

13. MARINOS Y PESCADORES

EDUARDO AZNAR VALLEJO

A fines del siglo XV el sector marítimo castellano se encontraba en un momento de gran desarrollo. Por esta razón, los grupos humanos ligados al mismo eran numerosos y constituían un elemento destacado en las poblaciones del litoral. Ahora bien, su participación en el conjunto del cuerpo social variaba mucho, atendiendo a las características de cada villa o ciudad. Mientras que en Sevilla, dicho sector ocupaba, a pesar de su importancia, a un 6,1 % de la población activa; en Santander, se estimaba que la cofradía de navegantes y mareantes representaba a «las tres partes de los vecinos de dicha villa»¹. La composición del grupo era muy variada, aunque podemos agruparla (excluyendo a los oficios artesanos que trabajaban a su servicio) en dos sectores: el de los marinos y el de los pescadores. El primero abarcaba a los oficios relacionados con la navegación, tanto de transporte como de guerra; mientras que el segundo reunía a quienes se dedicaban a las labores extractivas. La frontera entre ambas era, sin embargo, permeable. La razón fundamental de este hecho descansaba en que buena parte de los pescadores eran expertos navegantes.

Su designación variaba según las regiones y de acuerdo con la mayor o menor especialización laboral de los distintos puertos. Las denominaciones más generales eran: hombres de la mar, mareantes y marineros, aunque en Galicia las dos últimas se contraponían y servían para separar a pescadores y marinos. Entre aquellos, existen caracterizaciones por el tipo de arte empleado (*almanceberos*, *cordeleiros*), las piezas capturadas (*camaroneros*, *balleneros*) y por su lugar en el sistema productivo (armadores frente a simples pescadores). Conviene advertir que parte de los pescadores seguían actuando en ríos y caños, aunque la

¹ Las referencias están tomadas de A. Collantes de Terán, *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla, 1984; y de J. L. Casado Soto, «Pescadores y linajes: estratificación social y conflictos en la villa de Santander (siglos XV y XVI)», *Altamira* (1976-77), 185-229. Existen otros estudios de historia local que contemplan el mundo de los marinos. Citamos, a modo de ejemplo, los de E. Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988; y J. A. García de Cortazar et al., *Vizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985, II.

tendencia era conceder un papel creciente a las pesquerías marítimas. La diferenciación fundamental entre marinos era la que oponía a propietarios (*señores de navío*) frente a contratados. La gama de éstos era bastante amplia e iba desde el maestre a los pajes, pasando por pilotos, contra maestres, marineros y grumetes. A tales denominaciones podemos añadir las ligadas a la condición personal de los embarcados, caso de los *cómitres* y *galeotes*. Los primeros eran los antiguos encargados de las galeras reales, que tras perder tal función conservaron los privilegios del cargo y la vinculación al mar. Los segundos eran los obligados al servicio en las citadas galeras, bien como pena judicial (*chamorros*) o bien como reconocimiento de su especial vinculación a la Corona (*galeotes de behetrias*).

1. La organización de la gente de la mar

La personalidad de los mareantes en el conjunto de la sociedad castellana se traducía en la existencia de una jurisdicción propia y en la potenciación de su organización profesional, en la que destacaba el papel de las cofradías.

El reconocimiento del particularismo legal de los mareantes arranca de *Las Partidas*, que recoge que en los puertos y otros lugares de la ribera de la mar se solían poner juzgadores para resolver llanamente las contiendas². Esta justicia arbitral y abreviada tenía inicialmente un marcado carácter consuetudinario, aunque poco a poco fue adaptándose al marco normativo del llamado *Fuero de la Mar* o *Leyes de Layron*, versión castellana del derecho marítimo del Atlántico (*Les Rôles d'Oléron*). A él se fueron uniendo los preceptos contenidos en los fueros locales y en las leyes reales sobre la materia (*Ordenamiento de Alcalá, Recopilación de Montalvo*).

La jurisdicción marítima era una de las competencias del almirantazgo³. Esta institución fue concebida para actuar en el conjunto del reino, aunque sólo se consolidó en su fachada sur. La tardía incorporación de la zona y su carácter de frontera no parecen ajenas a este hecho. El origen de la aplicación de la jurisdicción marítima en esta región se encuentra en el *Fuero de Sevilla* (1250), que la con-

² Los estudios sobre este tema son muy abundantes. Entre los de conjunto, señalamos los de J. E. Casariego, *Historia del Derecho y las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*. Madrid, 1947; E. Gacto Fernández, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla, 1971; J. Martínez Gijón, «La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media», en *Les grandes Escales*, XXII (1974) 347-363; y S. M. Coronas González, «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979. 9-169.

³ Sobre esta cuestión puede verse la clásica obra de F. Pérez Embid, *El almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1944; y las más recientes de E. Aznar Vallejo, «Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del Almirantazgo», en *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico* (ed. A. Malpica Cuello), Granada, 2001, 59-95. J. M. Calderón Ortega, *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*, Alcalá de Henares, 2003. M. A. Ladero Quesada, «El Almirantazgo de Castilla en la Edad Media. Siglos XIII a XV», en *La institución del almirantazgo en España. XXVII Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, pp. 57-82.

fió al alcalde de la mar. Posteriormente fue desarrollada por el *Privilegio de Fernando IV (1310)*, quien estableció que los cómitres, pescadores y barqueros tuviesen alcaldes, cuyas apelaciones conocerían su capitán y el almirante. La existencia de alcaldes y alguaciles privativos de ambos grupos duró hasta comienzos del siglo XV, cuando renunciaron a sus privilegios en favor del almirantazgo. La jurisdicción así unificada subsistía a comienzos del siglo XVI, momento en que correspondía al almirante conocer las causas civiles y criminales originadas en mares, ríos, playas, puertos, abras, bahías y riberas; y sobre todo lo que allí se hacía y contrataba. En la práctica, la delimitación competencial no parece haber sido tan nítida, a juzgar por las constantes disputas con otras jurisdicciones, especialmente las municipales. Para su actuación contaba en Sevilla con dos audiencias, cárcel y horca, con sus propios escribanos, alcaldes y alguaciles. Los recursos de alzada iban de los alcaldes al teniente y de éste al almirante, donde concluían.

A partir de 1421 se pretendió extender la acción jurisdiccional del almirantazgo a los puertos del Cantábrico, aprovechando que así lo había dispuesto Enrique III en 1405, al conceder el oficio a don Alonso Enriquez. Los intentos de éste por ver reconocidos sus derechos fracasaron rotundamente en La Coruña y sólo obtuvieron éxitos parciales en Santander y San Vicente de la Barquera. Su hijo don Fadrique consiguió en 1445 ampliar sus prerrogativas a los puertos de Castro Urdiales, Laredo y Bilbao. Sin embargo, tales triunfos tuvieron una existencia efímera. En 1461, Enrique IV autorizó a los procuradores de la Hermandad de Guipúzcoa a conocer las causas en que se vieran implicados, en la mar y fuera de sus puertos, los hermanos y vecinos de dicha provincia. Cinco años más tarde, el mismo rey reconoció la jurisdicción de dicha Hermandad en las presas marítimas. Por otra parte, una real cédula de 1494 reconoció la jurisdicción privativa del prior y cónsules de la universidad de mercaderes de la ciudad de Burgos, organizada desde entonces en Consulado. Las provincias vascongadas quedaron exentas de dicha demarcación y desde 1511 contaron con consulado en Bilbao. Además, la jurisdicción del almirantazgo fue expresamente rechazada en el *Fuero* de 1527, por ser contraria a la práctica consuetudinaria.

En 1503, los reyes ampliaron la actuación del almirantazgo en la zona meridional, al conceder a los Enríquez el almirantazgo mayor del reino de Granada. A pesar de la tradición y de la lógica antes mencionada, los nuevos tiempos dificultaron su aceptación. Tras diversas alternativas, ligadas a la decidida oposición de la sociedad local, el oficio se consolidó en 1512, aunque limitado a la vida de don Fadrique. Los esfuerzos del almirantazgo por tutelar determinados aspectos del funcionamiento de la Casa de Contratación, encontraron idéntica oposición. La real cédula para que el alguacil de dicha Casa fuese puesto por el almirante y usase el oficio con su poder, fue acatada pero no cumplida por los oficiales de la Contratación, al considerar que la merced iba contra sus privilegios y competencias propias.

La vida interna de los distintos oficios de la mar estaba regulada por sus ordenanzas, ya fueran las de las cofradías que los agrupaban o las contenidas en los libros municipales. El primer supuesto era el habitual en el Cantábrico, «desde Bayona a Bayona». El segundo lo era en la Baja Andalucía, sin que ello suponga la inexistencia de hermandad religiosa, sino su menor peso en la organización política-administrativa de la ciudad.

En la mayoría de los casos las cofradías de mareantes estaban constituidas por pescadores, aunque no faltan ejemplos de hermandades que incorporan a las gentes del transporte y *atoaje* (remolque)⁴. También era habitual que cada puerto contase con su propia cofradía, aunque algunas de ellas agrupaban a los mareantes de varios núcleos de población, como sucedía en Plencia o en Pontevedra.

Como todas las cofradías de oficio, las del sector marítimo reunían dos tipos de funciones: religioso-asistenciales y profesionales. En virtud de las primeras, aseguraban el culto al santo patrón (San Pedro, San Telmo o Corpo Santo, San Nicolás, San Andrés, etc.), ofrecían sufragios por los cofrades fallecidos, organizaban rogativas para obtener las mejores condiciones para el ejercicio de la profesión y auxiliaban a los necesitados. Los actos religiosos podían desarrollarlos en ermitas e iglesias propias, cuyo ejemplo más descollante es la de Santa María la Mayor de Pontevedra; o en capillas y altares que les estaban reservados en los templos de la localidad. Los servicios asistenciales solían prestarlos mediante asignaciones económicas, aunque consta la existencia de algunos hospitales de mareantes, como los de cómitres y pescadores de Sevilla. Algunas cofradías, como la de San Vicente de la Barquera, excluían las enfermedades venéreas de la cobertura a sus asociados, por más que fuese un mal que se solía asociar a su tipo de vida.

En el apartado de la ordenación profesional, las cofradías establecían los aspectos técnicos por los que debían regirse las actividades pesqueras y, en menor medida, de transporte. En virtud de ellos, dictaron normas para mantener limpios los puertos y regularon las faenas de carga y descarga. También reglamentaron la pesca a través de medidas conservacionistas (artes prohibidas, fechas y lugares acotados, ...) y de respeto de los días festivos, salvo que mediaran dispensas. La seguridad profesional se obtenía mediante la fijación y revisión de las condiciones de las embarcaciones; la instalación de señales luminosas y, sobre todo, la existencia de oficiales que autorizaban la salida u ordenaban el regreso a puerto.

Las cofradías de mareantes tuvieron jurisdicción sobre las diferencias y litigios en el seno de la profesión. Su nivel de competencia solía ser mayor

⁴ Las cofradías cuentan con una vasta bibliografía, de la que sólo citaremos algunos títulos de carácter o alcance general, como J. I. Erkoreka Gervasio, «La cofradía de mareantes: una institución común a los enclaves costeros del Atlántico peninsular», en *Pontevedra e o mar* (Actas do Simposio de historia marítima do século XII a XVI, Pontevedra, 2001), Pontevedra, 2003; J. Filgueira Valverde, *Archivo de Mareantes*. Pontevedra, 1946; L. Sanfeliu, *La cofradía de San Martín de hijosdalgo, navegantes y mareantes de Laredo (Apuntes para su historia)*. Madrid, 1944; A. Rumeu de Armas, *Historia de la previsión social en España. Gremios y Cofradías*. Madrid, 1947 (reimp. Barcelona, 1981); J. Enriquez Fernández et al. (eds.), *Colección documental del archivo de la Cofradía de pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520)*. San Sebastián, 1991.

que el de otros *oficios*; no en balde, la de Santa Catalina de San Sebastián podía conocer litigios de hasta 6.000 maravedís. Antes de iniciar el proceso, varios cofrades intentaban restablecer la paz mediante avenencias. Si fracasaban sus esfuerzos, se incoaba el procedimiento. En la mayoría de los casos lo hacía la máxima autoridad de la corporación, aunque en otros competía a una autoridad específica: el alcalde o juez del mar (*ustruman vizcaíno*). Las resoluciones de unos u otros podían ser recurridas luego ante el alcalde ordinario de la localidad. Su actuación en este terreno les valió la enemiga de los Reyes Católicos, que buscaron recortar sus atribuciones. En el caso de Lequeitio, su actuación fue tildada de «grave agravio y perjuicio de nuestra justicia y jurisdicción real, pues sus mayordomos quisieron entender y entendieron como si fuesen jueces ordinarios».

En la organización de la corporación se contaba con órganos colegiados, que eran las asambleas o juntas de cofrades; y con órganos unipersonales, que ejercían la representación de las mismas. Dentro de estos últimos, la primacía correspondía al mayordomo, también designado como alcalde, abad o vicario. Le seguían en dignidad los diputados, procuradores y otros cargos menores. En todas las cofradías se realizaban dos tipos de juntas: las anuales, dedicadas a la elección de cargos para el ejercicio entrante y a la toma de cuentas a los representantes salientes; y las ordinarias, consagradas a la resolución de los asuntos habituales. Las cofradías tendieron a la «aristocratización» de sus cargos mediante la sustitución de la voluntad de todos los hermanos por la de los representantes salientes. En el caso de la de San Pedro de Bermeo, desde 1353 los dos mayordomos que dejaban el cargo designaban seis hombres «de conciencia y experiencia» para que nombrasen a los nuevos responsables.

La principal fuente de recursos de la hermandad eran las aportaciones de los cofrades, deducidas de sus ingresos profesionales. En la mayoría de los casos, la cuantía se fijaba tomando como referencia el *quiñón*, *mareaje* o *quintalada*, que era la parte que correspondía a un tripulante de ración entera en las ganancias de una embarcación. Cada embarcación contribuía con medio, uno, uno y medio e, incluso, dos quiñones, de acuerdo con las necesidades del momento. A esta aportación principal se unían otras, como los ingresos procedentes del arriendo, mediante subasta, de las embarcaciones propiedad de la cofradía y las cuantías generadas por las multas.

2. Los marinos

La dedicación profesional de este colectivo era mayoritariamente el transporte, tanto a larga distancia como en cabotaje y en tareas de descarga o trasbordo. La misma se completaba con la ocupación militar, bien formando parte de las armadas reales o bien ejerciéndola de manera particular, de acuerdo con las normas legales en vigor (corso, cabalgadas) o contraviniendo éstas (piratería).

Las relaciones entre transportistas y cargadores venían establecidas por los contratos de fletamento⁵. En representación de la nave solía actuar el maestre, aunque también podía hacerlo su dueño, si no eran la misma persona. No todos los propietarios eran gentes del mar, pues entre ellos se contaban mercaderes y nobles. En caso de propiedad compartida, el maestre necesitaba contar con el poder de todos los propietarios. Esta circunstancia era más frecuente en el caso de las grandes embarcaciones, dado el alto costo de la construcción y los graves peligros que amenazaban a la navegación marítima. Este sistema de «partes» permitía, además, repartir la inversión en varias embarcaciones, minimizando el riesgo. La forma más frecuente de asociación era la que unía a un mercader y un transportista, que permitía al primero controlar mejor el proceso de comercialización y al segundo cargar mercancías a su nombre.

La contratación de navíos podía hacerse *al través*, es decir completos, o por unidades de carga. La primera modalidad predominaba en la organización de flotas, tanto de transporte como militares; mientras que la segunda era mayoritaria en la navegación mercantil.

Las embarcaciones contratadas al través podían ser pagadas por meses o por número de viajes. En ellas se valoraba más el aforo, entendido como capacidad teórica de carga, que las cantidades realmente transportadas. Éstas últimas estaban en relación con el *peso muerto* del navío (tripulación y víveres), que reducía el espacio de carga; y con el producto embarcado, que requería un modo específico de acomodar la carga. Tales consideraciones eran las que primaban en la contratación comercial.

Los medios de estiba pueden agruparse de acuerdo con el material empleado en su fabricación: madera, barro, textil y fibras vegetales. Los más abundantes eran los primeros, utilizados para transportar gran número de productos, caso de vino, aceite, harina, pescado, vinagre, etc. Entre ellos, los de mayor capacidad y uso eran los toneles, que constituían la base del aforamiento. El tonel macho contenía dos pipas o cuatro cuartos. Fracción de éste era la bota, cuya capacidad era tres quintas partes del tonel. Por debajo se situaban las cajas y los barriles. La jerga, cañamazo y lienzo servían para hacer costales y sacas para harina y granos. Las sacas de palma se utilizaban para sebo. Los recipientes cerámicos más corrientes eran las jarras, que solían ser *enceradas*. Su utilización más frecuente era para aceite, pero también servían para vinagre, pez, jabón y productos similares. Más raramente se utilizaban garrafas, cántaros y botijas.

Evaluación habitual de la tonelada de carga eran 24 fanegas de cereal, 22,5 quintales de fruta o pez, o en otros casos, 4 cajas de azúcar. El precio del flete

⁵ Los aspectos jurídicos de la relación pueden verse en J. Martínez Gijón, «la práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)», *Historia, Instituciones, Documentos* 10 (1983) 119-155. Aspectos prácticos del mismo en B. Caunedo del Potro, «Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)», *Anuario Juan de la Cosa* IV (1981-82) 9-54; W. R. Childs, *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*. Manchester, 1978; y E. Aznar Vallejo, «Navegación oceánica y expansión comercial», en *La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492)*. Sevilla, 1997, 353 y ss.

por tonelada variaba de acuerdo con los destinos y, excepcionalmente, con los productos. En ocasiones, el mismo se veía incrementado por derechos de *ave-ria*. Habitualmente, una tercera parte del flete correspondía al *casco* de la embarcación y el resto se repartía entre el maestro y la tripulación. Esta participación era independiente de los salarios en dinero y alimentos.

La navegación marítima era una ocupación muy arriesgada, pues debía arrostrar numerosos peligros, tanto naturales como humanos. Los primeros ocasionaban retrasos, naufragios y arribadas forzosas, además de pérdidas materiales y humanas. Para tratar de paliar sus daños, las Cortes de Toledo de 1480 hubieron de recordar que los restos de los naufragios eran propiedad de los dueños de las embarcaciones y de las mercancías, al tiempo que establecieron que no podía llevarse ningún tipo de gravamen a los navíos que se refugiasen en puerto por las adversas condiciones del mar. Los peligros derivados del hombre eran los propios del corso y la piratería, más los nacidos de los abusos de las autoridades. Para enfrentarse a éstos, se articularon diversos medios de protección. En primer lugar, los salvoconductos y seguros reales. A continuación, la navegación *en conserva* de varias embarcaciones y, en el Cantábrico, de convoyes con protección armada. Ninguno de ellos ofrecía resultados satisfactorios, dada la generalización de la violencia en el mar, que era utilizada por los propios marinos que podían resultar sus víctimas. Y ello, a pesar de que la fuerza no se ejercía únicamente contra la embarcación y su carga, pues la tripulación podía verse afectada en sus bienes, alimentos y personas, no faltando apresamientos y abandonos a su suerte.

Para aminorar las consecuencias económicas de estos peligros se acudía a los seguros marítimos, que cubrían las mercancías y, en menor medida, los navíos⁶. En este caso, el contrato podía concertarse por la totalidad de la embarcación o por alguna de sus *partes*. Lo habitual era que el riesgo cubriese el casco de la nave y no los aparejos, jarcia y otros elementos. También podían asegurarse el flete y los *cambios marítimos* concertados para el despacho de la embarcación.

El número de tripulantes variaba de acuerdo con el navío y el viaje. La estimación de Diego de Valera de que «para ser armado cualquier navío de cincuenta toneles arriba, se da un hombre por cada tonel; y dende abajo, por dos toneles tres hombres», debe entenderse aplicada a una flota de guerra. Las cifras habituales de las naos pequeñas, iguales o inferiores a 100 toneles, oscilaban entre 25 y 40 hombres, mientras que las de las carabelas lo hacían entre 10 y 12, y las de los *barcos* entre 7 y 10. W. Childs ha estimado que la flota castellana que hacía la ruta del Canal contaba con un hombre por cada 4 o 6 toneles.

El despacho de las naves requería una provisión de fondos, que solía obtenerse mediante crédito. La fórmula habitual era la del préstamo a la gruesa (riesgo o cambio marítimo), que comportaba una doble operación: adelanto de cantidades y seguro de las mismas durante su desarrollo. Por esta vía, los maestros obtenían, de uno o de varios prestamistas, las cantidades que necesitaban para fornecer su

⁶ Un buen panorama de este tema en A. García y Sanz, «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, 1995, 443-498.

embarcación. También lo utilizaban los marineros, para atender a sus propias necesidades o para cargar pequeñas cantidades de mercancías. La operación solía cubrir un viaje *redondo*, es decir de ida y vuelta. En barcos de cabotaje los acuerdos se hacían por meses. Otra forma de financiación era la constitución de sociedades en comandita, en las que los maestros y marineros comercializaban los bienes recibidos, a cambio de una parte del beneficio obtenido.

* * *

Durante el siglo xv se produjeron importantes cambios en la flota de guerra, en la que se primó la contratación de veleros particulares sobre el mantenimiento de las galeras del monarca⁷. Este cambio no supuso un menoscabo en la capacidad de acción de la corona, que nombraba armadores, pagadores, escribanos, alguaciles y otros oficiales para asegurar su servicio y recibía garantías de los capitanes mediante un pleito homenaje

En teoría, los integrantes de las armadas debían ser reclutados entre los oficios marineros exentos de otras obligaciones militares y especialmente entre los cómitres. Pero esto no era así, como lo prueban el que no fuesen compelidos por las autoridades reales o municipales para cumplir dicho servicio y que el título de cómitre se hubiese convertido en una mera prebenda fiscal.

En el orden jerárquico, la primera autoridad de la flota era el capitán general, nombrado para cada expedición. Su nombramiento correspondía al monarca, por más que en el caso del nombramiento de Charles de Valera en 1476 se indique que el cargo había sido previamente solicitado al Almirante, y que el Memorial de Diego de Valera sobre la guerra del Estrecho señale que los capitanes generales representan la persona del Almirante. A sus órdenes servían marineros y hombres de armas. Las soldadas pagadas favorecían habitualmente a los primeros. En la armada de Vizcaya la relación entre ellos era de 6.000 mavedís anuales frente a 5.000; y según el Memorial de Valera el militar debía recibir dos tercios de la soldada del marinero. Esta última constituía la base para calcular la paga de las diversas categorías profesionales. En la flota de Charles de Valera el maestro recibía cuatro soldadas; el piloto y el contra maestre tres; y el carpintero, el calafate y el condestable dos. El Memorial de Valera sostiene que a los marineros se les acostumbra a dar dos doblas por mes; a los maestros y pi-

⁷ Este proceso puede seguirse en E. Aznar Vallejo, «La organización de la flota real de Castilla en el siglo xv», *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*. Cádiz, 2003 (en prensa). En los últimos tiempos han abundado las publicaciones de fuentes documentales sobre *armadas*. Citamos algunas de ellas: M. A. Ladero Quesada: «La armada de Vizcaya (1492-1493): nuevos datos documentales», *En la España Medieval* 24 (2001) 365-394 y *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Madrid, 2003; E. Aznar Vallejo, «La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas», *En la España Medieval* 25 (2002) 403-423; A. Ladero Galán y M. A. Ladero Quesada, «Ejércitos y armadas de los reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500», *Revista de Historia Militar* 92 (2002) 43-103.

lotos tanto como a dos marineros; a los contra maestres tanto como a marinero y medio; y a los hombres de armas y grumetes el tercio menos que a los marineros. En ocasiones, los maestros son denominados capitanes por ocuparse conjuntamente de la marinería y de los hombres de armas.

Algunos miembros de la tripulación podían servir sin recibir soldada, bien por tratarse de forzados o por ser *ventureros*. Los primeros (galeotes o chamorros), constituían una figura residual, por la sustitución generalizada de las galeras por veleros. Los segundos se enrolaban a cambio de una participación en el botín. Su concurso era importante en las empresas dirigidas hacia el Estrecho y el Atlántico Medio, donde menudeaban las acciones de corso y *cabalgadas*.

El botín era, por encima de las soldadas, el principal recurso de la corona a la hora de armar sus flotas de guerra. En la armada de Vizcaya la distribución del mismo era de dos quintas partes para los monarcas (la primera en calidad de quinto real y la segunda en concepto de armazón) y tres quintas partes para los participantes, que las repartían en función de su categoría militar. En las restantes flotas no consta dicho porcentaje y es posible que fuera menor, ya que las aportaciones reales fueron más discretas y no pueden equipararse a las de un armador.

El pago de los servicios contratados correspondía, efectivamente a otros dos conceptos: armazón y fletes. El primero de ellos incluía alimentos, armamento y material. Los alimentos podían satisfacerse en especie o en metálico. En ambos casos, las entregas respondían a un cálculo sobre necesidades diarias o mensuales. Así, el Memorial de Valera las estima en una libra de bizcocho, un azumbre de vino y dos tercios de libra de carne o pescado al día, sustituibles por queso, cebollas y legumbres; mientras que en la armada de Vizcaya se calculaba en un ducado mensual. El armamento entregado era muy variable. En la armada de Vizcaya era abundante, como acabamos de señalar, mientras que era discreto en las de Charles de Valera y nulo en las galeras de la guarda del Estrecho o de las carabelas contratadas para servir en el Mediterráneo. En cualquier caso, la dotación de armamento nunca era completa, pues las embarcaciones y sus tripulantes debían aportar parte del mismo. En el material proporcionado también existía gran fluctuación, excepción hecha del sebo, que figura en la práctica totalidad de los acuerdos.

El flete de las embarcaciones guardaba relación con el tonelaje que se hubiese asignado. Éste podía diferir de su aforamiento habitual, bien por las características de la expedición o bien por la contratación entre las partes. Al mismo se le solía asignar una cantidad mensual, por ejemplo 110 o 120 maravedís por «tonel» al mes.

Otras formas de guerra naval estaban reservadas por la monarquía a la iniciativa de sus súbditos, caso de las acciones de corso y las *cabalgadas*⁸.

⁸ Una visión general sobre estos temas en E. Aznar Vallejo, «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval* 20 (1997) 407-419; y J. M. Bello León, «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones, Documentos* 23 (1996) 63-97. La repercusión en las tripulaciones puede seguirse en B. Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*. Madrid, 1983.

El corso estaba regulado por la Corona, que daba autorización para el mismo y se lucraba con una quinta parte del botín. El reparto habitual del quinto real era de dos tercios para el monarca y un tercio para el almirante, aunque existen numerosas concesiones a particulares y colectivos. Sus acciones se dirigían contra otros países cristianos, en el caso de que existiesen hostilidades entre ellos o cuando se exigía una compensación económica a alguno de sus súbditos; o contra pueblos infieles, con quienes existía un régimen habitual de enfrentamientos, salvo que mediaran paces expresamente concertadas. La autorización regia se guardaba sobre todo en el primer supuesto, ya que en el segundo se entendía como permanente. En las zonas de frontera, como el Estrecho, adquirían tal volumen y continuidad que casi constituían un modo de vida. Además, en dichas regiones solía confundirse con la piratería, es decir con los ataques que carecían de justificación legal, fruto de la indefinición del estatuto jurídico de las mismas.

Las cabalgadas constituían una prolongación en tierra de las presas marítimas. Su ámbito de acción correspondía a las islas del archipiélago canario aún por conquistar y la costa africana. En la primera zona quedaban excluidos los bandos aborígenes catalogados como «de paces», aunque la práctica lo desmintiera a menudo; mientras que en el continente la regulación obedecía a los convenios firmados por las coronas de Castilla y Portugal.

La organización de cabalgadas requería socios capitalistas, que fletaban y aprovisionaban las naves; capitanes de la expedición, que podían ser los propios armadores u otras personas; marinos y combatientes. El flete de los navíos y la paga de los marineros podía hacerse indistintamente a partido o por cantidades fijas. La paga de caballeros y peones era, en cambio, a partido en su práctica totalidad. La proporción variaba de unos contratos a otros, a pesar de que en algunos de ellos se invoque «el fuero y uso de España», norma que consistía en tres partes para el caballero, dos y media para el marinero, dos para el espingardero, una y media para el balletero y una para el tarjero. Algunos participantes recibían una remuneración especial, dado su carácter de *lengua* (trujamán o intérprete) o *adalid* (conocedor del terreno).

3. Los pescadores

Durante el reinado de Isabel I la actividad pesquera se encontraba en pleno crecimiento por un aumento cuantitativo y cualitativo de la demanda, que se sustentaba sobre un incremento poblacional y sobre el prestigio de determinadas especies⁹. La suma de ambos factores se traducía en una mejora en los aspectos or-

⁹ De la amplia bibliografía sobre la pesca, destacamos: B. Arizaga Bolumburu, «La pesca en el País Vasco en la Edad Media», *Itsas, memoria. Revista de Estudios Marítimos* 3 (2000), 13-28; E. Ferreira Priegue, «O desenvolvimento da actividade pesqueira desde a Alta Idade Media ó século XVII», *Historia da Pesca en Galicia*. Santiago, 1998, 51-86; y A. Rumeu de Armas, «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)», *Hispania* 130 (1975) 295-319; M. A.

ganizativos, en una mayor incidencia de la comercialización y en el alejamiento progresivo de los lugares de pesca, con la consiguiente mejora de los sistemas de conservación (salazón, secado, ahumado).

La primera zona de pesca correspondía al espacio más próximo a tierra. La misma incluía la pesca en las rías, a pie y en la zona de rocas. Constituía un sector importante, pues comportaba menos riesgos y podía utilizarse en los días que no se faenaba en la mar. Además, proporcionaba el cebo (*güeldo*) para las otras pesquerías, consistente en pequeños peces o crustáceos capturados en las bajamares. La segunda zona era la ocupada por la pesca de bajura. Su actividad más característica era la captura de la sardina, entre media y una legua de la costa. Si el día era propicio y las capturas abundantes, las embarcaciones podían retornar a puerto, descargar y volver a trabajar hasta el anochecer. El tercer ámbito de trabajo era el del *mar de canto* o *mar lontana*. Suponía largas estancias fuera de puerto, pero no un trabajo en medio del océano, pues el pescado capturado debía ser salado o secado para su conservación.

Los pescadores se dividían en dos grandes grupos, atendiendo a la utilización de medios con diferente grado de complejidad y costo. Los integrantes del primero eran aquellos que se dedicaban a artes como los trasmallos o cordeles, que podían ser manejados, por hombres solos o por pequeños grupos, desde tierra o desde pequeños botes. Los miembros del segundo grupo eran quienes empleaban técnicas como el cerco, que exigían gran número de brazos y el uso de embarcaciones, lo que les obligaba a asociarse entre sí.

Los tripulantes de cada embarcación constituía una unidad de pesca. La dirección de la misma correspondía al maestro, que era secundado por marineros y aprendices o mozos. Normalmente, el maestro era dueño del navío, aunque en algunos casos compartía la propiedad con personas que no participaban directamente en el trabajo, bien por imposibilidad física o bien por tener otro oficio. Este último supuesto solía darse en las embarcaciones de mayor porte, dedicadas a la pesca de altura.

Correspondía al maestro la contratación de la tripulación, bien a soldada o bien a partido, que era lo más frecuente. El enrolamiento solía hacerse por campañas de pesca o *costeras*. Concluidas éstas, el compromiso podía renovarse, pero durante las mismas maestros y pescadores estaban obligados a cumplir sus compromisos. Los contraventores de dicha norma se enfrentaban a las severas penas que establecían las ordenanzas. El estatuto de los mozos era equiparable al de los aprendices de otros oficios. En ellos se solían contar los huérfanos de los cofrades fallecidos, enrolados como forma de asegurar el sustento de sus familias. Su colocación, como la de los pescadores no solicitados por los maestros, solía hacerse por sorteo para repartir «la carga» entre todas las embarcaciones.

La salida al mar estaba condicionada por la época de capturas y por la climatología. En el segundo caso, los responsables habituales de decidir sobre la

misma eran los *atalayeros* o *señeros*, pues sólo en ocasiones especiales el acuerdo se adoptaba de forma colectiva. Se trataba de un cargo de gran responsabilidad, pues de su acierto dependía la seguridad de las tripulaciones. La elección recaía entre los maestros, siendo sus decisiones de obligado cumplimiento para todos los barcos de la cofradía. Su actuación no finalizaba hasta que toda la flota regresaba a puerto. A tal punto, que, si estando en la mar cambiaba el tiempo, debían izar las señales que ordenaban el regreso a puerto. Otra de sus competencias era vigilar el cumplimiento del horario laboral. Para las pesquerías nocturnas existían *linternereros*, encargados de guiar al conjunto de la flota con el farol de su embarcación.

Una vez que la embarcación llegaba a puerto, cada pescador salía llevando algunas piezas del pescado capturado. Según práctica consuetudinaria de la pesca a partido en el Cantábrico, el maestre y los pescadores decidían, antes de atracar, cuantas piezas correspondían a cada uno. Este pescado estaba libre de impuestos y se destinaba al consumo familiar o a la venta individual. El resto de la pesca se entregaba a los «vendedores del puerto». Éstos se encargaban de comercializar todo el pescado de la flota, estableciendo precios únicos para cada especie y organizando la venta en la lonja. Concluida la venta conjunta, se liquidaban las ganancias. Cada maestre recibía en proporción a lo que su barco hubiese aportado. Luego pagaba a los componentes de la tripulación. En caso de sobrar pescado, se devolvía a cada maestre, en proporción a su contribución. En el litoral andaluz, los armadores recibían la «parte diezma» de las capturas. Sin embargo, al estar interesados en la comercialización, solían establecer conciertos con los pescadores o presionar a éstos mediante la concesión de préstamos para asegurarse la compra en exclusiva del pescado. La comercialización también podía realizarse por medio de las pescaderías concejiles, quedando en este caso sujetos los precios a las tasas municipales. La venta al menor en las instalaciones municipales era obra de las *pescaderas*, mujeres de las familias de los pescadores. Las capturas se destinaban prioritariamente al mercado local, por lo que las revendedoras no podían actuar hasta que el pescado de los barcos estuviese comercializado y no podían vender a mulateros si existía peligro de desabastecimiento.

La creciente complejidad de la actividad, ligada a la utilización de embarcaciones de mayor porte (pinazas, carabelones, carabelas) y al alejamiento de las zonas de pesca (Berbería, Irlanda, Guinea), exigió obtener financiación previa para la misma. La fórmula habitual era la de *préstamo a la gruesa*, orientada al fornecimiento de los navíos. Las inversiones del sector se vieron acompañadas por las de mercaderes, que financiaron algunas empresas para asegurarse la comercialización a larga distancia; y los aristócratas, que obtuvieron rentas a través de licencias y gravámenes. El caso más notable es, sin duda, el de las almadrabas andaluzas, disputadas entre las casas de Arcos y Niebla, cada una de las cuales ocupaba a unas 200 personas y obtenía varios millares de atunes por temporada. El propio monarca no desdeñó esta nueva forma de riqueza y obtuvo ingresos del arrendamiento de las pesquerías del banco canario-sahariano, desarrolladas por los andaluces desde principios de marzo hasta finales de septiembre.