



LOS VECINOS DE LAS PALMAS Y SUS VIAJES DE PESQUERIA
A LO LARGO DEL SIGLO XVI.
OTROS DATOS PARA SU ESTUDIO

MANUEL LOBO CABRERA

Hace algún tiempo cuando iniciamos nuestras investigaciones en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas con miras a la elaboración de nuestra tesis doctoral «La esclavitud en las Canarias Orientales a lo largo del XVI», nos encontramos con el rico y variado mundo que nos ofrecían los Protocolos Notariales. Cada escritura daba pie a la realización de un estudio sobre diferentes aspectos económicos y sociales. Eran de tal interés los temas que surgían que merecía la pena trabajar sobre cada uno de ellos, pero presentaba el inconveniente de la eternización, ya que tal idea era un poco descabellada para llevarla a cabo una sola persona; sería labor de equipos y de muchos años de trabajo. No obstante, el consejo orientador del director del Archivo Provincial, don Joaquín Blanco Montesdeoca, hizo que fuéramos tomando de aquellos documentos los que por su relevante interés merecía la pena estudiar para completar otros trabajos. Unido a esto, la llamada hecha por el Dr. Rumeu de Armas en sus trabajos «España en el Africa Atlántica» y «Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI)»¹, donde indica que estos tipos de estudios «han de ser obra del tiempo y del esfuerzo común, por la dispersión de la tarea y su propia intrascendencia» nos animó a acometer este trabajo, utilizando otro tipo de fuente, protocolos notariales principalmente, a la manejada por el mencionado autor.

Africa, especialmente la costa noroccidental, vecina a las Islas, fue para Canarias durante el siglo XVI una cantera inagotable de productos que los isleños supieron explotar con mayor o menor acierto, según las épocas y la beligerancia llevada a cabo por Castilla.

A esta zona, Berbería, acudían los nuevos pobladores, una vez terminada la conquista, a buscar esclavos, negros o moros, que obtenían en las famosas cabalgadas y rescates, necesarios para los

1. RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa atlántica*, Madrid, 1957, p. 606. *Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 23, Madrid-Las Palmas, 1977, p. 372.

trabajos que determinaba la esclavitud y para mantener un comercio que casi desde el último tercio del siglo XV se estableció en algunas islas, especialmente en Gran Canaria. Igualmente, en los rescates se conseguía ámbar, marfiles, ganados (camellos, cabras, e incluso ciervos que se aclimataron en la isla de La Gomera); también de aquella tierra llegó un cereal, el llamado trigo morisquillo. A todo esto se unía el producto obtenido en las pesquerías: pescado salado o sapreso, que constituyó un elemento básico en la dieta alimenticia isleña durante siglos como en la dieta de a bordo de los navíos que hacían su escala en Canarias con destino a Indias.

De todas estas actividades practicadas por castellanos e isleños, la única que perduró incluso hasta nuestros días fue la pesquería de Berbería, con unos riesgos que desgraciadamente siguen persistiendo en la actualidad.

El arranque de la explotación del banco pesquero hay que retrotraerlo al siglo XIV. La constancia de los pesqueros andaluces en la zona convirtieron a Marruecos y al África Occidental en uno de los mayores focos de atracción pesquera², a donde acudían los peninsulares ribereños con cierta continuidad.

Una vez terminada la conquista del Archipiélago canario con la anexión de las realengas: Gran Canaria, La Palma y Tenerife, el campo de acción de las pesquerías se traslada desde la Baja Andalucía a Canarias, languideciendo la actividad de los peninsulares visiblemente³, y ocupando su puesto los isleños, bien indígenas o pobladores. Sin embargo, es de destacar que durante la primera mitad del siglo XVI las pesquerías canarias no sobresalieron todo lo que podamos imaginar, o al menos así lo dan a entender los documentos; será a partir de 1560 cuando las constantes citas documentales dan pie para pensar que a partir de esa fecha aumentan considerablemente, especialmente en la última década de la centuria.

1. LA PESCA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO

Las islas por su situación en un mar apenas explotado, contaron desde los primeros momentos con personal, poblador y portugués principalmente, que se dedicó a la dura tarea de los trabajos del mar. Ello lo prueba la existencia en las caletas isleñas de los carpinteros de ribera, y la aparición de pescadores que acudían a las pla-

2. RUMEU DE ARMAS, A.: *Las pesquerías...*, p. 349.

3. *Ibid.*, p. 369.

zas públicas de Las Palmas y La Laguna a vender su mercancía, necesaria al igual que los productos de la tierra para la dieta alimenticia de la nueva población. El trasiego de gentes dedicadas a estos menesteres originó la promulgación de Ordenanzas, donde se regulaba los lugares de venta y sus precios.

En el cabildo lagunero, presidido por el Adelantado, Alonso Fernández de Lugo, se toman acuerdos desde finales del siglo XV para restablecer los precios del pescado. Este era por lo general arrancado del mar en las zonas de calmas que se extendían entre Gran Canaria y Tenerife. De este modo se ordena en 1498 que el pescado no se venda a ojo sino por peso, así la sama, el peje rey, la bicuda y las brecas se tasan a 6 maravedís la libra; el pescado de vara a 7 maravedís, el cazón a 5 y el abadejo a 4⁴; el pescado tomado con caña resultaba más económico, debido asimismo a su menor coste; la libra de éste se apreciaba en 1 maravedí⁵.

Años más tarde, iniciado ya el siglo XVI, en la misma isla y a petición de los pescadores, que alegaban que el reducido número de ellos se debía a lo barato del precio del pescado y a los muchos costos que llevaba consigo tal profesión, se eleva su valor. En la lista de precios que se promulga para tal efecto por el cabildo de La Laguna observamos que se aumenta el precio del congrio, peje rey, bicuda, sama, peje escolar, brecas, sargos, pescado menudo, caballas, cazón, gata, quelbe, abadejo, raya y peje perro, sin embargo al llegar al precio del pescado seco y salado «del que muriere en esta isla como fuera de ella que den a vista del fiel ejecutor y diputados para que ellos le pongan el precio»⁶. La diferencia que pudiera existir entre el costo de un pescado u otro nos lleva a considerar que el salpreso obtenía en mercado un valor mayor, puesto que su industria llevaba consigo una inversión inmediata, antes que los navíos se hicieran a la mar, tal como más adelante veremos.

La primera cita que poseemos sobre la existencia de pescadores isleños en la costa de Berbería arranca de 1520, cuando aquellos se quejan de las violencias a que son objeto por parte de los navíos de guerra portugueses⁷. Por esas mismas fechas, tres pescadores se concertan con un vecino de La Laguna para entregarle todo el pescado

4. SERRA RAFOLS, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife. 1497-1507*, La Laguna, 1949, pp. 4-5.

5. *Ibid.*, p. 7.

6. SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife. 1508-1513*, La Laguna, 1952, p. 21.

7. RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1957, p. 605. *Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglo XV-XVI)*, "Anuario de Estudios Atlánticos", 23, Madrid-Las Palmas, 1977, p. 370.

que maten, puesto en el puerto de Santa Cruz o en Tegueste. Se consigna en el concierto que se recibirá el pescado salado, corriendo la sal por cuenta de los pescadores⁸.

Hasta 1530 la pista se nos pierde; en tal año un maestre de navío, surto en el puerto de las Isletas, recibe 14 doblas para armar su navío y emprender viaje a la pesquería⁹. Desde esta fecha hasta 1557 la documentación no vuelve a citar para nada los viajes a pesquería. Realmente pensamos que tal ocupación no se paralizó en momento alguno, lo que sí pudo haber ocurrido fue que a la vez que se preparaban las cabalgadas con el fin de hacer razias y traer esclavos, se organizaban en los mismos navíos la pesquería, así mientras los navíos esperaban en la costa la llegada del botín, los marineros se dedicaban a la pesca.

2. LA PESCA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO

Los años correspondientes a esta parte del siglo son más ricos en datos, los cuales nos dan a entender que la pesca de la costa de Berbería cobró unos bríos desconocidos hasta el momento. En estos años se realizan conciertos entre pescadores, armadores y capitalistas para llevar a cabo tal actividad. Hasta 1572, fecha en que Felipe II prohíbe las cabalgadas, pesquería, entrada y rescates van por decirlo de alguna manera unidos; pues los fletamentos se realizan con un doble objeto. En los años que van de 1572 a 1579 —año en que merced a una cédula real se reanudan las entradas en África— se nota un retroceso en la pesca, pues tan solo un navío, el de un francés, zarpa en 1578 del puerto de las Isletas con destino a la pesquería¹⁰. Esta inflexión se puede explicar por la necesidad que tenían los pescadores de comunicarse con tierra, donde se proveían de víveres, agua y leña, salaban el pescado y lo secaban al sol¹¹, y al no serle posible por los riesgos que podían correr a causa de la guerra santa que estaban llevando a cabo los Jerifes prefirieron abstenerse y pescar en las calmas isleñas.

Desde 1579 en adelante raro es el año en que no se hacen a la mar uno o dos barcos con el propósito de hacer la pesquería, destacando los años 1599 y 1600. Tal vez en estas fechas, anuladas las

8. LOBO CABRERA, M.: *Índice y extractos de los protocolos de Alonso Gutiérrez. San Cristóbal, 1520-1521*. Memoria de licenciatura, La Laguna, 1975 (en prensa). Documento n.º 643.

9. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Hernando de Padilla, n.º 746, f. 551 r. (A partir de ahora se citará este archivo con las siguientes siglas A.H.P.L.P.).

10. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 383 r.

cabalgadas, los pescadores prescindieron del contacto con la tierra y se acostumbraron a realizar todas sus labores dentro de los navíos.

3. ORGANIZACIÓN DE LA PESQUERÍA

Los preparativos que la pesquería llevaba consigo variaba muy poco de cualquier fletamento que se realizara tanto para llevar azúcar a Cádiz como para ir a buscar esclavos a Cabo Verde. Tal vez la diferencia radicaba en la presencia de la sal, elemento imprescindible en la pesquería, entre los mantenimientos.

Los dueños proporcionaban sus barcos, por lo general muy pequeños, de fabricación isleña y con una capacidad reducida, oscilaba entre las 15 y 50 toneladas; porte que aún en el siglo XVIII se mantenía¹¹.

Estos señores de navíos ofrecían dos modalidades a la hora de fletar sus barcas y prepararlas para dirigirse a la costa de Berbería. Por una parte la fletaban a un segundo que pagaba cierta cantidad de maravedís por ellas: 50 doblas pagaba Juan de Ribera a Francisco Luis, vecino de Garachico, arráez de su barca «La Veracruz», para llevarla a Berbería. El primero tenía que entregar todo el fornecimiento de pan, vino, sal, remos, liñas para pescar y armas necesarias en la barca. El segundo se obligaba a partir en un plazo de ocho días, después de llegado a Gran Canaria, con rumbo a Lanzarote o a Fuerteventura, a la isla que Ribera quisiera, para tomar en ella la sal necesaria para la pesquería. Desde allí, partirían para Berbería, a donde después de llegados, Ribera con la gente que señalara saltaría en tierra para realizar un rescate. En el inter Francisco Luis haría la pesca, y terminada ésta, con licencia de aquél se podría venir a Gran Canaria a descargar el pescado; hecho esto volvería a Berbería, al mismo punto, a recoger el botín que Ribera hubiera conseguido¹². Armazón similar es la que se prepara en 1557 entre Baltasar González, vecino de La Palma, maestre y señor de la carabela «San Juan», y Diego de Sequera y Gonzalo de Vera, en nombre de todos los padres que tenían sus hijos cautivos en Berbería. El maestre la fleta por 40 doblas mensuales, obligándose a recibir la sal en la isla de La Palma; los marineros, que son cuatro, percibirán cada uno de soldada 10 doblas de oro mensuales¹³.

11. RUMEU DE ARMAS, A.: *Las pesquerías...*, p. 364.

12. GLAS, G.: *Descripción de las Islas Canarias. 1764*, La Laguna, 1976, p. 139.

13. A.H.P.L.P., Luis Felipe, n.º 854, f. 34 r.

14. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. roto.

Este tipo de compañías se realiza cuando son organizadas con un doble fin: rescate y pesquería.

En aquellas donde el único objeto es la pesquería, el maestre pone a disposición su barca, sin cobrar salario ni flete, tan sólo recibe dinero a ganancia de socios o capitalistas que lo entregan para fornecer y aliar el navío.

En ocasiones el arráz de la barca es un hombre de la mar o un pescador, y es él solo el que se concierta con el capitalista para organizar la pesquería¹⁵; otras veces el maestre en unión de los marineros reciben el dinero, bien en metálico o en especies, comprometiéndose todos conjuntamente a devolver al final de la jornada lo principal y el interés¹⁶. En otras circunstancias nos encontramos que el capitalista es asimismo el poseedor del navío¹⁷, o cuenta con un testafarro que es en definitiva quien organiza y realiza las gestiones con el maestre y marineros.

Contando con el transporte, barcas por lo general, la tripulación, marineros, tal como dan a entender los documentos es escueta: un maestre o arráz, un piloto, excepcional, salvo cuando quien dirige la expedición no conoce la zona, como un francés, y cinco marineros o a veces menos, tres o cuatro. Es de destacar que con el paso del tiempo la gente de a bordo aumenta, pues en el siglo XVIII, los barcos más pequeños, con un porte de 15 toneladas contaban con 15 hombres¹⁸.

Su remuneración la reciben de acuerdo al monto resultante después de vendida la pesca. De este valor se hacen tantas partes como gente fuere en la barca. El piloto, si lo hay, se lleva tres partes, igual que tres marineros; el maestre dos, la barca tres y cada marinero una¹⁹. Esta práctica de repartir los beneficios de acuerdo a partes continúa vigente en las siguientes centurias. En el siglo XVIII, después de haber deducido los gastos de la sal y pan, corresponde una parte a los propietarios por sus gastos en equipar el barco; el resto se divide entre la tripulación: el patrón o capitán recibía una parte igualmente que los pescadores habilidosos, mientras un mozo recibía media parte o un cuartón²⁰.

A veces sucedía que algún marinero o piloto se concertaba de manera individual con el armador y propietario del barco, como

15. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 582 r.

16. Apéndice, documento n.º 3.

17. Apéndice, documento n.º 1.

18. GLAS, G.: *Op. cit.*, p. 139.

19. A.H.P.L.P., Luis Felipe, n.º 854, f. 34 r.

20. GLAS, G.: *Op. cit.*, p. 140.

Juan Delgado, piloto, vecino de la isla, que se obliga a servir a Juan Bolem, francés, residente en Gran Canaria, de su oficio, en el navío «El siervo bolante», propiedad de Bolem, para llevarlo a la costa de Berbería y enseñarle la parte donde se ha de hacer la pesquería, percibe por su trabajo 15 ducados, y por el servicio de su hijo, Alonso Delgado, que va por marinero, 6 ducados al mes, con condición que si más tiempo estuvieren en el dicho viaje se les pagará al respecto ²¹.

De la misma manera, en 1598, un maestre, Antón de Sosa, vecino de Gran Canaria, se obliga a ir con su navío en compañía del maestre Simón Pedro a la pesquería y ponerlo surto en parte y lugar donde se haya de hacer, asistiendo con su persona y gente, y gastando toda la sal que se lleva hasta que el maestre no quiera cargar más; por este trabajo y por la aportación de su navío recibe 3.000 reales de plata castellanos, además del sustento de pan y vino que es costumbre dar. Esta escritura tiene la peculiaridad de que Sosa obtiene además la resalga que sobrare, terminada de hacer la pesquería, sin que por ello se le cobre cosa alguna; esto da a entender su reincidencia en estos menesteres, pues posiblemente una vez llegado el navío a tierra, tornará a la pesquería con la sal restante, yendo tal vez en el segundo viaje por cuenta propia; es de destacar también en este concierto, que aunque Sosa contrata el negocio con el maestre Simón Pedro, este es sólo un testafarro, ya que el verdadero armador y quien a la postre ha de recibir el pescado y pagar las soldadas es un mercader, Lorenzo Esquier. En esta pesquería intervienen dos navíos «La Concepción», propiedad de Sosa, y «La Fortuna», de la cual es maestre Simón Pedro. El primero pone su navío y gente, y el segundo ha de ayudarle con la propia y la herramienta necesaria; es de consignar también que la resalga que recibe Sosa, ha de ser la sobrante de la primera salesa ²².

Si hasta aquí hemos visto los conciertos realizados entre un piloto y un maestre, veamos ahora el que realizan en julio de 1600 tres marineros. Son estos hombres de la mar, Alvaro Hernández, Luis Millian y Antón González, vecinos de la ciudad de Canaria, los cuales se obligan a ir por marineros en un navío que Daniel Vandama envía a la pesquería; en él ayudarán diligentemente a pescar, salar y secar todo el tiempo en que la embarcación estuviere en Berbería; por ello recibirá cada uno, una vez llegado el navío a Gran Canaria o a cualquiera de las islas, 30 ducados; además de comida y bebida como a la demás gente; cada uno de ellos promete llevar

21. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 383 v.

22. A.H.P.L.P., Francisco de la Cruz, n.º 851, f. 87 r.

sus aparejos para pescar, con cargo que Vandama les dé los anzuelos²³.

Salvo estos casos que hemos citado, de resto, las compañías se realizan entre pescadores, maestros y marineros, y capitalistas, percibiendo los beneficios al final de la jornada.

Las herramientas o aderezos propios del oficio los solían poner los pescadores, aunque a veces los socios capitalistas entregaban parte de ellos, que se incluían en la acción invertida. Estos poco habían variado a lo largo de los siglos, pues creemos que los que cita Jorge Glass son tan rudimentarios que bien podrían ser los mismos que se utilizaban en el siglo XVI. Señala el autor «...que cada hombre llevaba su propio aparejo, que consistía en unas cuantas liñas, anzuelos, un alambre de cobre, un cuchillo para abrir el pescado y una o dos fuertes cañas de pescar»²⁴. En estos, junto con los mantenimientos se invertía una cantidad hasta cierto punto respetable; en 1567 se gastaba en vinos, bizcocho, herramientas y aviamiento del navío 45 doblas²⁵. A veces solamente el vino equivalía al 10 % del capital invertido, pues años más tarde, en 1587, Melchor Verde, arráez de la barca «La Candelaria» recibía como parte de los mantenimientos para la pesquería 4 barriles de vino de a 12 azumbres cada uno, valorados en 48 reales²⁶.

Un elemento importante que no faltaba en el aviamiento de estas barcas era la sal; ésta, tanto se tomaba de las salinas de Gran Canaria, como de las de Lanzarote y Fuerteventura, e incluso de La Palma. Constituía sin lugar a dudas la mayor inversión y su precio oscilaba de acuerdo a la época y al lugar donde se tomara. En 1567 el cahíz de sal, que equivalía a 12 fanegas, estaba apreciado en 14 reales; se cargan este año en un navío con destino a la pesquería 22 cahices²⁷; en 1586, el cahíz se tasaba en torno a los 38 reales; en este año dos navíos reciben: uno 12 cahices, y otro, el de Juan Manrique, vecino de Tenerife, obtiene del regidor Alonso Olivares del Castillo, 22 cahices, valorados en 60 doblas, que toma de las salinas de Gran Canaria²⁸. Un año más tarde, en 1587, el precio de la sal había aumentado casi el 100 %, pues Melchor Verde, arráez, recibe de Daniel Vandama, mercader, 20 hanegas de sal, valorada cada una en 5 1/2 reales, con lo cual el cahíz ascendía a la suma de

23. Apéndice, documento n.º 4.

24. GLAS, G.: *Op. cit.*, p. 139.

25. Apéndice, documento n.º 1.

26. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 797, f. 161 r.

27. Apéndice, documento n.º 1.

28. Apéndice, documento n.º 3. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 843, f. 406 r.

66 reales²⁹. Por lo expuesto, se puede apreciar que en tan sólo veinte años, el precio de la sal había aumentado un 400 %. Esto es lógico, si tenemos en cuenta que en el último tercio del siglo el número de navíos que faenan en Berbería aumenta considerablemente, con lo cual y como consecuencia de ello existe mayor demanda de sal y esto trae consigo que el precio se eleve. La importancia que adquiere la sal, lleva aparejada que las salinas se conviertan en una importante fuente de recursos, de ahí que la tesis que mantiene el Dr. Bethencourt Massieu sobre que la construcción del castillo del Romeral en el sur de Gran Canaria, fue hecha con miras a proteger las salinas de la zona, está totalmente justificada.

Otros elementos necesarios en estos viajes eran las esteras, necesarias tal vez para poner el pescado a secar o almacenarlo en las bodegas, y las candelas o velas para alumbrarse en las noches³⁰.

Preparados ya los navíos, partían de las caletas que contorneaban la ciudad de Las Palmas: San Pedro Mártir, San Telmo, Triana, de los abades, de los parrales o del propio puerto de las Isletas, con destino a Cabo Blanco, cabo de Aguer y cabo Bojador³¹. Asimismo la zona se extendía desde el límite de la isla del Hierro hasta la costa de Fuerteventura³².

4. CAPITALISTAS

Los pescadores, pobres y sin medios, tan sólo poseían sus barcas, sus aparejos y su trabajo. El numerario para preparar las pesquerías lo recibían a ganancia o interés de terceras personas. Eran éstas en su mayor parte mercaderes, que igualmente que controlaban el comercio azucarero y el de esclavos se dedicaban al negocio de la pesca. Entre ellos son dignos de destacar Adán González, Gaspar de Alarcón, Jusepe de la Paz, Agustín García, Lorenzo Esquier y Daniel Vandama. Todos avecindados en Las Palmas y de distinto origen; si los primeros son posiblemente andaluces o castellanos, los últimos son genoveses y flamencos. Al parecer los genoveses se dedicaban a este negocio desde los comienzos del siglo XVI³³. A ellos se unen en la segunda mitad del siglo los flamencos como son el citado y Arnaldos Vandala, mercaderes conocidos en el ámbito isleño

29. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 797, f. 160 r.

30. Apéndice, documento n.º 1.

31. RUMEU DE ARMAS, A.: *Las pesquerías...*, p. 370.

32. A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 888, f. 355 v.

33. LA ROSA OLIVERA, L.: *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*, Las Palmas, 1978, p. 197.

por sus diversas actividades. Le seguían en importancia los regidores y escribanos públicos; entre los primeros son dignos de mención Alonso Olivares del Castillo, emparentado con los dueños de los ingenios de Telde, Bernardino Canino, de ascendencia genovesa, y el capitán Juan Ruiz de Alarcón; como escribanos nos sirve de ejemplo Bernardino de Palenzuela.

Estos entregaban el dinero a ganancia, recibiendo a cambio en cada viaje un interés, es decir, mientras no retiraran la aportación prestada; el beneficio variaba de acuerdo a la cantidad invertida; 15 doblas que es lo que invierten varios vecinos de Las Palmas, entre ellos el mercader Adán González, el almojarife Juan Cortés de los Ríos, el flamenco Daniel Vandama y el escribano Bernardino Palenzuela³⁴, les reporta de ganancia en cada viaje un cuartón, es decir, la cuarta parte de lo que pertenecía a un marinero. Los pescadores, entre los que se encuentran Lázaro Rodríguez, hombre de la mar y arráez de su barca, se comprometen a devolver el dinero recibido cada y cuando que se les pida con más el interés, para tal obligación lo corriente era que hipotecaran sus naves³⁵. Si la cantidad entregada a ganancia era superior, llegando a 60 doblas, en tal caso correspondía de beneficio cantidad igual a la que ganaba un marinero; en este caso se encuentran varios vecinos, entre ellos el regidor Alonso Olivares que entrega 60 doblas en 22 cahices de sal³⁶.

Aunque en la mayor parte de las escrituras se entrega el dinero, bien en metálico o en especies —sal, vino, aderezos, etc.—, por tiempo ilimitado, los financiadores procuran en el primero o segundo viaje, si la cosecha ha sido buena, recuperar su numerario; el tiempo transcurrido en estos casos no llega a dos meses; de esta manera Gaspar de Alarcón, vecino, y Jusepe de la Paz, mercader, recobran en noviembre de 1597 su capital, 15 doblas cada uno, con más las ganancias, que habían entregado a Francisco de la Rosa el 29 de agosto del mismo año³⁷. De igual modo, Bernardino de Palenzuela recibía en fecha posterior las 15 doblas que había dado a ganancia en octubre de 1594 a Bartolomé Delgado, Diego Gómez y Francisco Hernández, mareantes y señores de la armazón de la barca «Santa Ana», propiedad de Pedro y Cristóbal de Origüela; por tal cantidad Palenzuela recibía de beneficios lo equivalente a la cuar-

34. A.H.P.L.P., Bernardino de Rosales, n.º 888, f. 355 v.; Alonso de Balboa, n.º 778, f. 582 r.; Alonso Fernández Saavedra, n.º 797, f. 160 r.; Alonso de Mendoza, n.º 933, f. 52 r.

35. A.H.P.L.P., Bernardino de Rosales, n.º 888, f. 355 v.

36. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 843, f. 406 r.

37. A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 964, fs. 230 r. y 231 v.

ta parte del quiñón que correspondía a cada uno de los que componía la tripulación de la barca de pesca; en este caso concreto obtenía 45 reales³⁸, dicha cantidad arrojaba un interés del 30 %, conseguido en uno o dos meses sin realizar esfuerzo alguno.

En estas operaciones el capitalista tan solo tenía el inconveniente de que si el navío naufragaba o era robado perdía su dinero, ya que éste iba a su riesgo y ventura; de resto, el negocio resultaba saneado, pues una vez llegada a puerto la barca y vendida la pesca, lo primero que se hacía ante todas las cosas, así fuera en poca o mucha cantidad la cosecha, era sacar el dinero del inversor; el resto se repartía entre todos tal como citamos anteriormente.

Eran estos los casos más comunes, pero existían otros donde tanto el maestro como los marineros estaban en una situación de total dependencia con el accionista. Esto sucedía cuando el capitalista era a la vez el dueño del barco; en este caso no podemos por menos de citar una escritura otorgada en agosto de 1567; en este año, Francisco González, vecino de Gran Canaria y maestro de la carabela «La Concepción», propiedad de Bernardino Canino, regidor de la isla, en compañía de Juan Perera, Afonso de Evora, Diego Gutiérrez, Antonio Luis y Juan Pérez, asimismo vecinos, reciben para ayudar al fornecimiento del navío, del mismo dueño, Canino, 78 doblas más 156 maravedís que han gastado en ello; 45 les había dado con antelación en dineros de contado para bizcocho, vinos, herramientas y aviamiento del navío, 36 reales había gastado en esteras, 3 en candelas y 14.784 maravedís que había pagado a Hernán Peraza por ellos por 22 cahices de sal que les dio para llevar a la pesquería, valorado cada cahíz en 14 reales. Por todo esto ganaría su parte como los demás marineros, a razón de 60 doblas por parte, del pescado que se trajese en el dicho viaje; venidos de él, se sacaría el capital invertido y luego se le entregaría lo convenido; asimismo al ser el navío de su propiedad ganaba por él otra parte según costumbre³⁹; por otra parte les había prestado a todos seis conjuntamente 400 reales nuevos para su gasto y para dejarlos en sus casas a sus mujeres durante el tiempo que estuvieran ausentes; este dinero iba igualmente a riesgo del armador. Del producto obtenido de la venta de la pesca, se sacarían juntamente con lo anterior los 400 reales más la ganancia de ellos de acuerdo al resto⁴⁰. Tal como se habrá podido comprobar en esta operación se obtenía interés por

38. A.H.P.L.P., Alonso de Mendoza, n.º 933, f. 52 r.

39. Apéndice, documento n.º 1.

40. Apéndice, documento n.º 2.

partida doble, con lo cual los mareantes se encontraban totalmente ligados al accionista; de esta manera si en el primer viaje no se obtenía el rendimiento necesario para costear el dinero recibido a cuenta de sus partes, tendrían que continuar navegando y pescando hasta zanjar la deuda.

Como se aprecia en la descripción hecha los pescadores además de soportar los rigores y dureza de su oficio se encontraban inmersos en un negocio de usura, al cual tenían que acudir para poder subsistir tanto ellos como sus familias.

5. OTRAS GENTES

Si bien es cierto, tal como afirma Rumeu de Armas, que la presencia de los andaluces en las pesquerías del banco canario sahariano va disminuyendo hasta languidecer en el siglo XVI⁴¹, también es cierto que durante algún tiempo los navíos procedentes de la Baja Andalucía continúan desarrollando su actividad en las aguas africanas⁴². Nos da pie a admitir tal afirmación la presencia en Gran Canaria de algunos barcos, procedentes de Cádiz y del Puerto de Santa María que por distintas razones arriban a la isla. En la última década del siglo, concretamente en enero de 1591, comparecen ante Bernardino de Palenzuela, escribano público de Las Palmas, un marsellés, Enorato Masuga, y un portugués, vecino de Avero, Pedro Andrés Ventura, los cuales tratando de cierto litigio declaran que por los meses de septiembre y octubre de 1590 se habían concertado en la ciudad de Cádiz, para que el portugués fuera por piloto a las pesquerías de Berbería en el navío, propiedad de Masuga, nombrado «Santa Margarita de la Buenaventura», y lo pusiera en parte de pesca donde se pudiera gastar toda la sal que se había cargado para tal menester; por esta razón el marsellés se había comprometido a pagarle 57 ducados. Según cuentan, llegados a la altura del islote de Alegranza un navío de piratas ingleses les roban todo lo que traían, dejándoles tan sólo parte de la sal. Ante tal desastre, el marsellés, Masuga, acude a Gran Canaria a pedir dineros prestados para continuar y acabar su propósito. Resuelto el entuerto emprenden viaje a Berbería donde están de pescada 30 días, en los cuales no pueden llegar a conseguir la cantidad de 1.000 pejes por agotárseles el mantenimiento. De regreso a la isla, el marsellés pide ante la justicia que

41. RUMEU DE ARMAS, A.: *Las pesquerías...*, p. 369.

42. *Ibid.*, p. 370.

se reciba información de cómo el piloto no había conocido la tierra de Berbería ni la pesquería de la dicha costa, e incluso alega que no lo había puesto en parte donde pudiese pescar y que ni siquiera había conocido la tierra de la isla del Hierro; por su parte el piloto se queja del mal tratamiento que le había hecho el maestre y de la negligencia de la gente y marineros del navío, que no sabían pescar. El pleito termina con acuerdo por parte de ambos, desembolsando Masuga 18 reales que había entregado más 36 que le da en el acto al piloto, con lo cual se cancela la obligación que ambas partes habían contraído en la ciudad de Cádiz⁴³. El marsellés reanuda su cometido reclutando entre los experimentados isleños un piloto que lo guíe a la costa de Berbería.

De la misma manera, en 1590 tenemos noticias del arribo de un navío «Nuestra Señora del Rosario», que procedente de Sevilla y con destino a la pesquería, se había rematado en Gran Canaria. El navío en cuestión era propiedad de Bartolomé de Chillas, mercader, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente. Al parecer el navío, con un porte de hasta 40 toneladas, había partido del puerto de Sanlúcar de Barrameda por el mes de septiembre de 1588, con destino a la pesquería de las lisas; iba en él como maestre Bastián Luis, vecino de Matusinos en el reino de Portugal. Todo sucedió con normalidad hasta que el navío, con sus pesquerías a bordo, emprendió su regreso, pero al llegar a la altura del cabo de San Vicente un navío de corsarios ingleses lo tomó con todo el pescado y gente que llevaba. Los piratas echaron en tierra al maestre, y juntamente con la gente y marineros del navío nombraron por nuevo maestre a Gaspar Hernández, marinero, vecino asimismo de Matusinos; de esta manera el barco con unos soldados que otros corsarios ingleses habían tomado de otros navíos que iban a Puerto Rico aportaron a Gran Canaria, donde por mandado de Alvaro de Acosta, gobernador de la isla, se vendió en 352 ducados que pasaron a poder, mientras los reclamaban, de Alonso Venegas, depositario general. En 22 de enero de 1590 el mercader sevillano da poder en Sevilla a Juan López, vecino de Lesa de Matusinos, en Portugal, para que pueda cobrar los ducados. En 21 de marzo del mismo año López, accionista también en el navío, da finiquito al depositario general⁴⁴.

Como se habrá podido comprender tanto en Gran Canaria como en las riberas andaluzas los capitalistas eran los mismos, mercaderes y extranjeros, que veían con acierto un saneado negocio en las pes-

43. A.H.P.L.P., Bernardino de Palenzuela, n.º 929, f. 15 r.

44. A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 924, fs. 175 r. y ss.

querías de Berbería, sin embargo, en los dos casos citados la suerte no los socorrió, y el negocio no dio el rendimiento deseado.

Por otras circunstancias conocemos como también los portugueses isleños, naturales de la isla de la Madera, acudían igualmente con sus naves a realizar sus pesquerías a la misma zona a donde acudían los canarios y andaluces. En enero de 1594, cuando las coronas de España y Portugal se encontraban unificadas bajo el gobierno de Felipe II, Gil Rodríguez y Gregorio Vicente, vecinos de la ciudad del Funchal, maestre y señor que habían sido de la carabela nombrada «Santiago», la cual viniendo de pesquería con dirección a su tierra se les perdió a causa de una tormenta por Maspalomas, en el sur de Gran Canaria, con la pesca, velas, jarcías, áncoras, pipas, barcias, clavazón y otras cosas, dan poder a Rodrigo Alvarez, mercader, vecino de la isla, para que pueda pedir y demandar lo que de la carabela pareciere⁴⁵.

Junto a estas gentes que acuden a pescar a una zona donde los canarios se mantendrán durante siglos, es de destacar que no todos los maestros que parten desde los puertos y caletas de Gran Canaria hacia Berbería son originarios de ella, pues muchos de ellos proceden de otras islas, Tenerife y La Palma, e incluso de Portugal como Vicente Lorenzo, vecino de Sesimbra⁴⁶.

6. RIESGOS

Las vejaciones de que fueron objeto los pescadores que faenaban en las vecinas costas africanas han sido puestas de manifiesto por distintos historiadores⁴⁷; uno de ellos, Rumeu de Armas, apunta que en septiembre de 1537 fueron apresados cuatro navíos y capturados 49 pescadores⁴⁸, por parte de los moros. Sin embargo, no era este el único peligro que acechaba a los isleños, ya que otras potencias en beligerancia con España produjeron asimismo serios reveses a las pequeñas embarcaciones canarias; en 1520 los pescadores se quejaban de las violencias que contra ellos cometían los navíos de guerra lusitanos⁴⁹. Por otra parte los piratas ingleses, entre los que destaca Hawkins produjeron mermas en los navíos de pesca⁵⁰,

45. A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 905, f. 7 v.

46. A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 906, f. 297 r.

47. RUMEU DE ARMAS, A.: *Obras citadas*, 1957, pp. 601-604; 1977, pp. 366-369; RICARD, R.: *Canarios cautivos en África*, "Revista de Historia", n.º 69, La Laguna, 1945, pp. 79-81.

48. RUMEU DE ARMAS, A.: *Obras citadas*, 1957, p. 605; 1977, p. 371.

49. *Ibid.*, 1957, p. 605; 1977, p. 320.

50. *Ibid.*, 1957, p. 605; 1977, p. 371.

asimismo en 1574 otro corsario inglés, Gilbert Horseley saqueó en Berbería varios barcos de pescadores canarios⁵¹. De la misma manera los corsarios franceses robaban barcos y pesca a los indefensos hombres de la mar; en 1553 un navío corsario francés capturaba a la altura del puerto de las Isletas tres carabelas pesqueras que regresaban de Africa, terminadas sus faenas⁵²; años más tarde, en 1587, Luis Hernández, vecino de Gran Canaria, se quejaba del robo perpetrado en su barca nueva, que él había fabricado en Las Palmas; relata cómo estando haciendo la pesquería en los siete puntos de Berbería por el mes de diciembre de 1580, una nave francesa se la robó y la llevó a las Indias; posteriormente es informado cómo la barca había arribado a los puertos de la Margarita y Cartagena, en donde la justicia la había embargado con todos sus aparejos y rematado en 400 ducados o pesos; dicha cantidad se había puesto en depósito hasta tanto que pareciere la persona a quien pertenecía; él como tal dueño y señor dio poder a Sebastián Hernández, su hermano, y a Rodrigo Alvarez, vecinos de Gran Canaria, para que pudieran recibir y cobrar su barca o lo procedido de ella⁵³.

Estas incidencias nos dan pie a pensar que fueron las causantes de la creación del gremio de mareantes, fundado en el siglo XVI bajo la advocación de San Telmo⁵⁴. Al parecer la confraternidad exigía el 1 1/2 % del producto libre efectivo que en cada zafra rendían los barcos, para destinarlo al culto de la luz de San Telmo y caja de entierros a la vez que para el socorro y auxilio de los pobres enfermos del propio tráfico. Este canon se solía pagar por Pascua de Resurrección⁵⁵.

Igualmente y por estas mismas causas en 1695, a finales del siglo XVII, la Audiencia prohibió ir a la pesca a las costas de Berbería, de no ir en convoy con una fragata de guerra y llevando las armas necesarias para rechazar cualquier intento de los moros, como también dispuso que no fuesen menores de veinte años; el rey aprueba estas medidas por carta de 9 de febrero del siguiente año, y en 1697, a consulta de la propia Audiencia, ordenó que se juntasen las ciudades de las islas para armar una fragata que protegiese los buques que iban a la pesca⁵⁶, pero tal como señala Viera «las islas estaban demasiado extenuadas para hacer semejante esfuerzo,

51. *Ibid.*, 1957, p. 606; 1977, p. 372.

52. *Ibid.*, 1957, p. 605; 1977, p. 371.

53. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 844, f. 328 r.

54. BUSTO Y BLANCO, F. del: *Topografía médica de las Islas Canarias*, Sevilla, 1864, p. 486.

55. A.H.P.L.P., Sección Audiencia, documento 1.136.

56. LA ROSA OLIVERA, L.: *Op. cit.*, p. 85.

y la pesca, libre ya de los armadores franceses por la paz de Ryswick, continuó como pudo sin convoy»⁵⁷, a merced de los riesgos de que eran objeto.

7. OTROS DATOS Y CONSIDERACIONES

La pesquería, a pesar del abandono en que se encontraba en aquellos momentos, no decayó en el Archipiélago, especialmente en Gran Canaria que fue la que mantuvo esta actividad durante siglos. A ello contribuyó el que el pescado salado llegara a ser el principal recurso alimenticio del pueblo.

La continuidad de las pesquerías en la costa de Berbería la conocemos a través de los escritores del XVIII y XIX, y a cierta documentación que hemos encontrado en el Archivo Histórico Provincial, en las secciones de Audiencia y del Ayuntamiento.

En el siglo XVII, el padre Sosa en su «Topografía de la isla fortunada Gran Canaria» nos asevera tal idea, señala que «el torreón de San Pedro guarda dos caletas, que en ellas suelen surgir algunos navíos, y comúnmente las fragatas que van y vienen de las costas de Berbería, de pesca, cuyo pescado traen salado para el abastos de las islas»⁵⁸.

En 1764, George Glas indicaba que el número de barcos empleados en las islas para la pesca de Berbería ascendía a treinta, de los cuales veinte y cuatro pertenecían a Gran Canaria^{59 a}. Cada barco realizaba diez viajes anuales, y entre mayo y septiembre se llevaban a cabo la mitad; constaba su tripulación de doce hombres aproximadamente^{59 b}; la alimentación de a bordo por aquellas fechas, la que daban los dueños de navíos a los marineros, era a base de pan, pues si algún marinero llevaba vino, aguardiente, vinagre, pimienta, cebolla, etc., era a sus expensas⁶⁰. Por este pan recocado, bizcocho, el rematador del haber de los pesos de Las Palmas percibía por cada quintal de los que se llevaban a la dicha costa para alimento de la tripulación, 2 cuartos; era corriente que cada barco llevara de a 10 a 12 quintales aproximadamente⁶¹; este impuesto se cobraba,

57. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la historia general de las Islas Canarias, Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1967-1971, t. II, p. 288.

58. SOSA, J. de: *Topografía de la isla fortunada Gran Canaria*, Santa Cruz de Tenerife, 1849, p. 19.

59^a. GLAS, G.: *Op. cit.*, p. 139.

59^b. A.H.P.L.P., Sección Audiencia, documento 1.136.

60. GLAS, G.: *Op. cit.*, pp. 130-140.

61. A.H.P.L.P., Sección Audiencia, documento 466.

al parecer, desde tiempos inmemoriales, pero en 1770 José Ponce Rabello, en nombre de los dueños de los barcos se negaba a pagar tal gravamen, aduciendo que en la cédula de privilegios despachada por los Reyes Católicos el 26 de julio de 1501, no se contenía el bizcocho, ya que este era el pan que sus partes mandaban para alimentar y mantener a sus trabajadores. En todos estos litigios y pleitos que se presentan ante la Audiencia se comprende enseguida que la parte más perjudicada, tal como lo había sido siempre, era la que formaban los pescadores, ya que los dueños de los barcos compraban el grano para elaborar la harina a precio ínfimo y luego se lo vendían o descontaban a sus marineros a 8 pesos el quintal, de toda harina y de mala calidad, de manera que rebajando las costas de molienda y amasijo, le producía al armador cada fanega de trigo un beneficio del 137 1/2 % ⁶².

Asimismo se les cobraba a los armadores por cada quintal de pescado salado que entraba en Gran Canaria dos cuartos; al contrario, en Tenerife, sólo satisfacían el 7 %, repartido en esta manera: cada barco que volvía de Africa con su carga completa de pescado salado pagaba 35 reales corrientes de vellón: 30 del 6 % del impuesto de almojarifazgo y 5 del 1 % que ofreció a la isla Su Majestad el 6 de diciembre de 1718; asimismo si el barco no regresaba a tope pagaba de acuerdo a la proporción de la carga, sin necesidad de pesar el pescado. Tal impuesto, además, se exigía de acuerdo a la sal que sacaban cuando iban a la pesca, pero no contaba al tiempo de la partida, sino a su regreso, así un barco que gastaba de 8 a 10 cahices de sal pagaba 21 reales, u otro que consumía de 11 a 14 pagaba 28 reales ⁶³.

Estos impuestos que gravaban sobre los barcos de pesca eran de los más fuertes al igual que los réditos que procedían de ello, tal como se hace constar en 1777 donde se indica que los principales réditos del momento procedían de los fornecimientos que se hacían sobre los barcos del tráfico de la costa de Berbería, pues el premio según el estilo marítimo de la época se mantenía de manera similar a los del siglo XVI, era aproximadamente de un 30 % ⁶⁴.

En el siglo XIX, el impuesto sobre el pescado salado era efectivamente uno de los más elevados y el que indudablemente más contribuía a cubrir el déficit del presupuesto municipal vigente en el Ayuntamiento, pues de 121.980 reales que se tenían que recoger en

62. *Ibid.*

63. *Ibid.*

64. A.H.P.L.P., Sección Conventos, legajo 41-22.

el año económico 1864-1865, 87.250 reales se recogían de los gravámenes que se tenían que pagar por el pescado salado, arencones, sardinas saladas, pescado fresco y salpresado, de los cuales se pagaba por derecho de tarifa 1 real por arroba⁶⁵.

Lo gravoso del impuesto hace que en 1865 la industria de las salazones comience a tambalearse, por lo cual ciertos dueños de navíos exponen al presidente y concejales del Ayuntamiento que se reduzcan los gravámenes directos e indirectos que en el día satisfacían, observando la desigualdad existente con respecto a las otras ramas de la riqueza. Alegan que los buques de pesca y su tripulación, además de estar sujetos a todos los riesgos marítimos y a una gravosa contribución de sangre para el servicio de los buques de guerra, única de su clase que pagaba la provincia, componen también los buques un capital fungible que ocasiona constantemente reparos para su conservación, por lo cual tendrían que ser aquellos, los impuestos, sumamente bajos para que no afectasen al capital y arruinase la industria, pues cada buque de los que se empleaban en la pesca se hallaba sujeto a los siguientes gravámenes:

En Las Palmas como abastecedora	1.000	reales
En Santa Cruz de Tenerife	640	»
En La Orotava... ..	600	»
En Telde... ..	480	»
En Garachico	300	»
Contribución del buque por tonel	200	»
Por entrada y salida del puerto	788	»
<hr/>		
TOTAL	4.008	»

Además se agregaba a esta suma, la contribución indirecta de 3 reales vellón en quintal, con que últimamente había sido gravada la misma industria para ayudar a la construcción del puerto de La Luz.

Ante tales gravámenes los armadores y navieros conciertan con el Ayuntamiento el contribuir con 300 reales vellón por cada buque en cada uno de sus viajes, mientras tanto se arreglaba el tipo fijo que debía pagar cada barco en lugar de los derechos que se les exigían. De esta manera los 11 armadores, propietarios de 19 barcos, los cuales realizaban de 6 a 8 viajes anuales, se comprometen bajo instancias que presentan al alcalde a contribuir con tal cantidad⁶⁶.

65. A.H.P.L.P., Ayuntamiento: propios y arbitrios, legajo 1, n.º 38, 2.º

66. *Ibid.*

De manera general hemos intentado dar a conocer algunos aspectos relacionados con la pesquería y la industria de salazones de Gran Canaria partiendo desde el siglo XVI, del cual hemos procurado hacer un estudio casi completo. Sin lugar a dudas, tal como se habrá podido comprobar la presencia de los isleños en las aguas africanas, costeras a las islas, data desde el mismo momento que las islas son anexionadas a la corona castellana; asimismo de todas las actividades que los españoles desplegaron en Africa la única que sobrevivió, incluso hasta nuestros días, fue el tráfico comercial pesquero. También nos sorprende cómo no languideció con el paso de los siglos, pues los riesgos que corrían, impuestos y poca ayuda prestada a los armadores y pescadores no fomentaban en absoluto el tráfico, tal vez subsistió por ser el pescado salado uno de los principales productos alimenticios del pueblo.

El mismo razonamiento que nosotros hacemos, y la crítica que pudiera llevar aneja no ofrecería novedad si atendemos a lo que nos dicen los historiadores, pues todos ellos destacan la poca atención que se le prestaba a la pesquería de la costa de Berbería. Viera asevera «...que siendo casi de primera necesidad alimenticia del pueblo, la pesca de Berbería, para la subsistencia de los isleños, pudiera ser un manantial de su riqueza y ceder en grande utilidad de toda la nación. Pero esta industria había estado como abandonada al cuidado y economía de los mismos pobres pescadores que, sin otra providencia que la del cielo, se vieron muchas veces insultados de los piratas y esclavos de los moros»⁶⁷.

Glas, en 1764, señalaba que «...en vez de estimular este muy útil y provechoso sector comercial, los magistrados en estas islas adoptan todos los medios para perjudicarlo, pues de manera muy poco política fijan un precio al pescado y cargan su comercio con derechos disparatados y poco razonables, impidiendo además a los pescadores que tengan cualquier trato con los moros a cuya costa van a pescar, lo cual constituye una muy grave injusticia, ya que se ven a menudo obligados, debido al mal tiempo, a arribar a la costa para repostar agua y combustible...»⁶⁸.

Por su parte, en 1864, del Busto y Blanco indicaba «...que esta industria pesquera era susceptible de gran desarrollo y que bajo este concepto podría dar más utilidades que la de Terranova y mares del Norte, pero convendría fuese dirigida por especuladores más inteligentes, que el Gobierno la protegiese y que la administración local

67. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 288.

68. GLAS, G.: *Op. cit.*, p. 143.



no la vejase...»⁶⁹. Asimismo añadía «...si estos isleños quieren entrar en un sistema de verdadero progreso deben dejar un punto del litoral para depósito de los productos de la pesca, pues sería más fácil y espedito secarlos en tierra que a bordo de los buques, para lo cual se presta perfectamente la isla Graciosa. En efecto colocada una sequera en esta isla, las salinas de Lanzarote situadas en la costa que forma el canal, suministraría a los pescadores toda la sal necesaria para su preparación.

Los canarios influyentes por su posición social, debieron haber excitado su celo y atención en beneficio de los intereses públicos, para explotar en toda su extensión las ventajas de esta industria: del buen resultado de dicha empresa depende el porvenir de las islas, pero es preciso que el pescado salado de la costa deje de ser un simple género de consumo y que se prepare de otro modo para exportarlo a España y América...»⁷⁰.

Lo que apuntaban estos escritores y cronistas de los siglos XVIII y XIX no fue aprovechado ni por el gobierno ni por el poder local, con lo cual podemos concluir diciendo que las dificultades y riesgos propios del siglo XVI continúan en el siglo XX. De resto sobran los comentarios.

69. BUSTO Y BLANCO, F. del: *Op. cit.*, p. 116.

70. *Ibid.*, pp. 117-118.



APENDICE DOCUMENTAL

DOCUMENTO N.º 1

1567 — agosto — 31.

*Concierto entre ciertos marineros y Bernardino Canino, regidor
de Gran Canaria, para hacer viaje a la pesquería*

(Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Lorenzo de Palenzuela, legajo n.º 826, f. 803 r).

Sepan quantos esta carta vieren como yo Francisco González, vecino de esta ysla de la Grand Canaria, maestre de la carabela nonbrada la Consepcción, que es de vos Bernardino Canino, regidor de esta dicha ysla, que estays presente, e como nos Juan Perera e Afonso de Eborá e Diego Gutiérrez e Antonio Luys e Juan Pérez, vezinos en esta dicha ysla e marineros del dicho nabío, otorgamos e conossemos por esta presente carta e dezimos que por quanto el dicho nabío está al presente aliñado e abiado para haser viaje a la pesquería a la costa de Berbería, e para ayuda al fornescimiento del dicho nabío abeys puesto en ello vos el dicho Bernardino Canino setenta e ocho doblas e ciento cinquenta y seys maravedís, los queles aveys puesto e gastado en lo suso dicho, las quarenta e cinco doblas son las que disteys primero en dineros de contado para bizcocho e bino y herramientas y abiamiento del dicho nabío y otros treynta y seys reales que gastateys en esteras que se compraron para ir en el dicho nabío y tres reales que se compraron de candelas y catorze mill setesientos e ochenta e quatro maravedís que pagasteys a Hernán Perasa por nosotros por veynte y dos cahizes de sal que nos da para llebar en el dicho nabío en la dicha pesquería a catorze reales cada cahíz, que todo ello lo que aveys puesto e gastado suman e montan las dichas setenta y ocho doblas e ciento cinquenta e seys maravedís, todos los quales vos el dicho Bernardino Canino aveys metido e meteys en el dicho nabío; en este dicho viaje de pesquería va en él a vuestro riesgo e bentura para que con ellos ganey de la pesquería que en dicho viaje y nabío hizieremos vuestra parte como los más marineros e personas que dentro del vamos e fueremos que es a rrazón de setenta doblas por cada parte del pescado, de todo lo que se trajere en el dicho viaje y a la dicha cantidad al respecto de toda ella abeys de ganar según es dicho, en tal manera que benidos que seamos con el dicho nabío de este dicho viaje e pesquería que bamos a hazer del pescado e lo demás que en el traeremos, luego que sea bendida la pesquería en esta ysla e todo lo que dentro del dicho nabío traeremos que bender, nos obligamos ante todas las cosas os dar e pagar las dichas setenta y ocho doblas e ciento e cinquenta e seys maravedís, todos que asy meteys agora en este dicho viaje y luego llevareys y os pagaremos dello por esta cantidad lo que os cupiere e biniere de vuestra parte de ganancia a rrazón de las dichas sesenta doblas por parte como nosotros emos de ganar e ganamos e más abeys de llevar la parte que al dicho vuestro nabío viniere como es costumbre, y emos de ganar por partes como dicho es e todo ello os lo daremos e pagaremos luego que ayamos venido del dicho viaje e pesquería e la ayamos vendido como dicho es, y toda esta dicha cantidad que asy abeys metido e gastado en lo suso dicho como dicho es



realmente nosotros del somos sastifechos e contentos por que lo emos visto e nos es notorio e dello somos sastifechos a nuestra boluntad sobre ello renunçiamos la esebición de la pecunia e leyes de la prueba e paga como en ella se contiene e segund e como dicho es por nos en esta dicha escritura y en ella es contenido; nos obligamos nos todos los suso dichos a lo cunplir todo ello con vos sin que falte cosa de ello por conplir a lo qual nos obligamos a conplir todos... los suso dichos so pena de os pagar con el doblo e lo que de ellos os faltare e para conplirlo asy damos poder cunplido a qualesquier juezes e justiçias de sus magestades de qualesquier partes que sean para que asy nos conpelan a la cunplir esta dicha escritura asy por bía de execución e prizión fecha y que mande hazer en nuestras personas e bienes doquier que los hallaren e los vendan e rematen en almoneda pública o fuera de ella e de los maravedís e presçio por que los dichos... bienes se bendieren haga para bos el dicho Bernardino Canino de todo lo que nosotros obieredes de aver cobrar por nos cunplir esta escritura de lo en ella contenido como en otra manera de todos bien e asy e a tan cunplidamente como si lo que dicjo es contenido en esta escritura fuese cosa juzgada e sentençada difinitivamente e por nos consentida e no apelada sobre que renunçiamos el apelación y suplicación e las demás leyes e fueros y derechos que sean o ser puedan en nuestro fabor e que los que dicho es y espeçialmente renunçiamos la ley e rregla del derecho en que dis que general renunçiación de leyes fecha non vala e para lo asy thener e guardar e cunplir e pagar e aver por firme como dicho es obligamos a nuestras personas, a todos nuestros bienes, raizes e muebles abidos e por aver. Fecha la carta en la noble çibdad rreal de Las Palmas que es en esta ysla de Grand Canaria en treynta e uno de agosto del año del señor de mill e quinientos y sesenta e siete años, siendo testigos a los suso dicho Andres de Javrega e Alonso Martín de Morales e Alonso Hernandes, vezinos y estantes en esta ysla, y el dicho Françisco Gonçales e Antonio Luis e Diego Gutiérrez lo firmaron aquí e por los demás lo firmó un testigo aquí.—Franco Gonçales, Antonio Luis, Diego Gutiérrez. Por testigo: Andrés de Javrega.

DOCUMENTO N.º 2

1567 — agosto — 31.

Dineros prestados que reciben un maestre y unos pescadores para dejarlos en sus casas y mujeres para remedio durante la ausencia que ellos hacen por el viaje que emprenden a la pesquería de Berbería.

(Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Lorenzo de Palenzuela, legajo n.º 826, f. 805 r.

Sepan quantos esta carta vieren como yo Françisco Gonçales, vezino de esta ysla de Grand Canaria, como maestre que soy de la carabela nonbrada la Consepçión que es de Bernardino Canino, regidor de esta ysla que está presente, y está surta en el puerto de las Ysletas de esta ysla, e como nos Juan Perera e Afonso de Evora e Diego Gutiérrez e Antonio Luis e Juan Peres,

marineros del dicho nabío, otorgamos e conoçemos por esta presente carta e dezimos e confesamos que es verdad que abemos reçibidos prestados en dineros de contado de vos el dicho Bernardino Canino, e que nos abeys dado por nos hazer plazer e buena obra, prestados quatroçientos reales nuebos en dineros de contado, los quales emos de bos rescibido e nos abeis dado para nuestro gasto e para dexarlos en nuestras casas e mugeres para su remedio en este viaje que hazemos de pesquería dentro del dicho vuestro nabío, los quales nos abeys dado demás de los que abeys puesto e gastado en el dicho nabío, e ban en el puestos por nuestra cuenta conforme a la escritura que de ello emos fecho entre bos e nosotros oy día de la fecha de esta carta ante el presente escrivano público, e de estos dichos quatroçientos reales que nos abeys prestado somos de bos contentos y entregados a nuestra voluntad sobre que renunçiamos la esebçión de la pecunia e leyes de la prueba e paga como en ellas se contiene e todos juntos de mancomún a vos de uno e cada uno de nos renunçiamos todas las leyes de la mancomunidad como en ellas se contiene e nos obligamos a os los bolver e tornar e pagar en esta dicha ysia luego que seamos del dicho viaje a esta dicha ysia en el dicho nabío o a otra horden luego que a ella seamos llegados todos o qualquiera de nos, syn que en ello aya falta, so pena de os los pagar con el doblo; de más de lo qual declaramos y se entiende que estos dichos quatroçientos reales que asy nos abeys prestado e prestays los reçibimos e ban a buestro rriesgo en el dicho viaje de esta dicha pesquería para que de lo que de ella traeremos sacaremos en esta dicha ysia vendida que sea os pagaremos ante todas cosas los dichos vuestros quatroçientos reales en dineros de contado e después de todas las partes que a nosotros nos cupiere e pertenesçiere de lo que traeremos en el dicho nabío os daremos y abeys de llevar vuestra parte de ganancia por yr el dicho dinero en el dicho viaje a vuestro rriesgo; vuestra ganancia de los dichos quatroçientos reales y abemos por bien que ganeys y lleveys por ellos de la dicha pesquería por parte como llebaremos y emos de llevar nosotros y el dicho vuestro nabío que es a razón de sesenta doblas como se contiene en la otra escritura que oy con vos emos fecho como dicho es, lo qual abemos por bien que llebeys e os daremos de lo suso dicho por razón de la buena obra que nos hazeys en nos dar los dichos reales como dicho es e que ban en este viaje a vuestro rriesgo e bentura de mar e corsarios e de todo lo demás como dicho es hasta que seamos de buelta en esta dicha ysia; e todo esto nos obligamos a guardar e cunplir con vos el suso dicho syn que ello aya falta so pena de so pagar por ello e todo lo contenido en esta escritura con las faltas e daños que sobre ello se os recresçiere, y para cunplirlo asy nos las dichas partes damos poder cumplido a qualesquier juezes e justicias de sus magestades de qualesquier partes que sean para que por todo rremedio e rigor de derecho nos contringan, conpelan e apremien a que lo asy tengamos, guardamos e cunplamos asy por execuçión e priziòn fecha a que se mande hazer en nuestras personas e bienes, e los vendan e rematen en pública almoneda o fuera de ella, e del balor de ellos haga pagado a bos el suso dicho de lo que de nosotros obieredes de aver e cobrar por esta escritura como en otra manera, de todo ello bien e cunplidamente como sy lo dicho es contenido en esta escritura fuese cosa juzgada o sentençada difinitivamente e por nos consentida e no apelada sobre que renunçiamos el apelación e suplicación e las demás leyes, fueros y derechos que sean o ser puedan en nuestro favor e contra lo dicho es y espeçialmente renunçiamos la ley e regla del derecho



en que dis que general renunçiaçión de leyes fecha non vala e para lo asi thener e guardar e cunplir e pagar e aver por firme como dicho es obligamos nuestras personas e bienes e rrayzes e muebles avidos e por aver. Fecha la carta en la noble çibdad rreal de Las Palmas que es en esta ysla de Grand Canaria en treynta e uno de agosto del año del señor de mill e quinientos y sesenta e siete años siendo testigos Andrés de Javregy e Alonso Martín de Morales e Alonso Hernández, vezinos y estantes en esta ysla y el dicho Françisco Gonçales y el dicho Antón Luys e Diego Gutiérrezes lo firmaron e por los demas lo firmó un testigo aquí e doy fee conosco a estas personas yo el escrivano.—Françisco Gonçales. Antón Luys. Diego Gutiérrezes. Por testigo: Andrés de Javregy.

DOCUMENTO N.º 3

1586 — julio — 28.

Dineros a ganancia que reciben varios marineros de un mercader para pertrechar una barca con destino a pesquería.

(Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Bernardino Rosales, legajo n.º 890, f. 417 v.)

Sepan quantos esta carta vieren como yo Luis Hernández, maestre de la barca San Sebastián, y Pero Xaimes, el moço, y Bartolomé Delgado y Juan Herrero y Pedro de León y Luis Gonçales, marineros en la dicha barca, otorgamos y conocemos por esta presente carta, juntamente e de mancomún, e a vos de uno e cada uno por el todo renunçiamos las leyes de la mancomunidad, divizión e discurçión como en ella se contiene, otorgamos e conocemos por esta presente carta e dezimos que por quanto nosotros estamos de viage con la dicha barca para yr a Berbería e pesquería de conpañía, e Gregorio de Alarcón, mercader, para el despacho del dicho viage e pretechos del e mantenimientos nos a dado quarenta y çinco doblas de oro de a quinientos maravedís cada una de esta moneda de Canaria, las quales nos a dado en doce cahizes de sal a treynta e ocho reales el cahíz, y doze reales y treynta y seis maravedís en dineros de contado, todo lo qual emos reçibido del suso dicho y es en nuestro poder de que somos contentos a nuestra voluntad sobre que rrenunçiamos la eçeçión de la non numerata pecunia y leyes del entrego y pago como en ella se contiene y esta dicha sal emos reçibido para la dicha pesquería y la gastaremos en ella, y va por rriesgo del dicho Gregorio Alarcón, de todos rriesgos, y venido que vengamos de la dicha pesquería, de lo que de ella prosediere de montemayor se a de sacar los dichos quarenta y çinco doblas, que es el prinçipal que meteis en esta dicha conpañía, y de lo que se ganare en ella, sacados costos, aveis de ganar tres quartones de marinero como... y esto aveis de llevar... el suso dicho, y si el dicho Gregorio Alarcón quisiere meter las dichas quarenta y çinco doblas venido del dicho viage en la dicha conpañía lo pueda hazer y corriendo el dicho rriesgo aya y lleve de las dichas ganancias los dichos tres quartones sacando el prinçipal; todo lo qual que dicho es guardaremos e cunpliremos bien e cunplidamente so pena del doblo e costas e la dicha pena pagada e no, que esta carta y lo en



ella contenido firme sea e valga e para lo aver por firme según dicho es obligamos vuestras personas e bienes e la dicha nuestra barca, fletes e aparejos de ella avidos e por aver, e por esta carta damos poder a las justicias de su magestad de esta ysla e de fuera de ella que nos lo manden pagar e cumplir según dicho es, de todo bien e cumplidamente como si lo que dicho es ansi fuese juzgado y sentenciado por sentencia definitiva de juez competente por nos pedida e consentida e no apelada ni suplicada e pasada en cosa juzgada sobre que renunciamos el apelación e suplicación e las leyes de nuestro favor y especialmente renunciamos la ley e regla del derecho en que diz que general renunçación fecha de ellas non vala, en testimonio de lo qual otorgamos la presente escriptura ante escrivano público y testigos yuso escriptos. Fecha la carta en la noble çibdad rreal de Las Palmas, que es en esta ysla de la Gran Canaria, en veynte y ocho días del mes de julio de mill e quinientos y ochenta y seis años, y el dicho Pero Xaymez lo firmó y por los demás un testigo, que dixeron no saber. Testigos Tomé Días e Pedro Alarcón e Juan Alvares, vezinos de esta ysla.—Pero Xaymes. Por testigo: Pedro Alarcón.

DOCUMENTO N.º 4

1600 — julio — 10.

*Obligación que hacen tres marineros para servir en un navío
que se envía a la pesquería.*

(Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Alonso Fernández Saavedra, legajo n.º 805, f. roto).

Sepan quantos esta carta vieren como yo Albaro Hernández e Luis Millian y Antón Gonçales, vezinos que somos de esta çibdad de Canaria, onbres de la mar, otorgamos y conosco por esta presente carta que nos obligamos e prometemos yr por marineros en un navío que Daniel Vandama, que está presente envía a la pesquería de que es maestre..., el qual navío está surto en el puerto de las Ysletas de esta ysla, y nos obligamos como tales marineros de yr en él... e ayudar en la pesquería diligentemente y... con el dicho maestre... pescando y ayudando a salar y secar todo el tiempo que el dicho maestre, navío e gente... en la costa de Berbería y... que el dicho maestre nos... que quiere benirse con el navío e pesquería que tubiere para esta ysla e para otra parte de estas yslas de Canaria, qualquiera de ella yremos e ayamos cumplido con el dicho biaje y llegado el tal navío a qualquiera de las yslas nos podemos benir libremente; e al tal biaje emos de yr a haser pesquería... del mes de julio de la fecha de esta carta y requiriendonos luego nos partiremos... del dicho navío e gente por rasón de lo qual nos a de dar e pagar treynta ducados a uno de nos por yda e buelta hasta que bolbamos como está dicho a qualquiera parte de estas yslas, pagados luego que ayamos llegado a esta ysla, y si el dicho maestre se quedare en qualquiera de las yslas, con traer un papel suyo como emos venido del dicho biaje luego el dicho Daniel Vandama nos a de dar e pagar a cada uno de nos los dichos treynta ducados y de comer y verer nos an de dar en el dicho navío como la demás gente, e de esta manera nos obligamos e prometemos de llevar cada

unos sus... y aparejos para pescar... los ansuelos no a dedar... Daniel Vandama, y si por algún caso que tuviere la pesquería sin que alla acabado, arribare el dicho navío e gente a qualquier de estas yslas, y el maestre quisiere bolber a la pesquería para acaballa de haser bolberemos con él hasta acaballa y si el maestre no quisiere bolber más a la pesquería que en tal caso no sea nuestra culpa y nos paguen a cada uno los dichos treynta ducados; y se a de gastar la sal que llevare en la dicha pesquería y... nos obligamos de haser el dicho biaje y cumplir todo lo que... en esta escritura y estaremos prestos para haser el dicho biage y no dexaremos de hasello por ninguna manera donde no que nos compelan a ello y apremiarnos... so pena de pagar el doblo... por no lo cumplir, e yo el dicho Daniel Vandama que a lo suso dicho presente soy otorgo... tomo e resivo en... de esta escritura según y como por el dicho Antón Gonçales, Albaro Hernández e Luis Melián es dicho y declarado e me obligo e prometo de dar e pagar a cada uno de ellos los dichos treynta ducados a los plasos e tiempos según y... se contiene en esta escritura, lo qual pagar y cumplir en derecho sin contienda, bien y sin dilación alguna, so pena de pagar los costos... que les recresiere para executar... todas las dichas partes. Fecha la carta en la noble çiudad real de Las Palmas que es en esta isla de Canaria en dies días del mes de jullio de mill seiscientos años. Testigos que fueron presentes: Antón de... e... Riberos, vezinos de La Vega, e Sebastián de Saavedra, vezino de esta isla; y los otorgantes que doy fee que conosco Daniel Vandama y Antón Gonçales lo firmaron por los demás no saber firmar.—Antonio Gonçales. Daniel Vandama. Por testigo: Sebastián de Saavedra.



INTERVENCIONES:

A. Teixeira da Mota.

TEXTO DE LA INTERVENCIÓN:

As fontes não ibéricas do século XVI indicam que algumas expedições francesas e inglesas que seguiam para a Guiné (e frequentemente daí para a América) escalavam a zona Angra dos Ruivos Cabo Branco - Rio de Ouro onde cometiam grandes depredações contra os barcos de pesca espanhóis e portugueses, e por oyes levavam algumas desses barcos. Seria interessante referenciar o que a este referido disem as fontes espanholas. Por outro lado, a carta de Aires Cardoso de 20 de Dezembro de 1550 para el Rei de Portugal, escrita da Gran Canaria, refere que os «contraventores» das Canarias recorriam frequentemente ao disfarce de actividades piscatórias para exercerem comércio na costa de Africa, o que pode explicar algunos dos ataques portugueses a barcos espanhóis de pesca na referida área.