salga de él y nabegue en otro...».

En 1815 esta costumbre se encontraba aún en vigor, pues un maestre se quejaba ante la agremiación marinera de que los tripulantes de su lancha la habían abandonado en la estación más crítica de la costera, «...después de haber celebrado la nominada merienda de San Martín con la solemnidad acostumbra-da...». La cofradía de Lekeitio confirmó esta práctica, disponiendo que el vínculo de la compañía obligaba a cada tripulante, durante toda la costera, con «...la Lancha en que hizo su San Martín...»⁸³.

En Bermeo la comunidad de pescadores acabó instituyendo una práctica semejante a la descrita. Así parece desprenderse de un pleito habido en los albores del siglo XIX, en el que el pescador Juan Bautista de Mareheaga se querelló contra su maestre de lancha Juan Antonio de Mandaluniz, acusándole de

82. ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fols. 119, 120 y 121.

83. ACL. Libro IV.

haberles «...echado mano (...) en su propia casa, tanto a él como a su muger Maria Bautista de Abendano...». La demanda se planteó el día 12 de noviembre –es decir, al día siguiente de la festividad de San Martín– y la agresión objeto de la querrela, se produjo, según refiere la acusación, «...después del regocijo acostumbrado de la compañía...». En el acto de conciliación, el alcalde acordó no acceder a la queja de Marecheaga. Pero ante la posibilidad de que la controversia suscitada en el festejo de San Martín hubiese enfrentado a las partes hasta el extremo de hacer inviable la convivencia a bordo a lo largo de la costera, dispuso que «...pagando lo que tiene adeudado en dicha compañía, con efecto de evitar ulteriores disputas, salga a navegar a otra lancha...»⁸⁴. Como puede verse, en la comunidad pesquera bermeana era costumbre también que, el día de San Martín de cada año, las compañías de pesca constituidas para afrontar la costera del besugo celebrasen un «regocijo» de hermanamiento.

4.4. Importancia de las compañías en la economía pesquera

El general empeño de las cofradías por asegurar que las compañías de pesca no se disolviesen en mitad de una temporada de pesca, denota bien a las claras el relevante papel que las comunidades pesqueras atribuían a esta fórmula de asociación entre dueños de las lanchas y los marineros que habían de tripularlas. En algunas costeras, las lanchas de altura se alejaban de la costa, mar adentro, hasta alcanzar distancias muy próximas a las diez millas. Para afrontar el riesgo que ello entrañaba, era preciso dotar a las embarcaciones con tripulantes adiestrados en número suficiente como para garantizar una navegación mínimamente segura en los trayectos de ida y vuelta. Pero además de velar por la seguridad de las embarcaciones y sus tripulantes, se había de procurar igualmente la máxima rentabilización del riesgo asumido; o, dicho en otros términos, sacar el máximo provecho posible de los limitados lapsos de tiempo en los que las lanchas se encontraban en las zonas de pesca. Y operando, como lo hacían, con artes poco intensivas, optimizar, en términos de capturas, la estancia en los caladeros, pasaba ineludiblemente por multiplicar el número de brazos a bordo; de suerte que toda reducción en el número de tripulantes de una chalupa, incidía negativamente en la rentabilidad del riesgo asumido al adentrarse en la mar hasta puntos tan distantes del litoral.

Un testimonio prestado en 1599 por el pescador sanjuandarra Esteban de Ezpeleta, refiere muy clarificadoramente en este sentido que, si bien, las lanchas podían ser tripuladas en aquella época por un margen de entre diez y quince marineros, «...habiendo más personas se hace mejor la pesquería...»⁸⁵. En similar sentido, en un pleito suscitado en Mundaka el año 1798, el dueño de la lancha de altura que había sido abandonada por uno de sus tripulantes en medio de la costera del besugo, alegaba que ello le producía notables perjuicios porque la tripulación quedaba «...incompleta, a causa de no haver practicado diligencia alguna en vusca de otro de su profesión para que le substituyese...»⁸⁶. Como se ve, lanchas y pescadores se necesitaban mutuamente para encarar con éxito la actividad pesquera. Y para la comunidad pesquera en su conjunto, interesaba mucho que las compañías de pesca se mantuvieran sólidas y sin fricciones a lo largo de las temporadas para las que se concertaban. De ahí el interés de las cofradías por asegurar su estabilidad y permanencia.

Para garantizar el cumplimiento de estas prescripciones, las cofradías prevenían la imposición de multas tanto al marinero como al maestre que dejase de observarlas. Además, para el caso de los tripulantes que abandonasen a su maestre, se reforzaba la medida sancionadora, prohibiéndose a los restantes dueños de lancha que los tomasen en sus respectivas embarcaciones. En Mundaka, se sancionaba al marinero que se mudase fuera del tiempo con una multa de 300 reales y se impedía a los maestros aceptar en su embarcación, «...sin que pase un año...», al marinero que abandonase injustificadamente la lancha en la que «...estuyese enrolado...»⁸⁷.

Las partes, por tanto, debían respetar la palabra dada hasta el final de la costera. Y una vez concluida ésta, quedaban libres para renovar el acuerdo o darlo por concluido. En un pleito suscitado en Mundaka a finales del siglo XVIII, una de las partes afirmaba que, en base a lo dispuesto en las ordenanzas y juntas del gremio, ningún maestre y dueño de lancha podía admitir «...en la suia a Marinero alguno que de antes estuyese comprometido por promesa ó de otro modo, de pasar a otra o de permanecer en la misma, que havia servido...»⁸⁸. Empero, la cofradía tenía dispuesto desde tiempo inmemorial que «...el marinero pes-

84. AMB (Archivo Municipal de Bermeo). Libro de Actas de conciliación, 1820-..., núm. 1, fol. 54 vº.

85. IMAZ, J.M.: *La industria pesquera...*, op. cit., pág. 8.

86. AFB. Corregimiento, tenencia de Busturia, leg. 175/12.

87. ACM. Libro núm. 6, fol. 72.

88. AFB. Corregimiento, Tenencia de Busturia, leg. 175/12.

cadador que –al finalizar la costera– quisiere mudar de una lancha a otra le haia de havisar y desengañar al maestre en que andubiese un mes antes quel día de candelas dos de febrero y no haciendo así precisamente tienen que andar y pescar en la primera donde ha andado antes...»⁸⁹. Hasta 1786, el plazo mínimo establecido para el preaviso era tan sólo de ocho días; pero en la junta gremial que tuvo lugar el 10 de febrero de ese año, se acordó que «...en lugar de ocho días tenía el hombre o el chico de dar parte a su maestre de barco dentro de un mes por parecer mui corto el tiempo de ocho dias...»; estableciéndose, además que «...para cumplimiento de esta obligazion tendrán los Dueños de Lanchas a dhos marineros o mozos, de preguntar dentro de dicho termino antes ya citado de un mes, si tienen boluntad de navegar en sus Lanchas o no; y que en tiempo devido que den el desengaño, vien los dueños a los marineros y mozos...»⁹⁰. Posteriormente, esta previsión se incorporó a la ordenanza gremial de 1806, cuyo cap. 22 añadía a lo prescrito que la despedida podía llevarse a cabo «...por medio de persona integra y de satisfacción...». Años después, la cofradía volvió a reiterar esta prescripción, haciéndola extensiva a cualquier pescador que quisiere dedicarse a la pesca en «...botes sea merluza, congrio, besugo o atún...»⁹¹.

Excepcionalmente, se permitía a los cofrades romper la palabra dada antes de consumido el plazo convenido. En lo que afecta a los maestros, las ordenanzas de Lekeitio, Bermeo y Plentzia autorizaban a los dueños de lancha el despido de los tripulantes que cometiesen alguna «sinrazón porque le deva echar»⁹². Se trata de un supuesto excesivamente genérico cuya concurrencia, sin duda, había de determinarse en la práctica por referencia al modelo de conducta fijado por la costumbre para valorar el comportamiento de los tripulantes a bordo. Aunque no se explicita en documento alguno, cabe suponer que este código de conducta no se alejaría en exceso del que subyace a la exhaustiva regulación contenida en el Libro del Consulado de la Mar en relación con las causas por las que el maestre de una embarcación podía expulsar a uno de sus tripulantes. En ellas destacan las faltas de competencia profesional, que entrañaban una gravedad mucho mayor en el caso del piloto que en el del simple marinero, y lo que genéricamente podríamos caracterizar como conductas indisciplinadas, dentro de las cuales, se incluían, por supuesto los actos delictivos pero figuraban también la participación en riñas y, sobre todo, la desobediencia al dueño de la lancha o al maestre timonero, así como las injurias y agresiones contra los mismos⁹³. El modelo de conducta previsto en el Derecho marítimo Atlántico para la actuación de los mareantes a bordo era muy semejante. Los Roles de Olerón autorizaban al maestre a «...echar fuera de la nao e alogar otros marineros en su lugar...», a los tripulantes que «...salen fuera de la nao syn licencia del maestre o reniegan o dizen palabras malas o fazen peleas o contiendas e ay algunos que son feridos...»⁹⁴. La expulsión era también lícita para el «...culpante...» de cualesquiera contiendas que pudieran surgir «...en una nao entre el maestre e los marineros o entre los marineros unos con otros...» (cap. 14). Con una singularidad de alcance meramente local, en la pequeña comunidad pesquera de Mundaka, se consideraba lícito también, el despido de los tripulantes que fueren sorprendidos extrayendo de la embarcación para su consumo particular, más unidades de pescado que las autorizadas por la cofradía⁹⁵.

Por contra, el abandono de la lancha por parte de los tripulantes, tan sólo se toleraba cuando éstos hallaban embarque en buques de comercio, siempre que con el traslado no causasen perjuicio al maestre de la lancha en la que estuviesen enrolados. En Lekeitio y Bermeo, la prohibición de abandono operaba «...salvo si fuere en marchante o a qualquier parte no le haciendo perjuicio a su maestro...». En Plentzia, «...salvo si el partido fuere para Flandes o Inglaterra o la Andalucía y demás allende del cabo Finisterre...». También en este caso, se había de resarcir económicamente al dueño de lancha besuguera que era abandonada, «...pagando la costa que por el tal marinero obiere hecho al maestre a quien hubiere dado la palabra para andar a la pesca de los besugos...»⁹⁶; en Fuenterrabía se les autorizaba a hacerlo también

89. AHDV. Corregimiento, leg. 254/23. Se citó como uso inmemorial en una declaración prestada por los Jueces Ustrumanes de la cofradía ante el escribano Diego de Portuondo a 23 de febrero de 1793. (ACM. Libro núm. 5, fols. 177-178, y cap. 22 de las ordenanzas de 1806).

90. ACM. Libro de la cofradía núm. 7 y cap. 22 de las ordenanzas gremiales de 1806 (ACM, Libro núm. 5, fol. 214).

91. ACM. Libro núm. 6, fol. 72.

92. Lekeitio: Cap. 21 de las ordenanzas primitivas: «... ningún maestre no sean osados de echar ningún compañero de cordel fuera de la pinaza viejo ni mozo no le haciendo ninguna sinrazón por que le deva echar ...».

Bermeo: Cap. 39 de las ordenanzas: «... ningún maestre de pinaza no sea osado de hechar ningún marinero que sea de cordel de su Pianza que sea viejo ni mozo no le haciendo el tal marinero ninguna sinrazón...».

Plentzia: Cap. 13 de las ordenanzas de 1524: «...Otro sí, ordenamos que ningún maestre de pinaza de pescar no sea osado de echar ningún compañero, viejo ni mozo, no le haciendo ninguna sin razón ...».

93. BAYON CHACON, Gaspar: *La autonomía de la voluntad en el Derecho del Trabajo...*, op cit., págs. 229-230.

94. CASARIEGO, J.E.: *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*, Madrid, 1947, pág. 265.

95. ACM. Libro núm. 6, fols. 55, 71 y 77.

96. Lekeitio: Cap. 20 de las ordenanzas primitivas.

Bermeo: Cap. 38 de las ordenanzas de 1353.

Elantxobe: Cap. 2 de las ordenanzas de 1822.

Plentzia: Cap. 39 ordenanzas de 1524.

para ir «... en otro navío por maestre o contra maestre o piloto o espensero o guardián o carpintero ó galafete o boribardero, o por otro cargohabiente de doble soldada, por mejoría de medio mareaje yendo de marchante del primer maestre le daba, o yendo a la pesca de Terranova por mejoría de un cuarto de mareaje o su valor...»⁹⁷.

En cualquier caso, los marineros no podían abandonar una embarcación sin que previamente hubiesen satisfecho a su dueño las deudas con él contraídas en atención a las cantidades que éste hubiese gastado en anzuelo, cebo y los demás efectos necesarios para el inicio de la costera⁹⁸. La prohibición de tomar oficiales o aprendices de otro maestre sin que previamente se hubiesen liquidado las deudas que pudiesen tener con su anterior patrón, constituía una regla muy extendida en el ámbito profesional agremiado⁹⁹. Cuando la situación económica del marinero saliente no podía resistir el pago de estas cantidades –que, como es natural, sólo comprendían a la parte proporcional correspondiente–, las deudas pendientes con el antiguo maestre habían de ser satisfechas por el dueño de la embarcación en la que nuevamente se enrolase¹⁰⁰.

4.5. Tripulantes impuestos y prohibiciones para entrar en una tripulación

En los apartados anteriores hemos analizado las pautas básicas de la ordenación que los diferentes gremios hacían de las relaciones laborales de sus asociados. En ocasiones, sin embargo, las cofradías dictaban reglas que limitaban la libertad natural de la que gozaban los maestros en punto a la selección de los marineros que habían de tripular sus embarcaciones. En este epígrafe, nos ocuparemos brevemente de dos de los instrumentos mediante los que las cofradías venían a alterar de modo indirecto el funcionamiento ordinario del mercado laboral: los embarques forzosos y las prohibiciones de embarcar.

Por lo que respecta a los primeros, debe reseñarse que, en algunos gremios, se obligaba a los maestros a aceptar en su tripulación, por expresa indicación del mayordomo, a aquellos cofrades cuya avanzada edad servía de obstáculo para que los dueños de lancha accediesen a su enrolamiento. En pureza, este tipo de medidas respondían más bien a exigencias de tipo asistencial, pero su influencia en el proceso de conformación de las tripulaciones era evidente. El cap. 11 de las ordenanzas de Deba disponían por ejemplo, que

«... Si aconteciera que alguno o algunos de los mareantes de la dicha cofradía fueren tan viejos e lastimados que los maestros de las naos y otros navíos de la dicha cofradía no los quisieran rescibir en su compañía cuando fueren a la mar a navegar, que los dichos mayores, siendo requeridos de los tales, con otros cuatro o cinco de los dichos confrades examinen si los tales viejos o lastimados son tales que razonablemente puedan obrar y servir en los tales navíos en el dicho oficio de marear y si fallaren que son suficientes para ello, que los dichos mayores manden a los dichos maestros y a cada uno dellos en su viaje que resciban al tal o a los tales en su nao o navío y que los dichos maestros sean tenidos de los rescibir...».

En Bermeo, la cofradía contaba con un precepto similar. Disponía el cap. 19 de sus ordenanzas medievales que, «...cuando algunos hombres de dicho cabildo por ser viejos fueren repartidos por los guardas á algunas pinazas de los sardineros, sean obligados á los tomar porque se sostengan so pena de doscientos niarabedís...».

Ya en el siglo XIX, la cofradía de Lekeitio dispuso que cuando el mal estado de la mar hiciese que alguna lancha quedase «...varada o bien rotos los fierros del timón u otra avería semejante que por ella no pueda pescar en aquél día...», sus tripulantes podían embarcar en aquella jornada «...en las demás lanchas que estuvieren dentro del puerto y estas no podrán negarse a recibir bajo de ningún pretexto...». Esta práctica debió gozar de bastante difusión en el litoral vasco. En Bermeo conocemos el caso, sucedido en 1813, de una lancha mayor que, al haber quedado inutilizada como consecuencia del golpe que le propinó un quechemarín mientras intentaba atracar en los muelles de la villa, «...ocho de los veinte individuos de la compañía (...) lograron ser recibidos en otros Barcos...»¹⁰¹. También en este tipo de supuestos, vemos al conjunto de la comunidad pesquera interviniendo en la dinámica de las compañías de pesca con el fin de atenuar los perjuicios que individualizadamente pudiera padecer alguno de sus componentes.

97. Cap. 12 de las ordenanzas de 1566.

98. Hondarribia: En acuerdo gremial de 9 de julio de 1380 se dispuso que «... todo mareante que navegare en nao o pinaza o en otro navío chico o grande que si por caso alguno debiere al niaestre que no puede salir del dicho navío ni otro maestre si es caso que el dicho maestre o otra persona por él le hobiere prestado navegando con él ...».

Mutriku: «... si algún marinero después que se conduciere con algún maestre pinacero desde el día de Santa Catalina hasta la Pascua de Resurrección quisiere salir de la dicha pinaza no lo pueda hacer sin que primero la costa que debe, al dicho maestre pinacero del anzuelo e sebo que tiene comprado para la dicha pesca...» (Cap. XXIII de las ordenanzas de 1598). La regla se constata en muchos otros puertos, aunque no se explicita en sus ordenanzas.

99. BAYON CHACON, Gaspar: *La autonomía de la voluntad en el Derecho del Trabajo...*, op. cit., pág. 193

100. Cap. 2 de las ordenanzas de Elantxobe de 1822. Igualmente, junta de 8 de abril de 1803 de la cofradía de Mundaka (ACM. Libro núm. 5, fol. 177-178) y cap. 22 de las ordenanzas de 1806.

101. AFB. Corregimiento, Tenencia de Busturia, leg. 204/65.

Junto a la obligación de embarcar a ciertas personas, los gremios contemplaban igualmente, la hipótesis contraria, esto es, que a determinadas personas o cofrades se les vedase durante cierto período de tiempo la posibilidad de incorporarse a las lanchas adscritas al gremio. Esta prohibición de embarcar se instituía como una prevención tendente a reprimir aquellas conductas que más perniciosas resultaban para los intereses de la comunidad pesquera o más gravemente alterasen el correcto funcionamiento de la hermandad. Son múltiples y variados los motivos a los que las diferentes ordenanzas gremiales anudan la imposición de esta medida sancionadora. El abandono de la compañía de pesca fuera del período establecido para ello, se encuentra, por supuesto, entre las conductas que se sancionan con la prohibición temporal de embarcar, pero otras muchas actuaciones son también castigadas con esta medida de inhabilitación. En Lekeitio, por ejemplo, se prohibía la navegación en las lanchas de la cofradía a los que se condujesen con los mayordomos sin el respeto y la consideración debidas¹⁰² y a los mareantes que hubiesen abandonado la anterior por resistirse a ser revisados al poner pie en tierra con objeto de averiguar si extraían más pescado que el autorizado¹⁰³. En Bermeo, este instrumento impeditivo se preveía para quienes alborotasen en la junta gremial, los que pronunciasen «... palabras deshonestas contra los mayordomos ...», los marineros y grumetes que incumplieran la palabra de embarque y los cofrades que participasen en riñas tumultuosas¹⁰⁴.

En muchos puertos, esta medida se adoptaba igualmente contra los que se negaban a participar en las levadas de marinería, respecto de los cuales se argüía que, si no compartían los inconvenientes que la profesión mareante deparaba, tampoco debían gozar de sus utilidades. En Getaria, por ejemplo, tras un largo pleito sustanciado a mediados del siglo XVIII, el gremio hubo de impedir la navegación a quienes no estuviesen alistados en la hermandad a los efectos de prestar servicios en la Real Armada¹⁰⁵. Igualmente, en Lekeitio, con motivo de que los mareantes de Mendexa y Artigas se negasen a participar en las levadas de marinería, en junta gremial celebrada a 7 de mayo de 1663, «... los maestros ofrecieron de que cada uno en sus barcos no admitirían, a ningún marinero de mendexa y artigas hasta que se allanen y consientan en hazer y ayudar al dho serbicio...»; unos meses después, sin embargo, se acordó de nuevo autorizar el enrolamiento de los habitantes de las dos anteiglesias citadas, «... con espressa condición de que se obliguen a contribuye en todos los serbicios de S.M. según y de la manera que los marineros desta dha villa contribuyen...»¹⁰⁶. La cofradía de Bermeo dispuso igualmente en 1760 que «...qualquiera persona ó pescador que navegase en Barcos en este dicho puerto, en caso que se alistase para dicho servicio de Su Magestad en otro Puerto, cuando se buelva de su campaña y biaje, no aia de tomar ninguno de dichos dueños de barco...»¹⁰⁷. El enorme esfuerzo económico y humano que suponía para las cofradías la necesidad de responder a las continuas demandas de efectivos que los monarcas castellanos presentaban para proveer adecuadamente a la Armada, produjo grandes recelos en aquéllas a propósito de los mareantes que, pese a aprovecharse de los frutos de la mar, rehuían de la adscripción formal a una cofradía, con el espurio objeto de quedar excluidos de la obligación de participar en las levadas. La de prohibir el embarque, se encuadra así, entre las medidas que los gremios adoptaron para poner coto al fraude que se daba en el servicio real.

El gremio mareante ondarrutarra preveía también la posibilidad de que los mayordomos sancionasen a los cofrades a que «...no naveguen desta dicha villa e su Jurisdizion en el tiempo que les asignaren e mandaren, ni los maestrestres pinazeros admitieren y llevaren en sus pinazas a pescar...».

5. RÉGIMEN Y CONDICIONES DE TRABAJO EN LAS COMPAÑÍAS DE PESCA

Una vez constituidas y formalizadas las compañías de pesca, los integrantes de la tripulación se sometían al régimen de trabajo instituido tanto por la costumbre local como por los acuerdos gremiales para la práctica de la actividad extractiva.

102. En 1570, un cofrade denominado Sancho de Loniquiz se quejaba ante el alcalde de la villa, de que a causa de «cierta diferencia» que tuvo con el mayordomo, le fue prohibida «la navegación conforme a las hordenanqas de la dha cofradía e tanvien me proyben la navegación joan de maguregui y juan lopez del puerto mayordomos que son de la dha cofradía a que no navegue con los cofrades e mareantes de la dha cofradía ny ellos ny nynguno de ellos me admytan en su compañía e pesca ny viajes en sus pinacas ny azabras hasta en tanto que cumpla su mandato» (ACL. Lib. 1, Reg. 12, núm. 4).

103. Cap. 2 de las ordenanzas de 1846 (AG. Marina. Viso del Marqués, Matrícula, Asuntos particulares, leg. 2024).

104. Caps. 22, 26 y 62 de las ordenanzas.

105. AGG. Tolosa. Civiles Uría, exp. 1.353.

106. AHDV. Corregimiento, 1.474/14.

107. ACM. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 121.

Dentro de los límites temporales que determinaban el inicio y el fin de cada costera, la jornada laboral venía determinada fundamentalmente por la meteorología y el estado de la mar. Cuando ambos o alguno de ellos ofrecían un semblante dudoso, haciendo que la navegación resultase, cuando menos, arriesgada, era la comunidad pesquera en su conjunto la que, a través de los señeros o alcaldes de mar, determinaba cuándo podían las lanchas hacerse libremente a la mar y cuándo, por el contrario, tenían que renunciar a la pesca y quedar amarradas en el puerto. La decisión se adoptaba, pues, de forma unitaria en cada gremio, y vinculaba sin excepción, a todos los cofrades.

Aun cuando no garantizaba la seguridad de los cofrades de un modo absoluto, este sistema de funcionamiento contribuyó eficazmente a disminuir el riesgo que entrañaba la necesidad de trabajar en un mar tan proceloso y cambiante como el Cantábrico, dado que neutralizaba de raíz las actitudes valentonas –e incluso, a veces, abiertamente temerarias– que con frecuencia suscitaba la fuerte competitividad que imperaba en las comunidades pesqueras.

Junto a las condiciones impuestas por la necesidad de velar por la seguridad de las vidas de los mareantes, la jornada laboral venía determinada también por el carácter religioso de las agremiaciones marineras, que imponía a los cofrades la prohibición de faenar los domingos y fiestas de guardar. Empero, como en ocasiones, la persistencia del mal tiempo impedía a los pescadores realizar capturas durante largos períodos de tiempo, una excesiva rigidez en la aplicación de la regla canónica que prohíbe trabajar los días festivos podía hacer que una costera simplemente mediocre se malograra fatal e irresolublemente, si se daba la casualidad de que los días en los que el temporal menguaba coincidían con jornadas de precepto. Con el fin de evitar este tipo de situaciones, las cofradías de nuestro litoral instituyeron la práctica de recabar de las autoridades eclesiásticas las licencias que fueren necesarias para hacerse a la mar y faenar los días festivos, sobre todo cuando la marcha de la costera y la evolución de la climatología evidenciaban que, abstenerse de trabajar esos días, podía acarrear consecuencias funestas para la comunidad pesquera. Un escritor euskaldun como Mogel, que tan riguroso se manifiesta en alguna de sus obras a la hora de precisar el alcance del mandamiento divino que exige santificar las fiestas, se limitaba, sin embargo, en el tránsito del siglo XVIII al XIX, a formular una recomendación muy flexible en torno al modo en el que esta regla vinculaba a los pescadores, remitiéndose, en última instancia, a lo que en cada lugar estuviese estatuido al efecto: «Ychas errietan –apuntaba el precursor de la novela vasca– dauzquee legue erabaqui ta jaquiñac noiz irten ichasora arrai artzeera, ta noiz ez, ta bere cura edo Anima zaiac eracatsico die cer eguin...»¹⁰⁸.

Más allá del marco que imponían los condicionantes climatológicos y religiosos, el régimen de trabajo venía determinado dentro de cada lancha por el maestre timonero, cuya autoridad se proyectaba tanto al ámbito de la navegación como a los asuntos propiamente pesqueros. Como claramente expresa el cap. 3 del reglamento aprobado en Rentería el año 1799, los marineros que integraban cada tripulación habían de respetar el mando del maestre y a obedecer puntualmente sus disposiciones «...acerca de las horas en que hubieren de hacerse las salidas al mar, modo de proporcionar la pesca, sus sitios y duración y en todo lo demás concerniente al manejo de Lanchas...». El fundamento y finalidad de esta regla no eran el capricho; antes al contrario, la necesidad de respetar las órdenes del maestre se inspiraba en razones de eficacia. Como indicaba el propio precepto, perseguía que «...en todas las operaciones de la pesca haia el devoto orden y subordinación...».

Para hacer efectiva esta autoridad el maestre gozaba de cierto poder disciplinario sobre los componentes de la dotación. El antiguo Derecho naval Atlántico preveía por ejemplo que «...si contienda ha entre el maestre e algund marinero El marinero de deve atender la primera punnada o palmada E si el maestre le quiere dar más El marinero se puede bien defender E si el marinero fiere primero deve perder cient sueldos de la dicha moneda o el punno qual quisiere el marinero...» (cap. 12).

La necesaria sujeción de los tripulantes a la autoridad del maestre timonero no precisaba de gran apoyo normativo cuando éste, además de serlo, reunía, también, la condición de dueño de barco. Algo similar ocurría en aquellos supuestos en los que el propietario de la lancha se abstenía de embarcar en ella, delegando su autoridad en la persona que designaba para asumir el gobierno de la misma. Por el contrario es razonable suponer que, cuando el dueño de lancha se integraba en la tripulación como simple marinero, el ejercicio de la autoridad dentro de la embarcación acusaría cierta bicefalia.

La inasistencia de los tripulantes a la hora convenida para embarcar no era obstáculo para la percepción del mareaje correspondiente, si el motivo por el que quedaban en tierra firme era la enfermedad. En tal caso, la compañía estaba obligada a entregar puntualmente su soldada al cofrade enfermo hasta que

108. MOGUEL, J.A.: *El catequista bascongado. Cristau eracasle euscalduna*, Bilbao, 1994, pág. 198.

sanase o, en su caso, hasta que se agotase el término temporal fijado para la compañía. Lo expresaba con nitidez el reglamento de Rentería al establecer, «...conforme a lo hasta aquí practicado como en otras partes...» que, cuando «...alguno o algunos individuos no pudieren acudir a la pesca por indisposición que les embarace, se les hará presentes en el reparto de sus utilidades para que tengan este alivio las familias de los enfermos...».

Esta consideración para con la enfermedad era muy antigua en el Derecho marítimo Atlántico. Ya en los Roles de Olerón (cap. 7) se preveía que si algún tripulante enfermaba hasta el extremo de no poder continuar desarrollando el trabajo a bordo, el maestre lo debía poner «...fuera en una casa, E le deve dar gasete ardente o candelas o un mozo de la nao que lo sirva o a lograr una muger que lo sirva...», así como alimento «...tanto como despenderia en la nao sy sano fuese e no mas...». Con respecto a la paga, preveía que el marinero enfermo tenía derecho a percibir «...su soldada toda. E si el muriere, de vela ver su muger o sus legítimos herederos...». En Bermeo conocemos el caso de Domingo de Urkidi a quien, según declaró uno de sus yernos en 1769, durante los últimos años de su vida, ya enfermo y achacoso, «...aún le daba la compañía quando no hiba a la mar el sueldo o mareage correspondiente a su persona y esto hasta su fallecimiento...»¹⁰⁹.

También se consideraba causa suficiente como para dejar de embarcar sin mengua alguna del derecho a participar en el reparto del producto de la pesca, la asistencia a los actos fúnebres de algún cofrade o de algún familiar cercano. Las ordenanzas de la cofradía de Bermeo preveían varios supuestos en sus capítulos 12, 13 y 15 y en Mundaka, acaso porque llegaron a cometerse abusos, se acotó esta práctica, estableciendo que «...ninguna persona se a de quedar para la nobena de las criaturas no siendo su padre de lo contrario no tendrá mariaje en la Lancha; siendo de la campana mayor pueda quedar hasta el segundo grado, al tiempo del entierro o onrras...»¹¹⁰.

Al margen de estos supuestos las inasistencias se consideraban injustificadas y conllevaban la pérdida del derecho a participar en el reparto. Con su habitual dicción ampulosa y pormenorizada, la ordenanza del gremio lekeitiarra de 1766 establecía que, al segundo requerimiento de embarque el marinero que se retrasase podía ser multado con dos reales; a lo que el precepto añadía que

«...si ni a este segundo llamamiento obedeciere se le doble la pena por el segundo llamamiento y así se le exijan quatro reales y si no obstante estos llamamientos estubiere remitente y no quisiere embarcarse no tenga acción ni derecho a la ganancia que el resto de su tripulación lograre aquel dia (...) pues de ninguna de las maneras por aquel dia se le ha de considerar por comprehenso en los intereses de la tripulación, sino que se deberá contentar con lo que él ganase de qualquiera de dichas maneras de aquel dia, quedando sin embargo obligado a asistir a la mesma chalupa en todos los demás siguientes...».

En Mundaka estaba dispuesto que «...cualquier persona que no asista a la Lancha para el tiempo aunque sea forastero o del pueblo no tendrá mariaje, aunque llegue al muelle, si le deja la compañía en casa...»¹¹¹. Para las inasistencias reiteradas, la ordenanza dispuesta por el Consulado de San Sebastián para el fomento de la pesca, señalaba que «...quienes dejaren de concurrir repetidas veces a su obligación, o causasen disensiones, los podrá despedir el patrón...».

6. PLEITOS Y LITIGIOS EN TORNO A LAS COMPAÑÍAS DE PESCA

El desenvolvimiento de las compañías de pesca entrañaba un notable grado de conflictividad, a juzgar por la nutrida cantidad de pleitos que la documentación histórica registra en esta materia. El motivo litigioso que con más frecuencia se planteaba era, como veremos, el abandono de la lancha antes de la conclusión de la costera, por parte de uno o varios de sus tripulantes. Ello, sin embargo, no debe conducirnos a extraer la precipitada conclusión de que fuera éste el único supuesto de incumplimiento del contrato de compañía. Muy al contrario, los casos en los que el maestre expulsó de la compañía a alguno o algunos tripulantes, debieron, sin duda, ser frecuentes. Ya hemos visto que en las postrimerías del setecientos, los marineros de Mundaka se quejaban ante las instancias judiciales del Señorío de que «...los dueños lancheros tienen tal despotismo sobre los timoneros y marineros que por más ajustes que tengan hechos con éstos, les despiden y los dejan en la calle, sin tener un bocado de maíz que comer, quando les da la

109. AFB. Corregimiento, leg. 244/2, fol. 168.

110. ACM. Libro núm. 7, fol. 147.

111. ACM. Libro núm. 7, fol. 147.

gana...»¹¹². Otra cosa es que hayan dejado constancia documental. La subordinada posición que los simples marineros ocupaban en el seno de la estructura gremial hacía inconcebible que cualquiera de ellos se atreviese a plantar cara a un maestro por abusivo e incluso despótico que fuese el trato por él recibido. Pero aun en el supuesto de que osase hacerlo, los meros pescadores carecían de recursos económicos para costearse un pleito. De ahí que los supuestos de expulsión apenas hayan dejado rastro documental.

6.1. Breve descripción de los supuestos litigiosos que conocemos

El supuesto cronológicamente más antiguo del que tenemos conocimiento, se produjo en Lekeitio en las postrimerías del siglo XVII¹¹³. El pleito enfrentó a Juan de Lariz Olaeta, dueño de la chalupa *Deva* y al marinero Juan de Atxabal, de un lado, contra el también maestro de barco Martín de Lariz, de otro. Según expresaban los dos primeros en un escrito que elevaron al Alcalde de la villa a finales de 1690, Atxabal había estado enrolado «...este próximo pasado verano y parte de la otoñada en la chalupa del dicho Martín de Lariz...» y «...sin causa ni ocasión le maltrató de palabra y obra y le despidió de su chalupa...». Según constataron después los mayordomos del gremio, Juan Atxabal, en efecto «...hizo y celebró la función del dicho día de San Martín con el dicho Martín de Lariz y los demás compañeros de su barco y en fee de que avia de navegar todo este yvierno en su barco, compraron el anzuelo que necesitaban todos y el dicho Juan de Achaval para efecto de la pesca del vesugo y previnieron el cebo y lo demás necesario para ello...».

Empero, viéndose reiteradamente hostigado e incluso maltratado por el dueño de la chalupa en la que estaba enrolado, Atxabal decidió desentenderse de su compañía original y cambiar de tripulación; para lo cual pidió embarcar en la lancha de Juan de Lariz. Éste, sin embargo, se negó rotundamente a admitirlo en su compañía, invocando la ordenanza gremial que prohibía incorporar a la tripulación a los pescadores que se encontrasen apalabrados para hacer la costera con otros maestros. Vista la negativa del maestro de la *Deva*, Atxabal intentó reincorporarse de nuevo a la compañía de Martín de Lariz; mas, como este continuó maltratándolo e invitándole a que abandonase su lancha, Atxabal insistió en su solicitud de ingresar en la lancha de Juan de Lariz, hasta que, finalmente, éste se vio en la precisión de acceder a su petición y aceptarlo a bordo. El testimonio de Lariz describe lo acontecido con un gran grafismo:

«...me ynsistió –atestiguaba el maestro de la *Deva* refiriéndose a Atxabal– que le rreziviese y que si yo no le rrezivia yria a otro = y añadió diziendo que antes y todo le despidió con mucho rigor y que no quiso el dicho Juan de Achaval (sic) menor hacer novedad y que fue a la misma chalupa a persuasión de una criada de dicho Martín que le dixo no hiciese de ello y que segunda vez le mostró tal rigor y que le dio tales amenazas en la misma chalupa que la dixo que volviendo de la mar y restituydose de libertad él hiciera lo que convenia; y que la cólera y rigor del dicho Martín y sus malos tratamientos eran tales que no havia de volver a su chalupa y que si no quería y rrezevir yria a otro = y viendo yo la rresolución del dicho Juan de Achaval le rrecevi y fue en mi chalupa...»

Una vez realizado el trasvase, el dueño de la lancha que Atxabal abandonó antes de concluida la costera recabó el amparo de la cofradía y el mayordomo del gremio, Francisco de Urkiza, intervino en el asunto ordenando al marinero y al dueño de la lancha que le acogió a que dejasen de navegar bajo pena de 50 ducados. La resolución fue adoptada, «...fundándose en que ay ordenanza de la cofradía que prohíbe salir de una chalupa a otra desde San Martín once de noviembre asta pasqua de flores...». Ante el incumplimiento de la resolución, el mayordomo prohibió a Atxabal navegar durante un año en las embarcaciones de la villa, por lo que se vio forzado a quedarse en tierra.

La alegación de Juan de Lariz no dejaba de revestir interés. Sostenía que la ordenanza invocada

«...se debe entender a los que salen sin causa lexitima por sola voluntad, pero no quando entre el dueño y maestro de chalupa y el marinero ay enemistad y malos tratamientos y causa lexitima como ha havido entre el dicho Martín de Lariz y Juan de Achaval para mudar pues si, sin embargo ubiese de estar forzado el marinero sería servidumbre yntolerable entre hixosdalgo...»

El pleito no continuó su tramitación. Un testimonio prestado por los mayordomos refleja que «...havian entrado de por medio personas prinzipales celosas de la paz para que no se preseguese y se usase de piedad con el dicho San Juan de Achaval...», que había estado sin navegar durante muchos días, y se acordó archivar el expediente «...quedando para en adelante el que las ordenanzas de la dicha cofradía se guarden...».

112. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 39 vº.

113. ACL, Libro II, Reg. 4, núm. 11.

Transcurrido ya más de un siglo, en 1815, la comunidad pesquera lekeitiarra volvió a conocer un nuevo litigio en torno al abandono por parte de un marinero de la lancha en la que estaba enrolado¹¹⁴. En esta ocasión, el pleito fue planteado por un maestro de lancha llamado Juan Antonio de Anduiza, a quien «...después de haber celebrado la nominada merienda de San Martín con la solemnidad acostumbrada, el patrón y tripulación de su segunda Lancha de altura le han querido abandonar en la estación más crítica de la presente costera, intentando así echar por tierra una práctica tan inconcursa e interesante, a pretexto de haber sido despedidos por el dueño...». También en este caso, el dueño de la lancha abandonada alega que

«...entre los dueños y tripulaciones de las referidas lanchas de pesca de altura de este puerto se halla establecido y en la más inviolable observancia la práctica de quedarse ligados recíprocamente una vez de celebrado el vanquete o merienda llamado de San Martín, sin arvitrio en los tripulantes á avandonar o salir de aquella Lancha o Lanchas en que se haya executado y sin que tampoco los dueños puedan despedirles ni echarles hasta el Domingo de carnaval en que expira esta convención y pacto vilateral, quedando entonces libres de sus efectos hasta el inmediato San Martín que suele ser en la costera del besugo...».

El litigio no fue expresamente resuelto ni por la cofradía ni por las autoridades judiciales. Empero, la junta de cofrades se reunió el 27 de enero y acordó ratificar la regla de las ordenanzas que, por un lado, prohibía a los cofrades abandonar durante la costera la lancha en la que estaban enrolados y por otro, vedaba a los dueños de barco expulsar sin justificación de su compañía a los marineros enrolados en la misma. El acuerdo, empero, introdujo una pequeña innovación en la antigua regla: las palabras de compañía no podían quebrantarse «...no siendo por consentimiento mutuo del dueño de la lancha y su tripulación; de forma que faltando la conformidad de cualquiera de las dos partes, deberá prevalecer siempre el pacto ó convenio sellado con el vanqueta titulado San Martín hasta el Domingo de carnaval de cada año, en que expirará el cotntrato...». Con respecto a los dueños de barco se estableció igualmente que no podían recibir o admitir en su lancha a «...todo, parte o individuo alguno de la tripulación que se haya separado en el tiempo intermedio de la lancha en que hizo su San Martín (...) no acreditándosele previamente el consentimiento del que fuere de aquello...».

También Elantxobe conoció algún percance de este tipo en las primeras décadas del ochocientos aunque, desafortunadamente, no dispongamos de información suficiente como para exponerlos aquí con un mínimo de detalle. Su existencia sin embargo nos consta de modo fehaciente, porque las cuentas gremiales correspondientes al año 1833 registran el pago de 220 reales para satisfacer el coste «...del pleito seguido entre Juan de Olaeta, Juan de Ciulluaga y otros que contra lo decretado por la cofradía pasaron de una lancha a otra fuera del tiempo regular...». Pese a su laconismo, por otra parte normal en un documento contable, esta información nos da cuenta de la existencia de un litigio en el que el motivo de la contienda era precisamente el hecho de que algún tripulante había abandonado «...fuera del tiempo regular...» la embarcación en la que estaba enrolado¹¹⁵.

En la anteiglesia de Mundaka se produjeron también varias controversias por este motivo. En 1796, se planteó pleito con motivo de que Andrés de Sagarraga, cofrade y mareante mundaqués que formaba parte de la compañía de Antonio de Arritola, sin notificar a su maestro con la antelación prescrita por la costumbre de los mareantes del citado puerto, abandonó dicha embarcación pasando a tripular la de Nicolás de Luzárraga¹¹⁶. El asunto fue resuelto en primera instancia por los alcaldes ustrumanes de la propia cofradía quienes instaron a Sagarraga «...que pase a la Lancha y compañía del referido Antonio de Arritola a cumplir su costera...». El afectado aceptó, en principio, el dictamen de los ustrumanes pero de facto se resistió a reintegrarse a la lancha inicial, y continuó embarcado en la de Luzárraga. Arritola apeló ante el Consulado, cuyo Prior y Cónsules ordenaron a Sagarraga que «...inmediatamente continúe en el servicio de la Lancha del maestro Antonio de Arritola hasta el cumplimiento de la costera o año...», y requirieron a Nicolás de Luzárraga «...para que no le admita...».

Dos años después se originó otra querrela muy semejante. Tras varias temporadas tripulando la lancha de Juan de Múxica y de haberle prometido el día 24 de noviembre «...que continuaría en el presente año su ejercicio de pescador en la misma Lancha...», el marinero José de Leguina, la abandonó en plena costera del besugo para integrarse en la embarcación de Manuel de Beitia. Múxica promovió el pleito exigiendo el reintegro o el pago de la multa prescrita en los acuerdos gremiales. En confesión judicial, Leguina admitió los hechos, pero precisó que al confirmar Múxica su continuidad en la lancha, lo hizo bajo la

114. ACL, Libro IV, pleito de 1815.

115. AME. Libro de cuentas de la cofradía, fol. 50.

116. AFB. Corregimiento, leg. 254/23.

condición de que éste buscarse «...gente para tripular dicha su lancha para el tiempo de verano, que de lo contrario no le podía serbir (...) pero antes que dio el declarante el si a dicho Muxica (...) le dio la palabra el que declara a Manuel de Beitia...»¹¹⁷. Pese a los pleitos, todo parece indicar que, finalmente, se impuso la regla de respetar las tripulaciones ajenas aun en los casos de nuevas botaduras. Mediado ya el siglo XIX, por ejemplo, el cofrade Francisco de Ugalde construyó una lancha nueva que quiso habilitar para la pesca hacia el mes de noviembre. El interesado, sin embargo, lejos de conformar su tripulación arramblando en las lanchas de los restantes maestros, solicitó a la cofradía que «...por no tener gente suficiente para este invierno le permitan poner algunos amigos que los pueda ajenciarlos para su lancha...», todo ello bien entendido de que iba a producirse «...sin alteración de los maestros o patrones de lanchas de los individuos...». La cofradía accedió a la pretensión autorizándole a «...ajenciar algunos individuos amigos de aquellas lanchas que tengan de más la gente para la costera de Besugo y tendrá que ser a voluntad de su maestre o patrón de la lancha del individuo...»¹¹⁸.

Consumado ya el cambio de siglo, un nuevo pleito sacudió a la anteiglesia. En esta ocasión, el maestre de lancha Andrés de Luzárraga actuaba contra el timonero de su embarcación Juan de Basteguieta y los restantes miembros de la tripulación, porque lo abandonaron en bloque para pasar a tripular «...otra lancha que compraron para su ministerio de la pesca, de que depende su manutención...»¹¹⁹. Según parece, Basteguieta adquirió una lancha y se llevó a ella a todos los marineros que integraban la tripulación que él venía gobernando en la embarcación de Andrés de Luzarraga. En primera instancia, el pleito se resolvió a favor de Luzárraga a cuya chalupa se obligó a regresar a los tripulantes huidos. El auto precisaba, sin embargo que «...caso que Basteguieta con distintos tripulantes que no se hallen concertados o prendados quisiere usar o valerse de la lancha comprada, podrá hacerlo y no de otra manera...». El fallo fue apelado ante el Corregidor, pero éste ratificó la sentencia de instancia.

También en Bermeo, la comunidad pesquera local conoció a finales del siglo XVIII una fuerte controversia en torno a la conformación de las tripulaciones con las que las diferentes lanchas iban a afrontar la campaña del besugo. El litigio se planteó con motivo de que en las semanas previas al día de San Martín –que, como se sabe marcaba en esta localidad el inicio de la costera del besugo– algunos de los tripulantes de la lancha de Antonio de Zulueta que, siguiendo la costumbre local se habían concertado con éste para navegar en su compañía desde la Pascua florida de 1787 hasta la misma fecha del año siguiente, habían mostrado la intención de abandonar su lancha para pasar a tripular dos embarcaciones de nueva construcción que pretendían botar para la próxima campaña invernal los vecinos de la villa Pedro de Marecheaga y Juan de Léniz.

Con el fin de impedir este flagrante incumplimiento de la palabra de compañía, Zulueta presentó una airada instancia ante la Cofradía, en la que, tras invocar el capítulo de la ordenanza gremial que prohibía «...tomar ningún marinero de otra lancha (...) por los gravísimos perjuicios que experimentan los dueños en el abandono de lanchas...» venía a solicitar que se impidiese a Marecheaga y Leniz formar «...compañía de tripulantes...» y dar «...principio a la navegación de pezca hasta dicho día de Pasquas floridas...».

El problema, sin embargo no era nuevo. Venía precedido por una serie de acontecimientos que no podemos pasar por alto. En efecto, en el expediente se hace referencia a un caso muy semejante ocurrido algún tiempo atrás; se alude a lo acaecido a «...Maria Concepción de Vidaechea igual dueña de lanchas, que por haver fabricado nueva Manuel de Nardiz Lanzarria la desampararon sus tripulantes y pasaron á esta de dicho Nardiz sin tiempo ni forma...». Viéndose sola y sin recursos, Vidaechea emprendió acciones judiciales contra sus extripulantes pero no pudo evitar que la lancha de su propiedad quedase varada «...en los estanques de este puerto...», en grave quebranto de sus ingresos económicos. Otro tanto ocurrió a Juan Bautista de Luzarraga quien, sin embargo, pudo, según parece, recomponer la tripulación de su lancha y continuar navegando sin excesivos problemas.

Así las cosas, los restantes dueños de lancha empezaron a temer la posibilidad de que Pedro de Marecheaga y Juan de Leniz, que en aquel momento estaban construyendo dos nuevas embarcaciones de altura, reprodujesen la faena hecha por Nadiz a Vidaechea, y pretendiesen hacerse a la mar a partir de San Martín, formando sus tripulaciones con los hombres que estaban ya apalabrados para hacerlo en sus embarcaciones. Con objeto de prevenirse ante este riesgo, el día 31 de julio de ese año –es decir, con una antelación de tres meses– reunieron la junta de cofrades y decretaron que «...desde Pasqua florida de cada un año hasta otro higual dia del año proximo venidero ninguna lancha de nueba fabrica pueda prin-

117. AFB. Corregimiento, tenencia de Busturia, leg. 175/12.

118. ACM. Libro núm. 6, fol. 125.

119. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 3.

cipiar a pescar en este puerto y sus costas en dicho intermedio, sino que precisamente pueda dar principio dicho día de Pascua florida o algunos dos o tres días antes o despues...».

Durante el mes de agosto, tanto Leniz –hasta entonces maestro herrero de la villa– como Marecheaga, marinero pescador de su puerto, intensificaron sus gestiones ante la cofradía para que ésta autorizase «...desde San Martín en adelante pescar á sus lanchas nuevas...». Pero el gremio se negó en redondo a hacerlo, aferrándose al acuerdo de 31 de julio. Mas aún, llegó a adjudicar el escabeche del besugo que se capturase en la próxima costera invernal, especificando en el clausulado que las lanchas del gremio iban a ser 38, que eran las que integraban la flota antes de la botadura de las dos nuevas chalupas, y no más.

Sin embargo, Marecheaga y Leniz no se dieron por vencidos. En un documento gremial se les acusa de que «...en lugar de observar como se debe ciegamente las leies y estatutos de dicha cofradía y su puerto, por llevar su contencioso y tema adelante, (...) ha(n) presentado (sus lanchas) en el puerto de dicha villa, fixando de privatiba autoridad los extaques en medio de él, como especie de mofa y desprecio de la cofradía y sus decretos...».

Como puede verse, para cuando Antonio de Zulueta percibió que algunos de sus tripulantes albergaban la intención de abandonarle, el ambiente se encontraba ya caldeado. Y finalmente, los temores de los dueños de lancha se hicieron realidad.

Ante el escrito de Zulueta, la cofradía se reunió en congreso público y reiterando el acuerdo gremial adoptado meses antes, decidió acceder a su pretensión, decretando que «...ninguna lancha de las que se hisiesen pueda principiari a pescar en las costas de este puerto hasta Pascoa Florida, que precisamente principiarian en aquel día y no antes ni después ecepto algunos quatro ó cinco días antes o después...». Ante la oposición de los afectados y con el fin de no precipitarse en la adopción de medidas traumáticas, la hermandad decidió consultar el asunto con dos letrados que negaron a la cofradía facultad para impedir, por sí misma, la botadura de las nuevas embarcaciones. Según lo previsto en los capítulos 38 y 39 de las ordenanzas gremiales, advertía uno de ellos, «...una vez que los que han de tripular presten su palabra o se obligen no tienen facultades de rescindir esta obligación contra la voluntad del maestre o dueño de lancha; antes de que así se obligen cada uno es y debe ser libre en usar de su alvedrío y voluntad, pero no después que la sugetaron con contrato formal ó pacto o promesa...». Siendo ello así, la cofradía debía «...precisarles a el cumplimiento de las obligaciones que contraygan o palabra que den sus individuos mareantes a los dueños o maestros de lanchas, mas no coartar o limitar el número de estas ni su admisión a tiempos señalados por el perjuicio del publico...».

Superado ya el cambio de siglo, en 1813 se planteó otro pleito entre los marineros Martín de Garalde, Juan Bautista de Aurmenza y José de Astorquiza por un lado y el maestre Antonio de Artaza por otro. Según parece, aquéllos abandonaron la embarcación de éste antes de la conclusión del período pactado para ello, pasando a tripular las lanchas de José Ormaza, Martín Astoreca y Pedro de Marecheaga. Como exigía la ordenanza gremial, la primera instancia se pronunció en sentido favorable a la pretensión de Artaza¹²⁰.

6.2. Recapitulación

Una atenta lectura de la lista de pleitos incluida en el epígrafe anterior, permite apreciar que la mayoría de los litigios registrados se sitúan en el tránsito del siglo XVIII al XIX; una etapa crítica tanto en el terreno demográfico como en el económico, y fuertemente condicionada en el plano social por los efectos perturbadores de dos enfrentamientos bélicos: la guerra de la convención y la de la independencia.

Esta crítica situación general hubo de contribuir, sin duda alguna, a la multiplicación de episodios litigiosos que se registra en el período. Resulta significativo observar en este sentido que gran parte de los pleitos descritos no se originaron por desavenencias meramente personales entre el maestre y algún tripulante, sino porque la lancha es ilegítimamente abandonada en medio de la costera por varios e incluso, en algún caso, todos los integrantes de la tripulación. No se trataba, pues de supuestos de incompatibilidad personal o de enfrentamiento de caracteres, como aquéllos a los que alude el acuerdo gremial bermeano arriba transcrito al citar los casos en los que «...navegando un hombre en su barco, por algunas cosas mui leves y temas que tiene el tal hombre ó muchacho con el tal dueño de Barco, se ba y su muda a otro Barco...»; antes al contrario, se trata de movimientos grupales que revelan la existencia de problemas sociales de mayor envergadura.

120. AFB. Corregimiento, leg. 1013/9.

En Bermeo, el pleito del siglo XVIII denota un desajuste entre el volumen que va adquiriendo la flota y el limitado número de marineros en condiciones de tripularlas. Esta distorsión nos sitúa ante una crisis de carácter demográfico. Como las lanchas de nueva factura habían de fomar su tripulación en detrimento de las ya existentes, la cofradía, gobernada por los maestros ya instalados, pretendió limitar el número de embarcaciones, prohibiendo la botadura de las dos nuevas. No deja de llamar la atención el hecho de que las dos lanchas a las que quiere impedirse navegar han sido construidas por un maestro herrero y un simple marinero. El estatus económico y social de los maestros ofrecía atractivos suficientes como para que, tanto los profesionales de la pesca como las gentes ajenas al sector extractivo se empeñasen en adquirir una lancha e integrarse en la cofradía.

En Mundaka el problema parece ser el mismo, agravado por el hecho de que los dueños de lancha querían incrementar su participación en el beneficio de las ganancias. El constructor de la nueva lancha acusa a los maestros de haber querido «...alterar la porción de mareajes con que hasta entonces se había contribuido a los mismos dueños, aumentando de dos y medio a tres...»¹²¹. La respuesta de los afectados reconoce la pretensión pero aduce que «...no debieron desamparar las lanchas (...) y a lo que debieron oponerse es, sin contemplaban tener razón para ello, a no contribuir con los tres mareajes según que solicitaron los dueños de lancha en dicha junta de cofrades (...) pero a tal frívolo pretesto romper una obligación, comprar su lancha y pasar por todo turbio y una antojadiza, dejando burlado a mi principal...»¹²².

7. LA DISTRIBUCIÓN DEL PRODUCTO DE LA PESCA ENTRE LOS COMPONENTES DE LA COMPAÑÍA

Como toda entidad asociativa de carácter económico, la compañías de pesca contaban con un sistema de distribución del producto obtenido por la venta de la pesca. El sistema de reparto de los ingresos obtenidos por las capturas se ajustaba a unas reglas de carácter consuetudinario que las juntas de cofrades modulaban en cada caso con objeto de propiciar su adaptación a las peculiaridades locales y a las cambiantes circunstancias históricas.

Así pues, los tripulantes de una lancha no percibían un sueldo fijo y previamente establecido por su participación en el proceso extractivo del pescado. Como se trataba de miembros de una entidad societaria –de una compañía de pesca–, lo que hacían era participar en el reparto de beneficios; percibir la porción resultante de aplicar un determinado sistema de reparto, al producto del pescado obtenido por la embarcación.

Ahora bien, aunque la utilización de este método de reparto de ganancias fuese un rasgo común a los componentes de todas las cofradías, el sistema de distribución en sí, no coincidía en la totalidad de los puertos.

7.1. Los repartos en especie

La primera operación de reparto que se efectuaba –y aún hoy se efectúa– entre los tripulantes de las lanchas de pesca consistía –y consiste– en asignar a cada uno de ellos ciertas unidades del pescado capturado por la compañía. Hasta que los mecanismos de comercialización de las capturas no alcanzaron un mínimo de estabilidad y solidez, los repartos en especie revestían una notable importancia, porque el propio raquitismo sobre el que se apoyaban, al menos en algunos puertos, los sistemas al uso para poner las capturas en el mercados, hacía que no siempre lograra venderse el pescado traído a puerto. En general, puede afirmarse que hacia mediados del siglo XVI las comunidades pesqueras del litoral vasco habían establecido ya las bases de lo que, hasta las postrimerías del Antiguo Régimen iba a constituir la oferta del pescado; un sistema en el que, como ha quedado expuesto líneas arriba, se combinaba la venta cotidiana de las capturas para su comercialización en fresco, con el compromiso de entregar a un industrial escabechero todo lo que los comercializadores en fresco dejasen de adquirir en las ventas diarias por encima de un determinado precio.

Pero el sistema adolecía también de puntos débiles. Las mediocres vías de comunicación que unían algunos municipios costeros con el interior y, por supuesto, el devastador efecto de los períodos de rece-

121. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 32.

122. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 73 vº.

sión económica, que debilitaban la estructura comercial, hacían que no siempre estos mecanismos de comercialización funcionasen satisfactoriamente. En tales casos, el pescado que no lograba introducirse en los circuitos comerciales era repartido entre los componentes de la tripulación. Así lo atestiguaban al menos varios de los pescadores que prestaron testimonio en un pleito suscitado en Gipuzkoa a principios del siglo XVIII. Pedro de Azkoitia, pescador de Getaria, expresaba que «...en las ocasiones que se an ofrecido de no haver comprador (...) se a repartido entre todos los ynteresados en porciones del mismo pescado segun lo que a cada uno toque...»¹²³. Igual testimonio prestaba el representante de Deba: «...cada marinero que interbiene en la pesca tiene su parte y porción distinta y separada y así se reparte unas veces en especie y otras en dinero, logrado la ocasión de su venta...». Los testigos de Mutriku fueron asimismo de enorme claridad: Leon de Monteolibet declaró que «...después de la venta se reparte en soldadas y es dividido el precio y cantidad en que vendieren de calidad que a cada sujeto se paga su soldada que es savi-do lo que le toca sea en dinero o sea porción de pescado en falta de comprador...». Sebastián de Agirre, también mutrikuarra sostenía que «...siempre a visto practicar el que quando no se vende (...) los maestros de chalupas disponen el repartimiento entre todos los ynteresados según la soldada o posición que á cada uno toca en pescado...».

Pero al margen de esta extendida práctica de repartir las capturas entre los tripulantes cuando fallaban los mecanismos de comercialización ordinarios, desde épocas muy tempranas arraigó también la costumbre de reservar a cada tripulante, todos los días de pesca, un determinado número de piezas de entre las capturas que las lanchas traían a puerto. No se trataba de un reparto en especie sustitutivo del que debía hacerse en metálico, sino de una distribución complementaria que obedecía a la necesidad de atender a la subsistencia de las propias familias de los pescadores.

La distribución en metálico del producto de la pesca que lograba venderse no se producía todos los días; se llevaba a cabo con una periodicidad semanal o incluso superior, según las costeras y la práctica de cada puerto. Pero en un contexto económico de mera supervivencia, como el que caracterizaba a las comunidades pesqueras de nuestro litoral durante el Antiguo Régimen, los pescadores y sus familias no siempre podían resistir sin ingreso alguno los lapsos de tiempo intermedios. Su alimentación cotidiana dependía, con frecuencia, casi en exclusiva de los repartos en especie que los tripulantes percibían cada día de su lancha al regresar a puerto. Un documento de Lekeitio en el siglo XVI, alude precisamente a la necesidad de responder a las necesidades cotidianas de comida para justificar las unidades de pescado que cada tripulante tenía por costumbre reservar para su casa

«...del pescado que se vende no se podrían manthener ni sustentar, porque muchos de ellos con el pescado que ansy sacan las mismas noches y otro dia compran de su precio pan e vyno e sydra e otras viandas que an menester para sy e para su familia y aparejos de la mar y el mantenimiento que an menester para y otro dia a pescar...»

Ahora bien, los propios mecanismos establecidos por las comunidades pesqueras para garantizar la venta del pescado fueron acotando y restringiendo esta práctica de los repartos en especie.

En efecto, el establecimiento del sistema de remate público, con la habitual cláusula de que los mareantes de cada gremio debían entregar al adjudicatario del escabeche todo el pescado que sobraba en la sesión de puja diaria después de efectuada la venta en fresco, fue determinante en punto a la restricción de estas reservas en especie. Para el rematante del escabeche, como es lógico, no revestía ningún interés el que el volumen de capturas diarias que le habían de ser entregadas se vieran disminuidas por repartos indiscriminados entre los tripulantes. Por ello, las condiciones de remate –y singularmente las del besugo– acostumbraban a fijar, en relación a cada costera, el número máximo de unidades que cada tripulante podía retirar del común de las capturas efectuadas por la lancha, sancionándose fuertemente las reservas de pescado que excediesen del límite autorizado. Este contingente difería de unos puertos a otros e incluso variaba en un mismo puerto a lo largo del tiempo. En cualquier caso, se fijaban al principio de la costera para que nadie pudiera alegar ignorancia. Como expresivamente establecía la ordenanza gremial mutrikuarra, «...antes que en la dicha pesca entraren, determinen los maestros pinaceros y confrades cuantos besugos detajadores ha de llevar cada mareaje en las cestas a su casa de tantas docenas que pescaren en la pilla, tantas piezas detajadores en las cestas, e lo que se acordare se tome e no mas...».

Por lo que respecta a su cálculo, a veces se fijaba como un número fijo de unidades y, en ocasiones se establecía en función del volumen de capturas. Veamos algunos ejemplos. La cofradía de Ondarroa acordó en 1610 con el rematante del escabeche que «...en las zestas cada mareage no pueda sacar ni saque

123. AGG Tolosa, Corregimiento, Civiles de Mandiola, 2604/2605.

más de un besugo...». Cuatro años después la cuota se duplicó, elevándose a dos besugos¹²⁴. En Lekeitio, en la primera mitad del siglo XIX, el reparto en especie se calculaba en función del volumen total que alcanzaban las capturas hechas por la lancha. Si la extracción llegaba a las doce docenas, cada tripulante tenía derecho a un besugo. De doce a treinta docenas, la porción individual ascendía a dos besugos. Si las capturas sumaban hasta cuarenta docenas, tres besugos y, en fin, hasta sesenta docenas, a cada cuatro besugos¹²⁵. Idéntico método se seguían en Elantxobe para la determinación del número de unidades de pescado que había de corresponder a cada tripulante en los repartos en especie: «...según la costumbre anterior –prescribía la ordenanza gremial– cada pescador podrá llevar (...) un besugo por veinte arrobas que tragere la lancha que él anduviere, dos por treinta y tres besugos de cuarenta en adelante...»¹²⁶. En Mundaka, un documento judicial fechado en 1805 señala que por aquellas fechas, cada tripulante podía reservarse hasta un máximo de seis besugos¹²⁷ de lo que su lancha trajese a puerto. Pero un acuerdo gremial correspondiente a 1839 recondujo el método de reparto del pescado a un sistema gradual semejante al que existía en Lekeitio y Elantxobe: «...que llegando la pesca de la lancha de quince a veinte arrobas, pueden repartir sus tripulantes a cada besugo, de veinte arrobas a quarente dos besugos y de quarente arrobas, tres besugos, sin que de este número pueda excederse...»¹²⁸.

En Bermeo, cuya cofradía presentaba una actitud particularmente restrictiva en torno a esta cuestión, durante gran parte del siglo XVIII, tan sólo se permitía que «... para la natividad del señor y para las vísperas de circuncisión o año nuevo, puedan repartir las compañías a tres, o quatro vesugos para cada individuo con destino a gastos de su casa, regalos...»¹²⁹. Este limitativo régimen se compensaba, por otra parte con la posibilidad de repartir besugos de pequeñas dimensiones. Todas las capturas habían de ser entregadas a la cofradía para su venta en común. Pero «...los chillos, que llaman á los besugos que no llegan a libra...», habían de ser entregados por el mayordomo «...a cada compañía para que lleben a sus casas como antiguamente se acostumbraba...»¹³⁰.

Con el fin de asegurar el fiel cumplimiento de estos límites la cofradía de Lekeitio estableció un sistema de inspección: «...el patrón, celadores o rebisores de cestas –prescribía la disposición gremial– reconocerán escrupulosamente todas las que condugeren las lanchas antes de poner pie en tierra los tripulantes, no haia ninguna resistencia alguna éstos en palabra ni obra...». En Mundaka, el gremio mareante instituyó un sistema de control muy semejante. En Junta de 23 de octubre de 1827 dispuso la prohibición de extraer besugos de las lanchas «...a no ser los que se dan por vía de limosna á las animas, San Francisco y Tamborilero...»¹³¹. Con el fin de garantizar el efectivo cumplimiento de esta prohibición, se dispuso que «...los maestros de lanchas con cada un individuo de su confianza registrarán la cesta que lleban al mar, y aun el sitio donde lleban su comida los marineros, por tal de que no lleben Besugo alguno robado...»¹³².

El incumplimiento de estos límites conllevaba, por supuesto, la inmediata pérdida del pescado ilegítimamente recibido y, en ocasiones, además, la imposición de una multa por parte del gremio. En Mundaka, la infracción de las reglas instituidas para el reparto en especie acarrearán también la expulsión de la compañía de pesca. Como expresaba un acuerdo gremial de 1833 «...ningún tripulante podrá reserbar para si en claro ni a ocultas besugo alguno, pena de ser escludido de la lancha por el mismo hecho sin que pueda ser admitido en otra...»¹³³.

Una vez hecha la distribución, cada marinero era libre de hacer lo que estimase más conveniente con el pescado que le había sido asignado en el reparto. Un acuerdo gremial adoptado en Bermeo en la segunda mitad del siglo XVIII señalaba que podía ser destinado «...para gastos de su casa o regalos...»¹³⁴. En Elantxobe, la cofradía tenía dispuesto igualmente que el reparto en especie era «...para comerlo en su

124. Las escrituras se encuentran en AFB. Corregimiento, leg. 857/13.

125. Museo Naval, Viso del Marqués. Matrícula, asuntos particulares, legajo 2042.

126. AGSB, Marina, Reg. 71/ Leg. 6.

127. AFB. Corregimiento, leg. 861/3.

128. ACM, Libro núm. 6, fols. 71 y 72.

129. Esta prescripción se repite numerosas veces a lo largo del siglo XVIII. (ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 95).

130. ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 95.

131. ACM, Libro núm. 6, fol. 72. Mediado ya el ochocientos, la cofradía dispuso que la «...compañía de cada chalupa...» había de deliberar y resolver sobre el número de besugos a repartir entre los tripulantes «...á uno, dos ótres besugos, y no se permita robo alguno...» (ACM. Libro núm.6, fol. 77).

132. ACM. Libro núm. 6, fol. 55.

133. ACM. Libro núm. 6. El acuerdo fue ratificado el 10 de noviembre de 1839 (*ibidem*, fols. 71 y 71) y el 15 de noviembre de 1842 (*ibidem*, fol. 77). En este último se disponía que «...para el registro de sestos de los marineros nombrará cada maestre de lancha á un individuo de su confianza, caso que el mismo no concurra á alta mar, debiendo también cada compañía o tirpulación, nombrar otra persona de su satisfacción (...) si por cualquiera motivo de robo, alguno ó algunos marineros la despidiesen al maestre en el que se están navegando, el tal marinero no podrá tomar otro maestre de lancha para que nabegue en la suia...».

134. ACB, Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 95.

casa o venderlo...»¹³⁵. La plena disponibilidad de cada mareante sobre el pescado percibido en el reparto en especie tenía, sin embargo, un límite inexorable: en ningún caso se permitía reintroducirlo en los circuitos generales de comercialización, entrando en competencia con la cofradía. Se vedaba, por ello, enajenarlo a los arrieros o a un escabechero distinto del que estuviese concertado con la cofradía. Una escritura de remate suscrita en Ondárroa a mediados del siglo XVII expresaba gráficamente esta limitación, al prescribir que con la parte recibida en especie los mareantes estaban autorizados a «...hazer lo que quisieren con que no den para otra lonja...»¹³⁶. Un acuerdo del gremio mundaqués señalaba igualmente con respecto a las piezas percibidas en el reparto que «...se puedan vender estos besugos en esta Puebla, no siendo a los arrieros...»¹³⁷.

En Mundaka, los acuerdos gremiales insisten en señalar que en el reparto del pescado en especie, el dueño de lancha había de reservarse una porción equivalente a la que le correspondía en el reparto metálico. Uno de los últimos expresa muy gráficamente que «...cuando hubiese reparto entre la compañía de los besugos, se conceptuará a la chalupa por tres mariajes...»¹³⁸.

Aunque no hemos encontrado testimonio documental que lo avale, parece que los tripulantes que dejaban de embarcar por hallarse enfermos percibían íntegra la parte de pescado que correspondía en el reparto a cada componente de la dotación. En Mundaka, un acuerdo gremial disponía que «...a los enfermos e inbálicos que estubieren en casa, se les pasará a éstos, mitad de lo que repartieren los pescadores marineros que nabegan...»¹³⁹.

Evidentemente, el *arrain-parte* –según la denominación que en euskera recibían estos repartos en especie– se practicaba también en otras temporadas de pesca, aunque la documentación gremial apenas recoge testimonio alguno sobre el modo en el que se llevaba a cabo. Singularmente curiosas debían ser, según parece, las que se utilizaban en la pesca de la merluza que, en el caso de Bermeo he recogido en otro lugar¹⁴⁰. Un acuerdo adoptado en marzo de 1827 en el seno de la cofradía de Mundaka disponía que los besugos sueltos que se capturasen «...en tiempo de la pesca de merluza...», habían de repartirse entre los que a la sazón tripulasen la lancha «...separando para el maestro dueño de cada una de ellas tres mareages y nada más...». La ventaja establecida a favor de los dueños de lancha lo era «...en consideración a las expensas que tienen que hacer los maestros para tener en pie las lanchas y aparejos...». El reparto había de llevarse a cabo en el interior de la misma lancha. Ahora bien, si, una vez deducida la porción reservada para el propietario, «...no llegasen para cada tripulación granos iguales...», habían de venderse «...a la llegada al puerto poniéndolos sobre el muelle, o en la plaza pública vajo el cuidado de un hombre de satisfacción...» y su importe ser distribuido «...según los mareages entre los individuos y la lancha...»¹⁴¹. En este sentido, otro acuerdo adoptado ese mismo año, prescribía que las unidades de besugo que, fuera de la temporada, quedasen ingresadas en la masa común, habían de repartirse del siguiente modo: «...Dos mareages llebará la lancha, y los orecaris y muchachos al respectibe de su soldada...»¹⁴².

7.2. El reparto en metálico

Una vez que las capturas habían sido enajenadas para su venta en fresco o entregadas al escabechero al precio concertado en la almoneda, el importe obtenido era objeto de reparto entre los componentes de la compañía. El sistema de distribución del producto del pescado no era igual en todos los puertos, si bien, las diferencias entre unos y otros se reducían, en general, a aspectos secundarios. Incluso dentro de un mismo puerto, el método de reparto tampoco coincidía en todas las costeras; y aquí, las divergencias eran mayores.

Desgraciadamente, la documentación no ha conservado testimonios sobre el método de distribución que se seguía en la totalidad de las modalidades de pesca. Conocemos, sin embargo, el que regía en dos de las especialidades pesqueras de mayor relevancia: la captura del besugo y la pesca de sardina.

En las lanchas besugueras, la adjudicación de soldadas se llevaba a efecto del siguiente modo: en primer lugar se detraía del monto total o *monte mayor* el coste de los alimentos consumidos por los tripu-

135. AGSB. Marina, Reg. 71/Leg. 6.

136. AFB. Corregimiento, leg. 857/13.

137. AFB. Corregimiento, leg. 861/3.

138. ACM. Libro núm. 6, fol. 77.

139. ACM. Libro núm. 6, fol. 77.

140. ERKOREKA, Josu Iñaki: «Itzas-arloko lan-artuemonak Bermeon», *op. cit.*

141. ACM. Libro núm. 6, fol. 51.

142. ACM. Libro núm. 6, fol. 55.

lantes a bordo y del refresco que a veces se ingería en el propio acto de reparto¹⁴³, así como las cantidades necesarias para sufragar el gasto hecho para la adquisición de aparejos y cebo. El elenco de conceptos susceptibles de ser cargados al capítulo de gastos comunes de la compañía no respondía a una tipología fija y única pero, casi siempre incluía los dos conceptos citados: el alimento necesario para el sustento de los tripulantes en la mar y los aparejos y el cebo precisos para el desarrollo de la actividad pesquera que, como ya hemos señalado, se adquirirían en bloque al principio de cada costera, adscribiéndose a cada componente de la dotación los utensilios que por él fueran a ser empleados.

Por lo común, como también hemos señalado, todos estos gastos eran originariamente asumidos por el dueño de lancha quien, después, a lo largo de la costera, iba recuperando las cantidades adelantadas con cargo al fondo común de la compañía. Un testimonio documental de finales del siglo XVIII nos ilustra sobre el modo en el que se llevaba a cabo esta operación y las incidencias que a veces concurrían. Se trata de una reclamación de cantidad que el tendero bermeano Andrés Ugarte Acerecho planteó contra el dueño de barco Martín de Lastarria «...por el gasto que había hecho Martín y la Compañía de su Barco en vino, pan y otras cosas que llevó de la casa taverna...». El demandado, negaba que él «...ni la compañía de su barco, por donde supiese...», debiera real alguno al reclamante, al menos en el concepto por el que se había planteado el pleito, aunque admitía una deuda de 12 reales de vellón «...que la misma compañía le debía pagar por pieza y media de cordeles que se perdieron en la pesca de lijas...»¹⁴⁴. La sentencia condenó a Lastarria al pago de la deuda contraída con Ugarte. Lastarria, empero, apeló el fallo, alegando que, en todo caso, el titular de la deuda era la compañía de pesca, porque para ella se habían adquirido los efectos pendientes de pago y no él, que era tan sólo el propietario de la embarcación. El tribunal de segunda instancia ratificó la condena al pago de 97 reales de vellón, «...por el gasto hecho en su casa por sí y los de la compañía de su barco de pesca, reserbando como reserbo su Derecho á salbo a dicho Martín para que use de él contra los demás de dicha su compañía por la prorrata que les correspondiere...»¹⁴⁵.

Una vez deducidas estas cantidades, la suma resultante se dividía en el número de porciones que resultaba de sumar al total de tripulantes de la embarcación un margen de entre dos y cuatro mareages o quiñones¹⁴⁶, según los puertos, que se reservaban para el dueño de la lancha. Esta reserva tenía por objeto compensar económicamente al maestro por su aportación a la compañía y, hacerlo, además, en consonancia con la relevancia cualitativa que aquélla revestía. Esta señalada porción era, por supuesto, independiente de la que, al igual que a los restantes componentes del rol, pudiera corresponder al maestro en el supuesto de que, además, formase parte de la tripulación.

Como hemos dejado entrever, el número de unidades de reparto que se asignaban al dueño de la lancha variaba notablemente de unos puertos a otros e incluso, dentro de un mismo enclave, podía experimentar oscilaciones a lo largo de los tiempos. En San Sebastián, según el cap. VI de las ordenanzas para el fomento de la pesca dispuestas por el Consulado donostiarra en 1790, el dueño de la lancha percibía dos quiñones. En Pasajes de San Juan, en 1599, el señor del barco percibía «...por tres personas...»¹⁴⁷. Por esta misma fecha, en Pasajes de San Pedro, se entregaban al dueño de la embarcación «...dos soldadas y media por el dicho barco...»¹⁴⁸. En Getaria, se acostumbraba a reservar para el dueño de pinaza «...dos ventajas e mareages...»¹⁴⁹. En Lekeitio, el maestro recibía tres mareages, dos por la chalupa y una por la estacha.

Por lo que respecta a Bermeo, un maestro del gremio refería en 1769 que, a los dueños de lancha correspondía en el reparto «...dos mareages y medio (...) en tiempo de invierno (...), esto es, dos y medio por la chalupa maior...»¹⁵⁰. De lo que percibían, sin embargo, tenían que asumir las dos carenas anuales que se hacían a la embarcación.

143. En ocasiones, el refresco se convertía en un copioso banquete. Varios testimonios de finales del siglo XVI refieren, por ejemplo que, en Lekeitio «...quando hazen el rrepartimiento de lo que an pescado se juntan el domingo de cada semana en casa del maestro pinacero allí de común antes de pagar el treintao ni de sacar otra costa alguna se hacia lo necesario para una comida a todas las personas que an sido en la pesca de aquella semana (...) y en la dicha costumbre ha visto an estado y en esto y están los suso dichoos más que quarente añoa a esta parte...» (A. Ch. Valladolid, Sala de Vizcaya, leg. 874, declaración de Juan de Guecho, a la que se adhieren Diego Juan de Gaunaga y Diego Domingo de Villaverde). En Mundaka, los maestros se quejaban también en el siglo XVIII del elevado coste que estos banquetes suponían.

144. AFB. Corregimiento, leg. 464/1, fol. 60 vº.

145. AFB. Corregimiento, leg. 464/1, fol. 70 vº.

146. Cada una de las porciones en las que se dividían los beneficios de la lancha a efectos de reparto, recibía la denominación de mareage ó quiñón.

147. IMAZ, J.M.: *La industria...*, op. cit., págs. 8 y 13.

148. *Ibidem...*, págs. 16-18.

149. *Ibidem...*, pág. 25.

150. AFB. Corregimiento, leg. 244/2, fol. 168.

En Mundaka, la porción reservada para los dueños de lancha experimentó incrementos sucesivos durante la primera mitad del siglo XIX. Ya en 1803, la junta de maestros expresó su disconformidad con la porción que correspondía en el reparto a la clase propietaria, al constatar en un tono muy quejumbroso que, debido a «...la carestía de todo género de aparejos, xarcias, belamen, remos y otros utensilios, no podían tener en pie dichas sus lanchas, mediante ser tenue la parte, porción o mareaje que le sacan las compañías para soportar estos gastos a dichas lanchas...»¹⁵¹. Con el fin de atemperar las cargas de los dueños de barco la cofradía vino a reducir los gastos a efectuar para solaz de los tripulantes: «... en lugar de dichos Banquetes y comidas y vevidas los relatantes darán a sus compañías un refresco de vino la tarde del dho día de candelas dos de febrero de cada año, trayendo para el effetto vino de las tavernas de esta referida puebla y no se admitirá ni usarán cosa de comida...»¹⁵².

Pocos años después, en un pleito suscitado en el gremio se acusaba a los maestros de haber querido «...alterar la porción de mareajes con que hasta entonces se había contribuido a los mismos dueños, aumentando de dos y medio a tres...»¹⁵³. Transcurrido algún tiempo, sin embargo, en 1827, un acuerdo gremial especificaba que la lancha quedaría con dos mareages¹⁵⁴. Pero la medida debió ser transitoria porque, un quinquenio más tarde, en junta de 4 de septiembre de 1832, se acordó que «... desde el día de Santa Catalina (...) proximo venidero se habone á las Lanchas de altura cuatro mareages ó soldadas en toda clase de pesca en lugar de tres y tres cuartos mareages que se habonan al presente...»¹⁵⁵.

Como señalaba en 1599 el marinero y pescador Esteban de Ezpeleta, para el cálculo de estas porciones se operaba de la siguiente manera, «...el dueño cuyo es el bajel se cuenta por tres personas de manera que si van diez en el dicho baxel todo lo que se pesca se hace trece partes y si van quince personas se hace diez e ocho partes y a este respecto conforme al número de personas que van en el dicho barco...»¹⁵⁶.

El hecho de que el maestre percibiese un número de porciones mayor que el correspondiente a los tripulantes tenía por objeto compensarle económicamente por la vital aportación que hacían en favor de la compañía al poner a su disposición la embarcación. Con ellas atendía, lógicamente, a la multitud de gastos que originaba el mantenimiento de la lancha, vergas, velas y remos. En ocasiones, se obtenían más porciones, con el fin de sufragar las gabelas que el gremio establecía para su mantenimiento o las limosnas que en cada localidad fuese costumbre realizar por cada tripulación, en señaladas fechas del calendario festivo.

En las embarcaciones sardineras, por el contrario, y en razón fundamentalmente al elevado coste que suponía para el armador el mantenimiento de las redes y la adquisición de la raba que atraía el cardumen hacia la malla, la porción que le correspondía en el reparto solía ser también notablemente superior a la que se reservaba en favor de los propietarios de las lanchas mayores: en la actividad sardinerá, la mitad del producto de la pesca correspondía al propietario y la otra mitad se repartía a partes iguales entre los tripulantes¹⁵⁷. Como declararon varios marineros de Getaria en 1756, «... de la sardina que se pesca en las chalupas desta villa la mitad se da al maestre chalupa y la otra mitad se parte entre la xente que asiste...»¹⁵⁸. En Lekeitio, las ordenanzas de 1766, distinguían aún si la captura se efectuaba a la manjúa o con raba. En el primer caso, correspondía al maestre «...la mitad de quanto se pescare...»; y con respecto al segundo, se prescribía que el dueño «...haia y tenga para sí dos tercias partes y la otra sea para la tripulación...». Debido a que su participación era mayor, en este último supuesto, el dueño de lancha que formaba parte de la tripulación no tenía derecho a percibir mareaje alguno.

Finalmente, en Bermeo, el dueño de las lanchas sardineras percibía «...en el de verano uno y medio, esto es, (...) por la chalupa (...) menor que es de sardinear uno y medio sueldos o mareages, además de la mitad de la sardina que trae...»¹⁵⁹.

Ahora bien, ¿cuál era la razón por la que en la pesca de la sardina y la anchoa, la parte que se asignaba al dueño de lancha era tan notablemente mayor a la que le correspondía en las embarcaciones besuqueras?

151. ACM. Libro núm. 5, fol. 187.

152. ACM. Libro núm. 5, fol. 187 y cap. 22 de las ordenanzas de 1806.

153. AFB. Corregimiento, leg. 1359/36, fol. 32.

154. ACM. Libro núm. 6, fol. 55.

155. ACM. Libro núm. 6, fol. 61.

156. IMAZ, J.M.: *La industria...*, op. cit., pág. 8.

157. Cap. X del Reglamento del Consulado donostiarra de 1790.

158. AGG. Tolosa. Civiles Uría, 1353.

159. AFB. Corregimiento, leg. 244/2, fol. 168.

En la pesca de la sardina, el coste de las artes y de sus numerosas reparaciones era sufragado exclusivamente por el maestro de cada lancha, porque la red no era divisible entre los tripulantes; quedaba, pues de su cuenta la adquisición de la red, «...e igualmente el limpiar esta ha sido y adelante debe de ser de quenta y costa del mismo Dueño de su chalupa en qualquiera de los dos casos (...) e igualmente a quenta del mismo han de ser las velas y luces necesarias para beneficiar la tal sardina que se pescare tanto con Raba como en manxúa...»¹⁶⁰. Como señalaban las ordenanzas gremiales de Lekeitio, la mayor participación del dueño de lancha en este tipo de pesca era «...por la chalupa y redes...».

Igualmente, dentro de este apartado de gastos comunes, cada compañía tenía que atender el pago de las diferentes gabelas a que estaba sujeta, tales como el mareage mudo correspondiente a la cofradía, los derechos del preboste o las limosnas eclesiásticas que la costumbre impusiera entregar en cada puerto para las ermitas o cofradías religiosas.

Una vez visto el modo en el que se repartían los beneficios de cada barco entre su propietario y los componentes de la dotación, interesa precisar ahora si la parte correspondiente al personal enrolado se distribuía o no de modo uniforme entre los que integraban la tripulación. Toda la información de que disponemos al respecto apunta en sentido afirmativo, con la sola excepción del mozo o grumete que, por lo común, percibía una soldada inferior a la que correspondía a cada uno de los restantes componentes de la dotación. Originariamente, parece que estos mozos no siempre veían retribuidos sus servicios en metálico. Ya el cap. 24 de las primitivas ordenanzas bermeanas aludía a los cofrades que tenían a su servicio «...algún mozo o mozos apaniguados y aparejados á soldada o en otra manera usando sobre el mar o en el puerto chico...», lo que refleja que el régimen de retribución de los mozos no era único, existiendo desde apaniguados hasta aparejados a soldada, pasando por una amplia diversidad de modos de vinculación que el precepto no especifica. Aún a principios del siglo XVIII, en esta villa vizcaina se acostumbraba a remunerar los servicios del mozo entregándole ciertas unidades de pescado. Así lo acreditan las escrituras de remate que se conservan, en las que se prohibía reiteradamente que los maestros de barco retribuyesen con besugos a los mozos «... sino que les ayan de pagar en dinero ...»¹⁶¹.

Con el tiempo, sin embargo, debió ir imponiéndose la costumbre de retribuir a los grumetes con una parte de la soldada correspondiente a los marineros comunes. En Lekeitio, por ejemplo, en 1766, los muchachos percibían medio mareage o dos tercios, según las embarcaciones¹⁶², y en el territorio guipuzcoano, a fines de siglo, se tenía por «... práctica inconcuso de la costa ...» el que participasen en el reparto con media soldada¹⁶³. Las ordenanzas del gremio de Plentzia disponían a este respecto que al grumete había de asignársele «... la ganancia que debe tener a juicio prudente del capitán de la tripulación según los meritos y habilidad y aplicación que hubiere manifestado...»¹⁶⁴.

Exceptuada la salvedad del mozo o muchacho, el resto de los tripulantes percibían una soldada idéntica, sin que hubiese lugar a gratificaciones ni pluses especiales. Cabía, sin embargo, que el maestro premiase a algún miembro de la dotación con cargo a su propio peculio. Este tipo de propinas o incentivos, se concedían nominalmente al maestro timonero, como ocurría en Mutriku a finales del siglo XVIII, donde era costumbre premiarle con un cuarto de soldada, procedente «... de las dos que percibe el dueño y no de la masa general...»¹⁶⁵. Igualmente en Bermeo, el gremio dispuso en junta de 29 de mayo de 1775, que «...sólo al timonero que nabega en cada Barco se le aia de dar para haiuda de su trabaxo por aiuda o gratificación, dos pesos y medio y no más y a ninguno de los individuos de que se compone la compañía no se le ofresca ni de interés ni cosa alguna, pues si lo contrario se berificase, desde luego, quede multado el tal dueño de Barco en trescientos pesos de vellón que se sacarán inbiolablemente de los efectos más prompts...»¹⁶⁶. El consulado donostiarra atribuía al patrón una retribución de «...parte y quarta...».

En la costera de la merluza, respecto de la cual, la documentación es más bien parca a la hora de suministrar datos e informaciones, Azkue refiere una práctica lekeitiarra vigente a finales del siglo XIX que parece remitirnos a un mundo muy interesante de repartos desiguales que, desgraciadamente, no podemos conocer más que a través de los fragmentarios retazos que la documentación histórica ha recogido. Según el presbítero lekeitiarra, antiguamente, entre los pescadores de su localidad natal no se acostumbraba a incluir en la partija una parte del dinero obtenido por la pesca de la merluza. A los que pescaban

160. ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII.

161. Por ejemplo, condición núm. 6 de las condiciones de remate de besugo de 1703 (ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 5).

162. Cap. 43 de las ordenanzas de 1765.

163. Así lo disponía el cap. IV de las ordenanzas dispuestas por el Consulado donostiarra para el fomento de la pesca.

164. Cap. 41 de las ordenanzas de 1791.

165. AGG. Tolosa. Archivo Histórico. Secc. 2, núm. 12, U-g. 109.

166. ACB. Libro de acuerdos del siglo XVIII, fol. 163.

grandes unidades se les daba el dinero de una libra. Y el dinero de las pescadillas solía ser repartido entre los tripulantes de ración entera. Este dinero era conocido como *zeru-dirua* y no participaban en él ni los pescadores de media ración ni los remeros equilibristas, generalmente pescadores aldeanos llamados «*orekariak*»¹⁶⁷.

7.3. La sesión de reparto o partija

El acto del reparto, también llamado manta o partija, se desarrollaba, por lo común en la casa del maestre de lancha o en alguna taberna de la localidad. En la pesca del besugo, que es la más frecuentemente referida en la documentación gremial, se acostumbraba a celebrar con una frecuencia semanal. Precisamente la razón de ser de la cláusula de las condiciones de remate por la que se obligaba al adjudicatario a realizar sus pagos cada ocho días, guardaba relación con esta costumbre. A tal efecto, reuníanse primeramente, todos los maestros en casa del mayordomo responsable del arca del gremio y recibían de manos de éste el producto líquido de lo capturado por cada lancha durante aquella semana. Según refería en 1589 un cofrade de Lekeitio llamado Domingo de Imaz,

«...ay costumbre de los cofrades de la dha cofradía que de ocho en ocho días o quando pareciere a los cofrades mareantes de la dha cofradía, tienen costumbre de se ayuntar los más dellos cofrades o a lo menos los dueños de las pinazas o el que tiene encargo en la casa del mayordomo mas biejo de la dha cofradía que como dho es suele estar la dha arca y allí conforme a lo que en tal semana han ganado en la pescadería que suelen hazer entrega las quantas e da a cada una lo que corre por mano de los dhos mayordomos...»¹⁶⁸.

En algunos lugares, se aprovechaba esta ocasión para consumir algún refresco entre los congregados¹⁶⁹. Una vez individualizado el producto de cada lancha, se reunían separadamente sus dueños y tripulantes, y procedían al reparto de beneficios privativo de cada embarcación, mientras consumían los alimentos y refrescos de rigor. Un testimonio referente también al puerto de Lekeitio, pero perfectamente extensible a la generalidad de las localidades costeras vascas, refiere sobre este punto que «...quando hazen el rrepartimiento de lo que an pescado se juntan el domingo de cada semana en casa del maestre pinacero e allí de común antes de pagar el treintao ni de sacar otra costa alguna se hacía lo nescesario para una comida a todas las personas que han sido en la pesca de aquella semana...»¹⁷⁰. Así congregados los componentes de cada compañía de barco, se deducían en primer término las deudas comunes de la lancha, y procedíase a renglón seguido, a efectuar el reparto de quiñones entre los tripulantes.

7.4. Responsabilización de las pérdidas

Ya hemos señalado en el epígrafe 1 de este trabajo que la penetración de las cofradías de mareantes en el desenvolvimiento ordinario de las compañías de pesca revestía una intensidad particular en aquellos aspectos o ámbitos de la vida de éstas que podían hacer que la sociedad generase pérdidas. Pero, ¿cómo se producía esta penetración?

Lo que desde una terminología moderna podríamos denominar el «proyecto empresarial», era básicamente el mismo en las compañías de pesca. El fin social era idéntico en todas ellas; y los recursos, tanto humanos como materiales de los que se valían para su consecución, eran, también, sustancialmente iguales en la totalidad de las compañías. En condiciones normales, este «proyecto empresarial» común no era deficitario. Los resultados económicos podían variar de unas compañías a otras, en función, sobre todo, de la pericia del maestre timonero, de la profesionalidad de los tripulantes e incluso de la suerte, pero, en general, puede afirmarse que eran casi siempre positivos en todas ellas. Dicho en otros términos, la actividad extractiva desarrollada por las compañías de pesca producía rendimientos suficientes como para cubrir los gastos que inexorablemente exigía su puesta en marcha e incluso generar unos excedentes que eran distribuidos siguiendo el método descrito en los apartados anteriores.

167. AZKUE, R. M.: *Euskalerrriaren Jakintza*, Tomo I, pág. 69.

168. A. Ch. Valladolid, Sala de Vizcaya, leg. 112.

169. En Mutriku, por ejemplo, se anotaban en el libro de cuentas los estipendios satisfechos por este motivo. En junta de 23 de agosto de 1812, se acordó que «... los proeles no hagan gasto en casa del maiordomo quando se reparte el dinero de las ganancias...» (AM. Mutriku, Libro de cuentas 1798-1853). Igualmente, en Ondárroa, en un pleito planteado a principios del siglo XVIII, se pone de relieve que los maestros, junto al mayordomo, aprovechaban esta ocasión para consumir refrescos e incluso organizar banquetes (AHDV. Corregimiento, 857/13).

170. Son declaraciones efectuadas en 1587 por Juan de Guecho y ratificadas después por Diego Juan de Gaunaga y Diego Domingo de Villaverde (A. Ch. Valladolid. Sala de Vizcaya, leg. 857).

Ahora bien, la rentabilidad de las compañías de pesca no era algo que estuviera absolutamente garantizado frente a cualquier eventualidad o circunstancia; como se ha señalado, sólo estaba más o menos asegurada, cuando la actividad extractiva podía desarrollarse en condiciones normales. Cuando éstas se alteraban, –bien porque la adversa climatología impedía hacerse a la mar, porque los temporales destruían o averiaban las lanchas o porque la escasez de capturas impedía acopiar con antelación la carnada necesaria– el esquema de gastos e ingresos sobre el que descansaban las compañías de pesca se podía ver, también, notablemente transformado, originando a la sociedad un grave quebranto económico.

La regla más común en las compañías mercantiles era que, en caso de pérdidas, la cuota de participación de los socios fuese correlativa a la de su participación en las ganancias. Esta pauta básica conocía, sin embargo alguna excepción. A los efectos que aquí interesan, la excepción más importante era la que se daba en las compañías mixtas, donde, quien aportaba su trabajo o su industria perdía, únicamente, el tiempo y el esfuerzo invertido en el negocio, sin que el quebranto económico de la compañía afectase a su patrimonio particular. Su responsabilidad se agotaba en el esfuerzo que había de poner al servicio del fin social y, en consecuencia, quedaba exonerado de participar en las pérdidas que un negocio ruinoso podía generar en el capital.

En el caso de las compañías de pesca, no había regulación específica alguna sobre esta cuestión. Las ordenanzas gremiales carecen de una regulación sistemática en torno al modo en el que había que operar cuando se producía una alteración en las condiciones en las que las compañías de pesca producían algún lucro. Un dato aislado, referido a Mutriku, parece apuntar que, en el litoral vasco, cuando los recursos obtenidos por la venta de las capturas no alcanzaban el volumen suficiente como para responder a los gastos específicamente imputables a la compañía, el desfase había de ser cubierto por todos los socios: «...el dueño de la pinaza –aseguraba un pescador de esta localidad a finales del siglo XVI– cuando van a la pesca de besugo pone los anzuelos, sardina e carne para cebo, aunque después se la paga del montón de lo que se pesca e si no se pesca quedan sin pagarse y lo pagan todos los pescadores de su hacienda...»¹⁷¹. Empero, no parece muy verosímil que, dado el ínfimo nivel económico en el que se desenvolvían, los mareantes ordinarios dispusieran de recursos como para cubrir esta responsabilidad. Es más probable que, como ocurría siempre que las circunstancias naturales provocaban pérdidas en alguna compañía, fuese la propia cofradía la que subviniere a los dueños de lancha afectados, cubriendo –o, cuando menos, mitigando– con cargo a los fondos del propio gremio, el quebranto económico que hubiesen padecido. De hecho, ya hemos visto que, al menos en Bermeo, se ensayaron fórmulas a finales del siglo XVIII, para que fuera la propia cofradía la que financiase la adquisición adelantada del cebo.

De cualquier manera, lo que ahora ha de resaltarse es, precisamente, el dato de que, en la práctica común de las compañías de pesca, no existía correlación entre el sistema de reparto de beneficios y la corresponsabilización en las pérdidas. Cuando alguna circunstancia especial hacía que la compañía generase déficit, el descubierto producido no era distribuido entre los socios de acuerdo con las cuotas fijadas para el reparto de beneficios, ni era asumido en exclusiva por los dueños de barco, sino que era absorbido en todo o en parte por el conjunto de la comunidad pesquera. Tal cosa ocurría, por ejemplo, cuando, como hemos visto, las tormentas provocaban la pérdida o el deterioro de una lancha de pesca. La cofradía contribuía económicamente a su reconstrucción o reparación, otorgando al maestre afectado el dinero requerido para ello¹⁷². Igualmente, en aquellos supuestos en los que la enfermedad o indisposición de algún tripulante obligaba a las embarcaciones a regresar a puerto antes de que concluyese la jornada, el beneficio dejado de percibir por las compañías era compensado por parte del gremio, tomando como referencia el beneficio medio obtenido por la flota durante aquel día¹⁷³. En fin, la búsqueda de cebo para afrontar la costera invernal era también una tarea que asumían las propias agremiaciones pesqueras cuando, por una u otra causa, los dueños de lancha no podían hacerlo por sí mismos.

Como puede verse, pues, los riesgos que comportaba la actividad social de las compañías de pesca –con la consiguiente posibilidad de generar pérdidas– eran sistemáticamente comunitarizados, de modo que era la cofradía la que, por regla general, asumía los descubiertos en los que pudieran incurrir.

171. IMAZ, J.M.: *La industria ...*, op. cit., pág. 61.

172. Véase el epígrafe 2.1. del presente trabajo.

173. Véase a este respecto, ERKOREKA, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional...*, op. cit., pág. 323.

8. NOTA FINAL

Una vez analizado el modelo sociolaboral que rigió entre los mareantes del litoral vasco durante el Antiguo Régimen, no debe extrañar que la laboralización introducida por los buques de arrastre en las postrimerías del siglo XIX, provocase cierta desorientación en el sector pesquero. Tampoco debe sorprender que la incorporación de piezas aisladas extraídas del mundo laboral industrializado a un contexto como el descrito en las páginas precedentes, haya venido suscitando durante las últimas décadas –e incluso aún hoy en día suscite– múltiples contradicciones e incoherencias.

Por otra parte, sin embargo, no deja de resultar chocante que en un ámbito tan fuertemente mecanizado y tecnificado como el pesquero, perdure aún, sea íntegro o ligeramente modulado, un modelo de relaciones nacido en la era preindustrial.

En cualquier caso, no era pretensión de este trabajo hallar la respuesta idónea para los múltiples interrogantes que suscita esta cuestión. Sólo aspiraba a que un mejor conocimiento de los antecedentes históricos pudiera contribuir a ordenar mejor y más satisfactoriamente, las relaciones entre los armadores y los tripulantes en el ámbito de la pesca de bajura.