

LA FUNDACION DEL GREMIO DE PATRONES, ARMADORES Y MARINEROS DE MALAGA

SIRO VILLAS TINOCO

En el (A)rchivo (H)istórico (P)ronvial de Málaga (1), se encuentra una escritura de fundación de gremio, interesante por múltiples y diversas circunstancias que trataremos de poner de relieve a lo largo de este breve estudio.

En primer término, la fecha del documento –1774– no corresponde a una época proclive a la fundación de corporaciones, por lo que parece lícito y conveniente tratar de acceder al conjunto de razones económicas, políticas y/o sociales, que propiciaron tal iniciativa.

En segundo lugar hay que considerar que, como se ha puesto de manifiesto en estudios anteriores, los datos conocidos acerca de la problemática marinera de nuestra ciudad son de escasísima relevancia, por lo que todo documento relativo al subsector de pesca, o de servicio marítimo, viene a engrosar un limitado acervo de conocimientos sobre esta temática específica.

La tercera circunstancia a tener presente es que nuestra información acerca del pasado histórico malacitano, correspondiente al tercer cuarto del siglo XVIII y anterior a la fecha clave de 1778, es la que adolece de una mayor provisionalidad, puesto que los estudios académicos al respecto están en período de realización y publicación. Pese a ello, algunos datos seriales acerca de la coyuntura podrían revelarnos las circunstancias generales del período, que deberá ser completado a través de investigaciones parciales que, a largo plazo, permitan una síntesis coherente de la época a que aludimos.

Un somero repaso a la bibliografía clásica gremial (2) nos informa rápidamente sobre la situación de las corporaciones de oficios en la segunda mitad del Setecientos. Tras la decadencia constatada en la centuria anterior, el resurgir económico del XVIII conllevó un despertar corporativo, que hemos tenido ocasión de estudiar para el caso específico malagueño (3). No obstante, lo que podríamos denominar como resurgir gremial no corresponde a la recreación, pura y simple, de las asociaciones de oficios de corte medieval, aunque con modificaciones. En realidad, bajo esa aparente floración se esconden

(1) A.H.P. de Málaga, Leg. 2635, Fols. 638 r.-655 v.

(2) La bibliografía específica sobre la temática gremial es sobrecabundante, si bien de muy desigual interés. Por ello nos limitaremos a indicar las obras que pueden considerarse como "clásicas" que, además, contienen una abundantísima referencia bibliográfica. Igualmente citaremos una aportación de muy reciente aparición, que efectúa una síntesis condensadísima de éste y otros temas.

RUMEU DE ARMAS, A., *Historia de la previsión Social en España*, Madrid, 1944.

MOLAS RIDALTA, P., *Los gremios barceloneses del siglo XVIII*, Madrid 1970.

UÑA SARTHOU, J., *Las asociaciones obreras en España*, Madrid 1900.

ENCISO RECIO, L. M., *Pedro Molas y La Historia Social de la Administración*, Valladolid 1984.

(3) VILLAS TINOCO, Siro, *Los gremios malagueños. 1700-1742*. 2 vols. Málaga 1982.

den realidades que responden a las presiones politicoeconómicas, dimanantes del poder central y de las corporaciones locales: fiscalidad y control público son elementos dominantes entre las motivaciones escondidas del dinamismo gremial. En este sentido es perfectamente coherente la legislación gremial de los "ilustrados" españoles, pues sin tener en cuenta estas premisas, pueden aparecer como totalmente contradictorias.

Hasta la fecha de 1979, en que se encarga a las Sociedades Económicas de Amigos del País un plan de reforma de los oficios corporados, que a corto y medio plazo significó la presentación de los estatutos de los gremios existentes y el intento de constitución de otros nuevos (como colectivos, alpargateros y tenderos), esta época carece de relevancia en cuanto a la constitución de nuevas asociaciones, por lo que la presencia de la documentación que presta base a este estudio no deja de presentar interrogantes: ¿Que motivó el intento? ¿Quiénes promovieron la asociación y con que intereses, confesados u ocultos? ¿Cabe asimilar la problemática del sector a la de los gremios artesanales o comerciales? ¿Se trata de una primera iniciativa al respecto o, por el contrario, nos hallamos ante la fase de consolidación de unas expectativas largo tiempo maduras? ¿Qué curso siguieron los trámites previos a la constitución? ¿Qué consecuencias sociales y económicas se derivaron de la consolidación del proyecto?

Las respuestas a estos y otros interrogantes no sólo puede desvelarnos la intencionalidad del acto jurídico, sino arrojar luz sobre aspectos marginales al mismo documento y sobre cuestiones incardinadas en la dinámica política y económica de la ciudad en aquel tiempo.

Precisamente una de las lagunas históricas sobre el pasado malagueño viene representada por los datos concernientes a su vida marinera. Incluso una obra tan específicamente económica y eminentemente actual como la de Aurora Gámez Amián (4) ha de pasar por alto el subsector pesquero ante la ausencia de documentación de base o estudios específicos. Una búsqueda exhaustiva, correspondiente a la primera mitad de la centuria, no arroja más que un mínimo saldo positivo: un acuerdo de doce patronos de barcas de pesca que, en 1741, se reunieron para tratar de un problema jurisdiccional que afectaba a la comercialización de las capturas (5). Tan sólo los libros del Catastro del Marqués de la Ensenada nos pueden cuantificar los efectivos que a tal ocupación se dedicaban, si bien, como es lógico, nada aportan acerca de su problemática social, a sus sistemas de organización interna, ni a las relaciones con el resto del cuerpo social malagueño. Y otro tanto cabe indicar sobre el transporte marítimo. Si bien los embarques, a través de las cartas de flete que ahora se comienzan a estudiar, presentan una documentación que puede orientarnos sobre este subsector de servicios, hasta el presente, tampoco ha trascendido nada acerca de la organización socioeconómica de los armadores, patronos y marinos.

El desconocimiento a que antes hacíamos referencia es, si cabe, más acusado por lo que respecta al tercer cuarto del siglo XVIII. Dado que la fecha de 1778 es, generalmente, aceptada como la clave del desarrollo económico de la ciudad, las realizaciones de todo tipo que en la época de auge tuvieron lugar, oscurecieron las décadas anteriores, que tan sólo ahora están siendo estudiadas en sus aspectos artísticos, monumentales, políticos y económicos. Son investigaciones que, poco a poco, van conformando el perfil histórico del período que, con todo, aún está por descubrir en su total extensión y profundidad.

(4) GAMEZ AMIAN, A.: *La economía de Málaga en el siglo XVIII*, Granada 1983.

(5) A.M.M., Col. Escribanía del Cabildo Leg. 60 I, 9, octubre, 1741.

Una de las preguntas que cabe hacerse es si el año 1778, aún sin discutir su importancia intrínseca como hito económico, es el inicio o la consolidación de un proceso ascendente en las condiciones materiales de la ciudad. Por lógica, y por comparación con el resto del acontecer nacional, la prosperidad debió géstarse con anterioridad a dicha fecha clave, como un proceso autoalimentado en que los efectos beneficiosos de una demografía en crecimiento, una relativa paz internacional y un comercio exterior en auge, desembocaron en una actividad mercantil de desarrollo creciente y acumulativa en sus efectos beneficiosos. Tan sólo el hecho de que en 1775 desapareciese la primera iniciativa industrial malagueña, la fábrica de hoja de lata de Ronda, se presenta como circunstancia negativa, sobre todo si consideramos que tal desaparición se justifica por la ausencia de una demanda local que mantuviese con vida el proyecto.

Lorenzo Pérez del Campo, en una excelente investigación que muy pronto aparecerá al público (aunque quizá resumida por imperativos económicos), aporta una información seriada que puede ayudarnos a establecer hipótesis sobre el período (6).

Según ponen de manifiesto las cuentas del arbitrio de “un cuartillo de real de vellón en arroba de pasa, vino y aceite”, concedida para la financiación de las obras de la catedral malagueña, existentes en el Archivo de la Catedral de Málaga y estudiadas por él, la curva de tales exacciones fiscales presenta un perfil irregular, con altibajos que pueden ser explicados en función de diversas coyunturas políticas y económicas. Pero no es factible advertir un punto definido de flexión positiva, un despegue definitivo de los parámetros que miden la actividad mercantil exportadora de la ciudad a partir de 1778. Es más, con excepción de los años 1766, 1768, 1775 a 1777, todos los ejercicios fiscales comprendidos entre 1761 y 1777, alcanzaron cifras de exportación superiores al del período 1778-1782. Similares curvas, aunque obviamente inferiores en valores absolutos, presentan las cuentas correspondientes a las aduanas de Vélez y Marbella.

A la hora de abordar el estudio del documento, hemos dudado entre delimitar previamente la estructura interna del mismo, analizándola y agrupando temáticamente los diversos aspectos, separando, en lo posible, las cuestiones de política y organización interna, de aquellos otros elementos y circunstancias presentes, que le pudieren venir impuestos por los poderes e instancias superiores. Pero, tras considerar detenidamente las diversas opciones, preferimos seguir la presentación formal que aporta el mismo documento, considerando que el orden de prelación de los temas en el mismo, junto al mayor o menor énfasis en el tratamiento que les confiriese el escribano, supone, en sí mismo, un elemento a considerar y que, debidamente valorado, puede ayudar a la comprensión de las motivaciones del conjunto en estudio que es, en definitiva, lo que se pretende.

El día 10 de mayo de 1774 se reunieron los patrones, tanto de los barcos de pesca como de transporte, así como los armadores y marineros de la ciudad de Málaga, a fin de fundar un gremio que englobase a la totalidad de los matriculados de la ciudad. Este colectivo, según la relación de presentes (de la que no cabe dudar por las citaciones formales habidas y las precauciones que al respecto habían tomado las autoridades marítimas), estaba compuesto por los siguientes elementos:

(6) PEREZ DEL CAMPO, Lorenzo, *La Fábrica de la Catedral de Málaga en el siglo XVIII (1719-1782). Estructura Económica y organización material*. Málaga 1983. Memoria de licenciatura inédita.

– Patrones “de lo alto”	41.–
– Patrones “de pescadores”	29.–
– Armadores de barca	11.–
– Marineros	40.–

Es preciso hacer constar que esta relación numérica no puede ser de una total exactitud por motivaciones ajenas al evento, pues, aunque se relacionan los asistentes por su nombre y apellido, el estado deplorable en que se encuentra el documento imposibilita la lectura del último renglón de cada folio. Por ello, los nombres incluidos en éstos sólo pueden ser objeto de una estimación prudente.

Tras la invocación religiosa habitual y la circunstanciada relación de los presentes, comienzan con la expresión de las motivaciones explícitas y las circunstancias que llevaron a la concreción y redacción del documento. Así, queda meridianamente claro que la voluntariedad de los otorgantes era puramente formal, puesto que había precedido una convocatoria en toda regla de las autoridades de marina, a la que difícilmente hubieran podido sustraerse los convocados sin incurrir en graves penas de todo tipo (7). Igualmente, se manifestó que la reunión, no sólo tenía precedentes, sino que estaba incardinada en lo que al efecto proveían las Ordenanzas Reales de Marina (8), con unos intereses perfectamente definidos: mantenimiento de la paz, orden y concordia internos en un colectivo numeroso y no excesivamente disciplinario (9). Naturalmente que estas realidades se edulcoran para tratar de presentar la constitución del gremio como un bien, intrínsecamente positivo para el conjunto (10).

Que la reunión había tenido una intensa y cualificada preparación previa queda perfectamente reflejado (11), así como el agradecimiento a los servicios prestados por el abogado que había cargado con la responsabilidad de conciliar todos los intereses o, al menos, de convencer a los marinos de que la iniciativa merecía la pena de ser considerada.

Los estatutos constaban de 31 artículos, de los que los 7 primeros establecían las jerarquías que debían gobernar la asociación: un Prohombre, cuatro hermanos mayores, un clavario y un secretario. Es interesante profundizar en las características que debían reunir, inexcusablemente, tales individuos, toda vez que marcan el carácter de su función, al tiempo que nos permiten especular con la intencionalidad no expresada de los patrocinadores de la fundación.

El Prohombre, máxima autoridad gremial, debía ser persona de conducta abonada y de solvencia reconocida, aunque no necesariamente vinculada a los asuntos marítimos (cosa extraña habida cuenta del exclusivismo gremial) (12). Los cuatro hermanos mayores deberían pertenecer a los diferentes sec-

(7) A.H.P., Leg. 2635, Fol. 639 r. “...congregados en forma de cabildo principal, para el que hemos sido legítimamente citados por los alguaciles del juzgado...”.

(8) *Ibidem*, “...cumpliendo con el artículo 148, del título 3.º... de la Real Ordenanza de Marina de primero de enero de 1751 en que se virvió S.M. (que Dios guarde) de mandar que para la mejor policía y gobiernø... formen gremio separado// sin mezcla de otros oficios... cuyas elecciones confirmen los Señores Comisarios...”.

(9) A.M.M. Col. Actas Capitulares, lib. 117, II, S/F. cdo. 23-14-1718 y ss.

(10) A.H.P., Leg. 2635, Fol. 639 v. “Y por cuanto la experiencia nos ha acreditado los grandes perjuicios que ha traído a esta marinería el no haber puesto en ejecución este artículo, al paso que se ha fomentado notablemente la de Barcelona, que al tiempo y cuando se erigió su gremio estaba en estado más decadente que esta, hemos tenido por conveniente hacer el establecimiento de nuestro gremio”.

(11) *Ibidem*. “...habiendo precedido tomar las suficientes instrucciones y consejo, para la mejor dirección del licenciado D. Bernardo Joseph Montaldo Saavedra ...//... y evacuadas todas las dudas y dificultades, que en este acto se han propuesto en una larga conferencia...”.

(12) *Ibidem*, Fol. 640 r. “El Prohombre debe ser nombrado por el gremio a mayor número de votos y un sujeto de buena explicación y conducta, dueño de embarcación si fuera posible, o de algún fondo conocido y que no tenga necesidad de navegar. Y también, si fuese posible, por convenir, tenga la residencia continua en esta ciudad, cuyo oficio será de tres años y podrá prorrogarse siempre que lo disponga el gremio...”.

tores afectados por la agremiación. Eran el elemento representativo por excelencia y, por tal causa, no se requerían especiales condiciones para ser elegidos, salvo la pertenencia anteriormente aludida (13).

Cuando se llega a la figura del clavario las precauciones son mucho más selectivas, exigiendo conocimiento, caudal, permanencia en la ciudad y, sobre todo, renovación anual del cargo (14). Esta sanísima desconfianza era una característica habitual de este tipo de asociaciones a la hora de garantizar, en la medida de lo factible, la seguridad de los dineros a su cargo.

El nivel educativo del colectivo de marinería queda perfectamente reflejado en el artículo que define a la figura del secretario:

“El secretario debe ser un matriculado que sepa bien escribir y se elegirá, como los otros, y su oficio será de dos años. Y se podrá prorrogar, mediante la dificultad de encontrar muchos que sean para el cargo” (15).

Más importante aún son las consideraciones acerca de las elecciones anuales y su problemática. En primer término aparece una radical desconfianza en el cabildo general ordinario, máxima autoridad reconocida pero que, sólo debería ser consultada en casos de extrema necesidad (16). Les parecía mucho más operativo establecer la reunión de una “comisión directiva”, órgano restringido al que pertenecerían tan sólo aquellas personas que por su condición social y económica, por su vinculación a las autoridades de marina o por simple gerontocracia, podría estarse relativamente seguro de que no presentarían dificultades añadidas en la toma de decisiones. De todas formas, incluso esta posibilidad quedaba prevista, puesto que caso de preverse alguna posible discordia, el Prohombre debería avisar al Comisario de Marina, quién con su autoridad reconocida presidiría y dirimiría cualquier diferencia (17).

Los artículos 8.º a 10.º, ambos inclusive, determinan el sistema de elecciones, por mayoría simple de asistentes, así como su publicidad y validación por las autoridades marítimas. Como puede fácilmente observarse, la tutela del estamento militar quedaba siempre como última ratio y máxima autoridad a obedecer. Pero también estos artículos se refieren a la toma de responsabilidades, con carácter anual, a los detentadores de puestos de responsabilidad, especialmente el clavario. Caso de que las cuentas presentasen anomalías o desfalcos, sería responsable con sus propios bienes (lo que parece totalmente lógico y está previsto en el artículo que trata de su elección). Pero, caso de ser insolvente, serían responsables solidarios aquellos que propusieron su nominación (18). Este punto es sumamente importante, por cuanto matiza considerablemente la elección en sí misma.

(13) *Ibidem*, Fol. 640v. “Los hermanos mayores deben ser nombrados lo mismo que el Prohombre. Uno de las embarcaciones menores de mil y quinientos quintales viajeras. Otro de las menores. Otro de las pesqueras de anzuelo y otro de las de red”.

(14) *Ibidem*. “El clavario ha de ser un matriculado, hombre de caudal, nombrado como los anteriores y si pudiese ser que lo navegue. Cuyo oficio será anual, sin prorrogación, para que entrando todos los años uno nuevo tenga la mejor custodia el fondo del gremio”.

(15) *Ibidem*, Fol. 640v.

(16) *Ibidem*, Fol. 641r. “...visto todo el buen gobierno y teniendo presente que muchos cuerpos respetables excusan los cabildos generales en que los menos instruidos tienen igual voto que los que están informados... una Junta del Gremio, compuesta del Prohombre y los demás oficiales actuales y se aumentarán hasta trece votos, que se completarán, primeramente, con los que hubieran sido Prohombres; de los que tuvieran el honor de ser graduados de oficiales de la Real Armada, de los cabos principales de Matrícula y, no habiendo suficientes sujetos con estas clases, se citarán a los patronos más antiguos y hubiesen sido hermanos mayores, con igualdad entre viajeros y pesqueros...”.

(17) *Ibidem*, Fol. 641v. “Para proceder a esta junta y elección, precederá que el Prohombre pida permiso al Sr. Comisario, instruyéndole si se teme o no alguna discordia, para que... tuviese por conveniente asistir, por sí o por su segundo el Sr. Auditor...”.

(18) *Ibidem*, Fol. 643r. “... y si hubiese algún alcance o descubierto, se acordará su cobranza, quedando a cargo del Prohombre estrecharlo por términos judiciales cuando no haya otro arbitrio, bien entendido que en defecto de bienes propios son responsables sus nominadores”.

El conocimiento de otras asociaciones y corporaciones de tipo gremial nos lleva a detectar núcleos de tensión en el seno de los mismos, como consecuencia lógica de las luchas por el dominio del colectivo y, lo que resultaba más importante, de los fondos depositados, con los que podían especular y lograrse particularmente. En principio parece correcta la responsabilidad subsidiaria anteriormente aludida, pero no debemos olvidar que tal exigencia conlleva la necesidad perentoria de pertenecer a algún grupo que, al tiempo que presenta la nominación, respalda las posibles responsabilidades posteriores. Por ello, en la misma legislación aparece el callejón legal que permite adaptarse a la letra de la ley, vulnerando su espíritu.

El artículo 11.º determina las atribuciones de la asamblea general, al tiempo que matiza su composición sectorial (19), separando netamente los negocios que se referían al transporte (donde intervendría la congregación de San Antolín) y los referentes a pescadores (que corresponderían a la de San Telmo) (20). Precisamente los dos artículos que siguen hacen referencia a estas congregaciones, al parecer preexistentes, lo que lleva nuevos interrogantes.

Los artículos 12.º y 13.º pretenden el mantenimiento de anteriores tradiciones locales (21). Es un caso típico en el que desde un núcleo religioso, integrado por profesionales de una sola actividad, se pasa a formalizar un gremio o corporación estrictamente profesional. De todas formas, a estas alturas del siglo XVIII el problema secuencial de la creación de corporaciones carece de relevancia. Tan sólo nos interesa desde el momento en que se pone de manifiesto la existencia de unos vínculos anteriores entre la gente de mar, los cuales, por razones desconocidas, no había sentido la urgente necesidad de consolidarse como corporación profesional. Es conveniente recordar a este respecto, la inexistencia de una específica fiscalidad (alcabalas o cientos).

A partir del artículo 14.º ya se entra en cuestiones sustanciales, entendiendo por esto el fondo motivador de la constitución del gremio. Los artículos antecedentes no pasan de ser la infraestructura organizativa, importante en sí misma, pero necesaria y común, en mayor o menor grado, al resto de las asociaciones profesionales, si bien con peculiaridades propias que nos permiten definir perfiles sociales diferenciados para cada tipología de colectivos.

La función esencial de este gremio debía ser la de garantizar el mutuo respeto y la debida corrección de trato entre comerciantes y patrones, a cuyo fin el gremio aparecía como garante de las entregas y actuando, en fin, como una compañía aseguradora para el comerciante exportador (22). En este aspecto adquiere pleno sentido el artículo 15.º, pues de otra forma debería haber sido incorporado en-

(19) *Ibidem*, Fol. 643 v. "Cuando se presente asunto de enajenación, transacción, nuevo estatuto o nueva responsabilidad, y así otras cosas semejantes que requieran, según derecho, el acceso de todo el gremio, después de haberse tratado en Junta Mayor, se remitirá su última y completa decisión a cabildo general...".

(20) *Ibidem*. "...cabildo general que se hará con la distinción de que, si el asunto fuese puramente de viajeros, serán éstos los citados y concurrentes con la Junta de Oficiales que siempre ha de presidir... y lo mismo sucederá con los pescadores cuando a ellos toque...".

(21) *Ibidem*, 644 r. "Por cuanto de mucho tiempo a esta parte, los patrones y marineros viajeros, en forma de congregación o cofradía han hecho una fiesta en la infraoctava del Santísimo Sacramento, en el convento de los padres dominicos de esta ciudad, nombrando mayordomos en cabildo general de un año para otro, a la disposición de toda la función y reparto de sus gastos..." "Que por cuanto igualmente los pescadores han tenido devoción de hacer su función en forma de confraternidad al Señor Telmo...haciendo el reparto entre los pescadores de Málaga solamente para estas fiestas, como los viajeros lo hacen con la suya".

(22) *Ibidem*, Fol. 644 v. "Las Juntas de Oficiales pueden abonar en el comercio la conducta de los patrones, firmando a continuación el conocimiento de las cartas a nombre del gremio, a cuyo abono quedará el fondo de todos los patro//nes viajeros a prorrata, obligándose a sanear cuales quiera mala entrega...".

tre los que concernían a la organización interna (23) y no en este momento de la escritura de constitución.

En contrapartida, el gremio también debía velar por los intereses económicos de sus afiliados, a través del mantenimiento de los fletes en términos de beneficio real (24), o la preocupación por crear canales financieros para los patrones, siempre en peligro de caer en las garras de los usureros (25). Esta dependencia de la financiación exterior era común a todas (o al menos a la mayoría) de las actividades productivas del XVIII malagueño y preocupación manifiesta de los gobiernos ilustrados que, de múltiples formas y con escaso éxito, trataban de librar a los elementos activos de la economía de caer en manos de los parásitos que impedían la acumulación de capital en el circuito de la producción, destruyéndolo en beneficio de los “terciarios ociosos” (26).

Mientras trataban de evitar que el endeudamiento repercutiese sobre terceros, inocentes o confiados, (27), ponían en evidencia que la descapitalización afectaba a todo el colectivo de mareantes —en mayor o menor grado—, repercutiendo en el pago de los salarios y en las posibilidades de supervivencia de los mismos marineros (28).

Desde el artículo 20.º en adelante se centran en las garantías judiciales y de caución, así como en el fondo de capitalización que el gremio debía constituir. En última instancia se trataba de evitar que una minoría defraudase al comercio y que, como consecuencia, sufriera el conjunto de la corporación. Igualmente, se trataba de conferir carácter ejecutivo a las autoridades gremiales, a fin de que las trabas burocráticas no impidiesen una acción rápida de la justicia, ni permitiesen la huida de los defraudadores.

El capital del gremio debería constituirse con las aportaciones de los propios componentes, según un baremo que tendría en cuenta las diferencias entre las percepciones y beneficios de los diferentes barcos y patrones (29). Con la cantidad que se lograra acumular se establecería un auténtico se-

(23) *Ibidem*, Fol. 645 r. “Se ha de cuidar mucho que, en lo sucesivo, de que en modo alguno entre como patrón quien no tenga veinticinco años cumplidos y diez años de marinero ganando a partes. A cuyo fin el Sr. Comisario pedirá informes a la Junta de Oficiales sobre si tiene la inteligencia suficiente para mandar y responder de caudales y que propiedad tiene en la embarcación // para que se ponga con toda claridad en la matrícula. Y en otra forma nunca lo debe abonar el gremio, hasta que haya dado bastantes pruebas de su conducta”.

(24) *Ibidem*, Fol. 645 v. “Uno de los motivos de la decadencia de la matrícula es que debiendo por los precios de los fletes, ir a mas y no a menos, mediante la carestía de las cosas se experimenta muy al contrario. Esto además de las gratificaciones que tienen que hacer los patronos para que les busquen viajes... El Prohombre ha de buscar pasar buena correspondencia con las casas de comercio, presentándose en ellas... a efecto de proporcionar los viajes y dar conocimiento a los patrones...”.

(25) *Ibidem*, Fol. 646 r. “Otro de los motivos es la mucha moneda que se ha tomado, sin el método de ordenanza. Y para precaver este inconveniente se observará puntualmente el artículo, en orden al registro de la moneda. Y para facilitar su práctica habrá en la escribanía de Marina y otros sitios, recibos impresos que sólo tengan que llenar los nombres cantidad y fecha. Y siempre que a algún patrón se le ofrezca tomar dinero, llenará uno de los recibos... quedará [la copia] en el libro que para ello habrá... que el registro esté manifiesto a los interesados y lo estará también al Prohombre y al clavario, dándole por todos los derechos al escribano un real de vellón”.

(26) VILLAS TINOCO, Siro, *Málaga en tiempos de la Revolución Francesa*, Málaga, 1980, pág. 128 ss.

(27) A.H.P., Leg. 2635, Fol. 646 v. “Ningún mandador de barca ni patrón de barco puede pedir dinero con título de partes de moneda ni enseres, para las dichas barcas ni barcos, pues estando los dueños de las haciendas en el pueblo, ellos han de ser absolutamente los que tengan este cuidado. Y deberá ser castigado como engaño cualquier mandador que contraiga deudas sin permiso por escrito de su dueño...”.

(28) *Ibidem*, “Habiendo causado grandes atrasos los socorros que se dan a los marineros, de donde dimana ser preciso tomar mucha más moneda a ganancia. Y que después, no siendo el viaje muy pujante, los marineros no pueden desem [peñarse] con el patrón...//... Y por ahora, mediante la actual pobreza de la marinería, se permite el socorro hasta la tercera parte del flete y no mas... Y se previene que el marinero empeñado no se podrá recibir por otro patrón sin pagar el empeño que deje con el que salió, tanto en las embarcaciones viajeras como en las de pesca”.

(29) *Ibidem*, Fol. 648 r. “Como no pueda ningún gremio subsistir sin tener un fondo común, y especialmente este que ha de abonar la conducta de sus individuos, se acuerda que, desde el establecimiento de este gremio en adelante, deben contribuir todas, las embarcaciones, mayores y menores en esta forma: los viajeros, media parte, sacad del monte mayor; las barcas de jábega, una parte de cuenta a cuenta y los barcos de anzuelo, un *cuanton* de cuenta a cuenta...”.

guro marítimo, el cual, mediante una módica póliza, cubriría los riesgos de las embarcaciones, supliría las deficiencias de capitalización de los armadores e, incluso, serviría para paliar la desgracia, siempre posible, de un naufragio (30). Las autoridades gremiales que deberían fiscalizar todo el proceso estarían constituidas por la junta de oficiales, aquella junta técnica a la que hacíamos referencia anteriormente, cuando hablábamos de la renuncia a la convocatoria de la asamblea general. Al mismo tiempo, establecían la forma de operar con los caudales disponibles, las medidas precautorias para su guarda y conservación, así como el cese de recaudación entre las embarcaciones, cuando el caudal acumulado alcanzase la cantidad de veinticinco mil ducados, pues se suponía que alcanza tal cuantía, los réditos devengados por las operaciones de crédito y seguridad bastarían, tanto para mantener operativo el sistema, como para destinar las tres cuartas partes de los beneficios anuales a obras de caridad interna de la asociación (31).

Por último, establecían que el Sr. Comisario de Marina era la autoridad ante quien se deberían rendir cuentas, por lo que la totalidad del sistema quedaba garantizado por la fiscalización que el Estado imponía a la asociación.

Determinadas las reglas por las que se iba a regir el colectivo, tan sólo quedaba pendiente la elección de las autoridades gremiales, lo que tuvo lugar seguidamente, utilizando la modalidad del voto secreto para el Prohombre y eligiendo sin tantas formalidades a los cuatro hermanos mayores, al clavario y al secretario de la asociación. Sin que sea determinante el dato en sí mismo, no deja de resultar interesante que el Prohombre suplente (figura por cierto no contemplada en los estatutos), resultase ser Antonio Sotelo, en tanto que el cargo de Clavario también correspondió al mismo Antonio Sotelo. Podría darse la circunstancia de que el centro de máxima decisión y el de confianza económica recayesen, casualmente, en la misma persona. No es excesivamente arriesgado suponer que, dada la ausencia de quejas al respecto —ni por parte de los intervinientes ni de la autoridad que presidía— el tema estaba lo suficientemente controlado como para evitar incidentes molestos.

Las formalidades siguientes consistieron en la validación de los acuerdos y elecciones, la comprobación de la identidad de los presentes (32) y la firma de los participantes que podían hacerlo, un total de 42.

El acuerdo precedente va seguido de un auto del Comisario de Marina, que otorga validez formal al susodicho acuerdo, pero que nos interesa por las matizaciones marginales y las conformaciones que aporta a las hipótesis de trabajo. Muy en síntesis, el auto invita a los cargos electos a cumplir fielmen-

(30) *Ibidem*, Fol. 648 v. “Desde luego, se destinará el Prohombre y oficiales a ir distribuyendo este fondo propio, que se vaya juntando en las embarcaciones, considerándolas a cada una el dinero que necesite... con la moderada ganancia de un cuatro por ciento en cada veinte leguas de riesgo, o el cambio que gradúe más equitativo la Junta de Oficiales, según la diferencia de tiempos y viajes, a cuya moneda de asignación a cada embarcación dará el clavario un recibo registrado...”

“A los dueños de barcos y barcas se les hará la competente asignación al mismo fin, con la ganancia de un cuatro por ciento de cuenta a cuenta, lo que parezca más equitativo”.

“... y por consiguiente el gremio tenga así dinero efectivo, para una urgencia, o para responder algún abono, se irá posesionando en las mismas embarcaciones de pescadores un corto interés de una octava parte en las mayores y una cuarta en las menores, para que no les sea sensible un naufragio”.

(31) *Ibidem*, Fol. 649 v. “Cuando tengamos un fondo de veinticinco mil ducados cesará la contribución de las embarcaciones... y los réditos... anualmente tendrá la distribución de ponerse una cuarta parte de ganancia por aumento del fondo y las otras tres cuartas partes se distribuirán en fines... de la Junta Mayor y especialmente en asistencia de enfermos matriculados, funeral de ellos, socorros a sus viudas, dote de huérfanas... y así de otras cosas semejantes”.

(32) *Ibidem*, Fol. 652 r. “... y los testigos suscritos damos fe conocemos a los otorgantes, cuyos nombres se fueron leyendo por lista para su mayor satisfacción hasta quedar convencidos de su identidad y concurrencia de los no matriculados”.

te sus obligaciones, informando puntualmente de cuanto sucediese en la corporación. Confirma al abogado Saavedra (gestor de la normativa) como tutor del gremio y por último, dado que la nueva corporación implicaba en su funcionamiento al comercio de la ciudad, reducía todo lo acordado a una normativa de cuatro puntos, que debería ser pregonada y fijada en la lonja. Los puntos eran: 1.º El gremio abonaría la conducta de los matriculados, a petición de los comerciantes cargadores. 2.º Imposibilidad de concertar préstamos a los patronos de transporte, sin el registro previo reglamentado. 3.º Igual tratamiento para los préstamos solicitados por los patronos de pesca. 4.º Exclusividad de trabajo marítimo, directo e inducido, para los matriculados de Málaga (33).

CONCLUSIONES

Del análisis de cuanto antecede, de su comparación con los estudios precedentes sobre asociaciones gremiales malagueñas del siglo XVIII y de la interrelación de esta creación corporativa en el contexto histórico de la España Ilustrada de la segunda mitad del siglo, cabe concluir una serie de afirmaciones, a las que es factible atribuir un cierto carácter generalizable.

En primer término se hace evidente que la creación de esta corporación está propiciada, por no decir impuesta, por las autoridades de Marina, basándose en una legislación muy anterior que, por circunstancias ignoradas, había resultado incumplida. También se evidencia el espíritu “Ilustrado” del despotismo político, que lleva a la “redención” popular, a través de una normativa impuesta y que, necesariamente, debe convenir a los intereses de los afectados porque así lo ha decidido el poder político central.

La normativa presenta escasas peculiaridades sobre otras anteriormente conocidas, si no es porque evidencia (en mayor grado que aquellas), la desconfianza en las asambleas populares, marcando una dinámica de funcionamiento basada en la acción de unas minorías preparadas, que dirigirán y educarán al común de los afectados. El hecho de que indefectiblemente resultase que tales minorías, por imperativo de los intereses materiales, terminasen constituyendo oligarquías, no era motivo para abatir las ilusiones ilustradas, ni invalidar sus sanas intenciones formativas.

El gremio trata de incardinarse en estructuras preexistentes, de tipo ideológico-religioso. No es contradictorio que los ilustrados, que combatieron determinadas formas de asociación cofradiera, se apoyasen en éstas, pues no se trataba de asociaciones de socorros mutos, sino de prácticas piadosas, lo que no afectaba al fondo de la temática ilustrada.

Por lo que afecta a la organización interna, presenta un diseño de jerarquización piramidal (lógico para la mentalidad de la época), sometido en su conjunto a las autoridades de Marina. Con este esquema era fácilmente obtenible tanto la praxis organizativa interna como el control de los afiliados y su sometimiento a la normativa general, dado que, en última instancia, todo cuanto se traduce de obtener de la asociación estaría controlado por los cargos que, así, lograban el sometimiento.

(33) *Ibidem*, Fol. 654 v. “...se fije un edicto en la lonja del comercio terminante a instruir a todos: lo primero que está formado el gremio de matriculados, quien abonará la conducta de sus individuos, siempre que algún cargador lo pida. Lo segundo que ninguno ha de dar moneda a patrón de embarcación viajera, sin que proceda el registro o toma de razón en el oficio de Marina. Lo tercero que ninguno le de a patrón de pesquería sin conocimiento del dueño del barco o barcos. Y finalmente... los fletes de las embarcaciones de esta ciudad elija ni tome para los trabajos... a quien no fuere matriculado, sin excepción de persona...//... y lo mismo para fijar las jábegas, matar y salar pescado, pues sólo podrán valerse de gente de tierra no habiendo matriculados que lo puedan hacer...”.

La intencionalidad económica queda meridianamente definida: la constitución de un fondo de capital que permitiese dos fines esenciales. Por una parte, garantizar la seguridad de los fondos de comercio. Por otra, financiar internamente las necesidades de los propios marinos, exonerándolos de agiotistas y logreros y previniéndolos, con fondos de capitalización, de los peligros inherentes al tráfico marítimo y sus imponderables. Debe hacerse notar que la iniciativa pública o política no abarca más allá de la presión organizativa, pues en ningún momento el poder participa en la formación del capital social, ni directamente ni a través de apoyos de tipo fiscal.

En otro orden de cosas, esta constitución gremial poco aporta al conocimiento cualitativo de la sociedad de la época. Es cierto que nos informa del número de participantes (con gran fiabilidad dadas las circunstancias de la convocatoria) y que este dato puede ser cotejado con lo que sabemos de otras épocas. Pero en ningún momento el gremio determina normativas de organización interna, de apoyos mutuos u otra cualquier forma de actividad comunitaria. En este aspecto, la documentación es mucho más parecida a una moderna escritura de sociedad mercantil (donde se explicitan los fines y los medios), que a una reglamentación gremial típica, donde junto a los aspectos puramente materiales se trata de regular las relaciones interpersonales de los afectados, sus derechos y deberes mutuos y la interdependencia con el resto del colectivo ciudadano.

Pero de esa misma ausencia podemos extraer conclusiones positivas para aumentar nuestro conocimiento de la época. Creemos poder afirmar que se trata de una iniciativa impuesta desde arriba, de miras elevadas, altruistas y positivas, pero que no enlazaba demasiado con los deseos, necesidades y problemas cotidianos de los sujetos a los que iba dirigida. La acogida no es entusiasta y mucho menos su continuidad, toda vez que los estudios sobre épocas posteriores en ningún momento presentan documentación o referencias acerca de este gremio. Para explicarlo caben dos hipótesis de trabajo que, además, no se excluyen mutuamente: o la iniciativa, huérfana del calor popular de los afectados, languideció hasta diluirse sin mayor obra efectiva, o bien los negativamente afectados por la constitución del capital (los prestamistas que iban a perder una saneada fuente de ingresos), obstaculizaron la iniciativa hasta inutilizarla. En este momento carecemos de información para responder a tales supuestos, pero el conocimiento de la inercia popular y de la potencia social y política de los prestamistas de la época parecen avalar, al menos provisionalmente, tal especulación histórica.