

Para facilitar la comprensión del escrito de ben Zerah, en atención al lector actual no versado en el universo cultural judío, Rodríguez Ochoa aporta en este libro todavía tres extensos apéndices, de una utilidad evidente. En el primero ofrece una panorámica general de la literatura rabínica, a fin de encuadrar en su justa dimensión la exposición que se encuentra en la «Introducción». En el segundo expone sistemáticamente los servicios diarios de oración que recitan los creyentes judíos, pues es un aspecto que trata en extenso la obra de ben Zerah. Y, por último, con objeto de que el lector pueda alcanzar una idea genérica de la temática jurídica desarrollada a través de la obra de ben Zerah, aporta en el tercero la traducción del extenso Índice de materias de *Tzeda la-Derek*, siguiendo el original hebreo.

M.^a IRANZU RICO ARRASTIA

SERNA VALLEJO, Margarita, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico. Prólogo de Gregorio Monreal Zia, Instituto Vasco de Administración Pública/Marcial Pons, Madrid, 2010, 358 pp. ISBN, 978-84-9768-750-8.*

M. Serna nos presenta una excelente y atractiva monografía, que, como ella misma indica en la Introducción, constituye la primera contribución de carácter general al estudio del régimen jurídico-institucional de los viajes pesquero-comerciales que guipuzcoanos y vizcaínos efectuaron a Terranova a lo largo de la Edad Moderna. Destacar, pues, ya desde el inicio de esta reseña la originalidad y carácter pionero de este trabajo, en el que confluye la Historia del Derecho mercantil, en concreto del Derecho y de las Instituciones marítimas, con la del Derecho internacional público, ámbitos no muy frecuentados hasta el momento en la disciplina de la Historia del Derecho en España. El estudio discurre entre 1530, año en que comienzan estas expediciones, y principios del siglo XIX, por tanto, abarca los casi tres siglos en que, con más o menos intensidad, se desplegó esta actividad. Período amplio que permite a la autora trazar una panorámica de conjunto y al lector comprender cómo evolucionaron a lo largo de estas tres centurias esos viajes a las costas del Atlántico Norte canadiense.

Después de un Prólogo de Gregorio Monreal Zia y de la Introducción, M. Serna divide su investigación en dos partes bien diferenciadas. En la primera, titulada «Pesquerías de altura en Terranova en época moderna, monarquías europeas y navegantes guipuzcoanos y vizcaínos», que contiene los tres primeros capítulos, aborda cuestiones geográficas, políticas e históricas que nos introducen en el complejo mundo de la práctica de las pesquerías de altura y de los problemas de toda índole que se suscitaron en torno a ellas. Y en la segunda, «El Derecho de las pesquerías de guipuzcoanos y vizcaínos en Terranova», que engloba los tres últimos capítulos, trata la parte jurídico-institucional propiamente dicha. Sistemática muy acertada que nos posibilita en esos seis capítulos conocer con claridad y amplitud todos los principales asuntos relacionados con estos viajes y pesquerías.

En el capítulo primero, «Las pesquerías de altura en Terranova en la época moderna», la investigadora explica en primer lugar, con la finalidad evidente de introducir el tema y facilitar su comprensión por el lector, cómo se desarrolló la pesca del bacalao y la caza de la ballena en el Atlántico Norte canadiense entre los siglos XVI y XVIII. En segundo lugar, se habla de los protagonistas españoles de esta empresa: los navegantes

vizcaínos y especialmente los guipuzcoanos, cuya presencia fue disminuyendo en tierras canadienses, sobre todo desde los inicios del siglo xvii, a la vez que aumentaba la de franceses e ingleses, explicando las razones de esta dedicación vasca a la pesca de altura bacaladera y ballenera en los caladeros de Terranova.

El marco temporal del desarrollo de estas pesquerías, con tres etapas sucesivas: el auge y esplendor de 1530 a 1580, el inicio de la decadencia con la paulatina relevancia de navegantes franceses e ingleses en detrimento de los vascos de 1580 a 1713, y la última, de 1713 a 1808, la de la crisis e intentos infructuosos de revitalizar esas pesquerías, se examina en tercer lugar. La determinación del ámbito geográfico en el que se desarrolló esa actividad, es decir, la descripción de la isla de Terranova y de la costa canadiense desde el sur de la península del Labrador a la península de Nueva Escocia se acomete en cuarto lugar. En quinto lugar, se detallan las tres modalidades pesqueras balleneras que se practicaban por vizcaínos y guipuzcoanos en las costas europeas: la caza gremial de la ballena en el litoral vasco, la caza de la ballena en el Cantábrico central y occidental con viajes organizados por comerciantes o armadores al margen del control de las cofradías de mareantes de la costa vasca y la pesca de altura en aguas de Irlanda e Inglaterra, para después resaltar las similitudes y diferencias con las pesquerías de altura en el Atlántico Norte canadiense. Y, por último, en sexto lugar, la autora hace una completa y pormenorizada exposición de cómo, desde el siglo xvi en adelante, se ha tratado en la historiografía desde diversos puntos de vista la presencia de los navegantes vascos en Terranova en los siglos de la Edad Moderna. Y es en esta exposición donde se confirma la casi ausencia total de trabajos desde una perspectiva jurídico-institucional, vacío que ha llenado M. Serna con brillantez y maestría.

«La actitud de las monarquías europeas respecto de Terranova» es el título del segundo capítulo de esta monografía. Con acierto, la autora no se limita a explicar la actuación de la Monarquía hispánica respecto a Terranova –su posible colonización e inclusión en sus posesiones ultramarinas–, sino que, ampliando el campo de visión, se preocupa de analizar el proceder de otras monarquías, las de Francia e Inglaterra, cuyos navegantes también participaron en la Carrera de Terranova, y que condicionó tanto a la postre la regulación jurídica de la actividad pesquera de los guipuzcoanos y vizcaínos. Las conflictivas relaciones internacionales y coloniales entre las grandes potencias quedan perfectamente reflejadas en estas páginas.

Siguiendo un criterio cronológico, como por otra parte no podía ser menos, distingue dos etapas bien diferenciadas. La primera desde fines del siglo xv, cuando se descubre Terranova (Juan Cabot, 1497), y durante las primeras décadas del siglo xvi, en la que la falta efectiva de conquista y colonización de esas tierras por las potencias europeas motivó que Terranova estuviese en manos de navegantes y comerciantes europeos, que explotaban las pesquerías de manera libre y autónoma conforme a un derecho consuetudinario surgido espontáneamente del desarrollo de esa actividad. No se puede hablar de asentamientos coloniales, sino de simples establecimientos de pescadores de carácter temporal. Analiza M. Serna en este contexto el desinterés inicial de Portugal, Francia e Inglaterra a finales del siglo xv y comienzos del xvi por colonizar estas tierras del este canadiense; algunas expediciones emprendidas en estos mismos años por la Monarquía hispánica y planes para otras, sobre todo la autorizada en 1511 a Juan de Agramonte, que no llegó a iniciarse; y otros proyectos castellanos de la primera mitad del siglo xvi, que, como hemos dicho, no se tradujeron en la efectiva ocupación de estas tierras.

En la segunda etapa, la de su colonización, la investigadora habla ya de verdaderos asentamientos coloniales estables vinculados a los intereses comerciales de diferentes compañías mercantiles, realizados con apoyo de las monarquías europeas, que imponen

nuevas reglas para la explotación de la riqueza pesquera. La autora diferencia tres fases sucesivas en esa colonización. Una primera de 1583 a 1610, en la que sobresalen planes de colonización impulsados por los ingleses, que fructificaron en la creación de algunos de esos asentamientos. La segunda, entre 1610 y 1660, en la que se divide Terranova en tres áreas de influencia: la colonizada por los ingleses; la controlada por los franceses, que no poseían colonias estables, en ambos casos con la aparición de las primeras compañías mercantiles dedicadas al comercio con Terranova; y la «tierra de nadie», que coincidía con el territorio costero en el que se practicaban desde el siglo anterior las pesquerías de bacalao y ballenas de los vizcaínos y guipuzcoanos sin que la monarquía española estableciese colonias permanentes. Y la última fase, de 1660, en que Francia constituye la primera colonia estable, a 1713 con la firma del Tratado de Utrecht; años en los que la creación de numerosas colonias reales por los franceses motivó una rivalidad franco-inglesa por el control de estas tierras canadienses, jalonada por numerosos conflictos entre ambas potencias. Tras el citado Tratado, Francia cedió el control de Terranova a Inglaterra.

El extenso capítulo tercero, que cierra la primera parte de este libro, lo dedica M. Serna a precisar todo lo relacionado con la presencia de «guipuzcoanos y vizcaínos en las pesquerías de Terranova». Para ello distingue tres etapas.

La primera que discurre entre 1530 y 1580, es la del indudable dominio de los guipuzcoanos y vizcaínos en la caza de la ballena en los caladeros de Terranova. Explica con solvencia y agilidad, por una parte, las causas que permitieron y favorecieron el establecimiento de estas pesquerías en tierras canadienses: en primer lugar, las todavía cordiales relaciones de la Monarquía hispánica con Inglaterra y Flandes; en segundo, la disponibilidad de recursos humanos y materiales –dinero y bastimentos– suficientes para hacer frente a esta empresa, haciendo hincapié en la forma de financiación de los viajes, en cómo eran estos barcos que hacían la Carrera de Terranova contruidos casi todos en los astilleros de Guipúzcoa, en los bastimentos, provisiones, instrumentos de trabajo, medicinas y armas que se transportaban en las naves desde las costas cántabras y en los hombres que componían las tripulaciones; y en tercer y decisivo lugar, el aseguramiento de los viajes a la costa atlántica norte por, sobre todo al inicio, comerciantes burgaleses, a los que posteriormente se unieron otros mercaderes de Bilbao y San Sebastián (seguros marítimos que cubrían los riesgos asumidos por los promotores de estos viajes).

Por otra parte, expone los primeros perjuicios, aún no demasiado importantes, originados desde mediados de la sexta década del XVI –generalmente antes de la partida de los navíos y a su regreso, pero no mientras faenaban en Terranova– en la práctica de las pesquerías de guipuzcoanos y vizcaínos. Varios fueron los motivos. Así, las crecientes tensiones entre España e Inglaterra y Flandes provocaron, por un lado, la requisa para la Armada de naves que en otras circunstancias habrían realizado la Carrera de Terranova, y por otro, dificultades para comercializar los productos de Terranova en las ciudades flamencas e inglesas. También las guerras contra Francia por motivos ajenos a Terranova ocasionaron sobre todo embargo de naves y prohibiciones de comerciar con los súbditos del país enemigo, destacando el papel de las *Conversas* o tratados de buena correspondencia, que permitieron la continuidad del comercio derivado de las pesquerías de altura entre españoles y franceses, a pesar de lo cual surgieron a partir de 1550 algunos enfrentamientos entre ellos en Terranova por las pesquerías con frecuentes ataques a las naves de piratas, lo que obligó a que surcasen los mares con armamento para defenderse. Y, por último, las guerras de religión entre católicos y protestantes dificultaron, por ejemplo, el avituallamiento –especialmente de sal– de los barcos de los guipuzcoanos y vizcaínos y la comercialización de los productos obtenidos en Terranova en el

puerto de La Rochelle, lo que forzó a buscar rutas alternativas para llevar a cabo estos cometidos.

Continúa la autora analizando la segunda etapa en el acontecer de las pesquerías de guipuzcoanos y vizcaínos en las aguas del Atlántico Norte canadiense, que transcurre de 1580 a 1713 y que denomina el período de regresión. Como nos indica muy certeramente fueron varias las causas que motivaron el declive continuo de esa actividad. En primer lugar, el enfriamiento del clima con la consiguiente alteración de las rutas migratorias de los cetáceos, el exceso de explotación de los caladeros canadienses y el descubrimiento de otros en el Ártico que detrajeron recursos humanos y materiales de los de Terranova. También favoreció esa decadencia, en segundo lugar, el aumento de las pesquerías francesas e inglesas en las costas canadienses al compás de la creación de colonias y de asentamientos y la comercialización en puertos de Guipúzcoa y Vizcaya por comerciantes extranjeros de los productos obtenidos en Terranova.

En tercer lugar, constata la intensificación de esos perjuicios a los que se había referido en la etapa anterior, provocados por las guerras europeas en las que se enfrentaron España, Francia, Inglaterra y Holanda. En concreto, esos perjuicios fueron las consecuencias en los barcos y hombres que hacían la Carrera de Terranova del desastre de la Armada Invencible, los frecuentes ataques de los corsarios a esas naves, las continuas prohibiciones a los marineros, como en la etapa anterior, de incorporarse a las tripulaciones de los barcos de los enemigos, las levas de marinos y embargos de naves ordenadas por los monarcas para destinarlos al servicio de la Armada real y la prohibición de fletar navíos extranjeros con destino a Terranova, iniciativa con la que se pretendía suplir la falta de naos propias o nacionales. En cuarto lugar, relata el grave conflicto surgido entre España y Francia en 1697 como resultado de la prohibición establecida por Luis XIV (incumpliendo la Conversa de 1694) a los navegantes vascos de faenar en el entorno de la colonia francesa de Placencia, fuera de su área tradicional. Y, finalmente, en último lugar, nos habla, entiendo que no como causa de la crisis de esas pesquerías, de la paulatina sustitución de los burgaleses por donostiarras, bilbaínos y portugueses, en este último caso admitidos con cierta reticencia, como aseguradores de las naves que se embarcaban para practicar las pesquerías de altura en Terranova, como consecuencia del declive comercial y financiero de Burgos y de su Consulado y el paralelo auge del de Bilbao.

Y, por último, M. Serna examina la tercera etapa en el desarrollo de las pesquerías en Terranova, que abarca casi una centuria, de 1713 a 1808, la de la crisis definitiva de la ocupación de los guipuzcoanos y vizcaínos en la caza de la ballena en el Atlántico Norte canadiense. Esta crisis fue provocada, sobre todo, por el dominio inglés en las pesquerías de Terranova a raíz de la firma de la Paz de Utrecht en 1713, que dificultó enormemente la continuación de la actividad pesquera tradicional que los vascos habían practicado durante los dos siglos anteriores. En este contexto, analiza y compara con habilidad el artículo 20 del Tratado preliminar de paz de mayo de 1713 y el 15 del definitivo de julio de ese mismo año, menos ventajoso este que el primero citado, ya que se presta a interpretaciones subjetivas al reconocer únicamente a los navegantes españoles aquellos privilegios pesqueros en Terranova «que puedan con derecho reclamar».

De hecho, desde 1715 las autoridades inglesas dificultaron e impidieron a los españoles las pesquerías, lo que obligó a frecuentes, y a la postre infructuosas, gestiones de la diplomacia española para defender y obtener el reconocimiento de los derechos e intereses de los españoles en las pesquerías del Atlántico Norte canadiense, que por otra parte eran difíciles de justificar porque estaban basados únicamente en la costumbre inmemorial. A esta defensa contribuyeron incansablemente las propias instituciones del Señorío de Vizcaya y de la Provincia de Guipúzcoa, y también los guipuzcoanos y viz-

caíños que ocupaban cargos estratégicos en la Corte, que influyeron en las reclamaciones de los monarcas españoles ante Inglaterra. También favoreció esa crisis el manifiesto desinterés de los armadores guipuzcoanos en invertir en fletar navíos para Terranova y el nuevo desastre militar de la Armada española en el cabo Passaro en 1718, que causó la pérdida de todas las naves balleneras que viajaban a Terranova, que no volvieron a reconstruirse.

La segunda parte del libro se inicia con el capítulo cuarto, «El Derecho mercantil y el Derecho internacional público: los sectores del ordenamiento jurídico con relevancia en las navegaciones a Terranova». Este capítulo, como se deduce de su enunciado, puede considerarse una visión general para dar a conocer al lector lego en la materia los rudimentos básicos de las cuestiones jurídicas que después desarrolla en los dos siguientes. Así, la autora explica, respecto al Derecho mercantil, su evolución desde un derecho medieval consuetudinario –el *ius mercatorum*– creado y aplicado por los propios comerciantes y de carácter universal, hasta un derecho creado a través de disposiciones legales por las monarquías y de ámbito nacional, y hace hincapié en que el régimen jurídico de las pesquerías de altura en Terranova se rigió por los distintos Derechos nacionales de los países implicados y por un Derecho marítimo consuetudinario, difundido por las costas del occidente y del norte de Europa.

En relación con el Derecho internacional público, en concreto el Derecho marítimo, primero traza unas breves pinceladas acerca de su origen y del reconocimiento en el siglo XVIII por los Estados del principio de libertad de los mares y de ciertos derechos –la jurisdicción– a los países ribereños sobre el espacio marino de sus costas. También bosqueja un esbozo de las dos principales fuentes de creación del derecho marítimo: el derecho consuetudinario y los tratados internacionales. Y después se refiere a cómo incidió ese Derecho internacional en los viajes pesqueros al Atlántico Norte canadiense. En concreto, expone diáfamanamente cómo hasta 1697 se mantuvo el principio de libertad de navegación, pesca y comercio para regir esas pesquerías de los guipuzcoanos y vizcaíños en Terranova, que fue respetado por Francia e Inglaterra, que también estaban presentes en esas costas americanas; principio que se cuestionó claramente desde el Tratado de Utrecht en 1713, a partir del cual Inglaterra controló casi todo el territorio y, en cuanto titular de la jurisdicción sobre las aguas de la costa canadiense, impidió o dificultó las pesquerías de los españoles y de los franceses, en este último caso en menor medida puesto que Francia defendió los intereses de sus pescadores en estas tierras con las armas, mientras que España sólo lo hizo por la fallida vía diplomática que ya hemos expuesto.

También nos informa la autora de cómo hasta 1713 esos viajes a Terranova y la explotación pesquera de sus recursos se rigió por las costumbres derivadas de las actuaciones de los estados, que en todo caso respetaron esa libertad de navegación por los mares, de explotación de las pesquerías y de comercialización de sus productos. No obstante, a partir de esa fecha también se aplicaron los tratados internacionales, cuya interpretación a veces suscitó importantes problemas, como sucedió con la del artículo 15 del Tratado de Utrecht ya referida. Los españoles, ante la exigencia inglesa de probar sus derechos a esas pesquerías, alegaron la costumbre que existía desde al menos dos siglos a la libre pesca del bacalao y caza de la ballena respetada por todos los estados, pero solo pudieran probarla documentalmente a través de la declaración de testigos, de los documentos diplomáticos o de disposiciones del derecho interno de cada estado, sin que se pudiera acreditar por otros medios importantes, como la existencia de redacciones de derecho consuetudinario marítimo en relación con Terranova, la existencia de precedentes judiciales o arbitrales, etc., lo que a la postre condenó al fracaso las aspiraciones españolas.

En los dos capítulos siguientes M. Serna diferencia claramente entre el derecho de creación regia, al que dedica el quinto capítulo titulado «El Derecho creado por la Monarquía hispánica para regir algunos aspectos de las pesquerías de guipuzcoanos y vizcaínos en Terranova», y el derecho consuetudinario, que expone en el sexto y último bajo el siguiente enunciado: «El Derecho marítimo consuetudinario de las pesquerías de guipuzcoanos y vizcaínos en Terranova».

En concreto, en el quinto analiza exhaustivamente cómo la explotación de los caladeros de Terranova en los inicios se rigió, como hemos dicho, por el principio de libertad de comercio sin interferencia alguna de los estados, aunque desde fines del siglo *xvi* y comienzos del *xvii* en Francia e Inglaterra las tesis mercantilistas fueron desplazando esa libertad absoluta de comercio, de manera que esos estados, en el orden interno, empiezan a imponer restricciones –a través de las compañías mercantiles– a esa libre navegación y explotación económica de los caladeros de Terranova practicada hasta ahora por sus súbditos. Eso no sucedió en España, ya que las ideas mercantilistas que se aplicaban en el comercio con las Indias nunca se implantaron en los viajes de los marinos vascos a Terranova, que quedaron al margen de la intervención y control de la monarquía, ya que las únicas limitaciones impuestas derivan, por ejemplo, de los enfrentamientos militares con las otras potencias y no del deseo de la Corona de aprovecharse de la riqueza pesquera canadiense, lo que explica la falta de interés en colonizar estas tierras a que ya hemos aludido en páginas anteriores. Esas restricciones fueron consideradas en Guipúzcoa como agravios al régimen foral, uno de cuyos pilares fundamentales fue la libertad de comercio, y por eso, ante la defensa encendida que la Provincia hace de esa libertad de comercio en todas sus manifestaciones, en muchas ocasiones esos límites se acaban retirando por los monarcas de turno, por ejemplo, la exigencia de licencia real para fletar naves con destino a Terranova o la consideración como ilícita de la entrada de la grasa de ballena en puertos donostiarras. Además estaban exentos del pago del diezmo, seco o marítimo, por la entrada de artículos a Guipúzcoa para consumo de los naturales y del pago del derecho del treinta por ciento en la salida de los productos procedentes de los mares canadienses, que se consideran frutos de la tierra desde 1606 –al igual que lo era el hierro–, y, por tanto, no sometidos a ese impuesto.

También puntualiza la autora en este capítulo las medidas adoptadas por la monarquía a partir del último cuarto del siglo *xvi* para favorecer esa actividad pesquera en Terranova, que, como sabemos, iniciaba ya su declive. La primera fue el proyecto de creación de una compañía ballenera en la segunda década del siglo *xvii* con la finalidad de recuperar la navegación y las pesquerías del Atlántico Norte canadiense que no prosperó; la segunda, las *Conversas* de 1536, renovada en 1537 y 1543, y la de 1653, así mismo renovada en 1667, 1675, 1690 y 1694, entre Vizcaya, Guipúzcoa y Labort, que aseguraron los intercambios comerciales entre estos tres territorios en períodos de enfrentamiento militar entre Francia y España; en tercer lugar, la adopción por parte de la monarquía de algunas soluciones para proteger las pesquerías en Terranova de guipuzcoanos y vizcaínos, como la concesión de privilegios personales a esos navegantes y de exenciones fiscales para facilitar el aprovisionamiento de las naves de los pertrechos, bastimentos y municiones necesarios para hacer la Carrera de Terranova; y, por último, la promulgación de disposiciones que amparan esta actividad frente a la competencia extranjera.

Finalmente, la investigadora estudia las modificaciones que en relación con el régimen jurídico de las pesquerías tienen lugar a partir del siglo *xviii* con la llegada de los Borbones, que contribuyen a acentuar el declive de esas pesquerías: la desaparición de las *Conversas* y el incremento de las prohibiciones de contratar a tripulación extranjera; la supresión de las medidas protectoras de los productos de las pesquerías de Terranova

que deben competir libremente en el mercado con otros productos extranjeros; y la eliminación de las exenciones de embargo de naves y leva de marineros adoptada por los monarcas para fortalecer la Armada real. También se detalla el postrero intento realizado con apoyo de la monarquía para reflotar las pesquerías de Terranova, que fue la creación de la Compañía para la pesca de la ballena de San Sebastián, que únicamente funcionó de 1732 a 1757.

El capítulo sexto, como ya hemos indicado, se dedica al derecho consuetudinario que ordena las relaciones profesionales y personales entre todas las personas que de una manera u otra participan en esta aventura de las pesquerías en Terranova, que es el establecido por los propios navegantes, y que no es otro que el derecho que regula las actividades pesqueras y comerciales en las costas del Atlántico europeo con las modificaciones necesarias para adaptarlo a las peculiares circunstancias del Atlántico Norte. M. Serna se detiene a estudiar, en primer lugar, dos aspectos relacionados con las naves: uno, su propiedad, siendo el modo de adquisición de las mismas más frecuente la construcción en los astilleros del litoral cantábrico; y otro, su titularidad, que casi siempre correspondió al régimen de copropiedad, debido al elevado coste de adquisición y a los enormes riesgos a que se exponían los barcos en los viajes a Terranova, que se traducían en un reparto proporcional a las cuotas de las ganancias y de las pérdidas obtenidas en cada expedición.

En segundo lugar, se ocupa de describir cómo eran explotadas económicamente esas naves, llegando a la conclusión de que generalmente eran los mismos copropietarios los que las ponían en explotación a través del contrato de fletamento por viaje redondo, en el que el aspecto principal era el arrendamiento del barco y no el transporte de las mercancías. A este respecto realiza un análisis pormenorizado y esclarecedor de este tipo de fletamento, centrándose primero en el estudio de los elementos personales (el fletante y el fletador) y después en los materiales (la nave; los viajes de ida y vuelta especificando los lugares de partida, destino y regreso de los barcos y las escalas intermedias si las hubiese; las pesquerías; y el flete, en dinero o especie, que tenía que pagar el fletador al fletante), exponiendo al mismo tiempo que examina cada uno de ellos las obligaciones y derechos de las dos partes del contrato. También alude brevemente a la posibilidad de resolución del contrato de fletamento.

En tercer lugar, explica minuciosamente las compañías pesquero-comerciales constituidas con fines mercantiles para la organización y la práctica de las pesquerías en Terranova, cuyo régimen jurídico, organización y funcionamiento se acomodó al modelo de compañía mercantil castellana contenido en las Partidas y también al de las sociedades de pesca del litoral vasco, que poseían dos características particulares: el carácter radial y jerarquizado de su estructura y la sujeción a las cofradías de mareantes y pescadores. La primera característica la comparten las compañías constituidas para organizar los viajes a Terranova, pero no las creadas, después de que se alcanzase la costa canadiense, para la caza de la ballena y transformación de sus productos, mientras que la segunda en ningún caso, puesto que estas expediciones a Terranova se organizaron siempre al margen de los gremios. Por tanto, la autora distingue claramente dos tipos de sociedades diferentes –las dos citadas arriba–, es decir, las constituidas en suelo peninsular y las que se creaban en suelo canadiense, cada una con su propia finalidad ya indicada, y estudia los caracteres de los contratos de sociedad concertados para constituirlos (naturaleza consensual, bilateralidad, la confianza y el carácter *intuitus personae* de los socios), las similitudes y diferencias entre ellas, los tipos de socios y sus aportaciones y la participación de los socios en las ganancias y las pérdidas, que se ajustaba a lo acordado por las partes.

M. Serna, en cuarto lugar, examina los préstamos a la ventura de mar como principal forma de financiación de estos viajes a Terranova, que además otorgaban protección al prestatario, ya que transferían los riesgos al prestamista durante el viaje, pero no antes o después. También se ocupa, al igual que cuando atiende al fletamento, de estudiar los elementos materiales (el objeto, el riesgo y el premio o prima que debía pagar el prestatario al prestamista como interés junto con el principal), los personales (prestamista y prestatario), el elemento formal y el contenido, es decir, la devolución del principal y la prima por parte del prestatario.

De los seguros marítimos trata la autora en quinto lugar. Mientras que en el préstamo a la gruesa la indemnización quedaba sujeta a la circunstancia de que la nave se perdiese, puesto que si llegaba a puerto el prestatario tenía que restituir al prestamista la cantidad recibida en préstamo y la prima, en el caso del seguro, el asegurado siempre está obligado a pagar la prima –que nunca recupera– al asegurador, que asume la cobertura de un riesgo incierto y satisface la indemnización con posterioridad al siniestro, en caso de producirse. Se podían asegurar el viaje de ida, el de vuelta y la estancia de los barcos en Terranova. Finalmente, en sexto lugar, estudia la institución de las averías gruesas o comunes, que permite repartir entre todos los interesados en el viaje marítimo los daños o gastos causados para salvar la nave o su cargamento o ambas cosas a la vez, siempre que esos gastos o daños fuesen consecuencia de las decisiones de algunos de esos interesados en el viaje, que existiese amenaza de un riesgo conocido y efectivo (por ejemplo, en estas expediciones a las costas del Atlántico Norte la posibilidad de que las naves quedasen atrapadas en el hielo), y que el acto que causase el daño fuese útil. También detalla quiénes eran esos interesados, cómo se determina el importe de esos daños o gastos reputados como avería gruesa, quiénes eran los beneficiarios de la contribución, cuáles eran los bienes sujetos a la obligación de contribuir y la forma de liquidación de esas averías

Acompaña la autora unos Apéndices en los que realiza una cuidada e interesante selección de algunos de los documentos –doce– más importantes en relación con estos viajes de navegantes vascos a Terranova. También intercala con acierto en el texto algunos mapas que ilustran determinadas cuestiones geográficas importantes.

En definitiva, el enorme esfuerzo que se intuye ha realizado la investigadora a la hora de elaborar este libro se confirma por el elevado número de archivos que ha visitado, por la extensa documentación, nacional y extranjera, manejada y por la abundante bibliografía consultada, aunque ello no es óbice para que la lectura de este libro sea amena y ágil, sin que en ningún momento la abundancia de datos que proporciona sea una carga pesada para esa lectura.

El libro de M. Serna tiene a mi entender el enorme mérito de proporcionar a los profanos en la materia, con una claridad, exhaustividad y rigor dignos de encomio, conocimientos sobre unas cuestiones de gran interés y que hasta ahora han permanecido prácticamente ajenas a los historiadores del derecho, y al mismo tiempo de abrir una nueva senda en los estudios iushistóricos que esperemos prosiga, cultivada por ella misma, como ya anuncia respecto de la actividad ballenera en lugares tan diversos como Islandia, Groenlandia, Brasil y la Patagonia, o por otros historiadores preocupados por esta materia.

Por todo ello quiero felicitar a su autora, que con esta investigación proporciona una nueva y excelente aportación a una materia, el derecho marítimo, en la que ya había realizado valiosas incursiones con anterioridad. Espero que M. Serna continúe sorprendiéndonos en el futuro con libros tan novedosos, documentados y atrayentes como el que reseñamos en estas páginas.

REGINA POLO MARTÍN