

SUPERVIVENCIA DE LA TRADICIÓN DE LA NAVEGACIÓN CATALANA DE FINALES DEL XVIII.

M.^a Soledad Ocón Bermejo
Concepción Juanes Encinas

El objetivo principal del trabajo ha sido el de llegar a una aproximación general sobre las condiciones de trabajo de las tripulaciones catalanas en las últimas décadas del siglo XVIII, considerando como punto fundamental el comprobar la posible evolución hacia una forma capitalista de remuneración de dicha marinería.

La fuente a partir de la cual trabajamos ha sido las contratas de tripulación de la Escribanía de Marina, recogidas en el Archivo Histórico del Protocolo de Barcelona. El contrato se firmaba entre dos partes, el patrón y los marineros, fijando la capacidad de acción del primero y las condiciones a las que se sometían los segundos. No obstante no hay que olvidar un tercer elemento, la barca, "els perçoners", cuyas condiciones también se especificaban; e incluso un cuarto, los fletadores, tan comprometidos en la aventura. Todos intentaban minimizar sus riesgos en la empresa, y la tripulación era, evidentemente, la que quedaba más desprotegida.

Generalizando se puede afirmar que, el principal problema que para nosotros presenta este tipo de documento está en que, al seguir esquemas muy rígidos y repetitivos, limita mucho la riqueza y la variedad de la información; el hecho se acentúa con el paso de los años, al irse haciendo habituales este tipo de contratos.

Dado el gran volumen de información que encontramos, y teniendo en cuenta que pretendíamos realizar un análisis comparativo, seleccionamos las dos secuencias temporales que parecieron más representativas: la década de los 70 y el primer lustro de los 90.

Tras un análisis minucioso de las contratas contenidas en estos años, diseñamos en primer lugar una visión general de las embarcaciones catalanas de finales del XVIII. Y la primera pregunta que nos realizamos fue, ¿quiénes acompañan una tripulación?. Esta cuestión sólo puede responderse a partir de las contratas a salario, pues sólo en ellas se especifica el cargo de cada uno de los componentes de la expedición. En la cumbre de la jerarquía estaba, evidentemente, el patrón o capitán; en la base los marineros y los pajes. La zona intermedia estaba ocupada por una variadísima cantidad de cargos, contenidos en su mayoría dentro de la categoría de oficiales: piloto, escribano, contraamaestre, carpintero, aprendiz, dispensero, cocinero, calafate, etc.

Este modelo de tripulación, simplemente aproximado, no lo hemos encontrado completo en ninguna de las contratas recogidas. Era famosa la astucia de las embarcaciones catalanas a la hora de ahorrar gastos, y una de las fórmulas era a costa de la calidad y cantidad de los marineros. Así, no se va a poder establecer una relación fija entre el número de componentes de la tripulación y el tonelaje de la barca.

Evidentemente, el sueldo va a depender del lugar en que se encuentre la persona en la jerarquía de cargos. Cuando se trata de una contrata a partes y no salario, el patrón y el contra maestre van a ser los que decidirán la parte que corresponderá a cada marinero según las labores y méritos realizados en la travesía.

En el mismo caso de contrata a partes, la forma de reparto es “la propia de la navegación catalana”, es decir: el total del flete, una vez descontado el 10% para la habilitación de la barca, se va a dividir en dos partes iguales. Una de las partes recaerá íntegra sobre los propietarios de la barca (“els perçoners”), y la otra mitad corresponderá al común. Una vez descontados del total del común los gastos que corren a su cuenta (pilotaje, puertos...), el contra maestre o el patrón, como ya se dijo, serán los encargados de hacer el reparto entre la tripulación según los méritos de cada uno de los marineros. A pesar de ser contratas “a partes” en algunas ocasiones encontramos que el piloto va a ir a salario, especialmente en las contratas de los años 70.

Esta explicación la hemos deducido de las puntuales informaciones entresacadas de las diversas contratas, y sólo hemos encontrado un caso en el que se especifique de una forma detallada en qué consiste el reparto (1).

Los marineros tenían opción a otro tipo de beneficios, nos referimos a la “pacotilla” o posibilidad que tenía la tripulación de cargar mercancías de escaso valor y volumen libre de fletes. En otros casos la carga participaría de los mismos fletes que los cargados.

Un tema muy interesante a considerar sería el de las estancias. Son raras las contratas de los años setenta donde éstas se fijan, mientras que en los noventa, con un comercio más desarrollado y regularizado, las estancias adquieren un papel importante. Son muchos los intereses que deberían girar en torno a este punto, desde los “perçoners” a la tripulación, rentabilidad y tiempo son dos factores estrechamente ligados. Incluso cada puerto tenía ya establecido lo que el fletor debía pagar a la tripulación por cada día más allá de los límites fijados en la contrata. De todas formas, tampoco existía una relación clara entre estancias fijadas y duración del viaje, ya que el capitán tenía libertad para decidir otras escalas en puertos americanos, al margen de lo que opinara la tripulación. Las escalas no sólo las realizaban en dichos puertos, sino que eran numerosas las efectuadas en el litoral español antes de partir hacia el Nuevo Continente, y así las embarcaciones catalanas realizaban el mismo tiempo un comercio de cabotaje y un comercio trasatlántico, combinación muy adecuada para las operaciones fraudulentas (“práctica del registro doble”).

Para concluir con esta descripción general, señalar que el marinero que se embarcaba en los navíos catalanes, no sólo iba a soportar condiciones precarias de tipo sanitario, alimenticio, etc., sino que además se iniciaba en una aventura que no sabía cuando ni cómo concluiría, totalmente sometido a los mandos superiores de la barca, ya fuera el capitán ya el contra maestre.

Pasemos ahora a lo que pretendíamos fuera el punto fundamental de la comunicación. ¿Se evoluciona hacia fórmulas capitalistas de remuneración de la marinería catalana?. Veamos en primer lugar los resultados numéricos:

1.- A.H.P.B., Escribanía de Marina, Vicente simón, Escrituras III (1769-1770), fol. 204-207.

AÑO	TOTAL CONTRATAS	A SALARIO	A PARTES	% A SALARIO
1769-1770	14	2	12	14,28
1771	4	0	4	0
1772	11	1	10	9,09
1773	22	0	22	0
1774	10	0	10	0
1775	9	0	9	0
1776	14	1	13	7,14
1777	25	1	24	4
1778	23	3	20	13,04
1779	24	4	20	16,6

1790	52	3	49	5,5
1791	52	3	59	6,34
1792	90	2	88	2,2
1793	59	4	55	6,77
1794	40	0	40	0
AÑOS 1770-1779:	total 156 contratas			
	12 a salario			
	7,69 %			
AÑOS 1790-1794	total 304 contratas			
	13 a salario			
	4,27 %			
TOTAL GLOBAL	460 contratas			
	25 a salario			
	5,43 %.			

Teniendo en cuenta los datos porcentuales, que son los que nos parecen más significativos, resulta evidente el poder afirmar que no se ha producido la citada evolución hacia un tipo de relación contractual salarida, es decir, capitalista. Los resultados son elocuentes: simplemente analizando las medias, observamos como si en los años setenta las contratas a salario representan el 7'79% del total, en el lustro de las 90 analizado, esta cifra desciende hasta un 4'27%. Es más, este 4'27%. Es más, este 4'27% está más de un punto por debajo del tanto por ciento global de todos los años analizados en su conjunto (5'43%).

Es significativo el aumento de los porcentajes de contratas a salario en los años 78-79, alcanzado en este último el 16'6% del total. Estos años coinciden con el inicio de la llamada "época dorada" del comercio colonial (1778-1793), y podríamos preguntarnos por la posible relación entre ambos hechos. En todo caso, y siguiendo la evolución posterior, vemos que esta tendencia al aumento de las contratas a salario no llega a cuajar, y así en el año 1792, con un máximo total de 90 contratas, sólo dos son a salario:

En definitiva el aumento de contratas a salario de finales de los 70 no pasó de ser un simple ensayo que no llegó más allá, quedó claro que el sistema tradicional de la navegación catalana, la retribución "a partes", seguía siendo la fórmula más eficaz. ¿En qué consistía esta eficacia?. Fundamentalmente se trataba de que del éxito de la expedición dependían los mayores o menores beneficios de la tribulación, y así ésta participaba de la empresas como algo personal. Los marineros, así, no sólo van a trabajar eficaz y rápidamente para que la travesía sea llevada a buen término, sino que además, tampoco van a ser exigentes en asuntos que afectan a los gastos que corren a cuenta del común: alimentación y silimares.

En definitiva, los resultados eran suficientemente positivos como para que a principios del siglo XIX todavía no se pensara en cambiar el sistema. Sería necesario realizar una secuencia temporal más amplia para encontrar una evolución hacia formas asalariadas.

