

PESCA Y CIUDADES CANARIAS EN EL ANTIGUO RÉGIMEN

FISHING AND CANARY VILLAGES IN ANCIEN REGIME

Juan Manuel Santana Pérez

RESUMEN

En Canarias hubo una notable actividad pesquera en los siglos XVI, XVII y XVIII mayor en unas islas que en otras y esa actividad tenía que estar ubicada en diversos puertos que constituyeron una de las claves de la fisonomía de las ciudades.

Sin embargo, la distribución de las ciudades de las siete islas en la producción pesquera de altura fue desigual. La hegemónica fue, con diferencia, Gran Canaria, la que tuvo más embarcaciones y compañías dedicadas al sector. Le siguieron Tenerife y La Palma, que recibían mayor rentabilidad por las ventas de exportación del excedente agrícola, que pudieron ser transferidas al sector pesquero. Las islas de señorío se interesaron poco por la pesca.

PALABRAS CLAVE: pesca, ciudades, banco canario-sahariano, puertos, barcos.

ABSTRACT

In the Canary Islands was important fishing activity during sixteenth to eighteenth centuries, it was more important in some islands and it was necessary ports, docks and wharfs to development fishing activity.

However, these villages were distributed over the seven islands. The hegemonic island was Gran Canaria, It had a lot of fishing navies and companies. After Tenerife and La Palma got high profitability to agriculture exportations, it was possibility transfer to Fishing.

KEYWORDS: fishing, villages, saharan bank, ports, ships.

Juan Manuel Santana Pérez: Universidad Las Palmas de Gran Canaria c/ Pérez del Toro, 1 35003 Las Palmas de Gran Canarias. jmsantana@dch.ulpgc.es

Este artículo se enmarca en un proyecto de I+D+i financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia con el código HUM2007-61834/HIST

En Canarias hubo una notable actividad pesquera en los siglos XVI, XVII y XVIII mayor en unas islas que en otras y esa actividad tenía que estar ubicada en diversos puertos que constituyeron una de las claves de la fisonomía de las ciudades.

Sin embargo, la distribución de las ciudades de las siete islas en la producción pesquera de altura fue desigual. La hegemónica fue, con diferencia, Gran Canaria, la que tuvo más embarcaciones y compañías dedicadas al sector. Le siguieron Tenerife y La Palma, por ser las otras dos islas no sometidas a un señor territorial y que recibían mayor rentabilidad por las ventas de exportación del excedente agrícola, que pudieron ser transferidas al sector pesquero. Las islas de señorío se interesaron poco por la pesca, porque el señor obtenía los beneficios económicos necesarios sin precisar meterse en nuevas aventuras que requerían una inversión considerable. Así Lanzarote tuvo en un primer momento escaso desarrollo pero a finales del Antiguo Régimen se incorpora a esta producción, en gran medida alentada por la proximidad al banco sahariano. Fuerteventura, a pesar de la proximidad a la zona, nunca se dedicó a pescar lejos de sus costas, ya que en su entorno cercano marítimo obtenía los recursos pesqueros necesarios. En La Gomera y El Hierro fue prácticamente inexistente la pesca, tanto la de bajura como la de altura. Estos antecedentes de cada isla determinaron la posterior evolución de la pesca canaria hasta finales del siglo XX.

Las fuentes para este trabajo las hemos localizado en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, tanto en sus Protocolos Notariales como en el fondo de la Real Audiencia; en el Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, situado en la localidad del El Viso del Marqués; y el Archivo Municipal de La Laguna. También como fuentes impresas hemos trabajado con las leyes que estaban vigentes o que se promulgaron en España en este periodo en la edición facsímil en la *Novísima Recopilación de las Leyes de España* y también con el Libro Rojo de Gran Canaria lo hemos usado para extraer alguna referencia del Cabildo de esa isla, porque su documentación se perdió en un incendio en 1842 y sólo contamos con la transcripción de parte de sus escritos, debida a Pedro Cullén del Castillo.

En su investigación sobre las ciudades marítimas, Martínez Shaw nos ofreció un completo análisis de las características urbanas que adquirieron las urbes del Antiguo Régimen. La pesca constituyó una de las funciones económicas claves, que daba lugar a una multiplicación de profesiones relacionadas con esta actividad y una tipología portuaria.

La pesca de altura fue un fenómeno capaz de producir, por sí sola o asociada a otras actividades del mar, importantes aglomeraciones, aunque rara vez podría producir una gran aglomeración urbana, pero sí fue responsable

de la aparición de núcleos de dimensiones medias o de contribuir al crecimiento de la gran ciudad marítima¹.

Muy inferior era la ganancia de los pescadores de bajura, aquellos que capturaban pescados sin alejarse de las islas y que los vendían en fresco en el mercado local. Los Amigos del País de Las Palmas calculaban que no obtenían más de uno o dos reales diarios, además, estaban obligados a poner sus pescados en la oficina pública para el abasto general y por tanto, imposibilitados para concurrir en el libre mercado².

Si una vez acabada la pesquería, la embarcación se dirigía a otro destino distinto del original de partida el mandador podía disminuir la cantidad que cobraba, por tanto, interesaba volver siempre a las ciudades.

La mayor parte de las expediciones tenían su punto de partida en Gran Canaria, Tenerife y La Palma. Entre ellas, la primacía correspondía a sobre todo a Gran Canaria y luego a Tenerife, tanto por sus mayores necesidades de abastecimiento en función de su población, como también por su mayor tradición en la realización de pesquerías. De cualquier manera, no es extraño el que salga algún viaje desde La Gomera y desde Lanzarote. Tampoco tenemos certeza de que las que contabilizamos como salidas desde Lanzarote no tuviesen su verdadero origen en alguna de las islas centrales y se dirigiesen luego a Lanzarote para hacer escala³. Es sintomático que no hayamos encontrado ningún viaje hacia ese destino que tuviera origen en Fuerteventura durante el siglo XVII, aunque aquí tenemos siempre el obstáculo de la mala conservación de las fuentes, a lo que hay que sumar su carencia salinera.

Otra variante son las expediciones que tienen un origen externo a Canarias, sobre todo de la península, pero que realizan escalas en el archipiélago antes de iniciar las pesquerías para repostar, avituallarse y desde aquí adentrarse en la campaña pesquera en el banco sahariano⁴.

En los datos seriados que hemos podido componer a través de los protocolos notariales, en Gran Canaria cuando se especifica el punto de salida, todas ellas corresponden a la ciudad de Las Palmas. Parten mayoritariamente del puerto de La Luz, aunque hay una participación importante de otros puertos anexos a la capital como la caleta de San Pedro⁵ y, en menor medida, la caleta de Santa Ana o “de la ciudad”. El puerto de la caleta de San Pedro gozó de gran tradición pesquera durante este periodo, tradición que se conserva hasta la actualidad. En Lanzarote salen desde Arrecife, en concreto desde puerto de Naos⁶. En Tenerife, el puerto más importante para las pesquerías era Santa Cruz de Tenerife y en La Palma, Santa Cruz de La Palma.

Con respecto a la vuelta, la mayor parte de estas embarcaciones arriban igualmente a las islas centrales, es decir, la mayor parte de ellas tienen el mismo origen y destino⁷. En cualquier caso, es significativo que en un porcentaje importante de los regresos no se sepa con certeza antes de salir, el

lugar de destino, por lo que se da una doble opción, por ejemplo, entre Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife⁸. En un caso detectamos que tenía previsto el regreso a Sevilla.

En muchas ocasiones, en los viajes a la pesquería quedaba reflejado en el contrato de los marineros el sitio exacto donde les debían dejar en tierra una vez cumplido su trabajo. Si por fuerza mayor se les desembarcaba en otro punto, se les tenía que pagar una serie de compensaciones, más elevadas cuanto más lejos estuvieran del lugar pactado⁹. Aún así, en otros viajes no se abría la posibilidad de que se les dejase en otros lugares, aunque fuese por factores atmosféricos como las tormentas¹⁰.

Algunas de estas empresas llegaron a abrir una lonja en la que vendían sus mercancías. Así encontramos una comparecencia en nombre de Francisco Rodríguez del Carmen, dueño del barco *La Soledad*, alias *La Minerva*, destinado a la pesca en la costa de África para el surtido de esta provincia, quien de acuerdo con Isidoro de la O había abierto por cuenta de los interesados del barco una lonja en La Laguna, justamente en la plaza de los Remedios lo que rivalizaba con otra que ya tenía la compañía, que ese mismo año tuvo que cerrar su lonja. A partir de aquí pidieron que se le reintegrase lo usurpado por Isidoro de la O y que fuese expulsado de la lonja¹¹. De este modo, controlaban la venta del pescado para impedir una caída de los precios.

La Real Audiencia de Canarias tuvo que actuar porque había vendedores en la ciudad de Las Palmas y en Telde que vendían el pescado de estos barcos, sin embargo nos encontramos un caso en que no habían entregado el dinero de la venta tras el fallecimiento del dueño del barco y de su mujer. Finalmente, se ordena que den cuenta del dinero en el plazo de seis días, bajo amenaza de ser multados. Después se mandan a pedir los libros de cuentas de la Lonja de Telde para ver que cantidad se adeuda¹².

En unos estadillos de 1786 con el “estado actual de la Población” discriminado por islas, que pertenece a la descripción de Canarias que es copia de la que elaboró en su momento José Varela y Ulloa en 1776. Aquí nos encontramos también que aparecen separadas las personas que se dedicaban al mundo del mar en una triple clasificación de las tres únicas islas que al parecer dedicaban esfuerzos a esta actividad:

Tenerife	Pilotos	Patrones	Marineros
Adeje y su jurisdicción		2	20
Santa Cruz	2	10	300
Puerto Brotaba		60	320
Icod y sus pagos	1		
Garachico y sus pagos	1		90
Candelaria y su jurisdicción	1	6	10
TOTAL	5	78	740

Gran Canaria	Pilotos	Patrones	Marineros
Las Palmas		30	800
Agate			20
Gáldar			117
TOTAL		30	937

La Palma	Pilotos	Patrones	Marineros
Santa Cruz	6	8	117
TOTAL	6	8	117

Total Canarias	11	116	1.794
----------------	----	-----	-------

Fuente: A.M.N. Manuscrito 131. Elaboración propia.

Vemos que Gran Canaria es la isla con mayor número de marineros con cierta diferencia, a pesar de que tenía menos población absoluta que Tenerife. Sin embargo, en aquella isla no había ningún piloto y menos de la mitad de patrones que en Tenerife, incluso La Palma contaba con 6 pilotos. Todas las personas dedicadas a la marinería en La Palma estaban en la capital, en Santa Cruz. También debemos fijarnos en que en Tenerife el puerto con mayor dedicación a estas actividades es el de La Orotava y no el de Santa Cruz, que era el puerto comercial principal y de salida de La Laguna, la ciudad más importante del archipiélago. También tuvo un papel importante Garachico que había sido un puerto de primer orden hasta que el volcán de principios del siglo XVIII transformó su bahía.

Los mismos pescadores no podían dedicarse tampoco a la venta del pescado en tierra, porque se empleaban en las labores del mar, bien en volver a faenar o en preparar en tierra el siguiente viaje. Por ello buscaron unos socios que dispusieran de fondos, personal, tiempo y relaciones, que posibilitasen recoger las mercancías a la llegada al puerto, llevar las cuentas de la venta, distribuir el producto y, en algunos casos que fuese necesario, fiarles o hacerles préstamo¹³.

En todos los países europeos los poderes civiles y las prácticas corporativas de los empresarios del mar hicieron de la pesca una actividad con estrictas reglamentaciones sobre las técnicas, sobre los espacios objeto de la actividad, los calendarios de trabajo y sobre los precios de mercado de los pescados que los trabajadores del mar estaban obligados a cumplir¹⁴.

Dada la importancia del pescado en la dieta canaria, desde la colonización de Gran Canaria, la ordenanza de 19 de octubre de 1526 recogía la posibilidad de que cualquier persona pudiera vender pescado. Incluso, en esos momentos iniciales, podían exportarlo si conseguían mejor precio, reconociendo que era una forma de incentivar la ocupación de determinadas áreas, de forma explícita dan licencia para poblar el puerto de las Isletas con esta dedicación, que se encuentra en el noreste de la isla y constituía el puerto principal. El mismo documento expone que quieren que allí se asienten vecinos, tanto naturales como foráneos y formen una localidad en la que puedan morar todos aquellos que se dediquen a trabajos relacionados con el mundo de la mar, lo que promovería dichas actividades y reforzaría la presencia del Castillo de la Luz, para alcanzar este objetivo, incluso, plantean el reparto de solares¹⁵. Pero en Las Palmas la mayor parte de los que se dedicaban a oficios marinos residían en el barrio de Triana, más cerca del centro neurálgico de la ciudad, tanto los pescadores como aquellos que se dedicaban a su venta; se componía de viviendas pobres de acuerdo al valor de tasación. En La Isleta únicamente hubo unas pocas casas de pescadores.

Los poderes públicos delimitaron los lugares de venta, los precios de distribución, los pesos y medidas de esta mercancía, las condiciones en que los vendedores podían desarrollar su actividad y vigilar por la salubridad del producto.

Los acuerdos del Cabildo de Tenerife tratan de controlar y regular todo el proceso de venta, exigían que se transportase en banastas y no en serones, para que esté en buenas condiciones. Peo en 1784 una Real orden establece que los pescadores tengan libertad para llevar sus productos en banastas, barriles u otros medios, aunque siguen insistiendo en que los precios no sean elevados y para ello encomienda las autoridades que vigilen y establezcan lo que consideren oportuno para tal fin¹⁶.

Normalmente se solicitaba lonjas para vender el pescado. Esto dejó rastros toponímicos en las calles, en la ciudad de Las Palmas había una denominada *La Pescadería*. Las lonjas de la pescadería de Gran Canaria fueron reconstruidas en 1784. El 24 de mayo de 1787 se concluyó la pescadería pública en la recoba (el nombre que recibe el mercado en Canarias y en algunos lugares de América Latina) con tres pesas y las correspondientes libras, nabajón, picaderos y cuchilla, para lo cual se había comisionado al regidor Isidoro Romero y Ceballos.

Igual ocurría en otras localidades españolas. Por ejemplo, el concejo municipal de Jaén tenía como propias dos pescaderías en la ciudad¹⁷. Era una forma de controlar el producto y asegurar el abastecimiento de la población que eran cometidos perseguidos por estas instituciones.

Sabemos que el valor de las lonjas en ciudades como Telde a finales del siglo XVIII se situaba entre los 1.000 y los 1.500 reales¹⁸. Al igual que otros bienes, pasaban habitualmente a formar parte del mercado de las compraventas. Estas lonjas disponían de lo mínimo necesario para su venta, que incluía las pesas¹⁹.

Cuando los barcos regresaban desde el banco sahariano a Canarias entregaban sus cargamentos a los comisionados o vendedores en los puertos, después el armador volvía a surtir la embarcación y en 4 o 6 días partían de nuevo a la costa de África. Los comisionados recibían el pescado bajo peso y lo repartían por toda la isla²⁰.

Por tanto, este pescado era entregado a un intermediario que se encargaba de ponerlo en circulación; solía obtener un beneficio que podemos cifrar en torno a dos maravedís por libra de pescado, una ganancia baja pero que le permitía obtener algunos beneficios. Las compañías eran las que pagaban los alquileres de las lonjas, además, tenía que responder por las quiebras y fugas de los vendedores. Ello motivó a solicitar que no se alquilasen lonjas a nadie más que a las compañías de barcos, lo cual quedó establecido por un Decreto de febrero de 1791.

El comercio de pescado salado era uno de los fundamentos de la economía de las islas, especialmente en sus áreas portuarias, porque posibilitaba la comercialización hacia el interior y el resto de Canarias.

A principios del siglo XVIII el Cabildo de Tenerife reconoce que usualmente los pescadores dejaban una quinta parte de sus productos para el abastecimiento de Santa Cruz, mientras que el resto lo subían a La Laguna los maestros de embarcaciones. Allí los justicias lo repartían en las lonjas públicas estableciendo su precio. Pero en 1708 llega una protesta al Cabildo, porque los maestros ponían en venta en Santa Cruz la mayor parte del pescado y lo que llegaba a La Laguna lo hacía con un notorio incremento en el precio y falseando los pesos. Finalmente se obliga a que tengan que subir el pescado a La Laguna²¹. La Real orden de 3 de noviembre de 1788 modificaba esta situación, porque permitía que los pescadores pudiesen vender sus capturas libremente donde ellos quisiesen, aunque especifica que estaban sujetos a las reglas de policía establecidas, así como a los precios que el Ayuntamiento hubiera determinado²².

Los Ayuntamientos solían regular la venta de pescado en los mercados locales. En el caso de Santander hallamos que esa regulación procede desde el 8 de mayo de 1666, cuyo Ayuntamiento dispone que ninguna persona pueda comprar el pescado que abastece a los vecinos de la ciudad para luego

revenderlo en otro lugar. Para ello estipuló una serie de multas, agravadas con la reincidencia²³. Este tipo de medidas recogidas en las actas capitulares generó quejas del colectivo de pescadores, debido a que esas ordenanzas lesionaban sus intereses profesionales. Ha sido estudiado el caso de Málaga donde patronos y pescadores tuvieron multitud de enfrentamientos con el Cabildo, ya que estos no querían acatar las disposiciones municipales de traer y vender el pescado a la puerta del Mar y de reservar para la ciudad el tercio de todo lo que capturaban para el abastecimiento de los vecinos²⁴. En total Santa Cruz de Tenerife tenía 10 lonjas, La Laguna 16, La Orotava 7, el Puerto de La Orotava 7, Garachico 6, y en el Malejo 1.

Las ordenanzas municipales obligaban a los pescadores a conducir sus capturas a la pescadería, donde los regidores diputados establecían su precio. Luego en el “reparto” se concedía prioridad a las autoridades seculares y eclesiásticas. En 1627 hubo un conflicto generado por Francisco de Santa Lis que era el inquisidor más antiguo del obispado de Canarias, porque mandó al pescadero que todos los productos que llegasen los llevasen al tribunal del Santo Oficio para ellos elegir primero y luego devolverlos a la pescadería. Las ordenanzas insulares, aun reconociendo que desde tiempo atrás por derecho debían repartir tanto el pescado como la carne, en primer lugar entre el regente, oidores, obispo e inquisidores conforme a cédulas, no facultaban para que Santa Lis llevase a cabo su pretensión, porque en realidad se apropiaba de toda la mercancía a un precio y la mandaba a vender a un criado suyo a una cantidad más elevada²⁵. El hecho de dar prelación a determinadas personas también está constatado en El Hierro, donde sus ordenanzas estipulaban que en la distribución de carne y pescado tengan preeminencia el juez y su teniente, debían seguirle los regidores, luego el escribano y finalmente los religiosos, y el resto se deja a la decisión del regidor diputado²⁶.

En Gran Canaria normalmente los barcos que iban a pescar en la costa de África se aprovisionaban por la caleta de San Telmo y por el puerto de la Luz, y allí mismo hacían la aguada. Hasta ese momento, el aprovisionamiento de agua se venía realizando en la boca del barranco del Guinguada o en el mismo San Telmo, que era donde estaba el límite de la ciudad por su parte norte. En verano, por la mayor sequedad, no era frecuente que el agua corriese, así que la obtenían de una fuente con dos caños que se encontraba en la calle Triana, cerca del embarcadero. Incluso, cuando había muchos barcos al mismo tiempo para aprovisionarse, recurrían a casas particulares, sin que ello provocase escasez de agua en la población. En 1791, se propuso al gremio de mareantes que aportasen algún “donativo” para establecer una fuente en las inmediaciones del embarcadero, lo que facilitaría la carga de agua para estos barcos. Se acordó participar con 300 pesos en la restauración de una antigua fuente que llamaban Pilar Seco y cuyas cañerías subterráneas

necesitaban una remoción. Efectivamente, se llevaron a cabo esas obras y, con dos caños, sirvió un tiempo para pescadores y para vecinos del barrio de Triana. Poco después, el corregidor Vicente Cano quitó de la plaza mayor de Vegueta el pilar denominado de Santa Ana, que venía funcionando desde el siglo XVI. Las piezas de esa fuente fueron llevadas a San Telmo para componer el Pilar Seco, justamente entre la ermita de San Telmo y la puerta de Triana. Por este motivo, el corregidor informó que los costos habían ascendido a más de 600 pesos, que los pescadores rehusaron pagar, situación que dio lugar a un conflicto. El corregidor les prohibió el acceso a dicha fuente, y todo ello desembocó en los intentos de establecer ese nuevo impuesto sobre las aguadas²⁷. Finalmente, en febrero de 1792, se concluyó y echó agua en ese pilar, que fue definitivamente pagado por la caja de San Telmo.

BIBLIOGRAFÍA

- BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando: *La marina cántabra. Desde el siglo xvii al ocaso de la navegación a vela*. T. II. Santander, Diputación Provincial de Santander, 1968.
- CORONAS TEJADA, Luis: "El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo xvii", en *Crónica Nova*, nº 17, Granada, 1989, pp. 33-45.
- CULLÉN DEL CASTILLO, Pedro: *Libro Rojo de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Tipografía Alzola, 1947.
- GARCÍA DEL CASTILLO, Bartolomé: *Antigüedades y ordenanzas de la isla de El Hierro*. Estudio y edición de Maximiano Trapero, Luís Alberto Anaya Hernández y Rosario Blanco Guzmán, Las Palmas de Gran Canaria, El Museo Canario, 2003.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos: "La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen", en *Manuscrits*, nº 15, Barcelona, 1997, pp. 257-278.
- MOLLAT DU JORDAIN, Michel: *Europa y el mar*. Barcelona, Crítica, 1993.
- POMNIONI, Francis: "La pêche maritime en Provence au xviiième siècle: vue synoptique". En Giuseppe Doneddu y Maurizio Gangemi: *La pesca nel mediterraneo occidentale (secc. xvi-xviii)*. Bari, Puglia Grafica Sud, 2000, pp. 61-85.
- REDER GADOW, Marion: "Conflictos pesqueros catalana-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo xviii", en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*. Málaga, 1991, pp. 257-279.

NOTAS

- ¹ Carlos Martínez Shaw: “La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen”, en *Manuscrits*, nº 15, Barcelona, 1997, pp. 257-278.
- ² Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (A.R.S.E.A.P.L.P.) Serie 2. Informes, 2.1. Informes manuscritos, leg. 2, 10. Informe sobre la pesca de ribera (1783-1791). S/fol.
- ³ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.) Escribano Juan Bautista Espínola, leg. 2.819, año 1649, Lanzarote, fol. 126 r-v. En julio de 1649, el capitán Diego Freanea, vecino de Santa Cruz de Tenerife, dijo que su navío *El Espíritu Santo* y *La Candelaria*, del que era maestre, estaba surto en el puerto de Naos para ir a las salinas y de allí a pesquería.
- ⁴ A.H.P.L.P. Escribano Luís Ascanio, leg. 1.263, año 1652, Gran Canaria, fols. 24r-25v. En febrero de 1652, Damián Hernández, capitán y contramaestre del navío *Nuestra Señora de Aranzazu*, dijo que había venido de Sevilla a Gran Canaria, en donde fue a la pesquería de pargos en Berbería para llevarlos a Sevilla.
- ⁵ A.H.P.L.P. Escribano Diego Álvarez de Silva, leg. 1.266, año 1648, Gran Canaria, fols. 370 v-371 r. En noviembre de 1648 tenemos a Juan Simón, vecino de Santa Cruz de Tenerife, dueño y maestre del patache *Nuestra Señora del Buen Viaje*, surto en el puerto de San Pedro para hacer viaje a la costa de Berbería.
- ⁶ A.H.P.L.P., Escribano Antonio López de Carranza, leg. 2.752, año 1662, Lanzarote, fol. 335 r. En agosto de 1662, la saetía *Nuestra Señora de la Consolación*, estaba surta en el puerto de Naos para hacer viaje a pesquería.
A.H.P.L.P. Escribano Francisco de Moya, leg. 1.207, año 1659, Gran Canaria, fol. 405 r-v.
- ⁷ A.H.P.L.P. Escribano Francisco de Moya, leg. 1.207, año 1659, Gran Canaria, fol. 405 r-v. En octubre de 1659, Pedro Milán, vecino de Santa Cruz de Tenerife, capitán y dueño del navío *San Antonio*, que estaba surto en el puerto de La Luz para hacer viaje a la Costa de Berbería, a la pesquería, se obligó a volver con la mitad de las capturas a Gran Canaria.
- ⁸ A.H.P.L.P. Escribano Francisco de Moya, leg. 1.207, año 1658, Gran Canaria, fol 180 r-v. En octubre de 1658 varios marineros se enrolaron en la nao *La Paz*, que estaba surta en el puerto de La Luz, para hacer viaje a la pesquería en Berbería, pagándoles sus soldadas una vez que la hubiesen finalizado, a la vuelta en Gran Canaria o Tenerife.
- ⁹ A.H.P.L.P. Escribano Luís Ascanio, leg. 1.263, año 1652, Gran Canaria, fols. 342 r-343 r. En noviembre de 1652 varios vecinos de la ciudad de Las Palmas, se comprometieron a ir como marineros en el navío *Nuestra Señora de los Reyes*, del que era capitán Sebastián Bernal, que estaba surto en la caleta de Santa Ana para ir a la costa de Berbería a pescar pargos, con condición de que después de ella les traerían a Gran Canaria. Si por mal tiempo les llevaban a otra isla les tenían que pagar a cada uno 50 reales y si les conducían a “España” participarían en parte de la pesquería.
- ¹⁰ A.H.P.L.P. Escribano Diego Álvarez de Silva, leg. 1.275, año 1657, Gran Canaria, fols. 496 r-498 v.
- ¹¹ A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, expediente 15.361, Año 1792, fols. 1 r-3 r. Hallamos un pleito similar entre don Francisco Javier Ximénes, administrador de la Renta del Tabaco, contra Miguel Cabral, el primero es de Las Palmas y el segundo de Santa Cruz, donde se halla en este caso la Lonja (fols. 6 r-9 v.). También hubo venta directa al por menor como queda recogido en Germán Santana Pérez: “Las vendederas de Gran Canaria durante el reinado de Felipe IV”, en *Homenaje a Celso Martín de Guzmán*. Santa Cruz de Tenerife, Ayuntamiento de Gáldar-Dirección General de Patrimonio del Gobierno de Canarias, 1997, pp. 403-412; se trataba de vendederas a las que los dueños

- del pescado se lo facilitaban para que los vendiesen y después estas tenían que dar cuenta de lo que habían vendido.
- ¹² A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, expediente 608, Año 1792, fol. 33 r.
- ¹³ Michel Mollat Du Jordan: *Europa y el mar*. Barcelona, Crítica, 1993, pp. 164-165.
- ¹⁴ Francis Pomponi: “La pêche maritime en Provence au XVIIIème siècle: vue synoptique”. En Giuseppe Doneddu y Maurizio Gangemi: *La pesca nel mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*. Bari, Puglia Grafica Sud, 2000, p. 73.
- ¹⁵ *Libro rojo de Gran Canaria*. Introducción de Pedro Cullén del Castillo, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, p. 262. En el encabezamiento figura “Provisión para que ninguno de los jueces sea osado tomar de los mantenimientos más de lo que se le repartiere”, fechado en Madrid a 19 de noviembre de 1627.
- ¹⁶ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*. Libro VII, Título XXX, Ley XIII, 7 de marzo de 1784. Edición Facsímil, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1975, p. 648.
- ¹⁷ Coronas Tejeda, Luis: “El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo XVII”, en *Crónica Nova*, nº 17, Granada, 1989, p. 33.
- ¹⁸ A.H.P.L.P. Escribano José Domingo García de Aguilar, leg. 2.643, año 1774, Telde, fol. 41 r-v. Doña Margarita vendió a Cristóbal Madera, vecino de Telde, por 1.030 reales, una lonja que se dedica a la venta de pescado salado. También en A.H.P.L.P., Escribano Tomás Vicente Álvarez Oramas, Telde, leg. 2.647, año 1778, fols. 85 r-86 v. En testamento de septiembre de 1778, José Rodríguez, vecino de Telde, declaró por bienes adquiridos durante el matrimonio, una lonja de pescado salado con sus pesos y 10 libras, que se hallaba situada en las cuatro esquinas de la Calle Real, que le había costado 136 pesos.
- ¹⁹ A.H.P.L.P. Escribano Juan Nepomuceno Pastrana, Telde, leg. 2.659, año 1795, fols. 238 v.-242 r. En julio de 1795, el testamento de Rosalía Felipe de Medina, viuda, vecina de Telde en La Placetilla, declaraba tener una casa en la Calle Real con una lonja de pescado salado, con sus pesos y libras.
- ²⁰ Archivo General de la Marino Álvaro Bazán (A.G.M.A.B.) Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.984, 29 de marzo de 1803, s/fol.
- ²¹ Archivo Municipal de La Laguna (A.M.L.L.) Sig: R-XVI, Leg: 13, Año: 1708, Fols. 513v.-515r.
- ²² *Novísima Recopilación de las Leyes de España*. Libro VII, Título XXX, Ley XV, 3 de noviembre de 1788. Edición Facsímil, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1975, p. 649.
- ²³ Fernando Barreda y Ferrer de la Vega: *La marina cántabra. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. T. II. Santander, Diputación Provincial de Santander, 1968, p. 61.
- ²⁴ Marion Reder Gadow: “Conflictos pesqueros catalana-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*. Málaga, 1991, pp. 257-258.
- ²⁵ *Libro rojo de Gran Canaria*. Introducción de Pedro Cullén del Castillo, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, p. 617.
- ²⁶ Bartolomé García del Castillo: *Antigüedades y ordenanzas de la isla de El Hierro*. Estudio y edición de Maximiano Trapero, Luís A. Anaya Hernández y Rosario Blanco Guzmán, Las Palmas de Gran Canaria, El Museo Canario, 2003, pp. 137-138.
- ²⁷ *Ibidem*.