

LAS PESQUERÍAS EN BERBERÍA  
A MEDIADOS DEL SIGLO XVII

GERMÁN SANTANA PÉREZ

## 1. LAS PESQUERÍAS EN BERBERÍA A MEDIADOS DEL SIGLO XVII

Los precedentes de la pesca en Berbería se remontan a la Antigüedad. Desde la Bética peninsular partían expediciones de pescadores tartesios hasta las aguas próximas a Lisur, pero el verdadero centro de donde irradiaba esta actividad económica era la ciudad de Gadir<sup>1</sup>.

Este tipo de viajes subsistieron durante la época romana para perderse en el olvido durante la Edad Media, no disponiéndose de noticias de pescadores que faenaran en aquella zona por esas centurias. Con la expansión ibérica por aguas del Atlántico durante el siglo XV la pesca en Berbería tomó un nuevo vigor. La rivalidad castellano-portuguesa, así como el redescubrimiento de las Islas Canarias proporcionaban a la zona un gran valor estratégico, que repercutía en las actividades económicas que se realizaban dentro de ella, entre las que se encontraba la pesca.

Durante el siglo XV acudieron a estas aguas pescadores portugueses, andaluces, cántabros y también canarios<sup>2</sup>, que llegaron incluso más al sur del Cabo Bojador. En ese momento las pesquerías estaban estrechamente relacionadas con las incursiones en Berbería, estando imbuidas del espíritu bajomedieval de reconquista<sup>3</sup>. Los intereses portugueses en África y sus choques con los castellanos se tradujeron en los tratados de Alcaçovas y Tordesillas, que al fin reservaban para los castellanos la zona indefinida entre el Territorio de Guinea y el Reino de

---

1. AUBET, M.E.: *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Ediciones Bellaterra. Barcelona, 1987. Págs. 253-254.

2. RUMEU DE ARMAS, ANTONIO: "Las pesquerías españolas en la Costa de África (siglos XV-XVI)". *Anuario de Estudios Atlánticos*. Año 1977. Nº 23. Págs. 340-350. Madrid-Las Palmas, 1977.

3. LOBO CABRERA, MANUEL: "Ideología y praxis en la proyección canaria hacia el África Occidental". *Studia*, nº 47. Lisboa, 1989. Pág. 184.

Fez, esto es desde el Cabo Bojador hasta el Cabo Aguer, precisamente la costa africana que quedaba más cercana a Canarias<sup>4</sup>.

Este panorama de tensiones entre las dos potencias ibéricas se completó con la firma, en 1509, del tratado de Sintra, por el que los castellanos cedían a los portugueses la costa continental africana del Atlántico (excepto Santa Cruz de La Mar Pequeña) a cambio del estratégico punto del Peñón de Vélez de La Gomera, en aguas del Mediterráneo. No obstante, el tratado permitía a los castellanos la explotación pesquera y las entradas en Berbería desde el Levante hasta el Cabo Bojador<sup>5</sup>.

Del siglo XVI disponemos de las primeras noticias de la existencia de pescadores de las islas en la costa de Berbería, en 1520<sup>6</sup>, momento a partir del cual se suceden las expediciones aunque con diversos altibajos a los largo de la centuria. Como ha señalado Cioranescu: "Berbería en el siglo XVI era una teórica tierra de promisión"<sup>7</sup>, que junto con oro, marfil y algunos productos semielaborados, y sobre todo esclavos, también proporcionaban abundante pescado de sus costas. Sin embargo, en la primera mitad del siglo XVI las pesquerías no progresaron todo lo que era de preveer<sup>8</sup>, aunque éstas recuperaron su actividad económica ya en la segunda mitad del Quinientos. Hasta 1572, año en que Felipe II prohíbe las cabalgadas, o más bien desde 1579, año hasta el que habían sido reanudadas por una Real Cédula, e incluso después con algunas entradas esporádicas que se realizaron con posterioridad, las incursiones habían estado directamente relacionadas con las pesquerías, ya que se aprovechaba la tierra africana para proveerse de víveres, salar y secar el pescado<sup>9</sup>.

Frente a este mayor desarrollo de las pesquerías insulares, andaluces y cántabros inician un paulatino declive en esta ocupación a finales de siglo, para declinar casi definitivamente a principios del siglo XVII<sup>10</sup>. Durante el Quinientos las expediciones pesqueras se vieron

---

4. *Opus cit.* RUMEU DE ARMAS, ANTONIO: "Las pesquerías españolas...". Pág. 360.

5. RUMEU DE ARMAS, ANTONIO: *España en el África Atlántica*. Tomo I. Madrid, 1956. Págs. 529-530.

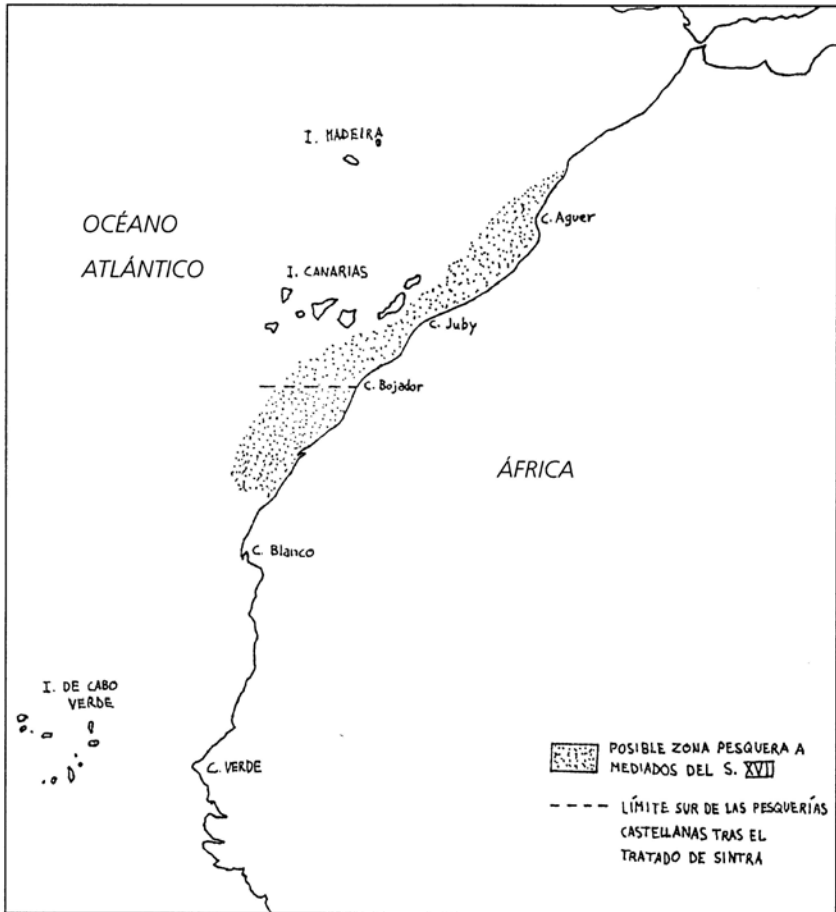
6. LOBO CABRERA, MANUEL: "Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio". *III Coloquio de Historia Canario-Americana* (1978). Tomo II. Salamanca-Las Palmas, 1980. Pág. 405.

7. CIORANESCU, ALEJANDRO: *Historia de Santa Cruz de Tenerife. II. 1494-1803*. Santa Cruz de Tenerife, 1977. Pág. 34.

8. Art. cit., LOBO CABRERA, MANUEL: "Los vecinos de Las Palmas...". Pág. 404.

9. *Idem.* Pág. 406.

10. Art. cit., RUMEU DE ARMAS, ANTONIO: "Las pesquerías españolas...". Págs. 369-370.



Zona de pesquerías a mediados del siglo XVII.

sometidas a diversos contratiempos derivados de los ataques piráticos, tanto europeos como principalmente moros, constatándose el primer ataque a navíos pesqueros castellanos en 1537<sup>11</sup>.

Después de 1579 los marineros tuvieron que acostumbrarse a realizar todas sus labores dentro de los propios navíos, puesto que la tierra firme les había sido vedada. Pero este tráfico siguió de forma continuada durante el reinado de Felipe III, si bien se destaca dentro de él una

<sup>11</sup> *Idem.* Pág. 366.

menor presencia de maestros extranjeros en comparación con las décadas de mediados del siglo XVII<sup>12</sup>, objeto del estudio.

### 1.1. *Pesquería*

Durante todo el Antiguo Régimen, y en concreto en el siglo XVII, el pescado constituyó un elemento básico en la dieta de los canarios, y no podía ser de otra forma dado el carácter insular del marco geográfico. Además el pescado era un alimento con ventajas económicas debido a su precio, y a la vez culturales, dada su importancia religiosa, en contraposición a la prohibición de comer carne determinados días del año. A esto habría que unir la importancia del pescado salado en el abastecimiento de las tripulaciones que realizaban viajes a larga distancia, partiendo desde Canarias.

Además de la pesca de bajura los canarios tenían ante sí uno de los bancos pesqueros más ricos del mundo, el canario-sahariano, no sólo por el número de especies sino también por la cantidad de posibles capturas. Pese a las dificultades no dudaron en explotarlo directamente, o al menos aprovecharse de las expediciones de gentes foráneas a las islas. La importancia de la pesca no venía dada únicamente por la presencia del pescado en la comida canaria sino también por el gran número de personas que dependían económicamente de esta actividad<sup>13</sup>, alternándola, claro está con otras ocupaciones.

La consideración del pescado en la alimentación isleña queda patente en la intervención de las principales autoridades canarias para asegurarse el abastecimiento de este producto en las principales islas, Tenerife y Gran Canaria, tal es el caso de la figura del corregidor y capitán a guerra de Gran Canaria<sup>14</sup>. Para tal fin obligaban, en algunas ocasiones, al barco pesquero a que de vuelta de pesquería anclase en Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas para aprovisionar a la ciudad, sin antes pasar por otra isla, aunque en ella pudiese vender el pescado a un más elevado precio.

---

12. TORRES SANTANA, ELISA: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Cabildo Insular de G.C.. Las Palmas, 1991. Págs. 392-397.

13. SUÁREZ GRIMÓN nos habla de unas 500 familias para la segunda mitad del siglo XVIII relacionadas con la actividad pesquera, en SUÁREZ GRIMÓN, VICENTE: "Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII". *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*. Salamanca, 1982. Pág. 793.

14. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1648, leg. 1.666, fol. 370 v. y 371..

En otros casos, se aprovechaba la escala de naves hecha en Las Palmas para su fornecimiento de pan, leña y sal. Algunos de los barcos que partían de Tenerife se abastecían de cereales en Gran Canaria para su propio provecho, antes de iniciar la pesquería, dada la carestía cerealística tinerfeña, y los mejores precios de las islas más orientales<sup>15</sup>. Así pues, debido a las medidas para asegurar el abastecimiento en las distintas islas, barcos que salían para abastecer de pescado esa isla se veían obligados, en ocasiones, a descargar parte de su carga en Gran Canaria.

Sin embargo, las presiones encaminadas para abastecer a las islas de pescado no siempre se cumplían. Así, el doce de enero de 1649, Juan Simón, V.º de Santa Cruz de Tenerife, dueño y maestre de su patache llamado "*Ntra. Sra. del Buen Viaje*", que estaba anclado en el puerto de San Pedro de Las Palmas, para hacer viaje a la costa de Berbería, para allí hacer pesquería, contó como, habiendo llegado a Gran Canaria para tomar pan y otras cosas necesarias para la travesía, se había obligado en un viaje anterior, probablemente el que realizó en noviembre de 1648, con el capitán y el sargento mayor Ambrosio Barrientos, corregidor y capitán de Gran Canaria, a que de vuelta del viaje echaría en ella el pescado que fuese necesario para el proveimiento de la isla, para lo cual dio por su fiador a Salvador Perdomo, vecino de Las Palmas. El pescado lo trajo a la Isla, pero éste fue poco, por lo que los diputados obligaron a Juan Simón a hacer otro viaje y descargar en Gran Canaria la cantidad necesitada<sup>16</sup>. Si por malos tiempos no podían descargar el pescado tenían que volver a la isla con 200 ducados de pescado salado, si no lo hacían como estaba establecido la pena era de 50 ducados y las consecuencias de la justicia ordinaria. Los diputados habían mandado prender a Juan Simón por no cumplir con su obligación en el viaje anterior.

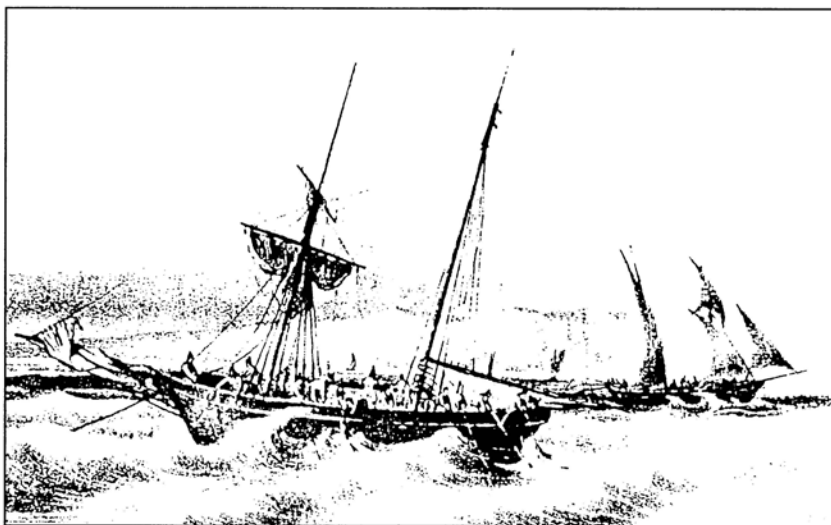
Los barcos isleños que participaban en la pesca en la costa de Berbería eran, por lo general, de pequeño porte y de dimensiones reducidas, oscilando durante todo el Antiguo Régimen entre las 15 y las 50 toneladas<sup>17</sup>. Además de las embarcaciones canarias existían de otros lugares como francesas, inglesas, holandesas, que utilizando como base

---

15. RODRÍGUEZ YANES, JOSÉ MIGUEL: *Tenerife en el siglo XVI. Tensiones y conflictos en la segunda mitad de la centuria*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife, 1992. Págs. 36-37.

16. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1646, leg. 1.266, fol. 370 v. y 371 r.. También del mismo escribano el año 1649, leg. 1.267, fol. 7 v.-9 r..

17. Art. cit., LOBO CABRERA, MANUEL: "Los vecinos de Las Palmas...". Pág. 407.



*Bergantín canario pescando en la costa de África. Dibujo de Berthelot, litografía de S. T. Aulaire (Histoire Naturelle). Foto Sampedro.*

las Islas Canarias desempeñaban tal ocupación, y cuya capacidad solía ser mayor.

El equipaje de esos barcos variaba según el tamaño. Uno de pequeño porte solía tener, aparte de los pertrechos, las jarcias, aparejos, vela mayor, vela menor, cuatro remos, caldera, navajón, azuelados, barrena, martillo, dos medios barriles, un cuenco de echar agua, dos olivanes de esparto y un cubo de lino, tal como hemos podido constatar en la venta de uno de ellos, el "*Ntra. Sra. del Rosario*", que en septiembre de 1641 estaba haciendo viaje para la pesquería<sup>18</sup>.

El número de tripulantes, como ha señalado el doctor Lobo Cabrera<sup>19</sup>, debió aumentar con el transcurso del tiempo y el perfeccionamiento de las embarcaciones, pues de menos de una decena de tripulantes en el siglo XVI, se pasa, en el XVIII, a llevar una media entre 20 y 30 hombres<sup>20</sup>. Para mediados del siglo XVII el número de tripulantes solía oscilar entre los 14 y 20 hombres, con lo que la evolución es patente.

---

18. A.H.P.L.P., MONGUÍA BETANCOURT, JUAN, año 1641, leg. 2.747, fol. 125 r. Gonzalo Hernández, V.º de Gran Canaria, maestre del barco se lo vendió a Marcial Rodríguez Ferrera, V.º de Lanzarote.

19. Art. cit., LOBO CABRERA, MANUEL: "Los vecinos de Las Palmas...". Pág. 408.

20. Art. cit., SUÁREZ GRIMÓN, VICENTE: "Construcción naval y tráfico...". Págs. 796-797.

Otro punto fundamental a la hora de organizar un viaje a la costa occidental de África era la cogida de sal que se utilizaría luego en la preparación del pescado. La sal, normalmente, se recogía y cargaba en las propias salinas de las islas, principalmente en Lanzarote y Gran Canaria. La sal constituía la mayor inversión en cuanto al material necesario para la pesca. Los precios de la sal en el mercado de Tenerife pasaron de los 576 maravedís la fanega en 1640, a los 716 en 1645, y a los 1.081,1 en 1650. Esta subida sufrió un retroceso en la década de los 60, pagándose la fanega en 1661 a 576 reales<sup>21</sup>. El precio en Lanzarote, en la década de los 50, oscilaba entre los 40 y 50 reales el cahíz de sal.

Las relaciones con los salineros no siempre debieron ser buenas, pues en noviembre de 1662, Salvador Romero, mareante y vecino de Las Palmas, estaba a punto de morir de una pedrada en la cabeza, cuando fue a tomar sal en las salinas de Gran Canaria, con el barco de Diego Romero, su hermano, para así ir a hacer viaje a la costa de Berbería. Después de que cargaron la sal y se disponían a tomar la leña, el salinero Sebastián García los acusó de ladrones, formándose una pelea<sup>22</sup>. En comparación con el siglo anterior la cantidad de sal que se empleaba en el viaje aumentó con el mayor número de marineros que trabajaban en ella, por lo que hemos constatado hasta 336 fanegas de sal en el viaje que realizó el navío "*Ntra. Sra. del Rosario y Las Ánimas*" que en 1654 hace viaje a la costa norteafricana<sup>23</sup>. En cualquier caso, el desarrollo de la industria salinera en la década de los 60 del siglo XVII, coincidió con el desarrollo y la demanda de sal de los navíos que iban a Berbería<sup>24</sup>.

Los viajes a la costa de Berbería tampoco estaban exentos de peligros. Las islas, durante todo el siglo XVII sufrieron los ataques de corsarios europeos que, como no, también afectaron al tráfico marítimo, tanto interinsular como exterior. El hecho más destacable de esta índole fue el ataque, en 1657, de corsarios ingleses al mando de Blake, a Santa Cruz de Tenerife en busca de los tesoros de la flota de Nueva España, anclada en sus aguas debido al bloqueo de Cádiz<sup>25</sup>. También

---

21. MACÍAS HERNÁNDEZ, ANTONIO M.: "Un artículo <vital> para la economía canaria: producción y precios de la sal (c. 1500-1836)". *Anuario de Estudios Atlánticos*. Año 1989. Nº 35. Patronato de la "Casa de Colón". Madrid-Las Palmas. Págs. 194-195.

22. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1662, leg. 1.280, fols. 320 r.-321 r.

23. A.H.P.L.P., TOMÁS DE GANZO, JUAN, año 1654, leg. 2.737, fols. 158 v. y 159 r.. La sal la recibió el capitán Juan Gómez Brito, V.º de La Palma, en Lanzarote, costando 1.100 rs.

24. Art. cit., MACÍAS HERNÁNDEZ, ANTONIO M.: "Un artículo <vital> para hacer...". Pág. 165.

25. Para el seguimiento de este hecho es interesante la descripción que de él hace RUMEU DE ARMAS, ANTONIO en *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*. Tomo III. Madrid, 1950. Págs. 181-191.



debió hacer incidencia en estas rutas la inestabilidad internacional, tan propia del reinado de Felipe IV. Junto a los europeos hay que señalar la presencia de corsarios moriscos, que tuvo en el siglo XVII su punto culminante con la incursión a Lanzarote de 1618, que despobló parte de la isla.

El miedo a los piratas era real a la hora de realizar un viaje a Berbería, y así, en 1662, Juan López, vecino de La Palma, y maestre del barco *Las Nieves* y *Las Ánimas*, había entregado a Francisco Romero, vecino de Las Palmas, 500 reales para que con ellos buscara marineros para ir a Berbería. Así lo hizo y contrató a siete marineros, todos vecinos de Las Palmas, pero al tenerse noticias de enemigos en dicha costa, el maestre se negó a emprender el viaje por el riesgo que implicaba, por lo que pidió, ante la justicia ordinaria, que Francisco Romero le entregase los 500 reales, cosa que así se hizo. Los que fueron contratados tuvieron que devolver la cantidad en cuatro meses, ya que al parecer, se habían gastado el préstamo inicial<sup>26</sup>.

Es más, algunas de las informaciones que poseemos acerca de los viajes a Berbería son muy parciales, quedando constatadas, precisamente, con estos ataques. En 1662, Gregorio Mateos, vecino de Las Palmas, marinero, estaba cautivo en Berbería, al haber sido apresado en una lancha de un navío forastero que había hecho viaje a la pesquería<sup>27</sup>, y en 1656 Lucía Hernández, describe como su marido Gonzalo Hernández, marinero, estaba cautivo en Argel, después de que había salido en un barco del que era maestre Juan Montero, para la pesquería, en donde lo cogieron los moros<sup>28</sup>.

Los ataques no eran los únicos obstáculos a que se enfrentaban en estos viajes, teniendo que añadirse los factores climáticos, caso de las tormentas y los malos tiempos. Con respecto a estos últimos, es de destacar que entre febrero y abril los barcos solían permanecer en tierra para carenar o reparar, ya que en esta época del año el pescado sólo se encontraba hacia el norte, por lo que las embarcaciones se abrían y estaban expuestas a los vientos del noroeste, haciendo del mar una zona peligrosa<sup>29</sup>. De hecho para este período no hemos observado ninguna expedición que salga por esas fechas.

La duración de estas travesías solía oscilar entre el mes y medio y los dos meses, lo cual da de por sí una imagen de la dureza de este tra-

---

26. A.H.P.L.P., GARCÍA, JOSÉ, Año 1662, leg. 1.338, fol. 205 r. al 206 r.

27. A.H.P.L.P., FERNÁNDEZ LORDELO, FRANCISCO, año 1662, leg. 1.337, fol. 257 r.v.

28. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1656, leg. 1.274, fol. 166 r.

29. GLASS, GEORGES: *Descripción de las Islas Canarias*, Págs. 142-143.

bajo. La ida no constituía ningún escollo, dado que el carácter de los vientos alisios favorecían el acercamiento a la costa continental. No era ese el caso de la vuelta, con vientos contrarios, barloventeándose de Cabo Blanco a Gran Canaria en doce días, con una distancia de más de cuatrocientas millas. Glass nos describe un siglo más tarde esa maniobra:

“levan anclas hacia las seis o las siete de la mañana, y se mantienen en alta mar, con el terral, hasta medio día, cuando viran hacia tierra, con la brisa marina; cuando llegan cerca, o bien anclan para pasar la noche o navegan en zig-zag en pequeñas viradas, hasta el alba, en que se lanzan a alta mar a mediodía (...). Cuando llegan a diez o quince leguas a barlovento de Cabo Bojador, se dirigen hacia la isla de Gran Canaria, si ocurre que el viento es de nordeste, alcanzan el puerto de Gando (...); pero si el viento es norte-cuarta-nordeste, sólo alcanzan las calmas, en las que se meten y allí encuentran pronto un viento sudoeste que los lleva cerca de Canaria”.<sup>30</sup>

Las características de la Costa de Berbería eran también peculiares, dominadas por suelos arenosos, aunque también se encuentra suelo fangoso y de piedra y conchuela, según la situación. La gran altura de las dunas de la costa orientaban también a los marineros<sup>31</sup>.

Las relaciones de producción eran algo complejas. El maestre de barco solía ser el dueño del mismo y de los pertrechos, es decir de los instrumentos más importantes para realizar la pesca. A esto hay que unir la existencia de un socio mercantil que aportaba el capital para financiar la empresa. El aporte de los medios de producción por parte de los marineros no solía exceder de las líneas y plomadas para pescar, pero incluso en algunos casos estos elementos recaían también en el maestre del barco<sup>32</sup>. Al acabar la pesquería aquellos que aportaban alguno de los instrumentos necesarios los recuperaban.

La alimentación de los marineros se limitaba en la mayor parte de los casos a agua, pan y vino, y ésta corría por cuenta del capitán o maestre del barco, desde el embarque hasta la vuelta. En alguno de los contratos se mencionaba además de los alimentos citados, el aceite, el vinagre y la pimienta, todos por cuenta del maestre<sup>33</sup>.

---

30. Idem. Págs. 142-143.

31. PÉREZ DEL TORO, FELIPE: *España en el Noroeste de África*. Madrid, 1892. Págs. 116-117.

32. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, leg. 1.280, año 1662, fols. 229 r.-231 r. En 1662 Esteban Mungruen, francés, maestre del barco “*San Esteban*”, que iba a realizar la pesquería se obligó con sus marineros a llevar los pertrechos necesarios, así de herramientas, anzuelos, liñas y plomadas.

33. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1662, leg. 1.280, fols. 227 r.-229r.

El trabajo era duro, de sol a sol. Además de pescar había que dedicarse a las labores de conservación y preparación, “que consistían en poner el pescado sobre el navío, salarlo y aderezarlo, quitándoles las cabezas, para luego empillararlo y ahumarlo. Sin embargo, lo primero al llegar a la costa era pescar el cebo. A la hora de dormir no se utilizaban camas, sino algún lugar sobre la cubierta”<sup>34</sup>.

La principal captura era la de pargos, aunque el banco pesquero sahariano era rico en otras especies como sargo, pez perro, araña, atún, caballa, gallo, chopo, mero, etc. El número de piezas variaba según el tamaño de la embarcación y la suerte de la pesca. En 1656 los marineros del navío holandés “*La Estrella*”, del cual era capitán Gaspar Tenaz, se obligaron con éste a capturar 30.000 peces entre chicos y grandes “de los que Dios diere en los anzuelos”<sup>35</sup>. La pesca se realizaba mediante varas o cañas, con sus liñas, plomadas y anzuelos.

Cuando los marineros hacían el contrato, el capitán tenía obligación de avisarles uno o dos días antes de la partida, sin que en este plazo cobrasen soldada<sup>36</sup>. Dentro de los que participaban en la empresa había una cierta especialización profesional. Además del capitán o maestro, el mercader y, a veces, un piloto, encontramos una división jerárquica por edades entre el resto de la tripulación; la escala más baja la ocupaban los muchachos, seguido de los mancebos y los marineros propiamente dichos. Dentro de este último grupo se solía escoger al que más experiencia tenía para que les representase frente al capitán, sobre todo cuando éste era extranjero. Las diferencias dentro de esta escala tenían su reflejo más significativo en el sueldo que cobraba cada uno de ellos. A esto hay que añadir que cuando el navío era extranjero, parte de su tripulación también era foránea, con distinto contrato que el de los canarios.

Esta persona, al que también llamaban capitán, elegida por sus compañeros para que les representara ante el maestro del barco, cuando el navío era extranjero, era una figura con unas condiciones especiales dentro de los enrolados. Él era el que satisfacía las órdenes que el capitán daba, y el único al que los marinos canarios tenían que obedecer, salvo en caso de ataque por enemigos. El capitán extranjero se limitaba en estos casos a gobernar su navío y a mandar a los marineros foráneos.

---

34. *Opus cit.*, GLASS, GEORGES: “Descripción de las ...”. Pág. 142.

35. A.H.P.L.P. ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1656, leg. 1.274, fol. 529 r.-530 v..

36. A.H.P.L.P. ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1661, leg. 1.279, fols. 195 v.-197 r.. Juan Cristiano, holandés, maestro del navío “*La Fortuna*”, tenía que avisar uno o dos días antes de la salida a Matías Perdomo, representante de los marineros para que éstos embarcasen. La paga se contaba desde el día que se hicieran a la vela.

Este portavoz, además de las atribuciones ya reseñadas, cobraba por esa labor una soldada más cuantiosa que el resto de los tripulantes contratados. Su sueldo medio oscilaba entre los 300 y los 450 reales al mes, mientras que el sueldo que se le adelantaba también era mayor, de unos 200 reales. Así, en octubre de 1661, Juan Cristiano, holandés, capitán y maestro del navío "*La Fortuna*", y Francisco Mustellier, mercader y vecino de Las Palmas, que había aportado el capital para el viaje a la Costa de Berbería, se obligaron a pagar al capitán Matías Perdomo, vecino de Las Palmas, y representante de los intereses de los marineros canarios que iban embarcados, además de los 20 ducados al mes corrientes para la marinería, 10 ducados más por dichas funciones<sup>37</sup>.

Como vemos, dentro de la soldada que, generalmente se establecía por mes de trabajo, existía una parte de dinero que se adelantaba para que los marineros pudieran hacer frente a sus necesidades más perentorias. A este adelanto se le denomina con el nombre de préstamo, sin que hayamos podido localizar ningún tipo de interés sobre él. Este sueldo se pagaba en contado.

El salario de un marinero que se embarcaba en viajes de este tipo variaba entre los 200 y 220 reales por mes, a mediados del siglo XVII, mientras lo que se le adelantaba solía mantenerse entre los 100 y 200 reales<sup>38</sup>. Bajando en la escala profesional los mancebos cobraban entre los 140 y los 170 reales por mes, adelantándose, por término medio una cantidad, entre los 70 y 140 reales. Por último, la soldada media de los muchachos era de unos 100 reales al mes, y se le solía adelantar la mitad de ese valor, 50 reales. El sueldo total de la marinería variaba según la duración de la travesía pero, en general, era para los marineros de unos 350 a 500 reales, mientras que para los muchachos este número disminuía hasta los 250 reales.

Sin embargo, dentro de este panorama hay un amplio espectro de experiencias. El total del montante se solía pagar a la vuelta, por lo general de tres a seis días después de la llegada<sup>39</sup>. Si en ese plazo no pagaba a los marinos les tenían que dar a éstos, también, los costos de la tardanza.

Como ya hemos indicado el pago del salario era en contado, pero en algunos ejemplos se le añadía a éste, pagos en especias, consistente en las propias capturas conseguidas durante el viaje. En 1664, Ricardo Neles, inglés, capitán y maestro del navío "*El Arthur*", se obligó a pagar

---

37. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1661, leg. 1.279, fols. 195 v.-197 r.

38. Hay que tener en cuenta que la duración media del viaje superaba con mucho el mes.

39. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1664, leg. 1.281, fols. 294 r.-296 r.

a los marineros aparte de los sueldos en dinero, 12 pargos que podían traer cada hombre<sup>40</sup>. A préstamo de la soldada también se podía dar, cuando éstos no lo ponían los hombres, el valor por la liñas y plomadas, que solía oscilar entre los 20 y los 30 reales. En otros casos la paga no se establecía por mes sino por viaje completo, como en 1656, en el que los marineros del navío holandés “*La Estrella*” cobraban por el total del viaje, hasta que lograsen capturar 30.000 peces, 500 reales, y los mancebos 250 reales<sup>41</sup>. En otras ocasiones el préstamo podía equivaler al total del sueldo en un mes<sup>42</sup>.

Cuando se realizaba un contrato de este tipo no siempre estaban presentes todos los que iban a participar en él, sino que algunos de ellos delegaban en otros compañeros, aceptando por ellos las condiciones del mismo. De igual modo tampoco se tenía obligación de recoger personalmente la soldada a la vuelta del viaje. En 1664, algunos marinos del navío “*El Arthur*”, que habían hecho viaje a la pesquería de pargos, a la vuelta, mandaron a sus mujeres para que recogiesen el total de la soldada, por estar ellos ocupados ya en el embarque de otro barco, hacia la misma zona<sup>43</sup>.

Ya hemos hablado de los peligros del mar, tormentas y ataques piráticos principalmente. Éstos repercutían en el cobro de la soldada, y así se hacían especificar en los contratos. Si antes de hacer el viaje se perdía el navío los marineros debían restituir el dinero adelantado<sup>44</sup>, ahora bien, si el barco se perdía en el transcurso del mismo o eran cautivados por los moros, el patrono perdía la parte del sueldo que había adelantado, y los marineros el resto de las soldadas<sup>45</sup>. Cuando el enemigo robaba la pesquería pero dejaba el barco, los resultados eran más variados, unas veces se les pagaba enteramente la soldada<sup>46</sup>, pero en otros casos no se les pagaba a no ser que el robo fuese sólo de media pesquería<sup>47</sup>.

---

40. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1661, leg. 1.279, fols. 195 r.-197r.

41. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1656, leg. 1.274, fol. 529 r.-532 v. En este caso los marineros holandeses no tenían obligación de pescar, por lo que suponemos que cobrarían diferente sueldo que el de los canarios.

42. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1657, leg. 1.275, fols. 13 v.-16 v. Así les ocurrió, en 1657, a los marinos del navío de Gaspar Tenaz, holandés, que realizaron viaje a la Costa de Berbería.

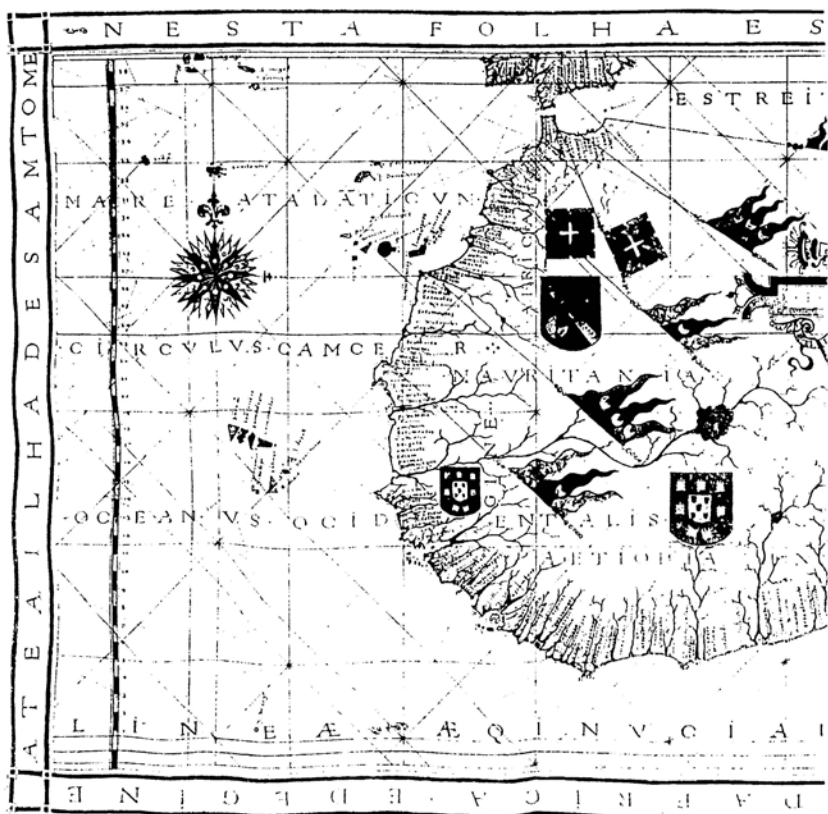
43. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1664, leg. 1.281, fols. 340 r.v.

44. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1657, leg. 1.275, fols. 13 v.-16 v.

45. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1662, leg. 1.280, fols. 229 r.-231 r. El contrato que realizan 5 marinos canarios con Esteban Mungruen en 1662 así lo especifica.

46. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1661, leg. 1.279, fols. 195 v.-197 r. En este caso los que corrían con el pago de la soldada eran conjuntamente el maestre del barco, Juan Cristiano, y Francisco Musteller, el mercader.

47. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1661, leg. 1.281, fols. 294 r.-296 r.



*Fernao Vaz Dourado, 1571. Archivo Nacional de Torre do Tombo, Lisboa.*

En uno de esos ejemplos, en 1656, el capitán Gaspar Tenaz, maestre del navío holandés “*La Estrella*”, se comprometió que si por accidente de tormenta o enemigo, o por falta de los bastimentos, se venía de la costa de Berbería, tenía que ir de nuevo a ella para hacer la pesquería, y si se negaban tenía que pagar la soldada en su totalidad<sup>48</sup>.

La decisión de volver de la expedición residía en el capitán del barco. En los contratos también se especificaba el lugar a donde se tenía que volver, generalmente al puerto de partida o alguno de los otros puertos de las islas con más población, en donde se podía vender el pesca-

48. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1656, leg. 1.274, fols. 529 r.-531 v.

do a un mejor precio. Este lugar era fijo, incluso cuando el navío era desviado por una tormenta o enemigos, la obligación seguía en pie<sup>49</sup>.

## 1.2. *Contexto internacional*

Como ya hemos indicado, los tratados de Alcaçovas, Tordesillas y Sintra entre Castilla y Portugal, aseguraron para los primeros el poder realizar las actividades pesqueras en el área de influencia comprendida entre el Levante y el Cabo de Bojador, en la costa occidental africana. Es difícil de establecer si esta disposición oficial se cumplió en la práctica, durante el siglo XVI, por aquellos que realizaban expediciones pesqueras por la zona. Pero a mediados del siglo XVII pensamos que estos límites habían quedado caducos y del todo insostenibles en la práctica.

En primer lugar, la riqueza del banco pesquero canario sahariano se extendía más al norte del cabo Aguer, y, sobre todo, mucho más al sur del Cabo Bojador, lo que debió animar a los pescadores canarios a incrementar sus capturas. A esto hay que añadir las dificultades para medir la longitud, todavía a mediados del siglo XVII<sup>50</sup>, aunque creemos que tampoco controlarían en demasía la latitud, al menos grado más, grado menos.

Como también había sucedido en América, con los acuerdos del tratado de Tordesillas, los del tratado de Sintra fueron imposibles de llevarse a cabo en la práctica. Por otro lado, en 1640 se había producido la independencia de Portugal con respecto a España, y ni la una ni la otra eran ya las grandes potencias, a nivel mundial, que habían sido en el siglo anterior, por lo que tampoco podían mantener una vigilancia tan cerrada con respecto a otros países, ni hacia ellos mismos. Los numerosos navíos y maestros extranjeros que faenaron por aquellas aguas en el período analizado, así como la duración de las travesías, vienen a confirmar nuestra hipótesis. Es por ello que no sea difícil de imaginar que los marineros canarios, en sus viajes hacia la costa de Berbería, rebasaran dichos límites, más allá del Cabo Bojador, hasta Río de Oro o incluso hasta el Cabo Blanco, tal como certifica, para el siglo XVIII, Georges Glass<sup>51</sup>.

Tras la prohibición de las cabalgadas en Berbería, durante el reinado de Felipe II, los contactos comerciales con el área continental casi

---

49. A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, año 1656, leg. 1.274, fols. 529 r.-531 v. No podía ser de otra forma ya que, en caso contrario, repercutía negativamente en las ganancias de los marineros.

50. CANO, TOMÉ: *Arte para fabricar y aparejar naos*. La Laguna, 1964. Págs. 17-18.

51. *Opus cit.*, GLASS, GEORGES: *Descripción de las...*, Págs. 139-140.

se extinguieron. Para mediados del siglo XVII no hemos encontrado ningún hecho que nos permita afirmar lo contrario. De todas formas, los viajes a pesquería debieron aumentar el interés por la política marroquí tal como sucederá en el siglo posterior<sup>52</sup>.

En cualquier caso, hay que ponderar, que a nivel internacional, no tenía la importancia estratégica que había tenido a finales del siglo XV, ya que ahora, a mediados del XVII el sistema mundo se había ampliado con el descubrimiento y colonización de América, y los portugueses hacía muchos años que habían descubierto el paso hacia el Extremo Oriente a través de la costa africana.

---

52. SANTANA PÉREZ, JUAN MANUEL: "Impacto de las relaciones hispano berberiscas en Canarias (siglo XVIII). *Actes du V Symposim Internacional d'Etudes morisques sur: Le V Centenaire de la chute de Grenade 1492-1992*. Tomo Deuxieme. Zaghovan, 1993.