

ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO, CONFLICTIVIDAD Y MEDIOS DE PRODUCCIÓN EN LA PESCA EN EL BANCO SAHARIANO (SS. XVII-XVIII)¹

JUAN MANUEL SANTANA PÉREZ

Universidad Las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN. Se analiza la organización empresarial, las tareas y técnicas de pesca más utilizadas y la propiedad de los medios de producción en la pesca en el Banco Sahariano. Fue necesaria una inversión de capital y una planificación del trabajo y de la empresa para alcanzar la rentabilidad y que el riesgo mereciera la pena. En el desarrollo de la actividad participaban diversos grupos que tenían particularidades comunes pero cuyos trabajos los separaban dada su posición en el proceso productivo, condicionando así una visión del mundo diferente en cada uno de ellos. La participación de empresas en el Banco Sahariano fue constante; no se interrumpieron ni siquiera coyunturalmente, pese a que la política internacional y la evolución interna del archipiélago canario fue variando. Siempre hubo una presencia de pescadores isleños en esa franja de océano.

Palabras clave: Empresa, pescadores, banco sahariano, pescado salado

ABSTRACT. In this paper, we present business organization, key roles, most common techniques and ownership of the means of production used in the Saharan Bank fishing industry. This required sufficient capital investment and work and business planning to attain profitability and make the risk worthwhile. Developing this activity involved various groups which shared certain peculiarities. There were other jobs which separated them because of their position in the production process. These differences shaped their world view. Firms

Recibido: 24 julio 2010 Aceptado: 29 octubre 2010

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

constantly participated in the Saharan Bank and did not stop even circumstantially. Although international politics and internal development of the Canary Islands varied, with ups and downs, there was always a presence of island fishermen in this stretch of ocean.

Key words: Enterprise, Fishermen, Saharan Fishing Bank, Salted Fish

La principal característica de las fuentes manejadas en el estudio de la pesca en el Banco Sahariano durante la Edad Moderna es su dispersión, pese a que esta actividad ha dejado más rastros documentales que la pesca de bajura y, en relación con ello, información relativa al comercio, el cual está más presente en las mencionadas fuentes que los aspectos referidos a la vida cotidiana de los pescadores. La razón de este hecho es que quienes elaboraban los documentos oficiales solían estar más interesados en el resultado de las actividades mercantiles y financieras, o bien en los frutos de otras producciones isleñas más rentables. Esta escasez y dispersión de la información ha obligado pues a buscar nuestras fuentes en fondos no específicamente relacionados con la pesca en archivos de España, Francia o Inglaterra, si bien el grueso de los mismos se encuentra en los archivos insulares².

Es necesario conocer primero cómo se organizaba el trabajo en las pesquerías del Banco Sahariano. Es decir, saber quiénes participaban en las actividades pesqueras, la organización empresarial que las encuadraba, las labores fundamentales que se desarrollaban en ella, las técnicas de pesca más utilizadas, la propiedad de los medios de producción, etc., puesto que era un trabajo que se realizaba lejos de los puertos de partida obligando a los barcos a permanecer una temporada más o menos larga alejados de sus puntos de origen. Además de eso, la actividad precisaba de una inversión

2 La cronología de las fuentes se extiende por los siglos XVII, XVIII y el primer tercio del XIX, que además de ser nuestro objeto de estudio, marca el punto álgido de este fenómeno. De este periodo, la mayor cantidad de documentación se generó entre 1750 y 1830, con un descenso notorio en la primera mitad del siglo XVIII, debido a la menor importancia de la actividad y a posibles pérdidas en la documentación. Las fuentes son más abundantes para las Canarias Orientales y, en menor medida, para Tenerife, con pocas notas de La Palma, y prácticamente sin datos de La Gomera y El Hierro. La búsqueda en los archivos locales ha sido infructuosa. Aun así, hemos trabajado de forma exhaustiva la totalidad de protocolos notariales del siglo XVII de las Canarias Orientales (todos los que por su estado conservación fueron posibles, es decir, la mayoría), no en cambio en las islas occidentales, que aun están por explorar. Se trata de un conjunto de contratos y otros documentos comerciales que nos ofrece una valiosa información para conocer las empresas pesqueras que se crearon. Estos documentos se encuentran en los fondos de escribanos, en concreto, en los de Diego Álvarez de Silva, Tomás Vicente Álvarez Oramas, Luís Ascanio, José Bethencourt Herrera, Juan Bautista Espínola, Antonio López de Carranza, Francisco de Moya, Pedro Bravo de Laguna, Antonio Bartolomé Carvajal, Juan Báez Golfos, Juan Tomás de Ganzo, Francisco Amado, Cristóbal Suárez de Medina, Juan Nepomuceno Pastrana, Mateo Álvarez de Escobar, José Domingo García de Aguilar, José Ortega Padrón, Juan Quintana, Luís Rodríguez Fleita, Juan Alonso Hernández y Francisco Ortega.

de dinero y de una mínima planificación del trabajo para que la empresa fuese rentable y el riesgo mereciese la pena.

1. Relaciones de producción

Sea de forma directa o complementaria, en el desarrollo de la pesca participaba un buen número de personas. Al respecto, Bethèncourt Massieu ha calculado que los interesados y sus familias, unidos a los puestos laborales inducidos por la actividad, podían suponer una tercera parte del vecindario de la ciudad de Las Palmas, principal núcleo de pescadores del archipiélago³.

Las tripulaciones que iban al Banco Sahariano estaban compuestas por el maestro, los marineros, un mandador, los mancebos y los muchachos. Esto nos indica que existía cierta jerarquía en las tareas realizadas a bordo y, por lo tanto, en la remuneración que cada individuo recibiría. El trabajo desempeñado, las formas de pesca y la ubicación de las empresas y embarcaciones que faenaban en el Antiguo Régimen tuvieron la virtud de marcar la evolución de la actividad en los siglos posteriores, al punto de determinar hoy día qué puertos han acabado por ser hegemónicos en el desarrollo de esta actividad.

El grupo más numeroso de la profesión estaba formada por los marineros, quienes se organizaban internamente en diferentes niveles. En todo caso, eran la principal mano de obra dentro de la nave, los encargados de las labores más duras. Entre ellos, solía escogerse a la persona más experimentada para que representase al grupo frente al capitán, sobre todo si éste era extranjero. Las diferencias dentro de la escala de marinería tenían, como es lógico, su correlato en el sueldo percibido.

Para ingresar de una manera plena en el universo de los marineros había que pasar primero por una serie de puestos previos, entre los que se encontraban el de los *muchachos* y los *mancebos*. Los primeros eran individuos que estaban aprendiendo los rudimentos del oficio y por lo general tenían menos de 17 años. Estaban encargados de los trabajos menos especializados dentro de la nave y obedecían las órdenes de marineros y mancebos. Estos últimos atendían a su vez a las órdenes de los marineros. En su caso, eran jóvenes que no habían alcanzado aun la máxima competencia profesional y que tenían edades comprendidas entre los 17 y los 20 años. Por su juventud eran dados a faenas que requerían una mayor fuerza y agilidad⁴.

3 BETHENCOURT MASSIEU, A. de: "La Cofradía de Mareantes de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria: proyecto de un montepío textil (1781-1805)", *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, t. II, 1989, p. 245.

4 PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1992, pp. 84-85.

Por encima de muchachos, mancebos y marineros estaba el capitán o maestre, el mercader y, a veces, el piloto. Entre ellos existía una fuerte división jerárquica, en la que la edad era una importante variable, pero no la única.

La disciplina que gobernaba el trabajo en las pesquerías era elevada y esencialmente colectiva. Los viajes contaban con la presencia de un capitán que dirigía a la tripulación, guiaba el barco hacia el caladero, tomaba la carga y preveía el tiempo u otras posibles contingencias. Es en el curso del siglo XVII, y sobre todo del XVIII, cuando aparece la noción moderna de armador, el individuo que costea la construcción del barco y financia su abastecimiento⁵.

El trabajo en la pesquería era duro. Se podía estar varias semanas, incluso meses, sin pisar suelo firme, en un recinto relativamente pequeño realizando tareas que en algunos contratos se establecía serían de sol a sol⁶. Era un trabajo peligroso que dejaba a los trabajadores exhaustos, realizado sin descanso. Los testimonios de época nos indican que había cierta conciencia de su dureza, así como de la poca remuneración que se recibía a cambio de tanto esfuerzo:

...voluntariamente a un ejercicio tan pesado, y peligroso como es el de la pesca a más de doscientas leguas de distancia de las Islas por lo regular no piden al parecer precios exorbitantes. Quieren si que se considere el exceso que se experimenta en el valor que tienen y el trigo, sal, jarcia, Anclaje, Lonas y demás necesarios para el fornecimiento de sus Barcos...⁷

Acabada la pesquería, el capitalista recuperaba las cantidades adelantadas y las inversiones iniciales, además de sus beneficios. Los marineros en cambio apenas si conseguían alguna ganancia, lo que los convertía en un grupo social humilde y explotado, problema agravado por el hecho de que solían tener familias numerosas que mantener. En su día habían sido contratados por algún mercader o agente, quien solía adelantarles una cantidad de dinero o de artículos básicos de consumo antes de iniciar el viaje para, de este modo, hacer frente a los gastos familiares que se preveía habría en sus casas durante su ausencia. El grueso de las soldadas se pagaba a la vuelta, ya que en los contratos se explicitaba cuántas horas o días habrían de pasar hasta que se hiciese firme. En el salario no estaba incluido el sustento de los marineros durante el viaje, el cual corría por cuenta del mercader.

5 MORANDIÈREZ, Ch. de la: *La pêche française de la Moure a Terre-Neuve du XVI siècle a nos jours: son importance économique, sociale et politique*, París, Ecole Pratique des Hautes Études-Sorbonne, 1967, p. 24.

6 Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.) Escribano ÁLVAREZ DE SILVA, D., leg. 1.279, año 1661, Gran Canaria, fols. 195 r-197 r.

7 Archivo Municipal de La Laguna (A.M.L.L.) Sig: P-XXX, Leg: 15, Año 1769, fol. 83 v.

Durante el siglo XVII, por ejemplo, un agente “proveedor” de marineros para una campaña de pesca, una *zafra* –solían realizarse dos al año y constaba de uno o más viajes– ingresaba de media de unos 440 reales al mes, los marineros entre 200 y 220 reales, de los que se les adelantaban de 100 a 200. Los mancebos o mozos cobraban entre 140 y 200 reales y se les podían adelantar entre 70 y 140, mientras que el salario de los muchachos rondaba los 97 reales de media⁸. El sueldo medio de la marinería variaba asimismo en función de la duración de la travesía, calculándose que sería de entre 350 y 500 reales para los marineros y de unos 250 reales para los muchachos.

La comercialización de la pesca a nivel local la realizaban los vendedores de pescado. Muchos de ellos, marineros habían comenzado trabajando en el oficio a los 7-10 años de edad y que, una vez ya viejos y en tierra, actuaban como factores. Su nombramiento era realizado por el dueño del barco de acuerdo con la compañía de pesca. Podían pasar de una isla a otra con gastos pagos para efectuar sus tratos, aunque lo normal era que en cada una de ellas hubiese un vendedor principal encargado de satisfacer el costo de los animales utilizados para el transporte del pescado a los diferentes pueblos, de alquilar las lonjas para la venta y almacenaje de las capturas y otras tareas comerciales semejantes⁹.

De la venta del pescado se sacaba en primer lugar el capital y el beneficio del prestamista, el resto se repartía entre la gente que hubiese participado en la pesca. Como va dicho, el tipo de contrato establecido con los marineros variaba según su categoría, si bien todos ellos tenían como característica común el comentado adelanto de parte del dinero y el establecimiento de los plazos en los que iba a retribuirseles el resto de la soldada. Habitualmente se pagaba por mes de trabajo, aunque también fue común establecer una cantidad fija por la duración de todo el viaje. No era tan frecuente en cambio abonar las soldadas bajo el sistema de “partes” o “quiñones”; una modalidad que consistía en repartir los beneficios a cada hombre según su categoría una vez vendida la pesca. En este sentido, hemos encontrado también

8 A.H.P.L.P. Escribano ÁLVAREZ DE SILVA, D., leg. 1.281, año 1665, Gran Canaria, fols. 294 r-297 v. En agosto de 1664 Francisco Gómez Romero y el capitán Gregorio Álvarez se obligaron a ir como mandador y piloto respectivamente en el viaje que iba a hacer a la pesquería en Berbería en el navío inglés *Arthur*, pagando al maestro a 440 reales cada mes. A los marineros les pagaba 220 reales al mes, a los mancebos 146 reales y a cada muchacho 97 reales. De cada soldada le debía dar antes de salir diferentes cantidades, según el grado, a cuenta del total, además de 20 reales a los marineros y mancebos para las liñas y plomadas que habían de llevar. Aparte, les tenía que sustentar con pan, vino y agua en todo el viaje. Cada hombre podía llevar como soldada 12 pargos una vez regresasen de la pesquería. Si el navío sufría un robo de media pesquería se les debía pagar toda la soldada, pero si éste era total no recibían nada.

9 SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, p. 48.

ciertas prácticas en la venta de las capturas que habrían ido adoptando como una forma consuetudinaria:

... es estilo entre los Dueños de Barcos, y sus compañías, sin cosa en contrario, el de que cuando alguno de dichos Dueños, pasa con algún motivo a dicha Isla donde se esté expendiendo el pescado tomar de sus vendedores lo que necesita, mientras allí permanece, sin que en ello se haya puesto jamás el menor reparo...¹⁰

El armador obtenía ganancias solamente en las buenas temporadas. En las medianas y malas, la inversión superaba al beneficio. Multitud de factores que conforman la estructura pesquera hacían de ella una actividad extremadamente vulnerable: un incremento del precio de la sal, un aumento de las cargas fiscales, una leva militar, los riesgos derivados de situaciones atmosféricas, un asalto de piratas o las consecuencias de un enfrentamiento bélico, podían desencadenar una crisis en el sector¹¹.

Las relaciones de producción eran complejas. La estructura de la pesquería estaba organizada bajo la forma de una especie de compañía donde el maestre del barco solía ser el dueño del mismo. En ocasiones, se producía la presencia de un socio mercantil que aportaba el capital para financiar la empresa. Frente a ellos, los medios de producción aportados por los marineros consistían tan solo en las liñas y plomadas empleadas en la pesca, aunque a veces estos utensilios eran también propiedad del maestre del barco. Rematada la campaña, los que habían aportado alguno de esos instrumentos podían recuperarlos sin mayores problemas.

A medida que avanza el siglo XVI y durante el siglo XVII la participación canaria en la construcción y reparación de barcos cobró importancia, pero aun así la desigualdad entre los dueños de las embarcaciones era la tónica dominante y se reflejaba en el número de navíos que poseían. Muchos de ellos disponían de un solo barco; otros, en cambio, contaban con una pequeña flota pesquera. También era usual que varias personas asociadas dispusiesen de una o varias embarcaciones¹². A veces, incluso, dos pescadores o un pescador y un capitalista, poseían pequeñas naves para

10 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 968, Año 1787, fol. 57 r.

11 Estos mismos riesgos han sido descritos para el entorno andaluz en SÁNCHEZ LORA, J. L.: *Demografía y análisis histórico. Ayamonte 1600-1860*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1987, pp. 46-47.

12 A.H.P.L.P., Fondo Real Audiencia, Expediente 466, Año 1770. En 1770 los dueños de barcos pesqueros que se habían negado a pagar el haber del peso en Gran Canaria, eran el maestre Juan Lorenzo, por cinco viajes, el maestre Juan Pláceres por tres viajes de sus barcos *San Pascual* y *La Concepción*, Juan de la Mar por tres viajes, Andrés Pláceres por cinco viajes, Gregorio de Ortega y Francisco, el palmero, por su barco, Cristóbal de Ortega por cuatro viajes, Lucas Gil por un viaje, el maestre Agustín Cabrera por tres viajes, Luisa Peñón por un viaje, Bartolomé, el herreño, por un viaje y Francisco, el mesonero, por un viaje. Como vemos de los doce dueños, dos poseen un mismo barco y cuatro tienen varias embarcaciones. También aparece ocasionalmente como dueña de uno, una mujer.

la pesca de bajura en régimen propiedad. Con todo, y en general, los propietarios de barcos pertenecían a los grupos económicamente más poderosos de la sociedad, ya que eran un bien caro ypreciado. Aun así, no es extraño que junto a quienes compar-tían estas embarcaciones como socios bajo las más diferentes modalidades, hubiese grandes armadores que eran dueños de varios buques¹³.

El coste de los navíos pesqueros variaba en función de sus dimensiones. Y aun-que en las pesquerías participaban toda clase de embarcaciones, lo normal era que no fueran de un gran porte. Molina y Quesada estimaba que los barcos grandes podían proporcionar una ganancia que rondaban los 1.000-1.200 pesos, los medianos 900 y los pequeños 600. Cantidades de las que había que detraer el costo de reponer mate-riales tales como cables, velas o anclas¹⁴.

Durante la travesía, los marineros tenían que cargar, estibar, descargar, ocupar-se del timón, de las jarcias y las velas, de pintar, baldear, bombear y embrear. Era un trabajo duro y peligroso, en el que podían sufrir caídas. Había además riesgo conti-nuo de naufragar y miedo a ser capturados por los piratas y corsarios, junto a la posi-bilidad efectiva de acabar padeciendo reuma, hernia o escorbuto.

La vestimenta de trabajo era muy sencilla. Su valor global apenas si se elevaba a cinco pesos. Consta de dos camisas de lienzo ordinario, dos calzones, dos alami-llas de tejido de la tierra, que llamaban de cordoncillo, una montera para la cabeza, el petate y un costal para guardar la muda. A bordo había un libro en el que se ano-taban los extras que algunos solicitaban y que se les descontarían luego del salario¹⁵.

La duración del viaje hasta las pesquerías nos indica una vez más la dureza de esta forma de vida. La ida no suponía mayor problema, dado que la constancia y dirección de los alisios favorecía el acercamiento al continente africano. Esto no sucedía a la vuelta, cuando se tenía a los vientos en contra, lo que obligaba a barlo-ventear más de cuatrocientas millas de Cabo Blanco a Gran Canaria en aproximada-mente doce días¹⁶.

13 PEREZ-MALLAINA, P. E., *Los hombres del...*, Op. Cit. p. 127.

14 MOLINA Y QUESADA, F.: "Idea de la pesca de la sama, su principio, progresos, proyectos, número de barcos, gente que se ocupa de la pesca, cálculos, y demás noticias históricas que conducen a este ramo, y especialmente el estado actual", en LÓPEZ LINAGE y ARBEX, J. C.: *Pesquerías tradicion-ales y conflictos ecológicos 1681-1794*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1991, p. 197.

15 BETHECOURT MASSIEU, A. de: "La pesca en la costa de África a la luz de la Real Cédula de 1770 sobre vagos y delincuentes en Canarias", *II Aula Canarias y el Noroeste de África (1986)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1988, p. 368.

16 SANTANA PÉREZ, G.: "Las pesquerías en Berbería a mediados del siglo XVII", *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, nº 8, 1995, pp. 22-23.

Para pescar la tripulación procedía a descender de la embarcación principal y a ocupar pequeñas lanchas que se distribuían por los caladeros. Cada una de ellas contaba con una o dos cañas de mano y unos aparejos muy sencillos que consistían en unas cuantas liñas, anzuelos, un alambre de cobre y un cuchillo para abrir el pescado. En la costa próxima podían aprovisionarse del “*engodo*” o carnaza, que luego tiraban al mar con el fin de atraer los peces hasta las lanchas. En alguna ocasión, se nos dice, podía llegar a pescarse sin carnada, dado que el propio anzuelo sin barbilla y estañado servía para atraer a los peces. Las liñas o sedales estaban hechas con alambres de metal retorcido y eran aplomadas para que bajasen al fondo sin problemas. Los anzuelos eran de cinco o seis pulgadas de largo e iban recubiertos con cuero del pescado excepto donde se curva hacia la punta. Las barcas salían hasta una distancia de 50 brazas, echaban ancla y entonces toda la tripulación se ponía a pescar, capturando sobre todo tasartes. Cuando tenían bastante, podían volver a tierra para limpiar y salar las capturas o hacerlo todo en el barco nodriza. Si esta era la opción, hacia las cinco o las seis de la tarde retornaban al mismo, trasbordaban el pescado, lo abrían, lo limpiaban bien de las partes blandas, le cortaban la cabeza y las aletas, lo lavaban concienzudamente y lo amontonaban para escurrirle el agua. Posteriormente lo salaban y apilaban en la bodega.

Una vez estibada la carga, el barco recalaba en algún paraje próximo a los acantilados de la costa, protegido de los vientos del este¹⁷. Sobre una larga piedra aplastada que llevaba la embarcación se encendía un fuego, en el que se colgaba una olla donde se cocía algo de pescado. Había también fuentes preparadas con galletas y cebollas desmenuzadas, a las que se añadía un poco de pimienta y de vinagre, que luego se ponían en el caldo que estaba haciéndose. Después, cada hombre buscaba el lugar más cómodo para dormir. Alrededor de las cinco o seis de la mañana, se levantaban e iniciaban una nueva jornada de duro trabajo.

17 PALACIO ATARD, V.: “La pesca y las pesquerías”, en PALACIO ATARD, V. (ed.): *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989, pp. 257-277. Se procedía a la limpieza del pescado por sus partes blandas, y abiertos y salados se apilaban en la bodega, estibando la carga con cuidado. BETHECOURT MASSIEU, A. de: “La pesca en la...”, *Op. cit.*, pp. 363-370. La mayor parte de las embarcaciones que faenaban en el banco correspondía a Gran Canaria, sabemos que 20 ó 22 procedían de esta isla y surtían a todo el Archipiélago de pescado salado. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y...*, *Op. cit.*, p. 34. Un autor extranjero al pasar por Canarias comenta las técnicas de esta pesca, aunque no concuerda completamente con lo que hemos encontrado en las fuentes documentales que nos parecen más fiables, dado que este personaje no parece tener un conocimiento tan profundo del tema: “Generalmente, el pescado se coge con caña; en lugar del bramante se usa una cuerda de tripa, que se trae de Cádiz. Al atardecer, seis u ocho personas van a pescar caballas en una pequeña barca, en la que tan pronto se hace de noche se enciende un gran fuego de brea en ambos costados. El anzuelo no se mete a mucha profundidad y a cada momento se coge un pez. Con frecuencia, los pescadores permanecen fuera la noche entera y es sumamente bonito ver esas fogatas en el mar. LANGSDORFF, G.H. von: *Viajes por diferentes partes del mundo durante los años 1803, 1804, 1805, 1806 y 1807*, La Orotava, A Través del Tiempo, 1991, p. 67.

Una de las figuras clave en el negocio pesquero era el financiador o mercader. Esta era la persona que aportaba el capital y corría el mayor riesgo, por lo tanto, era a quien correspondía la mayor parte de las ganancias. Por lo general, coincidían en ser los principales mercaderes isleños, quienes no sólo participaban en la pesca sino también en el comercio regional e internacional, no en vano solían estar estrechamente relacionados con centros financieros situados fuera de las islas. Algunos de estos personajes estaban perfectamente integrados en la sociedad canaria, ocupando incluso cargos públicos de relevancia como por ejemplo el de regidor.

Muchas de las empresas en las que participaron estos mercaderes llegaron a abrir lonjas propias para comerciar con sus propias mercancías¹⁸. En otras ocasiones, las compañías que habían formado pagaban los alquileres de dichas lonjas al objeto de vender en ellas la pesquería; además de esto, respondían de las quiebras y fugas de los vendedores de pescado, que no eran pocas. De ahí que acabasen pidiendo a las autoridades que no se alquilasen lonjas a nadie más que a quienes encabezan compañías de barcos, lo cual fue posible gracias a un decreto aparecido en febrero de 1791. Por esta vía, consiguieron pues controlar la venta de pescado e impedir la caída de los precios.

Era común que la organización empresarial consistiese en una “*sociedad a la parte*”, lo que significa que todos los socios financiaban la armadura de la embarcación, los aparejos para faenar, los víveres necesarios para la expedición y la ropa de la marinería¹⁹. Los beneficios obtenidos se repartían luego de manera proporcional según el trabajo realizado y el grado de inversión efectuado por las partes. Estas sociedades solían disolverse al cabo de un año, después de haber realizado dos za-

18 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, expediente 15.361, Año 1792, fols. 1 r-3 r. Encontramos una comparecencia en nombre de Francisco Rodríguez del Carmen, dueño del barco *La Soledad*, alias *La Minerva*, destinado a la pesca en la Costa de África, quien de acuerdo con Isidoro de la O había abierto una lonja en La Laguna, justamente en la Plaza de los Remedios, lo que rivalizaba con otra que ya tenía la compañía. A partir de aquí pidieron que se le reintegrase lo usurpado por Isidoro de la O y que fuese expulsado de la lonja. Hallamos un pleito similar entre don Francisco Javier Ximénes, Administrador de la Renta del Tabaco, contra Miguel Cabral, el primero es de Las Palmas y el segundo de Santa Cruz, donde se halla en este caso la Lonja (fols. 6 r-9 v.). También hubo venta directa al por menor como queda recogido en SANTANA PÉREZ, G.: “Las vendederas de Gran Canaria durante el reinado de Felipe IV”, *Homenaje a Celso Martín de Guzmán*, Santa Cruz de Tenerife, Ayuntamiento de Gáldar-Dirección General de Patrimonio del Gobierno de Canarias, 1997, pp. 403-412.

19 Un ejemplo de ello lo constituiría don Domingo Galdós, comerciante de Las Palmas, dueño de tres barcos destinados a la pesca que se hacía en la Costa de África, quien entró en conflicto con la Confraternidad de Mareantes. Se le mandó que en el plazo de quince días liquidara las cuentas de lo que habían dejado en su poder las compañías de sus barcos a favor de la Caja de San Telmo, entregando a ésta el líquido que resultara y éste puso en manos del mayordomo 1.777 reales y 30 maravedís que dice pertenecen a dicha caja del barco *Jesús, María y José*, A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, expediente 1.136, Año 1792, fols. 1 r y 16 r-v. Están todas las cuentas detalladas, fueron 10 viajes; aparecen 11 tripulantes más el dueño (fol. 19 r.). También existen otras cuentas de las zafas con los nombres de la tripulación y una serie de señales para identificar los cobros; en A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 515, Año 1786, s/fol.

fras semestrales. Las ganancias netas que rentaban, tras deducirles los gastos de sal, pertrechos y suministros, se dividían en varias partes. Básicamente, una para los propietarios y el resto para la tripulación, la cual a su vez dividía la suya conforme a la categoría profesional de los embarcados. Es decir, el patrón del barco y los pescadores más habilidosos sacaban una mayor tajada que los mozos y los mancebos, el personal de tierra o los marineros menos experimentados en el ejercicio de la pesca.

En los estadillos de 1786 relativos al “Estado actual de la Población”, que en realidad son una copia de la descripción de Canarias que en su día elaboró José Varela y Ulloa en 1776, se distingue a las personas que se dedicaban a esta actividad en una triple clasificación para solo tres islas:

Tabla 1. Composición de la gente de la mar en las islas Canarias, 1776-1787

	Pilotos	Patrones	Marineros
Tenerife:			
Adeje y su jurisdicción		2	20
Santa Cruz	2	10	300
Puerto Orotava		60	320
Icod y sus pagos	1		
Garachico y sus pagos	1		
Candelaria y jurisdicción	1	6	10
Gran Canaria:			
Las Palmas		30	800
Agate			20
Gáldar			117
La Palma:			
Santa Cruz	6	8	117
TOTAL CANARIAS	11	116	1.794

Fuente: Archivo del Museo Naval (A.M.N.) Manuscrito 131. Elaboración propia

Como puede verse, Gran Canaria era la isla con un mayor número de marineros, a pesar de contar con menos población absoluta que Tenerife. Sin embargo, en ella no había ningún piloto y tenía menos de la mitad de patrones que Tenerife, incluso La Palma contaba con 6 pilotos. Las personas enroladas en la marinería en La Palma se concentraban en la capital, Santa Cruz. Fijémonos también que en Tenerife el puerto con una mayor dedicación a las actividades pesqueras era el de La Orotava y no el de Santa Cruz, que en realidad funcionaba como puerto comercial principal y de salida de La Laguna, la ciudad más importante del archipiélago. Garachico tuvo a su vez un papel importante en el ámbito pesquero, no en vano había sido un puerto de primer orden hasta que a principios del siglo XVIII el volcán transformó su bahía.

Todo este mundo estaba controlado por el pequeño grupo de armadores que integraban el *Cuerpo de Dueños y Patronos de Embarcaciones para la Pesca en la costa de África*, cuyas prácticas oligopólicas fueron denunciadas reiteradamente²⁰. Dichos armadores tenían asegurado el acceso a ganancias fáciles y de escaso riesgo, pues controlaban la venta del pescado, impidiendo una caída de los precios que pudiese perjudicarles, de ahí su interés por mantener la pesca sujeta a los estrechos límites del consumo insular y la ausencia de inversiones en el sector que posibilitasen su mejora tecnológica²¹.

El costo de los barcos pequeños que armaban rondaba los 1.500 pesos y el de los grandes aproximadamente 2.000. Unas embarcaciones fabricadas en su práctica totalidad en el archipiélago. Del total registrado, 24 eran de Gran Canaria, 4 de Tenerife y 2 de La Palma. La marinería que las servían también era isleña y poseía un conocimiento náutico adquirido gracias a la práctica, ya que, tal y como señalaba Viera y Clavijo²², en ocasiones estos barcos ni tan siquiera estaban provistos de los instrumentos de navegación más básicos a causa de las pocas inversiones realizadas en ellos por los armadores. Muchas de estas embarcaciones eran pequeñas, de escaso porte, lo que obligaba a multiplicar el número de viajes de pesca, algo que redundaba en incrementos artificiales de los precios del pescado. Eran barcos que oscilaban entre los 100 y los 1.000 quintales, con tripulaciones que iban de los 24 a los 26 hombres.

En el Atlántico Norte, las relaciones capitalistas estuvieron presentes en la industria marítima desde el mismo siglo XVI. Entre 1675 y 1725, una nueva generación de empresarios europeos consiguió transformar la estructura económica de

20 FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SHAW, C.: “El fenómeno de las pesquerías canarias en el siglo XVIII”, *X Coloquio de Historia Canario-Americana* (1992), t. II, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1994, pp. 328-330. Algo similar encontramos en el caso gallego donde la mayor parte de los enfrentamientos relacionados con el mundo de la mar ocurridos a partir de la década de 1530 en adelante presentaron un carácter corporativo, véase DUBERT, I.: “Transformações económicas, coxuntura pesqueira e conflictividade social na Galicia costeira durante a idade Moderna”, *Noroeste. Revista de História. Congresso Internacional de História: Territórios, Culturas e Poderes*, vol. I, Universidade do Minho, 2006, pp. 189-205.

21 MARTÍN CORRALES, E.: “Atraso tecnológico de la pesca del salado en Canarias en el siglo XVIII”, en PESET, J. L. (ed.): *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, vol. II, Madrid, C.S.I.C., 1989, pp. 103-123.

22 VIERA Y CLAVIJO, J. de: *Historia de Canarias*, t. II, Santa Cruz de Tenerife, Goya, 1982 (escrita en 1776), p. 612. Este autor señala que “Ninguno que conozca el trabajo, fríos y calores que sufren nuestros pescadores notará de desidiosa la nación”. Los Amigos del País de Las Palmas pensaban que aun era preciso construir algunos barcos más desde 15 hasta 25 palmas de quilla, tripulados por 7 u 8 hombres. MOLINA Y QUESADA, F.: *Idea de la pesca...*, *Op. cit.* afirmaba que en 1779 había en esta dedicación 20 barcos, 19 de Gran Canaria y 1 de La Palma, dice que eran de 15 a 50 toneladas de carga, que eran propiedad de particulares y que daban 7 u 8 viajes anuales al banco pesquero, que navegan sin pilotos, pero con la experiencia que tienen no precisa de aguja para navegar, solamente se guiaban por la noche a través de las estrellas y por el día por la situación del sol, p. 194.

esa industria, al punto de poder establecerse en su seno una clara distinción entre capital, trabajo y explotación de los mercados locales. De este modo, crearon un nuevo tipo de pescador que sería el clásico modelo europeo en los años siguientes a 1725²³.

Frente a lo sucedido en Canarias, en otros lugares de España la capitalización del sector era mucho mayor, principalmente aquel que se encontraba en manos de los catalanes. A este nivel, es bien conocido el caso de Galicia, donde en 1770 se elaboró la propuesta de creación de una compañía de pesca bajo la excusa de poner coto a las importaciones de bacalao inglés que se realizaban para abastecer al mercado hispano. Así, entre junio de 1788 y octubre de 1789 habría de funcionar la Empresa de Pesca de Galicia, cuyo objetivo fue convertir el pescado fresco en salazón que era remitido a diversos puntos de Castilla, Andalucía, Valencia, Cataluña y la misma Corte. Una empresa que había de revelarse como un rotundo fracaso, visto que las pérdidas se elevaron a más de cien mil reales para la Hacienda Real, sin resultados positivos, lo que despertó sospechas de una utilización de fondos públicos para fines particulares²⁴.

En este contexto, las primeras informaciones sobre una empresa española de un cierto calado dedicada a la pesca en el Banco Sahariano corresponden a 1773, una empresa que habría de materializarse bajo la protección del Secretario de Estado, el marqués de Grimaldi. Nació de un proyecto presentado por Bartolomé Montañés y Matías Rodríguez Carta, dos acaudalados vecinos de Santa Cruz de Tenerife, que invirtieron 40.000 pesos en la construcción de seis barcos en la isla de La Palma –cuyo ayuntamiento concedió las licencias para cortar maderas– y un gran depósito saladero con su lonja, estantes y azotea en el barrio del Cabo en su ciudad. En el proyecto ambos hacen alusión a la pesca del bacalao –lo que resultaba imposible ya que no lo había en la zona– y al abadejo, con la idea de destinar las capturas una vez saladas a la exportación a la península. Para ello, llegaron incluso a contratar a dos técnicos franceses especializados en el tratamiento del bacalao. El proyecto fue apoyado asimismo por la máxima autoridad en el archipiélago, el Comandante General Miguel López Fernández de Heredia. No obstante, esta iniciativa, como tantas otras, acabaría en un rotundo fracaso apenas dos años más tarde. Por medio de una Real Orden se creaba el 19 de septiembre de 1789 la Compañía de Pesca Real Marítima con la esperanza que contribuyese a mejorar la situación. Sin embargo, sus resultados

23 VICKERS, D.: *Farmers and Fishermen. Two centuries of Work in Essex County, Massachusetts, 1630-1850*, Williamsburg-Virginia, University of North Carolina Press, 1994, p. 144.

24 MARTÍNEZ SHAW, C.: “La Empresa de Pesca de Galicia 1788-1789”, en RODRÍGUEZ CANCHO, M.: *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*, Mérida, Editora regional de Extremadura, 2002, pp. 175-183.

empresariales fueron muy similares al de los anteriores, es decir, frustrantes en el plano productivo y comercial²⁵.

Otros países europeos ya habían intentado crear compañías parecidas en la zona. Vale la pena recordar las pretensiones de George Glas en 1764 o las de Estanislao de Boufflers, gobernador francés de Senegal entre 1786 y 1788, quien en su día planeó la formación de una empresa de estas características dedicada a la pesca. La presión extranjera de las potencias marítimas atlánticas fue pues la que obligó a la Monarquía hispana a prestar una mayor atención a las pesquerías canarias. Por eso, en 1795 se trató de componer por parte de la Secretaría de Marina la *Compañía Marítima para la pesca de África* en Tenerife, la cual destacó por su empeño en reconstruir un emplazamiento en las ruinas de Mar Pequeña, lugar abandonado en 1524, justo donde George Glas había tratado de poner en su día en pie una compañía para los británicos²⁶.

2. Los conflictos

A lo largo del Antiguo Régimen el valor de las embarcaciones era importante, incluso una vez que naufragaban²⁷. Esto explica los litigios ante la Real Audiencia de Canarias por los despojos de los barcos, puesto que era una práctica común vender o reutilizar los hierros y la clavazón de las embarcaciones desechadas. Un buen ejemplo de ello lo tenemos en lo sucedido a Don Diego Swanston, vecino y comerciante de Las Palmas, quien solicitó se le permitiese disponer de los fragmentos de un navío varado e inutilizado que pertenecía a la compañía que, según contrata de 1823, mantuvo con el fallecido Don Mateo Martinón. Por esta razón, alegó ante las autoridades que por testamento le correspondían los citados despojos. La viuda de Martinón, Doña Isabel de Páez, que se hallaba en estado de pobreza vergonzante, interna en el Hospicio de Las Palmas, no se presentó en el juzgado, lo que generó algunos problemas legales. En ese momento, del barco sólo se podían aprovechar las maderas, que ya habían empezado a ser robadas. Desde Puerto de Cabras en Fuerteventura, donde se encontraba varado el buque, se escribe sobre el asunto:

... cumpliendo con el informe que se me ordena para con los peritos nombrados al reconocimiento de la Goleta nombrada la Catalina que se halla varada en el Charco la que está inútil todas sus maderas y apenas podrá aprovecharse a este

25 A.R.S.E.A.P.L.P. Serie 2. Informes, 2.1. Informes manuscritos, leg. 2, 11. Legajo de papeles sobre la pesca en la Costa (1790-1867), s/ fol.

26 Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (A.G.M.A.B.). Matrícula. Asuntos Particulares. Leg. 1.984, 29 de marzo de 1803, s/ fol.

27 Tenemos un detallado estudio para el reinado de Felipe IV en SANTANA PEREZ, G., "Compra-ventas y fabricación de embarcaciones en las Canarias orientales durante el reinado de Felipe IV", *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico de Fuerteventura*, nº 14, 2001, pp. 13-32.

buque el fierro y clavazón, siendo lo que puedo una infectar (sic) según mis conocimientos y en cumplimiento del decreto que precede. Puerto de Cabras 17 de Agosto de 1829...²⁸

En la Real Audiencia se desarrollaban también conflictos originados por la remuneración de los marineros y por los pagos que los armadores que debían de efectuarlos. Al respecto, Tomás Rivero, un vecino de la ciudad de Las Palmas, puso recurso contra los dueños de los barcos del “*tráfico de la costa de África*”, para que éstos le pagasen el dinero correspondiente del peso del pescado, con lo demás deducido, de los barcos en los que había trabajado²⁹.

La vía judicial nos permite conocer además que el cobro de la soldada dependía de las circunstancias, como, por ejemplo, si durante un viaje surgía o no algún tipo de contratiempo. Así, si en una travesía a Berbería el barco se encontraba con enemigos sin haber llegado a hacer la pesquería, la tripulación estaba obligada a volver a salir de nuevo a realizarla sin coste alguno para el armador. Ahora bien, si el ataque se producía cuando la pesquería estaba hecha o ésta era robada dejando intacto el navío, entonces el dueño o maestre tenía que pagar enteramente el salario de los marineros. Igual pasaba si la campaña se cerraba y el maestre fallecía. Así se explica que Pedro Travieso, patrón que fue de los barcos *Santa Bárbara* y *Santo Domingo*, junto a sus respectivas tripulaciones, presentasen una reclamación judicial por las soldadas adeudadas de las zafras que todos ellos habían realizado, y que los herederos de su maestre no habían pagado todavía³⁰. En el mismo sentido aparecen conflictos originados por accidentes marítimos. Por ejemplo, en 1786 al barco *Rosario*, atracado en el Puerto de la Luz, en Gran Canaria, se le rompieron los tres palos en el último viaje a la costa africana, quedando inútil para navegar. Sus dueños serían denunciados por los tripulantes, teniendo que comparecer ante los juzgados para hacer frente a sus cargas³¹.

La Real Audiencia actuó asimismo en asuntos relativos a la venta de pescado, como en la querrela que enfrentó a los vendedores de la ciudad de Las Palmas y Telde, donde los primeros solían vender parte de las capturas de la capital. Al final, el conflicto se solucionó pidiendo los libros de cuentas de la Lonja de Telde para inspeccionar la cantidad adeudada³². Una variante de estos litigios nos la ofrece el pleito habido entre Cayetano del Rosario y Antonio Mateo, vecinos de la ciudad de Las

28 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 1.886, Año 1829, fols. 2 v-3 r. Aparece otra solicitud de D. Diego Swantons para que se le permita cobrar en Barrilla 406.000 pesos que se le adeudan en Fuerteventura a la Compañía que tuvo con Martínón; dice que se le deben desde 1827.

29 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 466, Año 1770, fol. 37 r.

30 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 608, Año 1792, fol. 1 r.

31 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 515, Año 1786, s/ fol.

32 A.H.P.L.P. Fondo real Audiencia, Expediente 608, Año 1792, fol. 33 r.

Palmas. El primero acusaba al segundo de deberle 55 pesos del pescado que vendió su barco, *El Carmen*, correspondiente a siete viajes. Antonio Mateo se defendería diciendo que Cayetano le adeudaba la parte de la zafra de los referidos viajes, a lo que este último alega a modo de descarga de su conducta: “... *que es práctica común en el tráfico de la costa de pesquería en que se ejercitan los Barcos de esta Isla, no hacerse cuentas en su Compañía hasta el fin de año, en que concluyen todos los viajes que trabajan...*”³³.

3. Los medios de producción

Desde la segunda mitad del siglo XVI los pescadores canarios habían sustituido a los peninsulares en la explotación de los caladeros saharianos gracias a una nueva técnica de salpreso del pescado³⁴. La pesca en las aguas saharianas era más rentable que la costera, pero para su realización eran necesarios pequeños capitales acumulados de los que no solían disponer los pescadores. Cuando tenían ese dinero, solían encargar la fabricación de embarcaciones destinadas a este fin, en caso contrario, se veían obligados a asociarse con un comerciante o un capitalista, que les compraba el producto de la faena, aunque, lógicamente, a un precio un tanto inferior al que podían llegar a obtener en el mercado³⁵.

Tabla 2. Pesca en el Banco Sahariano, 1802-1806

	Barcos	Reales de vellón
Gran Canaria	15	2.625.000
La Palma	5	900.571
Lanzarote	4	848.112
Total	24	3.473.683

Tabla 3. Pesca en las costas canarias

	Barcos	Reales de vellón
Gran Canaria	20	213.314
Tenerife	74	774.000
La Palma	12	99.946
Lanzarote	20	178.666
Fuerteventura	9	80.140
Gomera	2	18.000
Total	137	1.364.066

Fuente: *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Elaboración propia.

33 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 968, Año 1787, fol. 56 r.

34 MACIAS HERNANDEZ, A. M.: “La industria de la sal: un negocio privado, 1500-1800”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 54, 2008, pp. 541-591.

35 CIORANESCU, A.: *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura del Gobierno Canario, 1993, p. 309.

Según los datos de Escolar y Serrano, el conjunto de la actividad pesquera isleña ascendía a principios del siglo XIX a 5.737.767 reales de vellón. Por su parte, las ganancias generadas por el Banco Sahariano suponían 3.473.683, es decir, más del 75 % del total de esa actividad, si bien en el conjunto de la economía canaria ésta apenas si representaba el 2% del total de la misma.

Los viajes a la Costa de Berbería proporcionaban unos beneficios realmente notables. En 1786, el cónsul Hermand calculaba el valor del pescado capturado en dicha costa en 400.000 pesos, de los que quedaban unos 270.000 de ganancia limpia para los armadores³⁶. En 1784 el Cabildo de Gran Canaria calculaba el beneficio de esos viajes para la isla en 100.000 pesos, apuntando a continuación que constituían el principal ramo del comercio activo en esos momentos³⁷. Andre-Pierre Ledru señalaba en cambio que cada viaje le reportaba alrededor de 1.000 piastras³⁸. Sea como fuere, estas cantidades demuestran que durante el Antiguo Régimen, y a pesar del anquilosamiento de las técnicas pesqueras, las capturas realizadas en Berbería proporcionaban una riqueza continua a la economía canaria y a las familias que se dedicaban a la pesca.

Muy inferiores eran en cambio las ganancias de los pescadores de bajura, de aquellos que faenaban sin alejarse de las islas y que vendían sus capturas en fresco en los mercados locales. La sociedad de Amigos del País de Las Palmas calculaba que no obtenían más de uno o dos reales diarios, además de estar obligados a presentar lo pescado ante la oficina pública para el abasto general y, por lo tanto, quedando imposibilitados para concurrir con su producto al libre mercado³⁹.

Buscando en los archivos notariales empresas que hiciesen pesquerías, advertimos que hay años en los que resulta imposible encontrar alguna, tal y como ocurrió entre 1625 y 1636, en 1639, 1640, entre 1642 y 1647, en 1654, 1655, 1663 y 1664. Como se ve, cuanto más avanzamos en el tiempo más expediciones hallamos y menos años en blanco hay. La mayor frecuencia fue de cuatro viajes en 1652 y 1662, y tres viajes en 1649, 1653, 1659 y 1665. El resto de años se produjo, solamente, uno o dos viajes. En total hemos contabilizado 36 salidas documentadas solo para el reinado de Felipe IV⁴⁰.

El análisis estacional de esas salidas de embarcaciones a las pesquerías de Berbería muestra que, salvo en abril, solían tener lugar a lo largo del año, si bien no siempre con la misma cadencia (gráfico 1). Eran mayoritarias en octubre y noviembre, y

36 Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales, París (C.A.R.A.N.) *Affaires étrangères*, B/III/344, s./fol.

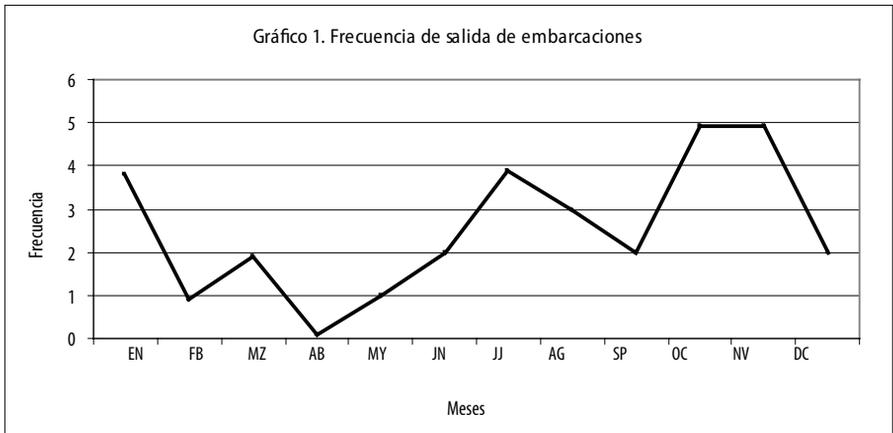
37 Archivo de Acialcázar (A. Acialz.), Cabildo Secular de Canaria II, s./fol.

38 LEDRU, A.-P.: *Viaje a la Isla de Tenerife (1796)*, La Orotava, A través del Tiempo, 1982, p. 95.

39 Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (A.R.S.E.A.P.L.P.) Serie 2. Informes, 2.1. Informes manuscritos, leg. 2, 10. Informe sobre la pesca de ribera (1783-1791). s./fol.

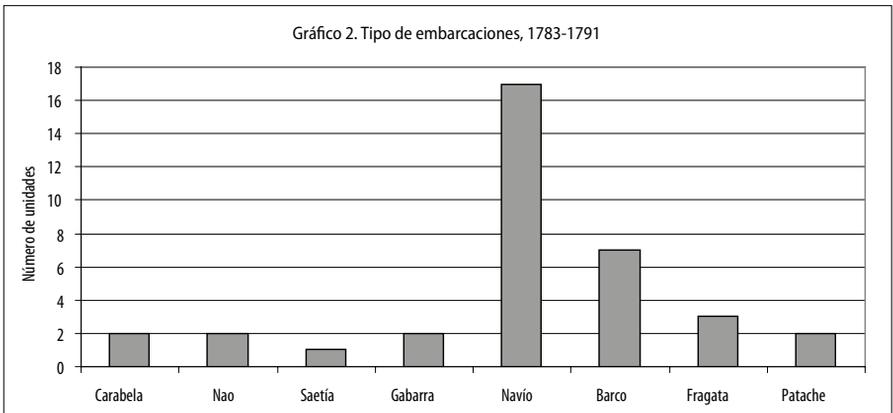
40 A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Elaboración propia.

luego, en enero y julio; en general, la distribución anual de dichas salidas resulta desequilibrada, con un fuerte descenso en primavera.



Fuente: A.H.P.L.P. Protocolos notariales. Elaboración propia.

En cuanto a los tipos de embarcaciones que se empleaban en las campañas de pesca, y que aparecen reseñadas en el gráfico 2, decir que la denominación de navío y de barco creemos que es genérica, aunque es posible que se trate de bergantines. A cierta distancia de ellos estaban las fragatas. Por su parte, la presencia de pataches, naos y gabarras era baja. Las dos carabelas que aparecen, pertenecen a los primeros años del siglo XVII, desapareciendo en las décadas siguientes al ir cayendo en desuso. También tenemos un único caso de una saetía.



Fuente: (A.R.S.E.A.P.L.P.), Serie 2, Informes 2.1., Informes manuscritos, leg. 2, 10. *Informe sobre la pesca de ribera, (1783-1791) s/fol.* Elaboración propia

Durante el siglo XVII, la carga de estas embarcaciones consistía, además de las lógicas capturas de pescado, en pan, gofio, bizcocho, vino, agua, vinagre, aceite, leña y sal. Los primeros productos constituían la base de la alimentación a bordo, la cual era abundante aunque monótona, mientras que la leña era necesaria para preparar las comidas y calentar a los hombres. En la segunda mitad del siglo XVIII se introducen en las despensas papas, pescado salado, un poco de aguardiente, ajos y, ocasionalmente, algo de carne. Estos bastimentos iban a cuenta del capitán o maestre del barco desde el mismo embarque hasta la vuelta. En algún contrato hemos hallado que además de los productos señalados aparecía en ocasiones también pimienta. Solo cuando el bergantín gastaba su sal en las tareas pesqueras, cuya carga no solía exceder de 180 fanegas, tenía que regresar a Canarias⁴¹.

Como es lógico, la cantidad de bizcocho presente en las despensas variaba según el tonelaje de la embarcación y el número de tripulantes. Aun así, varios dueños de barcos de Gran Canaria afirmaban en 1770 que lo normal era que llevaran entre diez y doce quintales⁴². Parece ser que, al menos durante el siglo XVIII, los dueños de los navíos incrementaban sus ganancias a costa de la alimentación de los marineros. Básicamente, adelantaban el dinero para comprar trigo en grano –habitualmente a 18 reales la fanega– y convertirlo en bizcocho, más tarde lo repartían entre los marineros a precios elevados. En ocasiones, dichos precios llegaron a situarse en 8 pesos el quintal, siendo el producto de mala calidad⁴³. De este modo, ganaban hasta un 137,5% en cada fanega de trigo. Sin embargo, a mediados del siglo XVIII sabemos que el dueño ya sólo proporcionaba a los marineros este pan, puesto que el resto de los alimentos corría a cargo de la tripulación⁴⁴.

Los viajes hasta los caladeros se sucedían a lo largo del año, si bien entre febrero y junio era cuando menos salidas se registraban, puesto que, al menos hasta abril, la costa africana era peligrosa por los vientos (gráfico 1). Aprovechaban pues esos meses para permanecer en Canarias, reparar las embarcaciones y dedicarse a otro tipo de tareas⁴⁵.

Normalmente se realizaban de ocho a nueve viajes al año, estimándose que en cada uno de ellos se traía entre 18.000 y 20.000 peces. En primavera los navíos se dirigían a la parte norte del banco pesquero sahariano y en otoño e invierno al sur. Es decir, seguían la marcha estacional de los peces a la búsqueda de tasartes, anjovas,

41 (A.G.M.A.B.) Matrícula. Asuntos Particulares. Leg. 1.984, 29 de marzo de 1803, s/fol.

42 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 466, Año 1770, s./fol.

43 A.H.P.L.P. Fondo Real Audiencia, Expediente 466, Año 1770, s./fol.

44 GLAS, G.: *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, Santa Cruz de Tenerife, Instituto de Estudios Canarios, 1982, p. 140.

45 GLAS, G.: *Descripción de...*, *Op. cit.* p. 144.

samas, chernes y corvinas. La Sociedad de Amigos del País calculaba que cada barco podía capturar entre 15 y 20 arrobas de pescado al día. Cuando la suerte y el buen tiempo acompañaba, estaban en condiciones de poder completar la carga en cuatro días, pudiendo pescar tres hombres entre 100 y 150 tasarte en media hora.

Lo normal era realizar dos zafras al año, para las cuales, como va dicho, se formaban pequeñas compañías o sociedades a la parte entre armadores, patronos y marineros que se disolvían al cabo del año. Los armadores solían aportar la embarcación y el fornecimiento de ésta, mientras que los marineros ponían su trabajo y los utensilios de pesca, recibiendo del dueño un préstamo anticipado para alimento y vestido de su familia. En ocasiones dicho préstamo suponía pérdidas para el marinero, en particular, si éste había solicitado más cantidad que la soldada realmente obtendría al finalizar la zafra. Algo que llevaba a quienes se encontraban en esta situación a pasar de un barco a otro para eludir las deudas y a los patronos a tomar medidas para evitar el fraude. Por lo general, estas sociedades solo terminaban con la muerte del dueño, ya que solían renovarse de año en año.

La dirección de una compañía de pesca obligaba al dueño de la misma a llevar una contabilidad exhaustiva e individualizada del negocio. Un contador profesional nombrado por el gremio debía realizar la liquidación de las cuentas de todos los viajes al acabar la zafra, normalmente, en presencia de un capitán de mar. La forma de liquidar las cuentas fue objeto de diversas críticas por parte de la tripulación, mientras que los dueños se quejaban de la presencia del contador general en el proceso. El reparto del total se llevaba a cabo en función de las soldadas que ganaban tanto los dueños como los tripulantes y eran regladas por los cahices de sal que transportaban los barcos⁴⁶.

Si las condiciones atmosféricas acompañaban, cuatro días eran más que suficientes para completar la carga de la embarcación en puerto, lo que hacía que la campaña resultase rentable para las partes. El pescado era capturado mediante artes sedentarias, en concreto, mediante cañas y anzuelos. Entre el utillaje de los viajes a las pesquerías figuran con frecuencia inventariadas liñas, plomadas y anzuelos; unos instrumentos que, en la mayoría de los casos, debía llevar la propia tripulación, pese a que como se ha indicado ya, el mercader o maestro podría adelantarles alguna cantidad de dinero para su compra⁴⁷.

46 SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y...*, *Op. cit.* pp. 52-53.

47 A.H.P.L.P. Escribano ÁLVAREZ DE SILVA, D., leg. 1.281, año 1664, Gran Canaria, fols. 294 r-296 r. El capitán y maestro del navío "Arthur", Richard Neles, inglés, que iba a hacer viaje a la Costa de Berbería, para pescar pargos, tenía que adelantar a cada marinero y mancebo 20 reales para las liñas y plomadas que cada uno tenía que llevar.

Este material de pesca no varió a lo largo del Antiguo Régimen, como tampoco parece que lo hiciera nada de lo relativo a su posesión o a la organización del trabajo. Ya en campaña, al llegar a la costa lo primero era capturar el cebo, el cual era atrapado mediante liñas, por lo general eran tasartes, anjovas y caballas. Luego se iniciaba la pesca propiamente dicha con esas mismas liñas⁴⁸. A pesar de que en las pesquerías éste era el arte más generalizado, la pesca canaria contaba con la ayuda de otros instrumentos, caso del trasmallo o chinchorro. De hecho, ciertas especies, como las salemas, se pescaban habitualmente con el chinchorro⁴⁹. El empleo de redes también era conocido, pero su uso en las pesquerías canario-saharianas fue casi nulo a pesar de los fracasados intentos del mallorquín Francisco Ripoll i Barceló por introducir las hacia 1788⁵⁰. Lo cierto es que desde el siglo XVI se había tratado de inventar y poner en vigor artes de pesca más novedosas, que permitiesen aumentar el número de capturas, aunque sin éxito⁵¹.

Un viaje a las pesquerías podía suponer el inicio de un negocio circular de mayores dimensiones por las aguas del mar Atlántico. Un barco que saliese de Gran Canaria, generalmente del Puerto de la Luz, podía por ejemplo realizar la pesquería en el Banco Sahariano e ir luego a Madeira a vender parte de las capturas y hacerse con otros productos. Con el pescado restante se dirigiría a las Azores para intercambiarlo por cereal al objeto de venderlo en Tenerife y, finalmente, recalar de vuelta en Gran Canaria. Este es el viaje que en 1671 hizo el navío *San Antonio y las Ánimas*, del cual era maestre Toribio García y en cuya financiación participaron Francisco Huesterlín y Francisco Musteliet⁵². Algunos bergantines que andaban en las pesquerías cambiaban en Gran Canaria parte de sus capturas por escobas, esteras u otros productos isleños con los que después comerciaban en Tenerife.

Ya de vuelta, el pescado se descargaba en la orilla, labor a la que debían asistir los marineros, quienes debían participar también en la guardia y custodia del navío

48 GLAS, G.: *Descripción de...*, *Op. cit.* p. 141.

49 VIERA Y CLAVIJO, J. de: *Historia Natural de las Islas Canarias. Índice alfabético descriptivo de sus tres reinos: animal, vegetal y mineral*, La Laguna, Nivaria, 2005, p. 391.

50 MARTÍN CORRALES, E.: "La pesca española en el Magreb (ss. XVI-XVIII)", en DONEDDU, G. y GANGEMI, M.: *La pesca nel Mediterraneo Occidentale (secc. XVI-XVIII)*, Bari, Puglia Grafica Sud, 2000, p. 35.

51 RONQUILLO, M. y AZNAR VALLEJO, E.: *Repartimientos de Gran Canaria*, Museo Canario, Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1998, p. 166. El 5 de octubre de 1543, Juan de Palacios, maestro mayor de las obras de la catedral, propuso un nuevo arte de pesca, y pidió licencia al cabildo para ponerlo en práctica en todas las costas, obras y puertos del mar de Gran Canaria, y para que ninguno después de él pudiese fabricar dicha arte sino que la merced fuese para él y sus sucesores. Se le dio licencia.

52 A.H.P.L.P. Escribano ÁLVAREZ DE SILVA, D., leg. 1.286, Año 1671, Gran Canaria, fols. 243 v-245 v.

atracado. A partir de ese instante, se iniciaba la distribución del pescado para el consumo interno.

Junto a las embarcaciones isleñas, en la pesca participaban barcos oriundos de Francia, Inglaterra y Holanda, los cuales utilizaban las Canarias como base y tenían una mayor capacidad de carga. Por el contrario, a lo largo de las dos centurias de estudio las embarcaciones locales apenas si experimentaron evolución alguna en sus dimensiones. Se ha apuntado que su escaso tonelaje sería una de las características del atraso del sector, aunque utilizar naves de pequeño porte podía ser una estrategia para adaptarse mejor a las necesidades de la demanda de un mercado cautivo y, por consiguiente, para obtener una mayor rentabilidad de la actividad realizada. Dicho de otro modo, y dentro de las circunstancias en las que se desarrollaba la pesca, las embarcaciones canarias serían las más adecuadas para hacerse con una mayor productividad.

El grueso de los marineros que intervenía en las pesquerías solían ser de origen canario, incluso si el barco era extranjero. Los patronos preferían la experiencia de los isleños en las artes y en la preparación de la pesca. Era norma que la tripulación fuese del mismo lugar de donde partía la embarcación. Su número variaba en función del tonelaje, si bien George Glas apunta a mediados del siglo XVIII que éste solía oscilar entre 15 personas, en las más pequeñas, y 50, en las más grandes⁵³. En conjunto las actividades pesqueras estaban reducidas a unos 30 bergantines de 15 a 50 toneladas, lo que significa que se empleaba en ellas aproximadamente a unos 700 hombres, sin contar a los vendedores.

Durante el reinado de Felipe IV, y sólo en las Canarias Orientales, hemos podido contabilizar en la documentación manejada un total de 36 expediciones pesqueras a Berbería, aunque es muy probable que este número fuese muy superior en términos reales⁵⁴. A finales del siglo XVIII, Gran Canaria y Tenerife contaban entre 15 y 16 bergantines, con un arqueo bruto que oscilaba entre las 8 y las 100 toneladas, los cuales eran empleados de modo continuado en la pesca. Estos barcos hacían ordinariamente de 7 a 8 viajes anuales a la costa⁵⁵. Con todo, hay quien como Hermand, eleva esa cifra a 30-40 pequeños bergantines en 1786⁵⁶, pese a que se calcula que para las últimas décadas del siglo XVIII eran 30 bergantines grandes los que intervenían y de cuya actividad vivían más de 1.000 vecinos⁵⁷.

53 GLAS, G.: *Descripción de Op. Cit.* p. 139.

54 SANTANA PEREZ, G.: *El comercio exterior de las Canarias orientales durante el reinado de Felipe IV*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002.

55 C.A.R.A.N. *Marine*, B/I/1080, s./fol.

56 C.A.R.A.N. *Affaires étrangères*, B/III/344, s./fol.

57 VIERA Y CLAVIJO, J. de: *Extracto de las Actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1777-1790)*, Las Palmas de Gran Canaria, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, 1981, p. 106.

El bergantín fue el tipo de barco más empleado en esta actividad. Todos ellos iban provistos de un bauprés, un palo grueso, horizontal y algo inclinado situado en la proa que sirve para asegurar los estayes o cabos que sujetan el mástil de proa, llamado trinqueta, sobre el que se coloca el foque o vela principal. Su fabricación duraba aproximadamente siete u ocho meses y en ella se incluían las lanchas que debían llevar a bordo para faenar una vez llegados a las proximidades de la costa sahariana. Las dimensiones de la quilla oscilaban entre los 50 y 58 palmos. El coste de la construcción variaba en función de su tamaño y aparejos, mientras que su valor posterior podía disminuir a causa de su desgaste, o bien, por el contrario, aumentar si se le introducían algunas reformas que lo mejorasen. Estas embarcaciones habían sido construidas de tal manera que podían soportar los vientos fuertes, usuales en la zona, por eso eran muy afilados de popa y de proa, amplios y aplastados en el centro. Llevaban además una gran gavia flotante a proa, y aunque en general no presentaban vela principal, todos llevaban grandes velas de abanico y no velas de cuchillo.

4. Reactivación de las pesquerías

Las autoridades municipales se preocuparon de un modo muy especial por ver atendidas las necesidades de pescado de los locales. Asegurar el abasto alimenticio era un objetivo prioritario y uno de los grandes problemas a los que se enfrentaban las mencionadas autoridades, y en este contexto el pescado era uno de los productos claves. Por esta razón no dudaron en adoptar medidas de indole intervencionista que garantizasen su presencia en los mercados. Las ordenanzas municipales obligaban a los pescadores a conducir sus capturas a la pescadería, donde los regidores diputados establecían su precio. El libre comercio de la producción pesquera se vio entorpecido por ello⁵⁸. Una situación que era común en la España del Antiguo Régimen, visto por ejemplo que el concejo municipal de Jaén tenía como propias dos pescaderías en la ciudad⁵⁹. Era pues una forma de controlar el producto y asegurar el abastecimiento a la población.

El dirigismo económico propio de las políticas ilustradas de la segunda mitad del siglo XVIII intentó apoyar la actividad pesquera con medidas que iban de arriba a abajo. De este modo, es posible asistir en esas fechas a cambios en el sector gra-

58 Esto no sólo sucedió en Canarias, sino que era generalizado en toda la Corona española, tenemos un buen estudio del tema en VAZQUEZ LIJO, J. M.: “Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas”, *Cuaderno de Estudios Gallegos*, t. XLVI, n.º 111, 1999, pp. 59-91.

59 CORONA TEJADA, L.: “El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo XVII”, *Crónica Nova*, n.º 17, 1989, pp. 33-45.

cias al fomento de la pesca, la cual, aún siendo considerada una actividad secundaria, fue objeto de un particular interés por los reformistas ilustrados, quienes buscaban de este modo un alimento barato para una demanda que no dejaba de crecer debido a una población en expansión demográfica. Por esta razón los proyectos ilustrados se multiplicaron, se crearon nuevas empresas y se desarrollaron técnicas para la captura de los cardúmenes; una captura que ocupaba a un importante número de personas, bien fuese de forma exclusiva o bien a tiempo parcial. Asimismo, la administración trató de fomentar, de una manera tímida y probablemente ineficaz, el empuje privado, en la práctica inexistente hasta ese instante.

El interés de la Corona española por desarrollar una explotación más racional del Banco Sahariano no solo fue fruto de la presión de los grupos de interés canarios, sino que, también se debió a la necesidad por su parte de hallar nuevos caladeros para la flota peninsular⁶⁰. A este nivel, sabemos que la pesca española pasó por diversas transformaciones. Hubo intentos de reactivar la pesca de altura mediante la creación de compañías privilegiadas, como la Compañía de Ballenas de San Sebastián (1732), la Compañía de Pesca Marítima (1775), radicada en los puertos cantábricos y atlánticos, o la Compañía Marítima de Pesca (1789), con base en Santander y centrada en la explotación de los caladeros de la Patagonia. En cuanto a la pesca de bajura, llegaron a movilizarse unos 5.000 barcos y más de 25.000 personas. En el seno de este último subsector se produjo la incorporación de sistemas de arrastre, concretamente los *bous*, que ofrecían una rentabilidad 30 veces mayor que las artes tradicionales. En esta línea, quizás la obra más importante de las que se elaboraron fue la de Antonio Sáñez Reguart, quien en 1796 publicó un interesante trabajo sobre los peces susceptibles de ser capturados por los pescadores españoles⁶¹.

A mediados del siglo XVIII la actividad pesquera en Canarias se encontraba poco organizada, estaba desunida y operaba con escasa armonía entre las partes implicadas. Los perjuicios de esa desunión dieron lugar en la segunda mitad de la centuria a ciertos intentos de ordenación del sector. En este contexto, los dueños de los barcos formaron en 1771 una compañía de pesca con inclusión de los tripulantes. Sin embargo, esta compañía duró solo una zafra, diez meses después de haberse constituido se decidió ponerle fin. La causa fundamental fue la competencia que los dueños de los barcos se hacían entre sí, amén de que al acabar la zafra las soldadas no alcanzaron a cubrir los préstamos y suplementos otorgados. También jugó en contra

60 MACIAS HERMANDEZ, A.: "El sector pesquero en la economía", en AFONSO, L.: *Geografía de Canarias*, t. III, Santa Cruz de Tenerife, Interinsular Canaria, 1984, p. 216.

61 SAÑEZ REGUART, A.: *Colección de producciones de los mares de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1993. Isabel García Fajardo y Joaquín Fernández Pérez presentan un detallado estudio de la obra.

del proyecto el consiguiente incremento de los créditos, los cuales serían en su mayor parte irrecuperables a causa de la insolvencia de los deudores⁶².

Con la ayuda de la iniciativa oficial, los ilustrados trataron de fomentar la pesca en Canarias y en toda la Corona española. Las acciones gubernamentales perseguían: mejorar las prácticas laborales y la difusión de nuevas técnicas en las diversas artes; reglamentar el arrastre, que veían con desconfianza por sus posibles efectos perniciosos sobre la naturaleza y la creación de empleo; y crear compañías privilegiadas. En paralelo, desde la Secretaría de Marina se alentó el sector almadrabeto y la industria salazonera en las costas onubenses gracias a rebajas en el precio de la sal y a desgravaciones al comercio de pescado. Estos intentos de reactivación de la pesca afectaron a su vez positivamente a la explotación del Banco Sahariano, la cual había pasado a convertirse en un objetivo crucial, ya que era preciso encontrar nuevos caladeros una vez que se había perdido la posibilidad de faenar en Terranova⁶³. De ahí que en la segunda mitad del siglo XVIII se produjese una pequeña inversión de capitales en la pesca sahariana procedentes de la agricultura de exportación y del comercio isleño.

5. Negocios pesqueros a fines del Antiguo Régimen

En la primera década del siglo XIX tuvo lugar un considerable incremento en la construcción de embarcaciones pesqueras y una liberación del carácter gremial de las organizaciones empresariales que conformaban el sector. Según los datos que manejaba la Sociedad de Amigos del País para esas fechas, los barcos en Gran Canaria se dedicaban sobre todo a la pesca de sama y tasarte en las costas norteafricanas y eran solo 18 debido a la pérdida de dos embarcaciones durante la guerra, en concreto del *Santa Rosa* y del *Nuestra Señora de las Angustias*. Aun así, los miembros de dicha Sociedad estaban a la espera la próxima botadura de dos nuevos navíos. Afirmaban además que antes de dicha guerra llegaron a dedicarse a estas tareas hasta un total de 25 barcos, a los que habría que añadir otros tres más que sabemos en esos momentos se fornecían, tripulaban y pertrechaban en la mencionada Gran Canaria. También dan cuenta de que los navíos existentes solían hacer una media de ocho viajes anuales, es decir, un total de 160 viajes al año, de los que cada uno volvía aproximadamente con 300-400 quintales de pescado en las bodegas⁶⁴.

62 SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval...*, *Op. Cit.* pp. 28-29.

63 MARTINEZ SHAW, C.: "El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII", en MELON JIMENEZ, M. Á. (ed.): *Los antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres*, Cáceres, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres, 1999, p. 20, explica cómo el reformismo borbónico se manifestó, entre otros ámbitos, en el fomento de la economía.

64 A.R.S.E.A.P.L.P. Serie 2. Informes, 2.1. Informes manuscritos, leg. 2, 11. Legajo de papeles sobre la pesca en la Costa (1790-1867), s/fol. En *Los Cuadernos del comerciante de la calle Peregrina*

Francis Mac-Gregor, cónsul británico en Canarias entre 1825 y 1830, nos confirma y amplía estos datos. Señala que los marineros que se empleaban en la pesca en el Banco Sahariano durante el primer tercio del siglo XIX rondarían el millar y que faenaban en una treintena de bergantines de entre 50 y 100 toneladas. El reparto de esas embarcaciones por isla era: 18 en Gran Canaria, 9 en La Palma y 3 en Lanzarote. Por su parte, Tenerife no contaba con ningún barco, bien fuese porque la actividad ya no le reportaba beneficios o bien porque había renunciado a la misma. Los patrones y marineros eran todos isleños. El cónsul estimaba además que cada barco hacía de ocho a nueve viajes anuales, haciendo campañas de 20 a 40 días según el estado del tiempo y de la mar. Calculaba que en cada viaje obtendrían un promedio de 150 a 200 quintales de pescado. Por todo ello, entendía que la actividad pesquera de los canarios en el Banco Sahariano era de una importancia superlativa, ya que reportaba al archipiélago alrededor de 40.000 libras esterlinas al año⁶⁵.

Resulta interesante apreciar como en el siglo XIX Lanzarote se incorpora de forma decidida a la pesca en las costas africanas. Hasta el momento no había destacado demasiado en estos menesteres. Del mismo modo que es ahora cuando se hace evidente la desaparición de Tenerife. Y es que serán los lanzaroteños los que la abastezcan de pescado, sin descartar, claro está, los aportes realizados por los pescadores de Gran Canaria. De hecho, en 1813 Tenerife pagaba a Gran Canaria más de 300.000 pesos anuales en concepto de décima y compra de pescado salado.

En 1803, el número de bergantines canarios ascendía a 28, con arcos que oscilaban entre las 15 y las 35 toneladas. De ellos, 22 tenían su origen en Gran Canaria, 4 en La Palma, 1 en Lanzarote y 1 en La Gomera, dando empleo a más de 800 hombres⁶⁶. Según otro recuento que hemos hallado, relacionado en este caso con la Matrícula de Mar, en 1830 había en cambio un total de 132 buques en el archipiélago, de los cuales 5 operaban en el tráfico mercantil con América y 1 con Europa; 83 de ellos eran pequeñas embarcaciones que comunicaban las islas entre sí y 33 estaban destinados a la pesca en el Banco Sahariano. Evidentemente, estos datos no incluyen las lanchas de auxilio, carga y descarga, ni tampoco los botes que faenaban entre los muelles insulares y se dedicaban a la pesca del “fresco”. Esos 33 barcos destinados a la pesca sahariana se repartían del siguiente modo: 10 bergantines y 7 bergantines-goletas en

Don Antonio de Betancourt 1796-1807, Introducción y estudio de BETHECOURT MASSIEU, A. de, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, nos dice que en total se perdieron 22 bergantines de pesca, seis en el primer conflicto y 18 en el segundo, con unas consecuencias catastróficas para la economía y los mercados peninsulares, pp. 100-101.

65 MAC-GREGOR, F. C.: *Las Islas Canarias según su estado actual y con especial referencia a la topografía, estadística, industria, comercio y costumbres (1831)*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 2005, pp. 215-216 y 368.

66 A.G.M.A.B. Matrícula. Asuntos Particulares. Leg. 1.984, 29 de marzo de 1803, s/ fol.

Tenerife; 8 bergantines-goletas y 2 bergantines en Gran Canaria; y 3 bergantines-goletas, 1 goleta, 1 paquebote y 1 barco de pozo y vela redonda en La Palma. Los citados bergantines tenían un arqueado que iba de las 30,5 a las 49 toneladas, los bergantines-goletas de 16 a 5, el paquebote rondaba las 27,5 toneladas, el barco de pozo y vela tenía 5 y la goleta 18⁶⁷.

Tabla 4. Buques dedicados a la pesca en el Banco Sahariano, 1830

Isla/Puerto	Tipo de barco	Número	Tonelaje medio
Tenerife	Bergantín	10	41,9
	Bergantín-goleta	7	34,8
	Total	17	
Gran Canaria	Bergantín	2	30
	Bergantín-goleta	8	40,8
	Total	10	
La Palma	Bergantín-goleta	3	35
	Goleta	1	18
	Paquebote	1	27,5
	Barco Vela Redonda	1	5
	Total	6	

Fuente: A.G.M.A.B. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 2.034. Elaboración propia.

Un reparto según el número total de toneladas de esa flota de pesca nos indica que Tenerife contaba con 663, Gran Canaria 386,5 y La Palma 145,5. Es decir, que según el informe de 1830, Tenerife, que era la isla más poblada y la que demandaba más pescado, sería la que tendría una mayor presencia en el Banco Sahariano. Una información que difiere de los datos que hemos aportado más arriba, razón por la cual resultan un tanto sospechosos, dado que en todo momento el predominio de Gran Canaria en el sector pesquero fue incuestionable, incluso en esa fecha. Y es que el número de habitantes de la isla que se hallaban matriculados era considerablemente superior al de tinerfeños.

La primera mitad del siglo XIX fue un período muy activo y dinámico en el ramo pesquero-empresarial, al punto de que lo acontecido en esa época sentaría las bases del sector en los años venideros. Muestra de ello es que entre 1831 y 1844 se produjo el establecimiento de una compañía de pesca y salazón de atún en La Gomera con la pretensión de aprovechar el paso de túnidos cerca de la isla en determinados meses del año. Después de algunos ensayos satisfactorios, en 1831 el Gobierno concedió a Grasso el privilegio exclusivo de salazonar y escabechar la albácora por un periodo de

67 A.G.M.A.B. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 2.034, 8 de julio de 1830, 3 fols.

diez años. Este empresario, asociado con su hermano y otros burgueses de Gran Canaria y Tenerife, trató de exportar luego el producto a los mercados extranjeros, por lo que en 1836 solicitó sin éxito permiso para vender atunes al Río de La Plata⁶⁸.

En la misma línea, en 1837 se constituyó en Canarias una sociedad para formar una empresa de pesca y salazón. La opinión pública de la época valoró este hecho como altamente positivo, puesto que entendía que era el primer paso dado con la intención de crear un sistema de asociaciones de empresas comerciales e industriales. Por eso, desde las páginas del único diario que por aquel entonces se publicaba en el archipiélago se felicitó a los autores del proyecto, a la vez que le auguraban una alta rentabilidad⁶⁹. Un mes más tarde se produjo la primera junta de accionistas, donde fueron nombradas las personas que habrían de dirigir dicha empresa en sus diferentes ramos. El capital de cada acción fue fijado en cien pesos corrientes, aunque era posible comprar solamente la mitad o un cuarto de una acción para de este modo recabar el capital de los pequeños inversores⁷⁰. En febrero de 1838 la empresa estaba ya funcionando. Fue entonces cuando se admitió que se integrasen en la sociedad aquellos que contribuyesen con parte o el total de uno o más buques, tasando el valor de dicha parte y total en acciones⁷¹. El director de la sociedad fue don Bernardo Forstall. Las últimas noticias periodísticas de esta compañía se sitúan en el 28 de febrero de 1838, y están relacionadas con la compra acordada por la junta directiva de dos buques de mil quintales cada uno⁷².

Sobre esta base se perfilaba el panorama pesquero de la segunda mitad del siglo XIX y los inicios del siglo XX, cuando la actividad en el Banco Sahariano iba a ser liderada por los canarios, en realidad, de manera casi exclusiva por Gran Canaria y Lanzarote. Aun faltaba tiempo para ver como La Palma iba desapareciendo del subsector. Sea como fuere, la organización de las pesquerías fue un monopolio que estuvo casi íntegramente en manos de los isleños, que fueron los que mayoritariamente se beneficiaron de ellas a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Sin embargo, la falta de capitales, producto de la crisis por la que atravesaba Canarias como consecuencia de la caída de los cultivos exportadores, contribuyó a que el sector no despegase más. Hay que recordar que la deficiente comercialización exterior y las necesidades de abastecimiento de pescado de los locales propiciaron que el grueso de las capturas se consumiese mayoritariamente en el archipiélago.

68 MARTÍNEZ MILÁN, J.: *Las pesquerías canario africanas (1800-1914)*, Las Palmas de Gran Canaria, La Caja de Canarias, 1992, pp. 15-16.

69 *El Atlante*, N° 148, Santa Cruz de Tenerife, 28 de diciembre de 1837, p. 2.

70 *El Atlante*, N° 34, Santa Cruz de Tenerife, 3 de febrero de 1838, p. 4.

71 *El Atlante*, N° 37, Santa Cruz de Tenerife, 6 de febrero de 1838, p. 4.

72 *El Atlante*, N° 60, Santa Cruz de Tenerife, 1 de marzo de 1838, p. 4.

6. Conclusiones

La falta de apoyo de la administración central y local a la hora de desarrollar las exportaciones pesqueras fue una constante. Por su parte los cabildos, empeñados en asegurar el abastecimiento de pescado a sus respectivas islas, no fomentaron en ningún momento la exportación. Todo lo contrario, su intervencionismo en el sector les llevó a promulgar ordenanzas que perjudicaban la búsqueda de destinos mucho más rentables.

Con todo, conviene relativizar el comentado atraso de las pesquerías: hasta ahora se ha creído que este fue un rasgo propio del siglo XVII. Sin embargo, la regularidad de las expediciones en esta centuria y el hecho de que participasen en ellas embarcaciones extranjeras, nos hacen dudar de esa idea. Al mismo tiempo, es cierto que las técnicas de trabajo empleadas en las sucesivas expediciones de pesquería padecieron de un cierto atraso tecnológico, pero de ahí considerar anquilosada a toda una actividad que subsiste y se desarrolla durante dos siglos, por no decir que durante todo el Antiguo Régimen, y en la que participaban capitales canarios proporcionando constantes, aunque limitados, beneficios, nos parece un tanto exagerado. De hecho, la participación de empresas y sociedades en la pesca desarrollada en el Banco Sahariano fue constante; no se interrumpió ni siquiera coyunturalmente. Y aunque la política internacional y la evolución interna del archipiélago canario varió en el tiempo, siempre hubo una presencia de pescadores isleños en esa franja de océano.