

EL MUNDO DEL MAR EN LA GRAN CANARIA DEL SIGLO XVI: NAVIOS, MARINOS, VIAJES *

P O R

MANUEL LOBO CABRERA

La situación geográfica de Gran Canaria, como isla inmersa en el océano, dio lugar desde el mismo momento en que fue conquistada por las huestes de la Corona de Castilla, y después, a que la Isla viviese de cara al mar, ya que durante el largo período prehistórico había vivido de espaldas a él. Es lógico si tenemos en cuenta que era éste, el Atlántico, el único que podía unirla con las tierras continentales que englobaban al reino castellano, puesto que en los primeros momentos todo o casi todo venía de allí, especialmente hombres para conquistarla, gobernarla y repoblarla.

Además, después del descubrimiento se convirtió en escala obligada de los navíos que iban y venían del Nuevo Mundo, bien para hacer aguadas como para proveerse de productos indispensables para la dieta de a bordo al igual que para reparar los barcos.

Si a ello unimos la importancia que adquirió la industria azucarera en la centuria, objeto de estudio, y al consiguiente sistema esclavista que trajo consigo, más la pesca que se practicaba en la vecina costa africana, y la necesidad que se tenía de proveerse de manufacturas y elementos necesarios para el desenvolvimiento

* Una síntesis de este trabajo se presentó en agosto de 1980 en el Congreso Internacional de Historia Marítima, celebrado en Rumanía.

Asimismo queremos destacar que está elaborado con documentos notariales procedentes del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, que en adelante se citará con las siglas A.H.P.L.P.

de la recién creada sociedad canaria, tenemos que la Isla necesitaba un transporte que la pusiera en contacto con estas tres masas continentales: Europa, Africa y América, y este fue el marítimo que hizo posible que la navegación adquiriese en las costas isleñas un ritmo inusitado.

Por estas causas las costas insulares se infestaron en pocos años de naves de banderas tanto mediterráneas como atlánticas. Por los mismos motivos muy pronto se habilitaron puertos y caletas a donde llegaban hombres dedicados a las artes de la mar. Igualmente, lo necesario de las comunicaciones hizo que en las riberas grancanarias aparecieran rápidamente carpinteros de ribera dedicados a la construcción naval¹.

Por tanto, a continuación nos vamos a referir a todos estos aspectos, centrándonos en cuatro puntos: embarcaciones, puertos, viajes y hombres del mar.

1. NAVES

En una zona donde la única vía que hacía posible el contacto con otros puntos geográficos era el mar, y el único transporte era el marítimo, es lógico que nos limitemos en primer lugar a los tipos, utillaje, aparejos y fabricación de las naves empleadas en las relaciones de Gran Canaria con el exterior.

1.1. Tipos

En el siglo XVI el tipo más generalizado era el navío, nombre que abarcaba a las carabelas, galeones, carracas, urcas, etc., propias del Atlántico², puesto que la victoria de este barco de velas pequeñas sobre los grandes navíos mediterráneos marca el co-

¹ Este esquema es aplicable a las tres islas realengas, Gran Canaria, Tenerife y La Palma, y en menor medida a La Gomera, isla de señorío. Para Tenerife contamos con el artículo de FABRELLAS, M. L.: *Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife*, «Revista de Historia», 105-108, La Laguna, 1954, págs. 37-46.

² MOUSNIER, R.: *Los siglos XVI y XVII (El progreso de la civilización europea y la decadencia de Oriente)*, Barcelona, 1964, pág. 149.

mienzo de una enorme transformación tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo ³.

Sin embargo, a pesar de la generalización es necesario distinguir, puesto que, al menos en Gran Canaria existían sustanciales diferencias. Tenemos que destacar que la diversidad de naves que se hacen o arriban a la Isla es enorme. Entre ellas tenemos en primer lugar a las de pesca seguidas de las que se dedican al comercio y a las que se encaminan rumbo a Indias.

Entre las primeras se cuentan la barca, la chalupa y la naveta, que se solían utilizar en los pequeños recorridos, de cabotaje, bien en las calmas isleñas, en las relaciones interinsulares o en los viajes a pesquería a la costa africana. Entre ellas, la chalupa era una embarcación pequeña, con cubierta, dos palos para las velas y con seis u ocho remos por banda ⁴. La naveta, como su nombre indica, es diminutivo de nave.

Las relaciones comerciales y los viajes a Indias se hacen a base de navíos, carabelas, carabelones, urcas y naos. De entre ellos destacan el navío y la carabela, propios del sur de la Península desde finales del siglo XV, pues no en vano los Reyes Católicos recomiendan a la villa de Palos que proporcione a Colón carabelas con ocasión de su primer viaje. Estas eran embarcaciones a vela muy ligeras, con una cubierta, espolón o proa, popa llana, tres palos y cofas sólo en el mayor, entenas en las tres vergas y algunas vergas de cruz en los palos mayor y de popa ⁵; mientras, el carabelón era una embarcación de menor tonelaje, por lo común de 10 a 20 toneladas, y de velamen más reducido. El navío, por su parte, era un edificio flotante, con dos, tres o cuatro mástiles, velas cuadradas perfectas para marchar con el viento en contra ⁶. A estas naves, propias del Atlántico meridional, hay que añadir la urca, propia del norte de Europa, de ori-

³ BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976, t. I, pág. 399.

⁴ MASÍA DE ROS, A.: *Historia general de la piratería*, Barcelona, 1959, página 674; LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands les Ruiz*, París, 1955, página 211, nos indica que la chalupa estaba bastante extendida en las costas cantábricas.

⁵ MASÍA DE ROS, A.: *op. cit.*, pág. 673.

⁶ MOUSNIER, R.: *op. cit.*, págs. 149-150.

gen neerlandés, muy ancha por el centro y con la popa redondeada, muy pesada y lenta, hasta el punto de que se daba el sobrenombre de urca a cualquier buque poco esbelto y de andar lento. Este era el barco preferido y utilizado por los maestros y capitanes de origen flamenco que llegaban a los puertos gran-canarios atraídos por el comercio del azúcar.

Tenemos que incluir también, aunque son menos abundantes en las aguas isleñas, a los galeones, pataches y saetillas. El primero era un bajel grande de vela parecido a la galera, más pesado y de mayor capacidad por ser nave mercante⁷. Frente a él y en oposición nos encontramos con el patache o pataje, embarcación de dos palos que por su buen andar y reducidas dimensiones se destinaba en las escuadras para llevar aviso, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos, pero que en nuestro caso, ambos se utilizaban como naves de carga, que llevaban en sus bodegas azúcares con destino a Cádiz y Francia. Por último, la saetía o saetilla, embarcación citada muy pocas veces en los documentos, constaba de tres palos y una sola cubierta.

Es significativo destacar que los tipos citados aquí por nosotros son los mismos que Chaunu cita para el Atlántico español en los siglos XVI y XVII⁸.

1.2. Tonelaje

Este apartado plantea problemas, ya que la noción de tonelaje ha sido poco profundizada, a excepción del intento del matrimonio Chaunu⁹.

El tonelaje de las naves que hemos comentado rara vez llegaba a las 100 toneladas, oscilaba entre las 35 y 80, a excepción de la urca que superaba las 200; eran naves de fabricación isleña, andaluza, portuguesa, vasca y flamenca.

En el siglo que nos ocupamos hemos de distinguir entre tonelada de capacidad y de aforamiento o de flete, esta última viene

⁷ MASÍA DE ROS, A.: *op. cit.*, pág. 674.

⁸ CHAUNU, P.: *Seville et le Atlantique (1540-1650)*, París, 1956-1960, tomo VII, págs. 35 y sigs.

⁹ CHAUNU, P.: *op. cit.*, t. VII, págs. 125-148.

indicada según la mercancía¹⁰. Si se trataba de pipas de vino o de remiel —segunda miel que se saca de la caña de azúcar—, la tonelada equivalía a dos pipas; si eran cajas de azúcar era igual a cuatro cajas; cuando lo que se carga era madera, cinco cargas de ella de a 12 arrobas cada una venía a ser el aforamiento de una tonelada, y, finalmente, cuando se trataba de cereales, contamos con dos medidas de capacidad: si era trigo se contaban 25 fanegas por cada una y 26 si era cebada, teniendo en cuenta que éstas eran medidas portuguesas¹¹. Si, por el contrario, la medida era la isleña se contabilizaban 20 fanegas de cebada por tonelada¹².

1.3. Fletes

Relacionado con el porte y la distancia que tenían que recorrer las embarcaciones estaba el flete. Este variaba según se fletara completamente el navío, o se pagara de acuerdo a la tonelada, pipa, caja o carga.

Indudablemente era más económico cuando la travesía se hacía de un punto a otro de la Isla, es decir, cuando comunicaba puertos o caletas dentro del perímetro isleño, debido a la incommunicación por tierra, originada por la orografía de Gran Canaria. A medida que las distancias aumentaban los fletes seguían el mismo ritmo por este orden: de isla a isla, de Gran Canaria a Berbería, Guinea y Cabo Verde; desde el mismo punto a la Península Ibérica: Cádiz, Sevilla, Lisboa u otros puertos portugueses, y el norte de la misma; le seguían la relación con puertos italianos, franceses y los nortefios de Flandes e Inglaterra; por último, nos encontramos con las travesías americanas.

Cuando las naves procedían del norte de Europa rara vez se especificaba el costo del flete, puesto que sólo se hace referencia, en la documentación notarial, a cierta carta de fletamento que se había concertado y otorgado entre el maestre y señor del navío y los mercaderes de Amberes, Ruán y Londres.

¹⁰ MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pág. 107.

¹¹ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 1147 r.

¹² A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 739, fol. 152 r.

Igualmente cuando el puerto de destino se encontraba en Indias tampoco se indica el flete, sino en contadas ocasiones, ya que en la mayoría de los casos los barcos habían sido pertrechados en Cádiz o Sevilla; no obstante si estos navíos tomaban pasajeros en la Isla, éstos indicaban el costo del pasaje de su persona y matalotaje, pero este canon no vamos a tratarlo en este apartado por considerarlo tema de otro trabajo que abordaremos muy pronto. Es de señalar también que el flete variaba en función del puerto de destino, pues no existía la misma distancia entre Gran Canaria y las islas del Caribe, que Nueva España, Cumaná o Río de la Plata. Poseemos dos ejemplos en los cuales se podrían notar estas diferencias, pero por ser de fechas distintas no se pueden hacer afirmaciones tajantes. En 1534 una carabela con destino al istmo, puerto del Nombre de Dios, cobraba de flete por tonelada, 4.000 maravedís más 185,5 de averías por lo mismo¹³; mientras en 1560 se tasaba la tonelada del navío *La Concepción*, que llevaba su rumbo a la isla Española de Santo Domingo, en 4.500 maravedís a los que había que añadir 460 de averías¹⁴.

Si el destino era el reino portugués, el flete variaba en función del lugar donde estuviera enclavado el puerto. El maestre de una carabela de viaje para Setúbal recibía 550 maravedís por la tonelada de cereales¹⁵; otro que se dirigía a Faro obtenía por el mismo producto y la misma capacidad 700 maravedís¹⁶. Si la mercancía variaba, y se trataba de orchilla, pez o azúcar, el flete se pagaba por la medida corriente para tasar dichos productos. Por un quintal de orchilla, 48 maravedís, por uno de pez o breo, 40, y por una caja de azúcar, es decir, un cuarto de tonelada, 960 maravedís¹⁷.

Cuando las naves se dirigían a Italia, concretamente a Génova, el flete solía ser menor, aunque no hemos encontrado motivo alguno para explicar esta reducción, máxime cuando la distancia

¹³ A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fol. 335 r.

¹⁴ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 780, fol. 293 r.

¹⁵ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 739, fol. 152 r.

¹⁶ A.H.P.L.P., Hernán Gutiérrez, núm. 2.573, s. f.

¹⁷ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 619 r.

a recorrer era mayor. La única que se nos ocurre es que el navío fuera propiedad de una compañía en la cual el mercader que embarca pudiera tener acciones, y sólo paga los gastos. Así tenemos que por una caja de azúcar con destino a aquel puerto se pagaban 780 maravedís incluidas las averías¹⁸.

A medida que los puertos de destino se acercaban al archipiélago, el flete, como era de esperar, solía ser menor o similar. Para Sevilla se cobraba por una caja de azúcar 728 maravedís, y por un quintal de breo 48¹⁹. Si, por el contrario, el puerto se encontraba más al sur, como estaba el de Cádiz, el canon ofrecía un descuento, así por el flete de una caja de azúcar se pagaban 288 maravedís en 1522 y 768 en 1552²⁰.

Ya en el litoral africano la cosa variaba, puesto que para esta zona los navíos son fletados y concertados en su totalidad, por lo cual se pagaba de acuerdo a su capacidad. Para ir a Cabo Verde se contrataba un navío en 1560 por 5.760 maravedís²¹. En 1545 costaba fletar una carabela para ir a Berbería unos 35.370 maravedís²². La diferencia estriba en que si la relación con el primer puerto es puramente comercial y sin riesgos, con el segundo es bélica, lo que implicaba mayores riesgos tanto para el barco como para la tripulación.

De la misma manera cuando las rutas eran interinsulares la embarcación se tomaba a tope. Por un viaje de cal a La Palma se cobraban 5.125 maravedís²³; por otro de leña, desde La Gomera a Gran Canaria, se pedían 138 maravedís por cada carga de 12 arrobas; por un cargamento de azúcar desde Tenerife a la misma isla, 29.000 maravedís²⁴.

Finalmente tenemos los viajes que podríamos llamar de cabotaje dentro de la misma Isla. El objeto casi siempre era traer

¹⁸ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 751, fol. 451 r.

¹⁹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 362 r.; Gil de Quesada, núm. 758, fol. 247 r.

²⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 721 r.; Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, f. r.

²¹ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 807, fol. 253 v.

²² A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 758, fol. 200 r.

²³ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 733, fol. 672 r.

²⁴ A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, núm. 756, fol. 264 r.

madera desde zonas alejadas a la ciudad de Las Palmas. Desde Tauro se cobraba por el flete de una carabela 15.000 maravedís²⁵; desde Maspalomas, 90 maravedís por carga de leña, y desde La Aldea, 144 por lo mismo²⁶.

Como se habrá podido observar el flete variaba enormemente según el destino de las naves; a la vez si se tomaba el barco a tope salía más económico que si se pagaba por unidades de carga.

1.4. *Precios de las naves*

Los precios de las embarcaciones están relacionados, en la mayor parte de las veces, con su tonelaje, capacidad, y con la tipología, aunque ésta es a veces difícil de precisar, ya que la acepción que se le da corrientemente es genérica. También depende de que la nave se venda con pocos o muchos aparejos o con bastimentos; no obstante, para dar una idea aproximada de sus costos vamos a señalar algunos precios de acuerdo a la época y a la tipología.

Empezando por los de menor porte y por aquellos que se utilizaban en la navegación de cabotaje tenemos a las chalupas. Estas eran el tipo de transporte más económico. Por una se pagaba en 1525, 7 doblas, es decir, 3.500 maravedís²⁷. Por las mismas fechas se tasaba una barca grande de pesca con sus aparejos y remos en 10.000 maravedís²⁸. Años más tarde, entre 1557-1560, el valor había aumentado, posiblemente por el normal ritmo de la depreciación de la moneda, aunque también pudiera estar en relación a su mayor capacidad. En estas fechas las barcas de pesca alcanzaban precios que iban desde 22.500 a 25.000 maravedís²⁹. Al final de la centuria su precio había ascendido considerablemente llegando a 150 ducados —79.200 maravedís—, aunque en

²⁵ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 753, fol. 38 v.

²⁶ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 807, fol. 119 v.; Hernando de Padilla, núm. 745, fol. 317 r.

²⁷ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 736, fol. 34 r.

²⁸ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 50 r.

²⁹ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 807, s. f.; Alonso Hernández, número 787, fol. 336 r.; Alonso de Balboa, núm. 770, fol. 480 r.

este precio se incluyen tres amarras, una barqueta con sus remos, el trao, trínquete, bancadura, mesana y tres anclas³⁰.

Los carabelones, por lo común de fabricación isleña o portuguesa —islas de Madeira—, y utilizados en los viajes interinsulares y africanos, obtienen hacia la mitad de la centuria un valor oscilante entre los 43.000 y 50.000 maravedís³¹.

Las carabelas, de mayor porte que los anteriores, de 50 toneladas aproximadamente, y corriente en el tráfico tanto interinsular como peninsular, al igual que en los viajes de pesca, tiene precios variables; una carabela de pesca costaba en 1519, 10.000 maravedís; en la misma fecha, otra, de la cual no se especificaba su utilidad, se tasaba en 31.500 maravedís³². Años más tarde, en 1522, otra de características análogas a la anterior, con su barca y aparejos, era apreciada en 22.500 maravedís³³. Mientras, en la mitad de la centuria el costo de la carabela *Santa Catalina* ascendía a 110.000 maravedís³⁴. La diferencia tan alarmante que encontramos en los precios de estas embarcaciones puede estar en relación con que, a veces, estos tipos se englobaban en la denominación de navío³⁵. Sin embargo, nos extraña un poco, puesto que la documentación matiza al citar un tipo u otro; más bien pensamos que los precios estén en relación con los tamaños y portes.

Los navíos, más abundantes en el Atlántico y, por tanto, en las costas canarias, son igualmente los más citados en los protocolos notariales con diferencias si los comparamos con los otros tipos. Sus precios son, por lo común, más elevados, aunque también su capacidad suele ser mayor. Por un navío de porte de 800 fanegas de trigo, es decir, de unas 32 toneladas, se entregaba en 1531, 40.000 maravedís³⁶. Hacia 1552 otro, de 40 a 50 toneladas,

³⁰ A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, fol. 571 r.

³¹ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 773, fol. 62 r.; Alonso Hernández, número 787, fol. 317 v.

³² A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, fols. 250 v. y 93 v.

³³ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 259 v.

³⁴ A.H.P.L.P., Diego de Alarcón, núm. 757, fol. 598 r.

³⁵ MOUSNIER, R.: *op. cit.*, pág. 149.

³⁶ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 747, fol. 34 r.

costaba 79.200 maravedís³⁷. En 1560 el mismo tipo, con la misma capacidad aproximadamente, se tasaba en 168.960 maravedís³⁸. Por su parte otro de 60 toneladas era valorado en unos 400.000 maravedís aproximadamente³⁹. En este modelo, es tal vez donde mejor se aprecia cómo el valor aumenta en razón de la cronología y del tonelaje.

La nao, nombre con el cual se designaba a la nave comercial de gran tonelaje, en oposición al navío de menor desplazamiento, tenía, en relación con lo comentado, un precio mayor; así, por ejemplo, en 1533 el valor de la *Santa María de la Misericordia* ascendía a 400 ducados de oro —211.200 maravedís—, ya que por su mitad se pagaban 200⁴⁰. En este caso podemos observar que en relación a la fecha su costo era casi el triple que el de un navío.

Las urcas, de gran tonelaje y mayor desplazamiento, eran las embarcaciones más costosas, a pesar de ser poco aptas para los viajes transoceánicos; lo confirma el que en 1559 se vendiera una de 230 toneladas, con sus bastimentos y aparejos, en una cantidad bastante considerable para la época, 1.056.000 maravedís⁴¹.

Además de las razones que hemos indicado para explicar de manera más o menos acertada la fluctuación de los precios de los barcos, queremos hacer constar que a ellas se pueden unir varias causas. En primer lugar que a medida que avanza el siglo las relaciones comerciales tanto en Europa como Africa aumentan y, por consiguiente, se necesitan más unidades de transporte, esto trae consigo que al aumentar la demanda los precios sufran un alza; en segundo lugar tenemos que la población aumenta con el ritmo de los años y para alimentarla se necesita incluir en la dieta insular mayor cantidad de pescado, tanto fresco como salpreso, que es preciso sacar del mar; para este menester hacen falta barcas, que en ocasiones escasean, por cual su costo expe-

³⁷ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 754, s. f.

³⁸ A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, fol. 156 r.

³⁹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 26 r.

⁴⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, fol. 159 r.

⁴¹ A.H.P.L.P., Francisco Henríquez, núm. 790, s. f.

rimenta igualmente una subida. Si a ello unimos que las relaciones canario-americanas se hacen a través del transporte marítimo queda perfectamente explicado porqué el precio de los barcos sufre variaciones y experimenta un alza a lo largo del siglo.

A continuación, y para que se puedan apreciar de una manera más clara los costos aproximados, de estos tipos de embarcaciones según medias de fechas y portes, reseñamos el siguiente cuadro:

<i>Naves</i>	<i>Costo medio</i>
Chalupa	4.000 mrs.
Barcas de pesca	30.000 »
Carabelones	45.000 »
Carabelas	55.000 »
Navíos	180.000 »
Naos	225.000 »
Urcas	1.000.000 »

FUENTE: Protocolos notariales. Elaboración personal.

1.5. *Dueños*

Los dueños de estas embarcaciones solían ser corrientemente sus maestros y capitanes, y de acuerdo a su nacionalidad sería la del barco; pero no siempre sucedía esto, pues muchas veces sus propietarios eran personas ajenas a los trabajos que determinaba la vida en el mar, que invertían sus maravedís en naves con objeto de obtener unos rendimientos saneados; esto sucedía en el caso concreto de los mercaderes, que al igual que controlaban las exportaciones e importaciones, ejercían igual control sobre el transporte. En este caso concreto el patrón o maestro del barco no era un hombre de negocios, sino un asalariado que realizaba una labor concreta por cuenta de una sociedad capitalista ⁴².

⁴² HEERS, J.: *Occidente durante los siglos XIV y XV*, Barcelona, 1968, página 138.

Igual situación se observa cuando el destino de las naves es la costa de Guinea, a donde se dirigen en busca de esclavos. Para este fin los tratantes compraban y pertrechaban naves con objeto de obtener mayores rendimientos. De la misma manera si la utilidad de los barcos estaba encaminada a la pesca del salado, era corriente encontrar ligados a ella a mercaderes, armadores o capitalistas que prestaban dinero a los pescadores para su habilitación, a cambio recibían mercancía, pescado, y en el inter que lo obtenían el transporte quedaba hipotecado a su favor. A la vez si aquéllos, los pescadores, necesitaban numerario, tanto para fornecer los navíos como para dejarlo a su familia, vendían parte de sus barcas —un cuarto, un tercio, la mitad— a personas de diferente estrato social, convirtiéndose por estas ventas en asalariados de aquéllos, de acuerdo a la parte que poseían.

Los ejemplos podrían repetirse bastante por ser muchos y variados, sin embargo, vamos a citar los más representativos. Comerciante es Nicolás Jans, mercader flamenco y agente de un capitalista de Flandes, ducho en el comercio exterior; exporta azúcar hacia el ducado de Brabante e importa desde allí mercaderías y manufacturas; para tal fin compra en 1559 una urca⁴³. Otro mercader vecino de la Isla, Rodrigo de Quesada, se hacía en 1535 con la mitad de la tercera parte de un navío de 60 toneladas de porte, propiedad de Luis de Vargas el tercio, para fletarlo de común acuerdo con los condueños y enviarlo a Indias⁴⁴. Caso similar es el de Cristóbal García de Moguer, cosechero y exportador de azúcares, y hombre relacionado con el tráfico de esclavos, que se hace con la mitad de una carabela⁴⁵ para no tener que estar pagando fletes.

Para el tráfico esclavista son dignos de mención los ejemplos siguientes: en 1519, varios armadores, entre los que se encontraban el gobernador Hernán Pérez de Guzmán, el escribano del cabildo y público Rodrigo de Ocaña, hombre de origen converso y procesado por el tribunal de la Inquisición, Marcos de Niebla,

⁴³ A.H.P.L.P., Francisco Henríquez, núm. 790, s. f.

⁴⁴ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fols. 24 r. y 31 r.

⁴⁵ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 82 r.

Luis de Aday, personaje experto en las armadas de Berbería⁴⁶, Antonio de Orerio y Francisco López, compran las tres cuartas partes de una carabela para organizar un viaje a la vecina costa de Africa y con él obtener esclavos y otros productos⁴⁷.

Si el objeto era el mismo, pero el destino variaba, igualmente hacía falta el transporte. Para tal fin dos regidores grancanarios, Juan Ruiz de Alarcón y Andrea de Argiroffo, compraban el cuarto de un navío de 65 toneladas para enviarlo al rescate de los Ríos de Guinea⁴⁸. Caso similar es el que ocurre en 1567, en el que ocho personas de diferente procedencia, entre ellos dos franceses, un portugués, un flamenco y varios vecinos, invierten una suma importante de maravedís en los preparativos de una expedición, y especialmente en una barca con su barquito para tal servicio. Una vez finalizado el fin propuesto ponían en venta el transporte para recuperar el capital invertido⁴⁹. En este caso se puede observar cómo el transporte estaba dividido en un determinado número de partes, fácilmente negociables; por lo cual la explotación de la nave se convertía en negocio de capitalistas que se limitaban a invertir dinero y a repartirse los beneficios⁵⁰.

Corrientemente las barcas y chalupas que se dirigían a las costas de Berbería, donde pescaban y salaban el pescado, eran propiedad de los pescadores; éstos, de bajos rendimientos económicos, hipotecaban el transporte para conseguir numerario y habilitar los barcos para el fin propuesto⁵¹. En 1553, por ejemplo,

⁴⁶ RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1956; LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*, Tesis doctoral leída en la Universidad de La Laguna en junio de 1979, inédita.

⁴⁷ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, fol. 145 r.

⁴⁸ A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, fol. 644 r.

⁴⁹ LOBO CABRERA, M.: *Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata de negros*, «II Coloquio de Historia Canario-Americano (1977)», Sevilla, 1979, págs. 76-98.

⁵⁰ HEERS, J.: *op. cit.*, pág. 138.

⁵¹ LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de Las Palmas y los viajes a pesquería en el siglo XVI*, Ponencia presentada al «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», en prensa.

dos pescadores se obligaban a pagar a un mercader 28 reales—1.344 maravedís— por ocho fanegas de sal que habían recibido para ir a la pesca⁵².

Finalmente queremos destacar que las personas propietarias de naves se pueden encontrar incluidas dentro de las categorías existentes en la sociedad del quinientos. Además de los hombres del mar, se incluyen un tintorero, un zapatero, racioneros y canónigos de la catedral, regidores, gobernadores y otros⁵³, que encontraron en el transporte un medio para poder negociar y obtener beneficios.

1.6. *Aparejos y utillajes*

Entendemos por tales tanto los elementos necesarios dentro de las naves para iniciar la navegación como aquellos que eran imprescindibles para faenar en alta mar. El primer elemento era el propio barco, que por así decirlo era mucha madera y poco hierro, pues a excepción de las latas que iban cubriendo la cubierta de los navíos, el resto era de madera, bien fueran cintas, palos para la popa, como para los durmientes, cabestrantes, tamboretos o azafraes⁵⁴. A continuación le seguían las velas, jarcias y cables, de cáñamo, esparto o lino; los alambres, amarras, remos y anclas; a ellos hay que añadir el trinquete, la mesana y la bancadura. Los remos y anclas variaban según el tipo de naves; por ejemplo, una barca de pesca contaba con dos o tres remos y un ancla⁵⁵; un carabelón tenía, sin embargo, tres anclas y cuatro amarras⁵⁶; el navío, por su parte, poseía igual número de anclas que el anterior⁵⁷, aunque a veces contaba con cuatro, entre grandes y pequeñas, del tamaño recomendado, con un ca-

⁵² A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fols. 314 r., 317 v.

⁵³ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 747, fols. 34 r. y 36 r.; Cristóbal de San Clemente, núm. 734, fols. 93 r. y 238 r.; Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, fol. 156 r.

⁵⁴ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 749, fol. 64 r.

⁵⁵ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 50 r.; núm. 745, folio 16 r.

⁵⁶ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 773, fol. 62 r.

⁵⁷ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 763, f. r.

ble de cáñamo y con unas boyas de palo, más un gancho grande, tanto para recoger como para arrojar las anclas⁵⁸.

Además de esto cualquier nave necesitaba un batel o barca de servicio para trasladar tanto a los pasajeros como a la carga al lugar donde estuviera fondeado el navío o a la inversa, de mar a tierra. Estas barcas eran de remos y poseían un gancho de hierro para estabilizarlas. Contaban también las naves con banderas pintadas, una o dos, con sus astas. Necesarios eran también el aguja de marear y los rumbos⁵⁹.

Otras cosas propias de las embarcaciones eran: la caldera para cocer la pez, la propia para cocinar, que por lo general eran de cobre; las botas y pipas necesarias tanto para el agua como para el vino y las tinajas de barro para el agua⁶⁰. Hay que añadir también algunas herramientas que se llevaban a bordo como las azuelas, barrenas y martillos.

Como complemento estaba la artillería⁶¹, necesaria para navegar, y los aparejos que requerían las faenas del mar; entre éstos se encontraban, cuando el barco era de pesca, los cordeles de lino para pescar, las cañas, nasas y esteras⁶² para poner el pescado a secar y después de salado, para lo cual era imprescindible llevar sal a bordo.

Por último se pueden incluir dentro de este apartado los mantenimientos, que variaban según el tipo de embarcación y el destino que a ésta se le diera. Tanto los bastimentos de las naves de pesca como de las comerciales que se dirigían a Europa eran similares: vino, agua, pan, bizcocho, carne, queso, cebollas y sal⁶³. Sin embargo, algunas naves que tenían por objeto el transportar mercaderías bien hacia Gran Canaria como hacia Europa contaban con una dieta más rica propia de los pueblos

⁵⁸ A.H.P.L., Hernando de Padilla, núm. 746, fol. 460 r.

⁵⁹ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 745, fol. 16 r.; Adriano de Padilla, núm. 763, f. r.

⁶⁰ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 746, fol. 460 r.; Francisco de Casares, núm. 922, fol. 37 r.

⁶¹ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 780, fol. 10 r.

⁶² A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, fol. 37 r.; Hernando de Padilla, núm. 749, fol. 168 r.

⁶³ LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud .., op. cit.; Los vecinos .., art. cit.*

del norte. Así, por ejemplo, una urca de 230 toneladas, que se vende en 1559, cuenta entre sus mantenimientos con ocho barriles de carne salada, dos de arbejas, uno de manteca, dos de arenques, dos de pescado seco, tres de pescado salado, uno de angulas saladas, dos de menudo de vaca, catorce de bizcochos, nueve de cerveza, cinco de tocinos enteros y unas cuantas vituallas⁶⁴. Lo descrito nos da pie para dos afirmaciones: que los bastimentos nos hablan de una tripulación numerosa y que con ellos es posible hacer un largo viaje; en efecto, la urca llega a Gran Canaria procedente de Flandes con mercancías, y en la Isla, una vez descargada, se vende para seguir viaje a Indias según se desprende del contrato de venta.

También es cierto que los navíos que recalaban en Gran Canaria con dirección a Indias, contaban con una dieta más pobre que la reseñada más arriba, y generalmente era bastante monótona. Consistía en lo siguiente: agua, bizcocho, vinos, legumbres, aceite, pescado salado y en ocasiones carne seca⁶⁵.

1.7. *Fabricación naval isleña: carpinteros de ribera*

Desde la Edad Media se habían sucedido tres técnicas en la construcción naval: la de los carpinteros que construían sin planos ni cálculos; la de los constructores con planos pero sin cálculos y, más tarde, la de los ingenieros, que calculan y dibujan⁶⁶. En Canarias, desde los primeros momentos, una vez finalizada la conquista, aparecerá la primera técnica, en la cual se trabajaba sin fundamentos científicos, guiándose por la experiencia práctica y la tradición⁶⁷.

En Tenerife se tienen noticias desde muy pronto de construcciones de buques y de la presencia de carpinteros de ribera y

⁶⁴ A.H.P.L.P., Francisco Henríquez, núm. 790, s. f.

⁶⁵ VILA VILAR, E.: *Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros en el siglo XVII*, «Historiografía y Bibliografía Americanista», 17(3), Sevilla, 1973, pág. 228.

⁶⁶ MAURO, F.: *La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona, 1975, página 9.

⁶⁷ KELLENBENZ, H.: *El desarrollo económico de la Europa continental (1500-1750)*, Madrid, 1977, pág. 128.

careneros en los primeros años del siglo XVI⁶⁸. Lo mismo sucede en Gran Canaria, aunque tengamos que dar fechas más tardías, por la falta de documentación anterior. Esto es obvio si tenemos en cuenta que la Isla ofrecía las ventajas propicias para la fabricación. Toda ella era costa, con la cual la construcción naval se estableció tanto en los puertos naturales como en las playas. Además ofrecía una de las materias primas imprescindibles para su ejecución, madera de sus bosques. A ello unimos la mano de obra recién importada que se ayudaba de esclavos, juntamente con la presencia de los comerciantes, interesados en su fabricación. Los demás productos, a excepción de la madera, como el cáñamo, lino, telas, cuerdas y cobre, eran fáciles de transportar⁶⁹, y venían, es decir, llegaban a la Isla de mano de los mercaderes.

Aquí, como en otros sitios, las construcciones se basan en contratos entre negociantes y artesanos⁷⁰, tal como se comprueba en los protocolos notariales, documentación que ha sido consultada en otros archivos por otros autores, entre ellos Jacques Bernard que la utilizó para su estudio sobre las construcciones navales bordelesas a fines de la Edad Media⁷¹. Los negociantes ponen sus capitales en común para la construcción de un barco. Igual que se trabaja por encargo, también se trabaja para uno mismo⁷², en especial cuando los barcos son pequeños o simplemente barcas de pesca.

Los dos casos se dan en Gran Canaria en la centuria indicada. Ejemplos de ambos vamos a comentar.

En 1522 dos vecinos isleños se conciertan para hacer un barco de pesca. Son ellos Luis Báez y Francisco Pérez, pescador. El primero da al segundo 10 doblas de oro para que le haga el citado barco, y una vez terminado éste sea de ambos⁷³.

⁶⁸ FABRELLAS, M. L.: *art. cit.*, págs. 41-43.

⁶⁹ MAURO, F.: *op. cit.*, pág. 163.

⁷⁰ *Ibidem*, pág. 162.

⁷¹ Coloquio de Historia marítima, publicado bajo la dirección de MOLLAT, M.: *Le navire et l'economie maritime du XV au XVIII siècle*, París, 1957, págs. 31-52.

⁷² MAURO, F.: *op. cit.*, pág. 166.

⁷³ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 423 v.

Encargada es la barca grande de marear que Gaspar Leal, Pedro Jaimez y Gonzalo Lorenzo, mareantes y vecinos mandan a hacer. La construirá Jaimez, que a su vez es carpintero de navío, de la vitola y tamaño que le pareciera, con sus velas, masteles y lo necesario para navegar entre las islas. Pagarán a medias el costo, y según se fuere haciendo a las personas que trabajen en ella. Terminada y echada al mar, Jaimez y Lorenzo irán en ella en los viajes que se ofrezcan por arraeces, y si Leal quisiera también lo podrá hacer o a cambio meter un hombre por su parte, con tal que la aludida persona ande debajo de la mano de aquéllos. Las ganancias que se obtuvieren con la barca se partirán a medias, sacados los costos ⁷⁴.

Cuando en Gran Canaria no había ni materiales ni gente que se dedicara a la construcción naval, los vecinos y negociantes encargaban la ejecución en otras islas, y en especial en Tenerife, aunque también se acude a La Gomera, más rica en madera. Así en la segunda década del siglo nos encontramos a un pescador, Manuel Martín, vecino, que manda hacer una barca de pesca al puerto de Santa Cruz, para que se la entreguen embreada y con sus cuatro remos; su precio es 10.000 maravedís ⁷⁵.

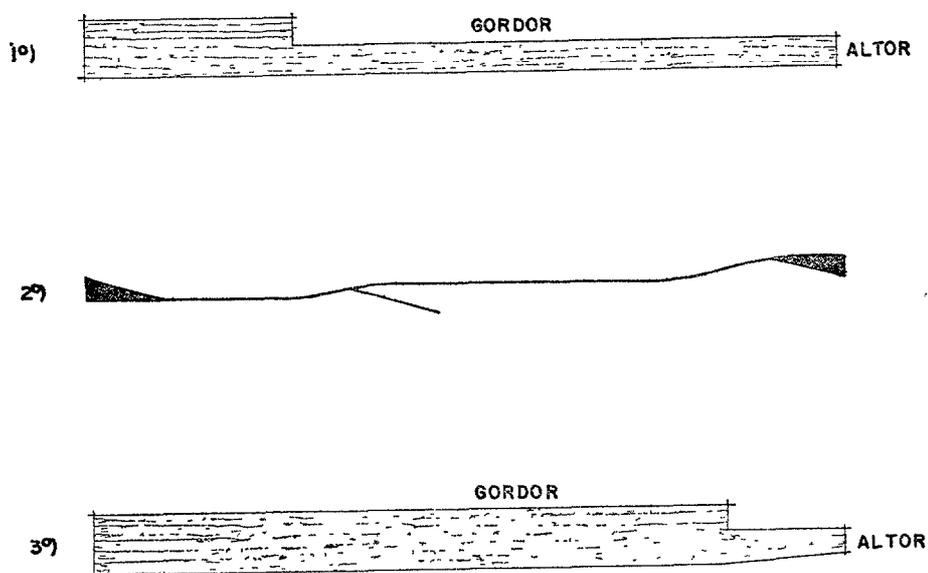
Más complicado es el contrato que realiza un mercader con un vecino de la isla de La Palma para que le traiga a Gran Canaria, al puerto del Arrecife de las Isletas, cierta madera para construir un navío. Entre ella: 12 cintas de 35 pies de largo y de frente y ancho según un dibujo que presenta; 28 palos reveados para popa del navío de 16 palmos de vara de largo y del ancho y gordo de la vitola; 12 curvas de 5 palmos por una parte y 8 por otra y del grosor en cuadra del dibujo que expresa; 40 palos para posturas de 17 palmos de largo y del ancho y grueso de la vitola indicada; 3 docenas de latas para cubierta del navío de 27, 28 y 29 palmos, terciados, de la vitola que dibuja; 4 escobenes para ojos del navío a elección del maestro; 2 piezas de palo para azafraes de 16 palmos, palmo y medio de ancho y 5 dedos de frente; 12 durmientes de 30 pies de largo, 1 palmo y algo más de ancho y 4 dedos de frente; un palo para sierpe al castillo de avante de

⁷⁴ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 763, f. r.

⁷⁵ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 152 v.

16 pies de cumplido y del grosor a elección del maestro; 4 docenas de tablas de pino blanco de 28 palmos de largo, medio de ancho y 2 pulgadas para tamboretas a elección del maestro. Todo por precio de 25.782 maravedís ⁷⁶.

Dibujos:



Sin lugar a dudas este navío que se iba a construir era propiedad del comerciante, que tenía como asalariado a un maestro de navío, que era el encargado de elegir algunas piezas.

Como se habrá podido observar las dos modalidades constructivas propias del occidente europeo se dan cita igualmente en Gran Canaria.

Por otra parte queremos reseñar que además del carpintero de ribera, era también importante en la construcción naval la figura del calafate, hombre encargado de alquitranar o calafatear con estopa, pez o breo las costuras del forro de madera de las naves. Los calafates solían ser vecinos y en ocasiones eran a la

⁷⁶ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 749, fol. 64 r.

vez carpinteros de ribera. El producto utilizado para estos menesteres era la pez, obtenida como residuo de la destilación de la madera, especialmente de la de pino. Como en Gran Canaria se prohibió durante algunos años la tala de esta especie⁷⁷, se acudía para adquirirla a Tenerife, en donde los que querían extraerla tenían que pagar 5 maravedís por quintal⁷⁸ para los propios de la Isla, e igualmente los pegueros estaban obligados, por su tarea en los pinares, a hacer su casa y plantar 800 sarmientos, al menos, en 1500⁷⁹. Como se ve se seguía con esto una doble política: demográfica y económica.

En otras ocasiones y para tales menesteres se importaba pez y alquitrán de Flandes, esto lo corroboramos por una escritura otorgada en 1559, en donde juntamente con el producto citado, se habían traído tablas, hierros, harina y trigo⁸⁰.

2. PUERTOS

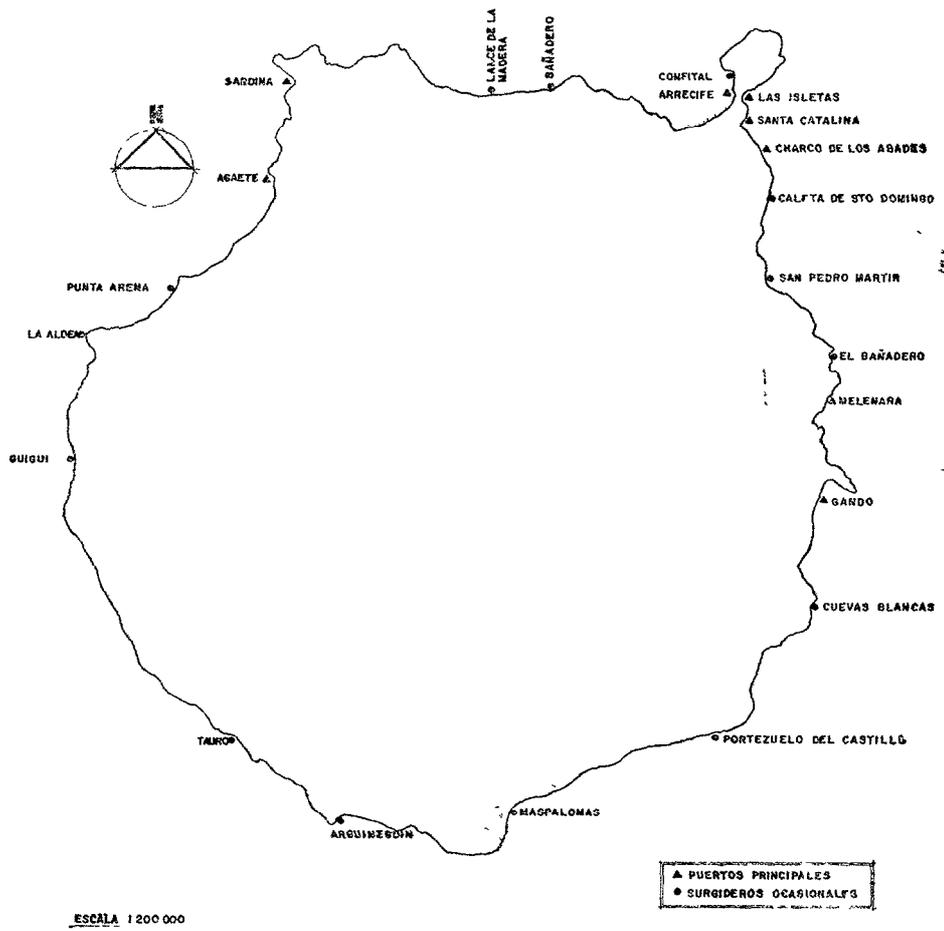
A pesar de que la mayor parte de la vida marítima se desarrollaba como era lógico en el mar, se necesitaban unos puntos de contacto que pusieran en relación unas zonas geográficas con otras. Entendemos por puertos, al menos para Gran Canaria, simples desembarcaderos, surgideros o playas aptas para desembarcar. Asimismo destacamos en la Isla los propios de la ciudad de Las Palmas, mejor situados, arreglados y defendidos que los del resto de la plataforma insular. Estos serían los puertos de despacho, es decir, desde Gran Canaria hacia el exterior. A continuación nos remitiremos a los de destino, es decir, los que recibían las naves procedentes de la Isla. Entre éstos veremos algunos con una importancia destacada y descolante, puesto que contaban con cierta tradición que arrancaba, al menos, desde la Edad Media, en el flujo y reflujo de navíos; y luego nos tropezaremos con los recién creados del Nuevo Mundo.

⁷⁷ *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, transcripción y estudio de MORALES PADRÓN, F., Las Palmas, 1974, pág. 135.

⁷⁸ GONZÁLEZ YANES, E.: *Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1497-1503)*, «Revista de Historia», 101-104, La Laguna, 1953, págs. 78-79.

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ A.H.H.P.L.P., Francisco Henríquez, núm. 780, s. f.



2.1. *De despacho*

La mayoría de los cronistas e historiadores al describir la isla de Gran Canaria sólo se refieren a los puertos y caletas de la ciudad de Las Palmas, y a los más importantes dentro del contorno insular. Entre ellos, Abreu y Galindo señala:

«... tiene el puerto de las Isletas, que está una legua de la ciudad, puerto principal, donde está el castillo y fuerza importante de la ciudad; y está la caleta de Santa Catalina y una ermita de su advocación. A la entrada de la ciudad hay otro fuerte, llamado Santa Ana, y a la salida hay otro cubelo o fuerte, en una caleta que se hace allí, que llaman de San Pedro»⁸¹;

igualmente cita los puertos de Gando y Agaete. Torriani, por su parte, se remite a los puertos del Confital, Arrecife y Santa Catalina en las inmediaciones de Las Isletas; la caleta de San Pedro y la de La Lasca a la salida de la ciudad⁸², y la caleta debajo del castillo de Santa Ana⁸³.

Eran éstos, en líneas generales, los más importantes por ser lugares de defensa de la propia ciudad; la primera fortaleza que se construyó en Canarias fue la de Las Isletas, en el puerto de La Luz, para abrigo de los navíos que a la sombra de sus muros buscaban amparo⁸⁴. Al parecer fue edificada entre 1492-1494 por Alonso Fajardo, gobernador de la Isla⁸⁵. También en el charco de los Abades se realizó la construcción del torreón de Santa Ana, ya citado; al igual que los fuertes de la caleta de Santa Catalina, de la playa de San Telmo (junto a la ermita), el de la ca-

⁸¹ ABREU GALINDO, J.: *Historia de la conquista de las siete Islas de la Gran Canaria*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, pág. 148.

⁸² TORRIANI, L.: *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1959, pág. 154.

⁸³ *Idem*, pág. 157.

⁸⁴ RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947, t. II, 1.ª parte, pág. 115, t. I, pág. 65.

⁸⁵ *Idem*.

leta de Santo Domingo y el de San Pedro Mártir en la caleta de dicho nombre conocida más tarde por playa de San Cristóbal⁸⁶. Hay que añadir también en la ciudad la caleta de los Parrales. La mayor parte de estos surgideros ocasionales se localizaban entre el barrio de Vegueta y el puerto de Las Isletas. Torriani en el plano que hace de la ciudad de Las Palmas, a finales del siglo XVI, le da a esta zona el nombre de varadero⁸⁷. Era también en ella donde trabajaban los carpinteros de ribera.

Eran estos, como ya hemos dicho, desembarcaderos de la ciudad, a donde llegaban mercaderías del exterior y desde donde salían productos de la tierra, ya elaborados o al natural.

En ellos, a excepción de las torres defensivas, apenas si existía algo más; en algunos se levantaron fuentes para abastecer a los navíos como la que en 1561 el consejo de la Isla manda edificar en la caleta de la ciudad, conocida como de San Telmo o Charco de los Abades; para tal fin y para trasladar hasta allí el agua se encargan, por voz del regidor Bernardino de Canino, 1.000 atadores de barro cocido⁸⁸.

De los restantes poca cosa hay que decir, salvo del de Las Isletas y del denominado Arrecife —hoy playa de las Canteras—. En el primero se hallaban ubicados un mesón y un almacén para guardar los azúcares que se iban a exportar, con sus tinajas y jarras para depositar las remieles, que lindaba con la capellanía de La Luz, lo que quiere decir que ya existía la ermita del mismo nombre, con otro almacén y con el mar. Este almacén era propiedad de un mercader genovés, Lázaro de Mayuelo, y fue vendido por su viuda, Leonor de León, en 1557, a dos mercaderes hispanos, Antonio de Montesa y Francisco Manrique, agentes en el comercio gaditano y flamenco⁸⁹. En el segundo se levantaba un corral para tomar el pescado que procedía de las pesquerías africanas; se mandó construir en 1536 por el clérigo Juan de Ayala,

⁸⁶ *Idem.* t. II, 1.ª parte, págs. 114, 121, 125. 139.

⁸⁷ TORRIANI, L.: *op. cit.*

⁸⁸ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 767, fol. 213 r.

⁸⁹ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 770, fol. 499 v.; LOBO CABRE-
RA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la
burguesía mercantil*, trabajo presentado al «IV Coloquio de Historia So-
cial Canaria», en prensa.

y era de piedra seca y lajas, por precio de 20.000 maravedís⁹⁰. Su propietario vendía la mitad del corral, un año más tarde, a la mujer de un mercader, por 26.250 maravedís⁹¹, con lo cual hacía un buen negocio.

Las Ordenanzas de la Isla, promulgadas en 1531, sólo se ocupan de los puertos y surgideros de la ciudad, en especial, cuando mandan que los barcos y carabelones de pesca surgan en el charco de las Abades, junto a San Sebastián, y varen en la caleta de San Telmo o en el puerto de Las Isletas, prohibiendo que lo hagan en otra parte bajo pena de 600 maravedís⁹². Además dan ciertos preceptos sobre entrada en puerto y seguridad de los navíos, para ello ordenan que los dejen sin velas y remos, y pongan un candado en el rumbo⁹³.

Era además en estos puertos capitalinos donde existían guardas desde muy temprano; en la década de los años 20, sólo se cita al de Las Isletas, pero en los años 60 ya se consigna además de aquél al de la caleta de la ciudad; cobraban por su servicio 12.000 maravedís anuales que recibían de manos del recaudador de las rentas reales⁹⁴, lo que indica que eran funcionarios reales.

En la zona Este de la Isla funcionaban los puertos de El Bañadero, Melenara y Gando que daban salida a la rica vega de Telde, y el de Cuevas Blancas, en Arinaga, que igualmente posibilitaba al señorío episcopal de Agüimes la exportación de sus productos.

Más hacia el Sur se encontraban las caletas de Portezuelo del Castillo, Maspalomas, Pozo del Lentisco, Arguineguin y Tauro, que servían de desembarcaderos a los barcos que iban a aquella zona por leña.

Pero era el litoral N-NO el que mejores puertos tenía, a la vez que eran los más concurridos después de los de la ciudad; eran éstos: el de Lance de la Madera, Bañadero, Sardina y Agaete que daban salida en esta rica comarca a los productos azucare-

⁹⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 447 r.

⁹¹ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 28 r.

⁹² *Ordenanzas...*, *op. cit.*, págs. 120-121.

⁹³ *Idem.*

⁹⁴ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 745, fol. 371 r.; Alonso de Balboa, núm. 773, fols. 8 r. y 39 v.

ros. Más hacia el Oeste tenemos los de Punta Arena, La Aldea y Güigüi, zona rica en madera y orchilla; esta es la causa de la aproximación de barcos a aquel lugar.

2.2. *De destino*

Eran éstos los que recibían a las naves procedentes de Gran Canaria y los que la unían con el exterior por causas pesqueras, comerciales y conquistadoras.

Entre los primeros destacan los africanos de la costa de Berbería con puntos importantes en el Cabo de Bojador, Cabo Blanco, San Bartolomé y Cabo de Aguer⁹⁵.

En los comerciales hay que distinguir entre los isleños, los africanos, los peninsulares, los europeos y los indianos.

Los de las islas están en función de la importación de cereales, ganados, vinos, orchilla, sal y madera. En Tenerife destacan en la costa norte los de Santa Cruz, Garachico, La Orotava y San Marcos de Icod, mientras que en el sur nos encontramos con los de Abona, Cera y Agache. Siguiendo con el grupo occidental son importantes los dos puertos más destacados de La Gomera, según citas de la documentación de la época; eran estos: Tamargada y Vallehermoso. En el bando oriental descuellan en Lanzarote los desembarcaderos de Arrecife, Naos, Arrieta y Rubicón, y el de la Graciosa, en el islote del mismo nombre. En Fuerteventura se señalan los de Pozo Negro, salida de la villa, Caleta de Fustas, Puerto Cabras y Tarajal.

Los africanos están en relación con la importación de esclavos, ya blancos, moriscos, ya negros. Los blancos proceden de los mismos puntos o radas citados para la pesca, y los negros son originarios de Cabo Verde, archipiélago al cual se exportaba vinos y brea, materias codiciadas en Africa, Ríos de Guinea y Margarabomba.

En la Península Ibérica tenemos que distinguir los andaluces de los lusitanos. Entre los primeros se encuentran los comprendidos en el triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva. Son ellos el de Las

⁹⁵ RUMEU DE ARMAS, A.: *España* ., *op. cit.*; LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud* ., *op. cit.*, y *Los vecinos de...*, *art. cit.*

Muelas de Sevilla, el de Cádiz, Sanlúcar, Puerto de Santa María y Moguer; su contacto es a través de la recepción de azúcares y derivados.

En Portugal, tenemos en el continente a los de Lisboa, Setúbal y Faro, poblaciones que dan entrada por sus puertos naturales al azúcar, cereales, vinos y orquilla. En el Atlántico, pertenecientes a la misma corona, destacan los puertos de Madeira—Funchal y Santa Cruz— que importan ganados y quesos.

En el Mediterráneo llaman también la atención los puertos italianos de Liorna, junto al Arno y a Florencia, Génova y Venecia, que al igual que el resto de los puertos europeos se relaciona con Gran Canaria gracias al azúcar y a las mercaderías que en contrapartida sirven para pagar el producto canario.

En el Atlántico europeo le siguen a la zaga en Francia los de Ruan y Ave de Gracia, que pensamos será el de Le Havre, puerto de Ruan que se terminó en 1547⁹⁶; el primero, uno de los más importantes de la costa atlántica, daba paso a la ciudad de su nombre, que era la más importante después de Lyon. En Flandes nos encontramos el de Amberes, que hizo que la ciudad alcanzara un auge inusitado en este siglo, hasta lograr una importancia sin parangón en el comercio y las finanzas⁹⁷.

A esta compleja y detallada relación de puertos en el lado oriental del Atlántico hay que unir los del lado occidental, es decir, los de las Indias hispanas; allí, desde el primer momento, se habilitaron desembarcaderos para conquistar e introducir a los colonos y mercancías en el Nuevo Mundo, y hacia allí se encaminaban las naves que partían de Gran Canaria. Por su importancia y relación con Gran Canaria destacan los siguientes, por este orden: los isleños del Caribe, los de América Central y el Istmo, y los de la zona continental. Entre los primeros tenemos uno de los más importantes en el tráfico en las décadas medias del siglo XVI⁹⁸, nos referimos al de Santo Domingo. En América

⁹⁶ KELLENBENZ, H.: *op. cit.*, pág. 149.

⁹⁷ NORTH, D., y THOMAS, R. P.: *El nacimiento del mundo occidental. Una nueva historia económica (900-1700)*, Madrid, 1978, pág. 209; MAURO, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969, pág. 159.

⁹⁸ PARRY, J. H.: *El imperio español de Ultramar*, Madrid, 1970, página 92.

Central descuellan el de San Juan de Ulua para Nueva España, y el del Nombre de Dios situado en la parte más estrecha del istmo, que servía de nexa con el Perú. En Tierra Firme e islas adyacentes cobran importancia los de Margarita, Cubagua, Gurgurata, Río de la Hacha, Cartagena y Coro; por último, para el período estudiado, son de añadir los de Cumaná y Río de la Plata⁹⁹.

3. VIAJES

Según Mauro es necesario distinguir diversos tipos de viajes. En primer lugar, aquellos que desde la Edad Media han contribuido a formar a los marineros y a preparar expediciones más complejas, como son los de cabotaje y los de pesca. A éstos le siguen los viajes de las rutas comerciales y las expediciones militares y conquistadoras¹⁰⁰. En Gran Canaria, su situación hizo que todos ellos se dieran.

En primer lugar vamos a referirnos a los de cabotaje, ya fueran insulares o interinsulares. Los primeros se dieron por motivos geográficos. La Isla, por su relieve, presentaba problemas para el transporte terrestre. Además era necesario comunicar otros grupos poblaciones como eran Guía, Gáldar y Agaete con la capital, Las Palmas, a través del mar. Por otra parte, estos núcleos estaban abocados a la elaboración y fabricación de azúcares que era necesario traer al puerto de la ciudad para su exportación¹⁰¹. Igualmente, los ingenios de Las Palmas y sus términos necesitaban leña para la cocción de azúcares y remieles¹⁰². Por lo dicho se pueden distinguir dentro de la propia Isla dos tipos de viajes: comerciales: exportación de azúcares y orchilla en los primeros momentos, y a partir de la mitad del siglo vinos; y de comunicación y consumo: madera¹⁰³.

⁹⁹ Todos estos puertos y las relaciones de Gran Canaria con ellos las hemos sacado de las escrituras y contratos de los protocolos notariales.

¹⁰⁰ MAURO, F.: *La expansión*., *op. cit.*, págs. 14-15.

¹⁰¹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 734, fol. 109 r.

¹⁰² A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 753, fol. 358 r.; Antonio Lorenzo, núm. 807, fol. 119 r.

¹⁰³ Vid notas 101-102.

Los interinsulares, es decir, los que conectan Gran Canaria con el resto de las islas, son más importantes de cara al comercio y a las relaciones entre ellas. De todas la única que no aparece citada en nuestra documentación es El Hierro, tal vez por ser sus puntos de enlace **La Gomera y Tenerife**.

En el grupo oriental los viajes a Fuerteventura y Lanzarote están relacionados con la exportación e importación. A Lanzarote en concreto se exportan vinos y mercaderías al igual que a Fuerteventura, e indudablemente en estos viajes se contaban los pasajeros; en contrapartida se traen cereales, muy necesarios en Gran Canaria por ser isla deficitaria, ganados: reses vacuna y cabrunas, y especialmente orchilla, producto bastante demandado por los mercaderes italianos y flamencos¹⁰⁴.

Las conexiones con La Gomera se refieren concretamente a la importación de madera, necesaria para las construcciones isleñas: casas, naves, atahonas y lagares; y para el gasto de los ingenios de azúcar¹⁰⁵.

La Palma se comunicaba con Gran Canaria para importar materiales de construcción: cal y piedras¹⁰⁶, al igual que mercaderías procedentes de Flandes¹⁰⁷.

Será, sin embargo, Tenerife la isla que más llame la atención de los canarios desde fechas muy tempranas. De allí importaban vino, ya que en aquella isla, gracias a las medidas previsoras del Adelantado, se produce desde muy pronto¹⁰⁸. También se importa trigo, bien para el abastecimiento insular como para el de los ingenios¹⁰⁹. Pero será la madera el objeto más importante que ocupa la atención de los viajes y de la documentación de la épo-

¹⁰⁴ A.H.P.L.P., Francisco Casares, núm. 922, f. r.; Gil de Quesada, número 758, fol. 98 v.; Bernardino de Besga, núm. 753, fol. 413 v.; Alonso de Balboa, núm. 770, fol. 546 v.

¹⁰⁵ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 770, fol. 449 r.; núm. 769, folio 427 v.; Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 888 r.

¹⁰⁶ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 733, fol. 67 r.

¹⁰⁷ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, núm. 816, fol. 373 r.

¹⁰⁸ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 766, fol. 253 r.

¹⁰⁹ A.H.P.L.P., Diego Flores de San Juan, núm. 2.323, fol. 708 r.; Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 1178 r.

ca ¹¹⁰. Al contrario, lo único que hemos registrado en Gran Canaria con dirección a Tenerife han sido unos fardos de mercaderías, que procedentes del exterior se desembarcaban en Las Isletas, por una escala técnica que hizo el navío en dicho puerto, para enviar a la citada Isla ¹¹¹.

Dentro de este primer apartado hay que reseñar los viajes de pesca. Estos se fueron poco a poco incrementando, puesto que con el crecimiento de la población, tanto en la Isla como en Europa, durante el siglo XVI, la pesca había adquirido una importancia creciente como fuente adicional de alimentos ¹¹².

La pesca más corriente era la costera, bien en las calmas isleñas o en la costa de Africa ¹¹³. En ambas zonas se obtenían pescadas, guelvas, cazones, pargos y tasartes ¹¹⁴. También los pescadores lograban, tanto en las calmas y playas de la Isla como en Africa, conchas, objetos que se cotizaban a buen precio por posibilitar un comercio con los reyezuelos negros, a cambio de ellas se obtenían esclavos ¹¹⁵. El pescado conseguido en estos viajes se vendía fresco o se salaba a bordo; para esto último se necesitaba sal en abundancia ¹¹⁶, que o bien se extraía de las salinas isleñas como de las de Lanzarote y Fuerteventura.

A continuación le siguen los viajes comerciales que unían la Isla con Italia: Génova y Venecia; con Francia: Ruan; con Flandes: Amberes; con Portugal: Lisboa, Faro y Setúbal; con Sevilla y Cádiz. El nexo de unión con todos ellos era la exportación de

¹¹⁰ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 752, s. f.; Bernardino de Besga, núm. 754, fol. 246 r.; Adriano de Padilla, núm. 762, fol. 219 r.

¹¹¹ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 770, f. r.

¹¹² KELLENBENZ, H.: *El desarrollo...*, op. cit., pág. 104.

¹¹³ LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de ..*, art. cit.; A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 766 r.

¹¹⁴ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 763, s. f.; Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 298 r.; Pedro de Escobar, núm. 767, fol. 85 r.

¹¹⁵ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, núm. 807, fol. 25 r.; Miguel Arencibia, número 2.322, s. f.

¹¹⁶ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fols. 314 v. y 317 v.; Cristóbal de San Clemente, núm. 733, fol. 166 v.

azúcares, vinos y orchilla, y en menor escala cereales¹¹⁷. De la misma manera salían barcos de estos mismos puntos, con dirección contraria, cargados de manufacturas, hierros, loza, papel y todo aquello en lo que la Isla era deficitaria.

Las expediciones militares fueron corrientes en la primera mitad del siglo y en el tercer cuarto, especialmente las orientadas hacia Berbería en busca de esclavos, ganados y otras cosas; tenían por objeto el perseguir a los infieles por ver en ello una continuación de la Reconquista que había concluido hacía no mucho en el solar hispano¹¹⁸. También se pueden incluir en este grupo, aunque su objeto era más comercial que otra cosa, los viajes a Guinea y Cabo Verde, para rescatar esclavos negros y especias¹¹⁹.

Finalmente nos quedan las expediciones conquistadoras que partían de Gran Canaria hacia la conquista del Nuevo Mundo; pues no hay que olvidar que las expediciones de Juan de Ovando, Pedro de Mendoza, Cabeza de Vaca, Pedro La Gasca, doña Mencía la Adelantada, Jaime Rasguí, Pedro Menéndez de Avilés, Diego Fernández de Serpa y Pedro de Acuña hicieron escala en la Isla en su ruta hacia La Española, Río de la Plata, Perú, Florida y Cumaná¹²⁰. Estos viajes están relacionados a su vez con la emigración de isleños hacia los puntos citados y con la exportación

¹¹⁷ LOBO CABRERA, M.: *El comercio*, art. cit.; A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, f. r., y 104 r.; Rodrigo de Mesa, núm. 779, fol. 93 v.; Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 1147 r.; núm. 765, fol. 861 r.

¹¹⁸ RUMEU DE ARMAS, A.: *España en...*, op. cit.; LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud*, op. cit.

¹¹⁹ LOBO CABRERA, M.: *Relaciones...*, art. cit.

¹²⁰ BORGES, A.: *Viajes colombinos. Participación en la conquista de América*, en «Historia general de las Islas Canarias», de A. Millares Torres, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. II, págs. 250-253; BLANCO MONTESDEOCA, J., y LOBO CABRERA, M.: *Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía*, «Il Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Sevilla, 1979, págs. 119-131; A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, número 749, fol. 163 r.

de animales propios de las islas ¹²¹; ambos poblarían el Nuevo Mundo.

4. PESCADORES Y TRIPULACIONES DE NAVÍOS

En este apartado procuraremos incluir, en líneas generales, a todas las gentes dedicadas a los trabajos del mar, pero entre ellos tenemos que distinguir a los pescadores isleños de los que no lo son. Entre ellos estudiaremos a los tripulantes de las naves con sus diferentes categorías, tanto nacionales como extranjeros, y salarios, cuando los hay. Igualmente haremos hincapié en el origen de estos hombres.

4.1. Pescadores

En su mayoría eran isleños, tanto de Gran Canaria como del resto de las islas, vecindados en la primera. Al emplear el término isleño nos referimos a los pobladores que habían obtenido carta de vecindad, puesto que la mayor parte de la población era importada.

En su mayor parte vivían en el barrio de Triana, que por antonomasia era el del pequeño comercio, así como el de los pescadores y mareantes ¹²². Asevera además esta idea un poder que dos pescadores, vecinos y moradores en dicho barrio, Jorge González y Alonso Pérez, dan al procurador de causas Baltasar Núñez en nombre de los demás vecinos y pescadores de Triana ¹²³. El poder no es muy explícito por ser de tipo general, pero da a entender que el problema es común y general para lo cual se unen y buscan quién los represente. Estos hechos son corroborados por las ventas de casas que hacen en la zona a otros vecinos. En ellas observamos en primer lugar que sus calles preferidas son la mayor y larga de Triana y la de «sal si puedes», imagina-

¹²¹ GONZÁLEZ YANES, E, y MARRERO RODRÍGUEZ, M.: *Extractos de los protocolos del escribano Hernán Guerra, de San Cristóbal de La Laguna 1508-1510, La Laguna, 1958, pág. 326.*

¹²² RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*, *op. cit.*, t. II, 1.^a parte, página 286.

¹²³ A.H.P.L.P., Francisco de Casares, núm. 922, fol. 298 r.

mos que ésta debía ser un callejón sin salida en las cercanías de la costa, puesto que la trasera de Triana daba al mar. En segundo lugar tenemos que estas viviendas eran de construcción pobre, de acuerdo al valor en que aparecen tasadas, tal como se comprueba en una escritura otorgada en 1560, en que un pescador, vecino, vende a otro del mismo oficio y a su mujer un solar y casa derribada por 10.000 maravedís¹²⁴. Algunas de estas viviendas, además de poseer un corral para animales, contaban a su vez con parral y huerta¹²⁵. Estas casas, al igual que las vendían las arrendaban a sus convecinos y compañeros de oficio por cantidades inferiores y por períodos de tiempo comprendido entre los seis y doce meses. Por la renta de unas casas en dicha zona se cobraba, en 1535, 192 maravedís anuales¹²⁶; igual cantidad se pedía por otras en 1539, pero en este caso se exige el pago mensualmente¹²⁷; el valor estaba en realidad condicionado a la construcción y habitabilidad, puesto que en otras fechas el arrendamiento se cotizaba de manera anual en torno a los 3.000 ó 3.500 maravedís¹²⁸. De la misma forma las dan o reciben a censo o tributo por períodos más largos de tiempo. Uno de ellos recibe unas casas de esta modalidad durante 30 años, pagando al consejo de la ciudad 1.000 maravedís anuales de tributo¹²⁹.

La ubicación de los pescadores en esta zona es posible que pudiera estar ocasionada por tres motivos. Por una parte, que en el casco viejo, Vegueta, vivían las clases acomodadas, descendientes de conquistadores unas, y los que gozaban de rango social por su solvencia económica; también residían en aquel barrio las jerarquías eclesiásticas y civiles por encontrarse en aquella zona los edificios del Cabildo, Catedral, Audiencia y Tribunal de la Inquisición. Mientras, en Triana, en la otra margen de barranco Guiniguada, se encontraban los mesones, los pequeños comercios, artesanos y, en suma, todas las personas de condición social

¹²⁴ A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, núm. 791, fol. 339 r.

¹²⁵ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 755, fol. 167 v.

¹²⁶ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 162 r.

¹²⁷ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 752, fol. 211 v.

¹²⁸ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 736, fol. 125 r.; *idem*, número 739, fol. 312 r.

¹²⁹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 200 r.

baja, entre ellos los moriscos, que a manera de ghetto vivían en la calle que llevaba su nombre. En segundo lugar, por estar más próximos al mar que en otras zonas, ya que a las espaldas de este barrio se encontraban las principales caletas, y finalmente por estar edificada allí la ermita de San Telmo, patrón de los pescadores y mareantes, emplazada al final de la calle real de Triana, cerca de la muralla, en un paraje desierto, que fue destruida en 1599 por el asalto holandés¹³⁰. Al parecer a su sombra, se agrupaba la confraternidad de mareantes, arraigada en la Isla desde comienzos del siglo XVI y que perduró hasta el XIX; su modelo, cualquier similar de Andalucía¹³¹. En efecto, en 1522 conocemos ya su existencia gracias a un documento notarial¹³². De sus estatutos apenas sabemos nada, porque no se han encontrado y tan sólo conocemos algunos datos para el siglo XVIII, gracias a los libros de acuerdos. Como dato curioso mencionar que a finales de esta última centuria existían en la Isla setecientas y tantas personas dedicadas al tráfico de la pesca que contaban con 19 barcos¹³³.

Igual que formaban parte de esta cofradía estaban incluidos en otras, concretamente en la de San Roque, en compañía de artesanos y personas dedicadas a profesiones liberales¹³⁴.

Su vida en tierra era similar a la de cualquier otro vecino, haciendo acto de presencia ante los escribanos por diversos motivos: pagar deudas a los mercaderes por ropas o cereales que habían recibido¹³⁵; para obtener o ceder dotes matrimoniales, o para vender y comprar. Entre estas últimas actividades destaca

¹³⁰ RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías ...*, *op. cit.*, t. II, 1.ª parte, página 291.

¹³¹ ALAMO, N.: *Notas para la historia de la confraternidad de mareantes de San Pedro González Telmo de la ciudad de Canaria*, Las Palmas, 1940. Manuscrito conservado en el Museo Canario.

¹³² A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, fol. 487 r.

¹³³ ALAMO, N.: *Ms. cit.*

¹³⁴ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 751, fol. 230 r.

¹³⁵ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, núm. 779, fol. 600 r.; Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fols. 267 r. y 355 r.; Alonso Hernández, núm. 788, folios 236 r., 247 r. y 315 r.; Antonio Lorenzo, núm. 807, fols. 289 r., 311 r. y 318 r. Estos son los ejemplos más significativos, pero las escrituras y contratos con estas características se pueden contar por cientos.

la del comercio de esclavos negros; hasta cierto punto su dedicación a este trato es lógica, ya que en muchas ocasiones los pescadores eran contratados para que sirvieran en los navíos que iban a rescatar esclavos a las costas de Guinea¹³⁶, pues no hay que olvidar, como bien señala Mauro, que los mejores marineros de las flotas de guerra o del comercio habían sido reclutados entre los pescadores y los marinos de cabotaje¹³⁷.

También comparecen ante escribano para otorgar sus testamentos o poderes¹³⁸, puesto que ante aquéllos, todos los aspectos de la vida económica y social se recogen, porque en definitiva ellos venían a ser los reporteros gráficos de la época. Los poderes son variados: unos veces lo dan con carácter general; otras para que les cobren herencias, sueldos o partes de las que les correspondían tanto por su trabajo en las expediciones a Berbería como a Guinea, como de las particiones que se hacían del pescado y sal una vez que se habían sacado los costos y repartidas las ganancias¹³⁹; de la misma manera, y a través de sus apoderados, reclaman su parte en el botín que se había obtenido con las armadas que desde la ciudad se habían organizado para luchar contra los franceses que asolaban las costas canarias¹⁴⁰ con actos de pillaje y piratería¹⁴¹.

El medio de vida de los pescadores, como es obvio, era el mar. Así cuando pescaban en las calmas isleñas el pescado fresco lo entregaban, por lo general, a un intermediario que era el encargado de ponerlo en circulación; éste lo pagaba de acuerdo a como circulara el precio en el mercado obteniendo un beneficio, que giraba en torno a los 2 maravedís. Así cuando el pescado estaba tasado en las villas y ciudades a 6 ó 7 maravedís, aquél pa-

¹³⁶ LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, *op. cit.*

¹³⁷ MAURO, F.: *op. cit.*, pág. 15.

¹³⁸ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 751, fol. 117 r.; Alonso de Balboa, núm. 769, fol. 118 r.; Francisco Henríquez, núm. 790, s. f.; Alonso Hernández, núm. 787, fol. 606 r.; Gil de Quesada, núm. 758, fol. 82 r.; Bernardino de Besga, núm. 753, fol. 229 r. En estos contratos se repiten las características comentadas en la nota 135.

¹³⁹ LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*, *art. cit.*

¹⁴⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 318 r.

¹⁴¹ RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías*, *op. cit.*

gaba por cada libra, peso empleado para este producto. 4 ó 5 maravedís¹⁴². Si, por el contrario, la zona de pesca era la costa africana, foco pesquero importante en la época y en nuestros días, las cosas se complicaban, pues al no contar los pescadores con suficiente numerario para fornecer y aliñar las naves recibían dinero a ganancia, de comerciantes y capitalistas, para al final de la jornada devolver el dinero más el interés, que variaba de acuerdo a la cantidad invertida, aunque lo corriente era que el canón obtenido por los mercaderes estuviera muy cercano al 30 por 100¹⁴³.

Según el sistema comentado, el pescador apenas lograba recursos suficientes para mantenerse él y su familia, que por lo común solía ser numerosa, puesto que el pescado conseguido en estos viajes se ponía en venta una vez llegado a puerto, y de su producto se sacaba en primer lugar el capital y el beneficio del prestamista, y el resto se repartía en partes iguales según la gente que hubiera participado en el trabajo.

En los puntos anteriores nos hemos remitido a los pescadores propietarios de barcos o a los que trabajaban por cuenta de un comerciante, sin embargo, nos encontramos también con aquellos que se alquilaban a sueldo a otros, bien para servirlos o para aprender el oficio; tanto por no conocerlo como por no poseer ni aparejos ni transporte.

Entre ellos hemos de distinguir en primer lugar a los cualificados, que entran a servir con un pescador propietario, y a los aprendices de este oficio, y en segundo lugar a los que se enrolan en las naves que van a la pesca de Berbería.

Al comentar al primer sector tenemos que destacar que dentro de él los asalariados es el grupo que más abunda, según datos de la documentación manejada. En una muestra que hemos realizado en los años comprendidos entre 1522 y 1536, nos encontramos con la existencia en la Isla de un grupo de personas que se dedican al arte de la pesca, que arroja un índice del 30 por 100 aproximadamente, al compararlo con el conjunto de los habitan-

¹⁴² LOBO CABRERA, M.: *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1520-1521)*, Madrid, 1979, documentos núms. 643 y 364.

¹⁴³ LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*, art. cit.

tes, que trabajan a sueldo o salario¹⁴⁴. Este índice nos indica la importancia pesquera dentro del ámbito isleño.

En primer lugar un hecho a comentar y señalar es que la mayoría de los pescadores que se alquilan a otros no están avencinados en la Isla, y en segundo lugar que se ponen a trabajar con un vecino que por lo general labora por su cuenta en este arte, como maestros. Otros, por el contrario, se conciertan con el dueño del barco, que nada tiene que ver con el mar, ya que es un guantero, en este caso, para servirlo en una carabela de su propiedad¹⁴⁵.

Todos estos asalariados son en su mayoría portugueses, grupo poblador de condición servil, y algún que otro gallego, en este caso concreto de Pontevedra¹⁴⁶.

El tiempo usual de servicio oscila entre los seis meses y un año, y su misión consistía en servir en los barcos en el oficio de pescador y arte de la mar, además de hacer todo lo que se les mandara siempre que fuera honesto. El patrón, por el contrario, tenía que darles de comer y beber razonablemente, según la calidad de sus personas; en algún caso se citan otras condiciones, como en el ejemplo curioso de un portugués, poseedor de un ganado de puercos, concretamente 72 puercos mayores y 75 cochinos; pues bien, este hombre entra a soldada con un pescador a condición de que le guarde el ganado en la ausencia¹⁴⁷. También tenía que pagarles el jornal; éste variaba según fechas. En unos casos se paga sólo en numerario, y en otros se incluían además ropas de vestir. En el primer ejemplo el salario giraba en torno a los 500 u 800 maravedís, y en el segundo, además del numerario, nos encontramos con ropas apropiadas para las faenas del mar como camisas de trabajo y zapatos¹⁴⁸.

El pago se hacía según fueran sirviendo, aunque muchos recibían dinero adelantado o ropas de vestir; unos reciben un mes

¹⁴⁴ LOBO CABRERA, M.: *El trabajo asalariado en Gran Canaria (1522-1536)*, «El Museo Canario», XXXVI-XXXVII, Las Palmas, 1977, págs. 37-62.

¹⁴⁵ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 740, fol. 340 r.

¹⁴⁶ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 471 r.

¹⁴⁷ *Idem*, fol. 489 r.

¹⁴⁸ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 741, fol. 595 r.; Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 451 r.

de adelanto, y otros, por el contrario, obtienen camisas, calzones y una chamarra¹⁴⁹. Otras veces se les paga al finalizar el contrato¹⁵⁰, o reciben la mitad al principio y el resto al final¹⁵¹.

Existen, además, casos en que las escrituras contienen cláusulas penales para las partes contratantes. Así, en un documento concreto, se especifica que si el asalariado se ausenta del trabajo ha de pagar 5.000 maravedís de pena; de la misma manera si deja de producir un día o dos tendrá que pagar 126 maravedís por día; si después de haber servido tres meses —de los siete en los que se había comprometido— devuelve cuatro doblas de las siete recibidas, puede quedar en libertad de continuar; el pescador patrón por su parte está obligado igualmente a pagarle 5.000 maravedís si lo sustituye por otro¹⁵².

Junto a estos pescadores cualificados tenemos a los aprendices que son colocados a aprender el oficio por sus padres, familiares, y en algún caso por el padre de los huérfanos, institución municipal. El tiempo del aprendizaje iba de dos a cuatro años y medio; en él los muchachos, de 12 a 15 años de edad, tenían que servir en todo lo que se les mandara de las cosas tocantes al oficio. Los maestros, en cambio, tenían que enseñarle el oficio tanto del arte de la mar como de marinaje y pesquería, según lo sabían hacer los marineros que andaban entre las islas, de manera que al final el discípulo lo supiera tan bien o mejor que el maestro, y estuviera habilitado tanto para andar en barca de pesca como para gobernar y administrar un navío y tomar el norte bien, a vista de oficiales que de ello entendieran. Además tenían que darle comida, bebida, vestido y calzado de trabajo, más curarlo si el muchacho se ponía enfermo, a condición de que aquél recuperara el tiempo perdido una vez sano; también tenían que entregarle al final del tiempo una ropa nueva de aprendiz para tierra, que consistía en: una capa, un sayo de a una o dos doblas la vara, un jubón de fustán, unas calzas de cordellate, dos camisas

¹⁴⁹ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, núm. 764, fol. 913 r.

¹⁵⁰ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 356 r.

¹⁵¹ *Idem.* fol. 528 r.

¹⁵² A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 96 r.; citado por LOBO CABRERA, M.: «El trabajo asalariado...», *art. cit.*, pág. 49.

de Ruan, un bonete, un cinto y unos zapatos, todo nuevo; y una ropa de trabajo para andar en el mar consistente en: un vestido de jaqueta, calzones y camisas de la mar y el aparejo de pesca¹⁵³. Creemos que con estos contratos, y lo que encerraban, los maestros salían beneficiados, si no sería ilógico que aceptaran tales condiciones. Apoyamos esta idea al considerar que durante un largo período de tiempo contaba con personal gratuito, que si bien no era todo lo idóneo que se requería, era necesario en los barcos de pesca.

Igual que recibían jóvenes para los trabajos del mar, para los domésticos de tierra, algunos, tal vez los mejor situados económicamente y los viudos, recibían en sus casas mozas para su servicio, por un largo período, once años, en el cual tenían que alimentarlas, vestir las y entregarles al final una suma que rondaba los 15.000 maravedís, invertida en ropas, dineros o ajuar para ayuda de su casamiento¹⁵⁴.

A la vez los pescadores que no querían que sus hijos siguieran su mismo destino en las duras tareas que determinaba el mar, colocaban a sus hijos de aprendices con zapateros y sastres para aprender oficios propios de tierra, con condiciones similares a las ya comentadas para los otros casos¹⁵⁵.

De la misma manera, si sus posibilidades impedían dotar de manera suficiente a sus hijas, las colocaban a servicio con señoras distinguidas, con tal que las vistieran y mantuvieran, y llegado el tiempo y teniendo edad las casaran legítimamente según orden de la Santa Madre Iglesia con personas conforme a su estado, dotándolas con una cama de ropas, vestidos y aderezos de casa¹⁵⁶.

Como se habrá podido observar se daban todos los casos y ejemplos que se quieran.

¹⁵³ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 124 r.; Hernando de Padilla, núm. 745, fol. 207 r.; ibídem, núm. 751, fol. 78 r.; Gil de Quesada, núm. 760, fol. 36 r.

¹⁵⁴ A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 760, fol. 28 r.

¹⁵⁵ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fol. 177 r.; Francisco de Casares, núm. 922, fol. 100 r.

¹⁵⁶ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 752, fol. 423 r.

Los que iban a la pesca de Berbería, entraban a jornal, bien de otro pescador o de un negociante o mercader. Estos pescadores además de trabajar en el mar se comunicaban con tierra, en las costas africanas, para proveerse de víveres, agua y leña, y para salar el pescado y secarlo al sol. Los hombres dedicados a estos menesteres pasaban gran parte de su vida a bordo y alejados de Gran Canaria. A cambio recibían por su trabajo un salario, 5.000 maravedís mensuales si eran cualificados y 3.500 si no lo eran, más el sustento que consistía en muy poco: pan y vino y algo de gofio. El sueldo, en metálico, aumenta con el avance de la centuria, pues ya en 1600 se pagaba a un pescador cualificado 16.000 maravedís por todo el tiempo, unos dos meses; otras veces su jornal lo percibían de acuerdo al monto resultante, después de vendido el producto de la pesca; de este valor se hacían tantas partes como gente hubiera ido en la barca. Corrientemente el pescador recibía una parte o cuartón, es decir, un cuarto de la parte entera.

Cuando los pescadores poseían barcos y aparejos, pero no numerario suficiente para fornecer sus navíos y habilitarlos para tal fin, lo recibían de terceras personas a ganancia o interés, concretamente de mercaderes, regidores e incluso escribanos públicos. Estos entregaban el dinero y a cambio recibían en cada viaje un beneficio, mientras no retiraran la aportación prestada, que giraba en torno al 30 por 100¹⁵⁷.

Los aparejos utilizados en estas actividades consistían en unas cuantas liñas, anzuelos, un alambre de cobre, un cuchillo para abrir el pescado y una o dos fuertes cañas de pescar. Unidos a ellos contaban con la sal, elemento imprescindible en estas faenas. Su utilización era tan necesaria que en la centuria que abarcamos su precio se cuatriplicó, pues en sólo veinte años su costo aumentó en un 400 por 100¹⁵⁸.

¹⁵⁷ A esta actividad le han dedicado cierto interés algunos autores, entre ellos: RUMEU DE ARMAS, A.: *España en...*, *op. cit.*; Idem: *Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977, págs. 349-372; GLAS, J.: *Descripción de las Islas Canarias, 1764*, La Laguna, 1976, págs. 139-145; LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos ..*, *art. cit.*

¹⁵⁸ LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*, *art. cit.*

4.2. *Tripulación de navíos*

Al hablar de los componentes de este grupo hemos de tener en cuenta dos factores: su origen y su categoría laboral.

Si con respecto a los pescadores nos encontrábamos que en su mayoría eran isleños, por pertenecer al grupo poblador y haber obtenido carta de vecindad, en éstos apreciamos otra vertiente muy distinta, aunque también existen entre ellos algunos vecinos tanto de Gran Canaria como del resto del Archipiélago, puesto que en conjunto abundan los estantes o transeúntes que tocan puerto junto con las naves. Estas personas que llegan a la Isla suelen ser por lo común de la misma nacionalidad que la bandera del barco; por ello es preciso precisar su origen, ya que se pueden dividir en varios grupos.

El más numeroso es el representado por los portugueses, tanto los de la Península como los procedentes de los archipiélagos atlánticos de la corona lusitana. Entre los primeros son numerosos los del Algarbe, especialmente los naturales de Tavila o Tavira y los de Albor, seguidos por aquellos que son originarios y moradores de ciudades cercanas al mar o de pueblos enclavados en zonas marítimas de fácil acceso por contar con refugios o puertos naturales; son ellos los procedentes de Lisboa, Sesimbra, Setúbal, Faro, Guimaraes, Espozende, Azurara o Zurara, Lagos, Aveiro, Vilanova de Portiman, Vila do Conde, Espozende, Leva y Pedrera. De las islas son corrientes los naturales de las de Abajo —Cabo Verde— y Madeira, concretamente los de Funchal. Todos éstos trabajan por lo común de asalariados de mercaderes castellanos y andaluces, aunque también es cierto que muchos llegan a la Isla al hacer escalas los navíos que se dirigen a las colonias portuguesas en Africa, Asia y América. Otros se acercan a vender esclavos negros que desde el Manicongo, Guinea y Cabo Verde traen en los sollados de las naves; y, finalmente, tenemos a aquellos, madeirenses, que recalán por nuestras costas para abastecerse de víveres, en sus viajes pesqueros, hacia el banco africano. De ellos, muchos participan en las expediciones que desde Gran Canaria se dirigen a Africa a buscar esclavos, puesto que son, a veces, los que mejor conocen aquella costa, por perte-

necer, desde la segunda mitad del siglo XV, aquellas tierras a la corona portuguesa.

Del solar hispano tenemos igualmente un nutrido grupo de representantes. Abundan los andaluces de: Ayamonte, Puerto de Santa María, Moguer y Sevilla; éstos son casi todos maestros y marineros de las naves que cargadas de azúcares y derivados se dirigen a Cádiz y Sevilla. Le siguen los vascos de: Bilbao, Portugalete, Transmiera, San Sebastián, Guipúzcoa, y un grupo de vizcaínos que no especifican el lugar concreto de su nacimiento, y los gallegos entre los que se encuentran algunos moradores de Bayona. Estos, al igual que los andaluces, se encuentran enrolados en las naves dedicadas al comercio: importación de hierros de Vizcaya y manufacturas y exportación de azúcares. También muchos de ellos aparecen ante nuestros escribanos contratándose con armadores que o bien van a resgatar esclavos negros a Guinea para traerlos a Gran Canaria o para llevarlos al Nuevo Mundo. Por último, sólo nos resta citar a algunos catalanes, entre ellos Bartolomé Catalán, natural de Colliure —Cabo Libre en el reino de Cataluña—, marineros en general, que se dedican a tareas similares a los anteriores.

Por las mismas razones, marineros y maestros del litoral mediterráneo y atlántico llegan al puerto de Las Isletas y otorgan sus escrituras, la mayor parte de las veces, fletamentos, conocimientos de embarque y contratos de trabajo, ante los escribanos que poseen despacho y casa abierta en la ciudad de Las Palmas. Así nos tropezamos con italianos: genoveses y florentinos; griegos, esclavones de Zara —Dalmacia—, sardos, alemanes, ingleses, daneses —de Dansique—; franceses de: Marsella, Diepan, Frecaques —Normandía—, y el numeroso grupo de los flamencos de: Amberes —ducado de Brabante—, Fregelingas, Canfer, Amsterdam y Mediemburque.

Todos estos, diversos por su procedencia, se distribuyen de acuerdo a las diferentes categorías que reinaban en estas embarcaciones. Abundan los maestros, que a la vez son señores y dueños de los barcos, seguidos por los marineros, personal numeroso en cualquier tipo de nave, y por los grumetes y pajes. Menos numerosos son los capitanes, sólo se reseñan en los viajes

bélicos o conquistadores, al igual que los pilotos bien de barras como de costas y ríos, y los contramaestres. En algunas ocasiones se citan también a los escribanos de barcos, encargados de llevar cuenta de las mercaderías que se llevaban y traían. Cuando los viajes son largos aparece cierto personal técnico como el despensero, el calafate para reparar averías y el tonelero, su presencia se justifica a bordo por el hecho de que tenía que adobar las botas de vino y agua, necesarias en viajes de recorrido más o menos amplio, y, por último, nos encontramos al cirujano, aunque este último es excepcional.

De acuerdo a lo comentado, es decir, a la categoría laboral, recibían su salario. En muchísimos ejemplos no se puede precisar de manera afirmativa lo que percibía cada uno de los miembros que formaban parte de las tripulaciones de las naves, puestos que en numerosas ocasiones, concretamente en los barcos dedicados al comercio, sólo se hace entrega efectiva del numerario al maestro, que cobraba el flete por el casco del navío y unidades de carga, tal como hemos comentado en el apartado dedicado a los fletes, y él se encargaba de administrar y pagar a los marineros asalariados. Los datos son más ricos cuando aparecen contratos de soldada realizados entre las dos partes —marineros y maestros—, o cuando los viajes tienen caracteres bélicos, de rescate o conquistadores. En estos casos existen a su vez diferencias sustanciales de acuerdo a la envergadura y duración de los viajes y a las diferentes épocas en que se realicen.

Los ejemplos más corrientes de contratos de soldada se dan entre marineros que entran a servir a un maestro, sin especificar ni el recorrido ni dirección del barco, para trabajar en barcos y carabelas, y estar en ellos en todas las partes que le mandaren. Imaginamos que las travesías habían de ser largas, de acuerdo al tiempo por el que se contratan, de tres meses a dos años.

El marinero, Ginés de Becerril, entra a servicio con un maestro portugués para trabajar en todas las cosas tocantes a la mar durante tres meses y precio de 2.000 maravedís más comida y bebida según costumbre¹⁵⁹. Por seis meses se contrata Juan de Godoy con García Díaz, arraez de su barca, para servirlo de

¹⁵⁹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 736, fol. 174 v.

marinero en todo lo que le mandara, según solían hacer semejantes marineros, por razón de 864 maravedís más comida y bebida ¹⁶⁰. Un año es el tiempo que Alonso Martín, marinero, ha de servir a Diego López en su carabela por 6.000 maravedís más dos camisas de presilla, dos pares de calzones de angeo, dos cosetes de lo mismo y tres pares de zapatos ¹⁶¹. Por el mismo tiempo dos asturianos, uno de Luarca y otro de Avilés, entran a soldada con un paisano, vecino de Ribadesella, para servirlo como marineros por razón de 8.000 maravedís y la ropa necesaria para el oficio ¹⁶². Por el doble de tiempo se contrata un natural de las islas de Abajo mediante 7.920 maravedís y cierta ropa más comida y bebida ¹⁶³. En estos casos que hemos comentado podemos observar, a excepción del marinero que se contrata con el arraez de barca, posiblemente para faenar en aguas canarias, que el salario aumenta según se eleva el tiempo de servicio, puesto que el transporte es similar.

Cuando los tripulantes son contratados para una misión especial, el salario suele ser más elevado. Así, por ejemplo, cinco marineros vizcaínos, estantes en la Isla, se obligan a servir al gobernador don Rodrigo Manrique de Acuña, de marineros, en un viaje que habían de realizar con destino a España en la carabela de Diego Silan, en la cual iban ciertos franceses que habían de entregar en Cádiz o Sanlúcar a las justicias de aquellos puertos; su trabajo concluía cuando terminara el viaje, una docena de días aproximadamente, y por ello cada uno percibía 3.168 maravedís ¹⁶⁴. Salario respetable si comparamos las anteriores escrituras.

En circunstancia similar se encuentra un vecino de Lagos, Alvaro Rodríguez, que es concertado con Lope de Carmona, vecino de Sevilla, para pilotar la nao *Santa Ana*, propiedad del mercader Fernando de Xerez, y ponerla, saliendo de esta isla, en la bahía de Cádiz, por precio de 5.280 maravedís ¹⁶⁵. Este salario es

¹⁶⁰ A.H.P.L.P., Rodrigo de Quesada, núm. 779, fol. 184 r.

¹⁶¹ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 167 r.

¹⁶² A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 745, fol. 423 r.

¹⁶³ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 753, fol. 352 r.

¹⁶⁴ A.H.P.L.P., Adriano de Padilla, núm. 762, fol. 197 v.

¹⁶⁵ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, núm. 750, fol. 12 r.

casi el doble de los anteriores, pero debemos tener en cuenta que la categoría es más elevada y que además el piloto ocupa un puesto de más responsabilidad, junto a ello se ha de indicar que tenía que llevar todo lo que conviniera para realizar dicho trabajo.

En estos ejemplos, no se puede el lector percibir de manera clara que el salario estaba en relación con la categoría profesional por tratarse de casos aislados, sino con la duración y especialización de los viajes, sin embargo, en otros, que ya hemos comentado en algunos trabajos¹⁶⁶, sí se nota de forma contundente las diferencias entre unos sectores y otros.

En las armadas que se organizan en la Isla para ir a Berbería al rescate y captura de esclavos, la tripulación la formaban un grupo más o menos numeroso de personas entre los cuales nos encontramos con: un maestre, un piloto, cuatro o seis marineros, uno o dos grumetes, un paje y un mozo. El salario de estas gentes variaba, pues unas veces cobraban en dinero y otras en piezas de esclavos o participaciones en que se dividía la compañía, por lo común 100 partes, según el capital invertido. Según el fuero y uso de España el maestre cobraba por el casco del navío 19 partes, y por su persona cuatro, el marinero 2,5 partes y el paje una. Cuando el salario se pagaba en numerario, correspondía al maestre una cantidad, aproximada, cercana a los 7.500 maravedís mensuales; el piloto, que rara vez comparecía en estas expediciones, por conocer los marineros isleños perfectamente la costa por la abundancia de veces que iban a la zona, cobraba unos 3.000 maravedís; el jornal de los marineros variaba, de acuerdo a la época y escasez de mano de obra, esta escasez y según palabras de Chaunu estaba justificada por el paso de la flota de Indias, por el Archipiélago, que solía reclutar en sus escalas a parte de la tripulación; así su trabajo se cotizaba en diferentes fechas de la centuria entre 1.500 y 5.000 maravedís. Los grumetes, marineros de clase inferior, eran, junto con los pajes, los que menos recibían: entre 750 y 1.500 maravedís.

En las expediciones a Guinea, además de que la tripulación

¹⁶⁶ LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud*, op. cit.; *Relaciones*, art. cit.; *Los vecinos* ..., art. cit.

aumentaba, tal vez por los riesgos que entrañaban estos viajes, el porte de barco era mayor; también es corriente que en tales travesías aparezca la figura del capitán y piloto. De esta manera la tripulación estaba formada por: el capitán, maestre —títulos ambos que solían recaer casi siempre en la misma persona—, piloto, 11 marineros, a veces más, y cuatro grumetes. El salario que percibían era también más elevado, pagándosele por lo común en piezas de esclavos. El maestre y piloto cobraban alrededor de 85.000 maravedís cada uno, por todo el tiempo que el viaje durara, más facultad que tenían para rescatar doce piezas de esclavos con su hacienda; los marineros, bien obtenían una cantidad de maravedís, cercana a los 26.000, o dos piezas de esclavos, y los grumetes, o 16.000 maravedís o una o dos piezas de esclavos.

Cuando en los viajes se unía una triple característica: rescate en Guinea y conquista y repoblación en tierras americanas, el salario sufría un aumento considerable. En la expedición de Diego Hernández de Serpa, que tenía como objeto la conquista de la Nueva Andalucía, las naves que se pertrechan en Gran Canaria han de pasar primero por Guinea —a los conquistadores se les daban licencias de manera gratuita para rescatar esclavos e introducirlos en el Nuevo Mundo— y luego dirigirse a la zona de Cumaná. Por estas causas el piloto y el maestre de la operación cobraban por todo el viaje 636.000 maravedís cada uno; los marineros, por su trabajo tanto en el barco como en ayudar a tomar las almadías y canoas de negros, 36.960 maravedís. Si a este oficio, el de marinero, se unía el de carpintero y calafate, que recaían en una misma persona, el salario era mayor; por su triple cualificación una persona con tales características percibía unos 55.000 maravedís; mientras un grumete o aprendiz de marinero recibía 30.000. El piloto de los Ríos de Guinea, persona clave en las empresas negreras, puesto que tenía que guiar a los demás en las entradas y salidas de los ríos, bajas y bahías, cobraba por tal función 63.600 maravedís, el doble de los marineros. Además de la paga los armadores tenían obligación de mantener durante la travesía a estas gentes de a bordo.

En los viajes a Indias, cuyo objeto era el comercio o llevar personal poblador, los marineros solían ser personas que con tal

que los llevaran a sus puntos de destino: Río de la Plata, Nueva España o Islas del Caribe, pagaban su pasaje en servir de tal oficio durante todo el viaje, más algunas condiciones a respetar entre las dos partes¹⁶⁷. A veces, se especifica, de manera aislada, el salario de algún mareante, como es el caso de un vecino de Ayamonte que se concierta con un grancanario para ir por maestro en una nave suya, que se estaba carenando en el puerto de Gando, desde la isla en cuestión a las de Tenerife y La Palma, donde tenía que recibir la carga, y desde allí encaminarse a Indias, Nueva España, obteniendo por su trabajo 184.800 maravedís¹⁶⁸. También, aisladamente, hemos encontrado el jornal que recibía un piloto de un navío que partiendo de Gran Canaria, con escala en La Palma, se encaminaba a Santo Domingo; por ello se le pagaban 90 pesos de minas —unos 40.500 maravedís¹⁶⁹.

A la vista de los datos que hemos reseñado se podrá apreciar cómo los jornales variaban en función de tres aspectos:

- distancias de los puntos geográficos a donde se dirigían las naves que partían de Gran Canaria;
- riesgos que los viajes entrañaban. Sin otros datos, éstos se pueden observar echando una ojeada a los testamentos otorgados, ante escribanos públicos, por personas pertenecientes a estos oficios, que declaran hacerlo por ir a parte remota y de peligro, y
- mayor o menor especialización.

El último aspecto se puede confirmar, además, por las contribuciones que estos hombres del mar debían costear. Todos los que se encontraran en los puertos de Gran Canaria treinta días antes de la fiesta del Corpus Cristi, tenían que pagar para sufragar tal fiesta un canon: los maestros y marineros, según las Ordenanzas de 1531, 500 maravedís, y los de menor categoría 250¹⁷⁰.

Además del personal cualificado, foráneo en su mayor parte, existían aprendices. Los vecinos colocaban a sus hijos o familia-

¹⁶⁷ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 742, fol. 524 r.

¹⁶⁸ A.H.P.L.P., Bernardino de Besga, núm. 755, s. f.

¹⁶⁹ A.H.P.L.P., Gil de Quesada, núm. 760, s. f.

¹⁷⁰ *Ordenanzas*, *op. cit.*, pág. 121.

res con maestros de navíos, isleños algunos, para que aprendieran tal oficio. Así, Domingo Hernández pone a su sobrino Bartolomé, de 13 años, con Diego Hernández, maestre, durante cinco años; en este tiempo el muchacho tenía que servir en todo lo que se le mandara, a cambio el patrón debía darle comida, bebida, vestido, calzado y cama en que se cobijara más vida razonable; además de estas características, comunes a cualquier aprendizaje, tenía que enseñarle el arte de marear sin encubrirle cosa alguna, de tal manera que al final del tiempo contratado pudiera servir de marinero en cualquier navío; en esta fecha estaba obligado a darle un vestido de lienzo de a dobla la vara¹⁷¹.

Otros maestros, que aspiran para sus hijos mayor categoría e importancia social, los colocan antes de partir de viaje con maestros de enseñar mozos, para que los iniciaran en la lectura y escritura, en cierto tiempo recomendable; por ello le pagaban una cantidad de doblas o maravedís distribuidas en la siguiente manera: un tercio al iniciarse la enseñanza, otro tercio cuando el muchacho hubiera aprendido la mitad de lo contratado y el resto al concluir el tiempo señalado¹⁷².

Estas características, como se podrá comprobar, van a ser comunes no sólo a los hombres del mar, sino a todos aquellos vecinos que contaban con cierta solvencia económica.

5. CONSIDERACIONES FINALES

La importancia que adquiere Gran Canaria en la centuria del quinientos estaba sostenida indudablemente en el comercio; productos agrícolas manufacturados y elaborados, azúcar y esclavos. Tales hechos hicieron que el engrandecimiento de Las Palmas alcanzara cotas insospechables, no igualables en las centurias siguientes. Contribuyó a ello la llegada masiva de los mercaderes, que con afán de lucro, comerciaban tanto con los productos isleños como con los que ellos traían. Comerciantes que al igual que controlaban el intercambio de productos controlaban el trans-

¹⁷¹ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, núm. 720, fol. 321 r.

¹⁷² A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, núm. 735, fol. 294 r.

porte. De su mano llegaron también a los puertos canarios gran cantidad de embarcaciones, de la misma tipología que reinaba en el Atlántico, manejadas por un personal asalariado, a veces, y variado en cuanto a su origen y especialización.

A esta actividad se añade la que ofrecían las aguas marinas que se extienden desde la Isla a la costa africana. El medio estaba ahí, pero para explotarlo se necesitaban hombres y aparatos, que fueron aumentando desde el momento en que en la población insular se apreció un alza, necesarios para la explotación; vino esto ocasionado por la importancia que los pescados salpescos adquieren en la dieta alimenticia. Trajo consigo, por tanto, una mayor especialización y, por consiguiente, los barcos, antes de fabricación andaluza y portuguesa, se comenzaron a edificar en las orillas de la Isla, por un personal, en su mayoría isleño, dedicado a estas tareas, que recibían el nombre de carpinteros de ribera.

Cerraba la triple dimensión de Gran Canaria en su aspecto marítimo, el que fuera escala obligada en los viajes comerciales y conquistadores hacia el Nuevo Mundo.