

Miedos al mar en los puertos canarios del Antiguo Régimen

JUAN MANUEL SANTANA PÉREZ
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Resumen: En los puertos canarios entre los siglos XVI y XVIII hubo una cultura del miedo, sobre todo a los asaltos de piratas y corsarios, a las entradas de epidemias y que se declarase al puerto como sucio, a la corrupción de los alimentos que llegaban por mar y a las marejadas que destrozaban las infraestructuras y destruía la flota, unido a esto todo lo relacionado con el fallecimiento por ahogamiento y a posibles monstruos marinos. La preocupación por un intento de entrada de corsarios, europeos y, sobre todo, berberiscos, fue constante y las consecuencias económicas en las ciudades isleñas importantes. Después de 1618 cesó la época de las grandes invasiones a gran escala, es decir, las que suponían la ocupación de toda una isla, a partir de esa fecha se pasa a asaltos mucho más continuos y más puntuales, pero igualmente devastadores. Canarias fue una tierra de frontera en el Antiguo Régimen, tal como recoge la documentación de la época. Otro de los temas temidos era la penetración de epidemias que generarían mortandad y, además, arruinarían el comercio, porque ningún barco querría atracar allí hasta no estar seguro de haber superado la enfermedad. Un tercer peligro procedente del mar era la corrupción de los alimentos importados. El mantenimiento del pescado siempre fue, durante la Edad Moderna, extremadamente delicado.

Palabras clave: miedo, peligro, islas, Historia Marítima.

Dangers of the sea in the Canarian ports in the Ancien Régime

Abstract: In the Canarian ports, between the 16th and 18th centuries, there was a culture of fear, mainly due to the attacks of pirates and corsairs, to the entrance of epidemics and it would declare the port as dirty, to the corruption of food arriving by sea and to a heavy sea that could damage the infrastructures and destroy the fleet, linked to this, everything which is related to death from drowning and to possible sea monsters. The concern about the attempt to the entrance of Europeans and especially Berber corsairs, was constant and its economic consequences in the main island cities. After 1618, the period of large-scale of great invasions stopped,

that is to say, the ones which supposed the occupation of a whole island. From this date on, there were much more accurate and continuous assaults, but equally devastating. The Canaries were a frontier land in the old regime as it is gathered from the documents of that period. Another of the feared issues was the entrance of epidemics which would cause mortality and besides, they would ruin the trade because any ship would enter here until it was sure of having overcome the illness. A third danger coming from the sea was the corruption of food coming from the sea. The conservation of the fish was always extremely sensitive during the Modern Age.

Key words: Fear, Danger, Islands, Maritime History.

Introducción

Los puertos canarios siempre fueron un elemento clave en el desarrollo de los espacios insulares, actuaron como instrumentos que, en cierta medida, definían y modelaban las funciones de las ciudades. Los sucesos más trascendentes y relevantes de estas ciudades portuarias llegaron por mar. El mar incide en los usos y costumbres canarios tanto como la insularidad. En esos puertos entre los siglos XVI y XVIII hubo una cultura del miedo. Los miedos que provienen del mar están presentes en todas las ciudades portuarias, pero los miedos son históricos y, como tales, evolucionan. En los siglos del Antiguo Régimen detectamos temor a cuatro aspectos principales: a asaltos de piratas y corsarios, a entradas de epidemias y que se declarase al puerto como sucio, a la corrupción de los alimentos que llegan por mar y a marejadas que destruían las infraestructuras y destruía la flota, unido a esto, todo lo relacionado con el fallecimiento por ahogamiento y a posibles monstruos marinos.

La historiografía se ha ocupado de examinar el miedo en general, sobre todo a partir de lo que podemos denominar la tercera generación de *Annales*, con mayores aportes de la realidad cultural, centrando el foco de análisis en este aspecto que tuvo grandes avances tanto en el análisis de la Edad Media con J. Le Goff o G. Duby, así como para la Edad Moderna con los trabajos de G. Lefebvre y J. Delumeau. El miedo humano, hijo de nuestra imaginación, no es uno, sino múltiple, no es fijo, sino cambiante. Delumeau nos ofrece una división de los tipos de temores. Existen dos categorías: los miedos espontáneos y los miedos reflejos. En nuestro análisis nos interesan los miedos espontáneos, aquellos que afectaban a la gran mayoría de la población, nacen de las personas y su imaginación. Los miedos espontáneos pueden ser a su vez permanentes, aquellos que siempre están presente como el mar, o cíclicos, porque no sólo los individuos tenían miedo, sino también las colectividades¹.

Pero además de la Historia de las Mentalidades debemos entroncarnos con la Historia Urbana, especialmente a partir de la obra de Jan de Vries y su modelo de ciudad posmedieval preindustrial, y más recientemente con el punto de mira en la singularidad de su estructura social y el carácter de sus productos culturales. En las

últimas décadas se ha incrementado el interés por conocer el desarrollo histórico y la estructura de las ciudades portuarias y las asociaciones entre ciudades y puertos. Finalmente, la historia marítima, nacida en el siglo XIX y que en 1956 celebró en París su primer coloquio internacional bajo la dirección de Michel Mollat, donde se aprecian ciertos esfuerzos por plantear la conceptualización y llamamientos a la interdisciplinariedad, aunque mayoritariamente vinculada a cuestiones económicas, con lo que la Historia Marítima adquiere mayor reconocimiento académico. En España la X Reunión de la Fundación Española de Historia Moderna, celebrada en Santiago de Compostela y Ferrol en 2008, versó íntegramente sobre el mundo del mar, y en ella se presentó un excelente trabajo de M^a de los Á. Pérez Samper que expone los imaginarios marinos del Antiguo Régimen.

A pesar de todo lo anterior, todavía hay pocos trabajos sobre el universo cultural de las ciudades portuarias donde se investigue en los miedos colectivos provenientes del mar. Probablemente, el mejor trabajo en este sentido es la obra colectiva recopilada por Corbin y Richard, que se adentra en un repaso histórico desde la Antigüedad hasta el presente con la cólera del mar y los miedos y fascinaciones que ha producido².

Las fuentes para este estudio las hemos encontrado muy dispersas en diversos archivos locales, nacionales e internacionales, que hemos ido hallando de forma colateral en las investigaciones que hemos realizado acerca de la pesca en el noroeste de África en general, porque no hay muchos documentos que hablen explícitamente de este fenómeno.

1. Los ataques externos

La preocupación por un intento de entrada de invasores, mayoritariamente corsarios, europeos y, sobre todo, berberiscos, fue constante y las consecuencias económicas en las ciudades isleñas importantes. Después de 1618 cesó la época de las invasiones a gran escala, es decir, las que suponían la ocupación de toda una isla, pues a partir de esa fecha se pasa a asaltos mucho más continuos y más puntuales, pero igualmente devastadores. Canarias fue una tierra de frontera en el Antiguo Régimen, tal como recoge la documentación de la época, frontera de la conquista inicial de los espacios atlánticos, frontera ante lo desconocido, frontera ante las políticas imperiales, frontera ante el Islam y frontera ante África y América. Las autoridades intentaron defenderse de esta amenaza organizando armadas para acabar con un determinado corsario, e intentando limpiar las aguas insulares para que el comercio no se viese afectado. Esta situación ha quedado reflejada en la mentalidad colectiva de los canarios desde la Edad Moderna hasta la actualidad. Diversos romances y expresiones, muchas de ellas de origen peninsular, estuvieron especialmente presentes en Canarias, tales como "moros en la costa" o "da

1. DELUMEAU, J.: *El miedo en Occidente*, Madrid, 1989, p. 41.

2. CORBIN, A. y RICHARD, H. (eds.): *El mar terror y fascinación*, Barcelona, 2005.

más miedo que una lancha de moros". Dado que esos ataques provenían de grupos distantes culturalmente, la activación del miedo fue común en la construcción del "otro" como enemigo.

Durante el siglo XVI el Archipiélago tuvo cuatro grandes invasiones de corsarios: la expedición de Calafat, desde Salé en 1569; la de Dogali "el Turquillo", desde Salé en 1571; la de Morato Arráez, desde Argel en 1586; y la de Xabán Arráez, desde Salé en 1593. Estas amenazas estuvieron presentes también durante todo el siglo XVII, e incluso el XVIII. En 1618 se repetirán de nuevo estos hechos con la invasión de Lanzarote, que constituye el episodio más destacado de los ataques berberiscos en esta centuria. La preocupación por un intento de invasión en los años siguientes fue constante y las consecuencias económicas importantes para Lanzarote³. La expedición corsaria de 1618 no sólo atacó a esa isla, sino que una flota de veintisiete barcos saqueó La Gomera y se dirigió a Santa Cruz de La Palma, pero no pudo entrar, de modo que se trasladó a la rada de Tzacorte, con igual resultado, y tras nueve días se retiraron con destino hacia Argel, pero en alta mar fueron sorprendidos por el almirante Miguel de Vilazábal. La huella de esta actividad se perpetuó en el imaginario colectivo durante mucho tiempo. En un acta del cabildo de Lanzarote de 1749 se menciona la invasión de 1618 y se alude a una supuesta matanza de 40 personas en una boda, perpetrada poco después por los corsarios⁴.

Para evitar esto se instaló un sistema defensivo de vigilancia en las ciudades portuarias isleñas. Todos debían contribuir a la seguridad constante, entablando relaciones con los diferentes pueblos vecinos que pudieran ser ocasionalmente enemigos para afianzar una paz estable y, al mismo tiempo, mantenían una posible defensa militar contra posibles asaltantes marítimos. Se formó un ejército que pudiera responder permanentemente a este peligro: las Milicias Canarias. En 1587 llegó a Canarias el ingeniero militar Leonardo Torriani con órdenes de reforzar las fortificaciones insulares, pero sus informes, como los de su sucesor Próspero Casola, fueron escasamente llevados a la práctica.

En 1599 el corsario holandés Van der Does incendió y destruyó gran parte de la ciudad de Las Palmas. Esto incrementó el miedo en los siglos posteriores a que se produjesen otras invasiones y, a partir de aquí, todos los edificios públicos se hicieron intramuros, cosa que no ocurría con anterioridad. Las expediciones de corsarios berberiscos en tierra se limitaron, por lo general, a incursiones en luga-

res poco habitados⁵, lejos de las ciudades. Sin embargo, fue constante el miedo a una invasión. Canarias seguía siendo una tierra de frontera⁶, elemento fundamental para comprender su evolución durante el Antiguo Régimen.

En 1701 el cónsul de Francia en Canarias, Mustelier, advertía el perjuicio para el comercio general, tras haberse sufrido varios asaltos⁷. A lo largo del siglo XVIII se firmaron diversos tratados de paz entre España y Marruecos. Los momentos de belicosidad fueron menos abundantes y disminuyeron los asaltos a puertos canarios por parte de corsarios magrebíes. El fin del corsarismo berberisco no se entiende exclusivamente por la presión militar de los países europeos. También debemos tener en cuenta los intentos de los Estados del Magreb por promocionar su comercio exterior y los intentos por modernizar su administración. Pero aunque el corsarismo berberisco decayó en el siglo XVIII, todavía continuó hostigando hasta el final de esta centuria. En fecha tan tardía como 1755, los informes consulares franceses hacían todavía referencia a esta constante amenaza⁸.

Hubo miedo a las represalias por parte de los berberiscos, y por ello la población quería que se impidiesen asaltos a las vecinas costas africanas. Contamos con el relato de un episodio descrito por el marino británico G. Glas, en 1764 que detalla lo acontecido con un barco pesquero canario que trajo desde el Sáhara occidental al puerto de Las Palmas a dos jóvenes de ambos sexos de 11 y 9 años. Las quejas de los vecinos lo llevaron ante la Real Audiencia, solicitando que fueran devueltos a su origen⁹. El peligro de los asaltos por parte de los africanos llegó a constituir un riesgo incluso para la navegación interinsular: "a causa de las Navegaciones que son inevitables, y no todos tienen fuerza para ellas, como también por el temor de los Moros, que suelen infectar aquellos mares"¹⁰. En cualquier caso, estas aprehensiones fueron disminuyendo conforme avanzaba el siglo XVIII.

Incluso una vez que se decreta el comercio legal con Marruecos, en la segunda mitad del siglo XVIII, no desaparecen los episodios de capturas de rehenes canarios, bien fuera por argelinos, o por sectores de población incontrolados por la autoridad del sultán. En 1770, se informa desde Santa Cruz de Tenerife que un barco que había salido de Gran Canaria hacia Lanzarote se desvió de su ruta por tiempos contrarios y llegó a la costa de África, donde la mayoría de sus tripulantes y pasajeros fueron apresados por algunos moros¹¹.

3. ANAYA HERNÁNDEZ, L. A.: "La invasión de 1618 en Lanzarote y sus repercusiones socioeconómicas", in *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1984, t. III, pp. 193-223. También existe un trabajo sobre el miedo a los saqueos por parte de norteafricanos en Cataluña en MARTÍN CORRALES, E.: "El miedo a los corsarios norteafricanos en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVII", in *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i Contraban (siglos XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1990, pp. 217-230.

4. ANAYA HERNÁNDEZ, L. A.: *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006. El capítulo XII de esta magistral obra ("Las huellas del miedo y cómo combatirlo", pp. 247-264) es una perfecta constatación de lo que estamos analizando.

5. Archivo Acialcázar, Guisla, sin fol. En junio de 1690 dos navíos de Argel saltaron a tierra en la costa de Tifarite (La Palma), haciendo algunos destrozos.

6. A.G.I., Escribanía, 948 B, ff. 14v.-15r. Así lo afirmó en 1623 Andrés Bandama, personero general de Gran Canaria.

7. C.A.R.A.N., Affaires étrangères, B/I/1.072, sin fol.

8. *Ibidem*, B/III/7, sin fol.

9. GLAS, G.: *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, Santa Cruz de Tenerife, 1982, p. 161.

10. Archivo de la British Library, The Department of Manuscripts, Additional, leg. 25.090, f. 47v.

11. A.H.N., Estado, leg. 4.351/3, sin fol.

Los ministros borbónicos intentaron paliar la situación de peligrosidad general de la Corona española. Así, Bernardo de Ulloa en su interés por mejorar la actividad productiva afirmaba que era “necesario providenciar la seguridad a las embarcaciones de pescadores” y de los puertos, para lo que era preciso dar respuesta militar al corso norteafricano; por su parte, Ustáriz era partidario de crear guardacostas para dar mayor seguridad a la actividad marítima del litoral español¹². Sin embargo, en el último tercio del siglo XVIII, en un pormenorizado informe que envía el marqués de Velamazán al comandante general de Canarias, Miguel López Fernández de Heredia, reconoce que en ninguna de las siete islas existen fortificaciones suficientes para resistir una invasión¹³.

En el siglo XIX, desde 1813, España gestionará en Viena una solución definitiva al problema del corso berberisco, por medio de una expedición punitiva internacional contra las regencias norteafricanas. La toma de Argel por los franceses en 1830 inaugura una nueva fase de los intereses europeos en el Norte de África, y las apetencias coloniales del siglo XIX, que implicaban la dominación efectiva del territorio africano, pusieron fin, prácticamente, al fenómeno del corsarismo berberisco y con ello acabó ese miedo a las invasiones norteafricanas.

2. Epidemias y puertos

En un artículo sobre las ciudades marítimas, Martínez Shaw ofreció un completo análisis de las características urbanas que adquirieron las urbes portuarias del Antiguo Régimen, entre las que señala los elementos de defensa de posibles asaltos y las infraestructuras de las instituciones que se encargaban de evitar las llegadas de epidemias que entrasen por medio de pasajeros o de mercancías¹⁴. Otro de los temas temidos era la entrada de epidemias que llegaban por mar, que generarían mortandad y, además, arruinarían el comercio, porque ningún barco querría entrar a ese puerto hasta no estar seguro de haber superado la enfermedad, había gran temor a que fuera declarado el “puerto sucio”.

La mayor parte de las medidas que las autoridades adoptan en este terreno sanitario se circunscriben al ámbito de los puertos, por considerar que es en ellos donde se centra el mayor riesgo para las Islas. Siempre existía el peligro de alguna enfermedad que viniera del exterior, así como enfermos que podían recalar en sus costas. Se hacía mayor en la medida que la única relación que podían establecer con el exterior era a través de los puertos, desde los alimentos hasta el tráfico de personas. La importancia que desde las esferas gubernamentales se daba al tema

12. ULLOA, B. de: *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)*, Madrid, 1992, pp. 135-138; MARTÍNEZ SHAW, C.: “La pesca en los economistas españoles del siglo XVIII”, in *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, Zaragoza, 1998, pp. 1675-1690.

13. A.G.S., S.G., leg. 3.797, exp. 5, sin fol.

14. MARTÍNEZ SHAW, C.: “La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen”, *Manuscrits*, 15, 1997, p. 270.

de la sanidad la podemos observar en la existencia de un organismo cuya misión era exclusivamente ocuparse de mejorar las condiciones sanitarias de las ciudades, y más concretamente de las que poseían puertos. Nos estamos refiriendo a la Junta Suprema de Sanidad, que en España se mantuvo vigente hasta 1805, pasando luego a depender estas tareas del Ministerio de la Guerra. En 1809 se vuelve a restituir por el deficiente control sanitario en esos cuatro años.

En la documentación podemos observar un gran interés por la situación de los puertos y por las condiciones higiénicas en que se hallaban. Se pone gran cuidado en no dejar desembarcar nada ni nadie de los navíos sin antes realizar una minuciosa revisión. Una de las medidas más reiteradas, como solución a los problemas ocasionados por los barcos que venían contagiados, era la construcción de un lugar donde poder poner en cuarentena a todos aquellos navíos que arribaban con peligro de estar infectados de alguna enfermedad. Los barcos que llegaban a los puertos canarios necesitaban certificación del puerto de salida, que reconociera que estaba sin enfermedades contagiosas, y cuando no existiera tal comprobación las autoridades debían hacer las revisiones pertinentes¹⁵. Sirva de ejemplo el caso del *Fly of Liverpool* que atracó con 14 hombres en Santa Cruz de Tenerife en 1793 y presentó la certificación hecha por la aduana de Cork (escrita en inglés y en latín) en la que se manifestaba que no tenía ningún “brote de peste”, aunque se refiere de forma genérica a cualquier enfermedad infectocontagiosa¹⁶.

Desde el conocimiento de algún brote epidémico en cualquier localidad, se prohibían las relaciones con ese sitio; y de los barcos que arribaban procedentes de esa zona, no podían desembarcar personas ni mercancías en los puertos canarios y se mantenían en cuarentena en un lugar específico¹⁷. Son muchos los informes que hemos encontrado en los que se previene de la necesidad de romper las relaciones comerciales con determinados lugares afectados por enfermedades, fundamentalmente la peste. Se tomaron muchas disposiciones para impedir el acceso al Archipiélago de cualquier navío sospechoso, en la mayor parte de los casos se trataba de amenazas a los patrones de barcos o al personal encargado de los muelles para evitar que se produjeran desembarcos no deseados. Se pro-

15. A.M.L.L., Sección Segunda, sig. S-I, 1720, sin fol. En la documentación de todas las visitas a navíos que hemos encontrado, para el siglo XVIII, las autoridades piden a los capitanes la presentación de la papeleta, carta o patente de sanidad, sin embargo no hemos hallado el contenido de dicho formulario.

16. Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, sig. 2-122, Papeles Sueltos de La Ortava, sin fol.

17. A.M.L.L., sig. S-III, leg. 12, 1763, f. 17v: “que no se admitan en ninguno de los puertos de estos reinos embarcaciones algunas grandes o pequeñas procedentes de Argel, Esmirna, de Alejandría y de las Islas del Archipiélago, en las que se haya introducido el contagio, antes bien inmediatamente se hagan salir obligándolas con la fuerza en caso de resistencia, y porque alguna de las embarcaciones podría acercarse a las playas, caletas y ensenadas y demás surgideros de nuestras costas... deberán cobrar esta importancia en sus respectivas jurisdicciones a efectos de prohibir que entren ni se arrimen a la tierra embarcaciones... como así mismo el que echen o embarquen gente, frutos, mercaderías, ni otros géneros con ningún pretexto haciéndolas retirar mar afuera disparando sobre ellas en caso necesario”.

hibía a los capitanes, patrones o dueños de barcos que pudieran salir del puerto para ir a bordo de embarcaciones que avistasen, ni admitir mercaderías, frutos, ni personas con penas de 200 pesos o 200 azotes a quienes no dispusieran de esa cantidad. Por otro lado, hubo de establecerse una normativa para regular lo que se debía hacer cuando arribaba una embarcación: desviarla hacia aquellos puertos que contaran con infraestructura adecuada para hacer un reconocimiento, se establecían organismos encargados de controlar el estado sanitario de los barcos que llegaban a Canarias, a finales del siglo XVIII se les denominaba Diputaciones de Sanidad¹⁸.

Según la documentación, la forma más correcta de combatir las posibles epidemias era establecer la obligatoriedad de que los barcos que llegasen tuviesen que pasar una cuarentena en un lugar apropiado, para lo que propusieron la construcción de lazaretos. Debían ser lugares ubicados en las costas para instalar a personas y barcos foráneos, durante un tiempo, hasta averiguar si padecían algún mal. En caso afirmativo deberían sanar allí sin poder salir al exterior, pero si no fuera así podrían entrar en la ciudad en un tiempo prudencial estimado por las personas encargadas del citado lugar. La construcción de este tipo de sitios fue una de las reivindicaciones más claras y reiterativas de las autoridades sanitarias del siglo XVIII. Dada la convicción de los encargados de sanidad de que la construcción de lazaretos era la medida más eficaz para evitar el contagio de la población, se llegó a elaborar normas generales para crear lazaretos. Dichos lazaretos se situarían lejos de los pueblos, la distancia debería ser al menos de "tres tiros de fusil, y aun así de la parte a que se inclinen los vientos del país". Debían estar perfectamente ventilados, con muchas ventanas y puertas, pero cuidando de que estén cerradas por la parte que mira a la población, para evitar los vientos procedentes del interior de la casa. No obstante, se abrían con frecuencia para que pudiera circular el aire y se purificara el ambiente. Así mismo, se situarían inmediatas al mar, o cerca de algún barranco, de cuyas aguas podría usarse para el aseo de los reclusos.

Como medio para combatir las enfermedades se harán hogueras y sahumerios de hierbas y plantas aromáticas que limpien la atmósfera y se tendrá siempre infusiones con vinagre con la que se lavarán con frecuencia los sirvientes y se rociarán con este lavatorio caliente los techos, pisos y paredes de aquella casa. Con esto se pretendía combatir las enfermedades, con los remedios que conocían en esa época. Desde el momento en que se reciba alguna tripulación de barco con la sospecha de estar contagiada por alguna enfermedad epidémica, sería conveniente que en

18. A.M.L.L., Sección Segunda, sig. S-III, leg. 12, 1763, f. 19r-v: "harán las visitas a todas las embarcaciones que vinieren a comerciar a nuestros puertos... se reconocerán los oficiales y gentes que trajese de equipaje por el Cabo, escribano y médico que pasará y acercándose a la embarcación o navío sin entrar en ellos harán que el capitán o patrón ponga toda la gente a la borda apercibiéndole con pena de la vida si ocultase alguno o algunos, como también las partes donde hubiesen entrado o tocado y así puestos los irán contando y reconociendo los semblantes para ver si de ellos hay algún enfermo".

el pueblo o pueblos cercanos se enciendan hogueras diariamente, por estar verificado que el fuego es uno de los mejores correctivos que se conocen¹⁹. Cuando enfermara alguno de los sujetos en cuarentena en el lazareto, se extraerá sin dilación de la sala común y se pondrá en celda particular donde sea asistido y deberá ser aislado cuidadosamente.

En cuanto las personas que trabajan en el recinto, como médicos y sacerdotes, al entrar serán vestidos de seda, huyendo de lanas y algodón, los sangradores y sirvientes podrán vestir de lienzo, pero bajo ningún concepto podrán comer en la mesa o en platos de los que hacen cuarentena, ni lavarse en sus vasijas, o dormir en sus alojamientos. Incluso en el puerto de Santa Cruz de La Palma exigen la construcción de un lazareto, donde poder albergar a los enfermos de pestes o enfermedades contagiosas que vienen, procedentes de otros lugares y venidos por mar²⁰. A veces funcionaron correctamente los cordones sanitarios y el aislamiento marítimo, evitando grandes catástrofes. Pero la vigilancia de los puertos, producto de esa política sanitaria, en general fue inoperante.

3. Miedos a la descomposición de alimentos llegados del mar

Un tercer peligro procedente del mar era la corrupción de alimentos que arribaban a los puertos. Otro de los elementos que más debían ser controlados por parte de la sanidad de la época era la introducción de productos alimenticios en las islas, por ser uno de los medios más extendidos que propagaba enfermedades. Por ello se pone especial cuidado en los alimentos introducidos en el Archipiélago:

"que los malos alimentos ponen en disposición de la introducción de la enfermedad. Se persigue todo el que tenga principio de corrupción, para lo cual se haga con mayor desvelo y repetida la visita de ellos y en especial las sardinas y arenques y demás comestibles salados que vienen de fuera, y el de trigos, harinas y cebadas que vinieren por el mar se reconozcan y estando húmedas o de mal olor no se reciban o se quemem. Que se prevenga a los maestros de barcos que van a la pesca de la costa, no traigan mientras duraren estos recelos, tazartes, aujobajos ni peces reyes (sic); y a los de tierra que pescan el fresco no cojan ni traigan a vender al pueblo caballas, peces reyes, bonitos, con apercibimiento que se les echan al mar"²¹.

Como podemos apreciar, las autoridades sanitarias se preocupaban tanto de los alimentos marinos como de los procedentes de tierra que entraban por los diferentes puertos. El pescado era un elemento de los más temidos por los gobernantes, ya que se ponían en mal estado con bastante rapidez, lo que ocasionaba

19. A.M.L.L., Sección Segunda, sig. S-I, leg. 1, 1784, sin fol.

20. Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma, Sanidad, sig. 17-308-Única, 1785, f. 1r.

21. A.M.L.L., Sección Segunda, sig. S-I, leg. 2, 1720-1785, f. 7r. Este tema lo hemos tratado de forma monográfica en MONZÓN PERDOMO, M. E. y SANTANA PÉREZ, J. M.: "Sanidad histórica y comercio en Canarias", in *IX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1992, t. II, pp. 601-631.

graves perjuicios a la salud. Al mismo tiempo, ponían especial cuidado en las harinas con las que se confeccionaba el gofio, alimento típicamente isleño, estableciendo la necesidad de examinarlas cuidadosamente para poder detectar si tenía alguna humedad y en estos casos desechar su venta²². Así mismo, trataban de poner cuidado en los granos procedentes del exterior, ya que era habitual que estos elementos fuesen introducidos y vendidos en mal estado, pudiendo producir algunas enfermedades.

El mantenimiento del pescado siempre fue, durante la Edad Moderna, extremadamente delicado. Era necesario desarrollar un sistema de conservación que permitiese seguir faenando en los caladeros del banco sahariano y llevarlo más tarde a los puertos canarios, para de este modo dilatar el período de ventas. La solución estaba en la potenciación de la salazón. Sin embargo, en Canarias no hubo prácticamente mejoras en los sistemas empleados, sólo tímidos intentos en 1779 por parte de Bartolomé Suárez y Juan de Arucas, que llegaron a comercializar algunas partidas. En 1786 Miguel Camacho lo intentó nuevamente. Todos estos proyectos fracasaron. Hallamos nuevas tentativas en 1786, por parte de don Ricardo Madan, en Santa Cruz de Tenerife²³, con resultados similares.

El pescado salado procedente de las pesquerías africanas tuvo siempre grandes problemas de conservación, siendo numerosos los casos de descomposición del producto en las lonjas una vez habían entrado por los puertos. Se han dado diferentes razones para explicar la mala conservación del pescado salado en Canarias. Se ha apuntado al agua empleada y, sobre todo, a las técnicas deficientes de salazón. Estamos de acuerdo con estos factores que parecen evidentes, pero también creemos que al tener condiciones climáticas más cálidas que en el resto de Europa, la salazón de las piezas de estas latitudes presenta una composición química que no es idéntica y, por tanto, biológicamente tiene más dificultades de conservación. El método empleado para salar este pescado fue imperfecto. Solamente consistía en abrir el pescado, darle por la parte interior algunas cuchilladas para que penetrase mejor la sal y salpicarlo de ella. Una vez capturado el pescado se escalaba para salarlo o secarlo, lo que permitía aumentar la conservación durante unas semanas. El pescado se abría, limpiaba y lavaba completamente, cortándole la cabeza y las aletas. Después se le daba el tratamiento para salarlo, y luego se depositaba a granel en la bodega. Según la documentación, al pescado había que “adobarlo, salarlo, empillararlo y arumarlo”.

22. A.M.L.L., Sección Segunda, sig. S-1, leg. 1, f. 62v.

23. A.M.N., Manuscrito 1.955, sin fol. Todo esto lo tenemos recogido de forma extensa en SANTANA PÉREZ, J. M. y SANTANA PÉREZ, G.: *La pesca en el banco sahariano. Siglos XVII y XVIII*, Madrid, 2014, específicamente en el capítulo 7, apartado 3º. Por otro lado, hay estudios que analizan la implicación de la conserva de pescados en otras ciudades portuarias como el caso de Marsella. Vid. FAGET, D.: “Inspecteurs des salaisons et marchands de salines: commerce et contrôle du poisson de conserve à Marseille au XVIII^e siècle”, *Rives Méditerranéennes*, 43, 2012, pp. 73-85.

Los escritos de Glas apuntan a que una de las causas de su conservación deficiente, una vez salado, es que sólo se salaba una vez en lugar de dos. Este capitán inglés limitaba la conservación del pescado a sólo dos meses. Para otros personajes, su conservación podía llegar hasta cuatro meses, pero también era insuficiente²⁴. De la misma manera, el cónsul francés, Jean de Radedante, ponía énfasis en la mala conservación del pescado que se corrumpía pronto, por lo que no se podía transportar al extranjero. Además de la mala preparación, el cónsul señalaba que el pescado estaba sobrecargado de aceite. Incluso durante el siglo XVIII se trajeron a Canarias algunos expertos en salazón de bacalao, pero su experiencia en las salazones canarias no produjo los resultados buscados. Lo mismo ocurrió al tratar de importar las técnicas de salazón francesas y holandesas del arenque²⁵.

4. Temor a la cólera del mar

Finalmente debemos añadir el peligro que suponía las grandes mareas que invadían las ciudades y rompían parte de su infraestructura costera, los ahogamientos de personas y los naufragios de las embarcaciones, tan importantes en la época para el abastecimiento interno y, sobre todo, las consecuencias aún por determinar del terremoto de Lisboa en 1755.

El mar era visto como un medio antinatural y hostil, con la muerte rondando a quienes se atrevían a introducirse en ese espacio. Si analizamos la cultura portuaria canaria, vemos que en la *Biblia* los mares desempeñan el papel del caos, a partir del cual Dios puso orden, separó las aguas del firmamento y creó la tierra. La idea dominante era que estamos ante un mar de amarguras²⁶. Del mismo modo, para los originarios del norte de África que se mezclaron con la población canaria en la Edad Moderna, su texto sagrado, el *Corán*, habla de altas olas como montañas, oscuridad y otros fenómenos peyorativos para referirse al océano Atlántico, como “mar oscuro” o “mar violento”, incluso un proverbio marroquí dice: “El que va al mar puede darse por perdido y el que vuelve es como si renaciera”.

El mar ha estado relacionado con la muerte, fue percibido como camino al otro lado, pero no se trataba solamente del miedo al mar, sino a viajar por él, el temor a la lejanía de tierra, a la soledad, a las tempestades, al asecho de otros seres, al pecado, al castigo y al fallecimiento²⁷. El prólogo de la obra *Historia trágico-marítima* que publicó el portugués Bernardo Gomes de Brito en 1735 señalaba que la había escrito para que “los hombres teman mucho los castigos del Señor y sean buenos cristianos” y también aconsejaba a los hombres que andaban por el mar

24. GLAS: *op. cit.*, p. 142; LEDRU, A.-P.: *Viaje a la Isla de Tenerife (1796)*, La Orotava, 1982, p. 95.

25. C.A.R.A.N., Marine, B/1/1.080, sin fol.

26. PÉREZ SAMPER, M^a Á.: “El mar vivido, el mar soñado”, en GARCÍA HURTADO, M.-R., GONZÁLEZ LOPO, D. L. y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E. (eds.): *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, 2009, vol. II, pp. 459-496.

27. MOYA SORDO, V.: “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, vol. LX, 126, 2013, p. 228.

que “debían encomendarse continuamente a Dios y a Nuestra Señora para que ruegue por todos”²⁸.

El miedo al mar se expresaba de diversas formas, desde monstruos a supersticiones²⁹. En el mar también vivían multitud de seres peligrosos, dis-formes, que simbolizaban temidas amenazas como Escila, Caribdis, las sirenas, el Leviatán, Lorelei, etc. Además de esas creencias encontramos islas-monstruos, o islas que desaparecen. Ha habido una multitud de islas imaginarias: Ogigia, Elixoia, Eritía, Atlántida, Hespérides, Gorgadas, San Borondón, Avalón, Antilla, Finlandia, Islas de los Bienaventurados, Islas Afortunadas, etc.

Desde la Edad Media en Europa el mar era asociado a caos y desorden que abarcaba a los seres que lo habitaban, las tragedias marítimas que allí ocurrían y los pueblos que por ese medio circulaban, era un anti-mundo cuya continua amenaza reforzaba la sacralización del mundo cristiano. Estas imágenes fueron difundidas cuando el litoral europeo fue invadido por pueblos no cristianos³⁰. Es cierto que los humanistas del siglo XV hicieron esfuerzos por desterrar prejuicios heredados sobre el “mar tenebroso”³¹, pero esos imaginarios aún tardaron en desaparecer para la población común.

Del mismo modo, hay una violencia que el medio marino produce al hombre, sobre todo, a la gente del mar, especialmente a marineros y pescadores que estaban constantemente en contacto con él. Las tempestades que barrían el litoral y se tragaban personas y bienes materiales eran interpretadas con algunas claves de la herencia cultural de la Antigüedad que generaban un imaginario fantasmagórico³². Además, muchas personas no sabían nadar, a poco que se indague en causas de muertes de zonas portuarias de personas ahogadas mientras pescaban u otra gente que hacía redes o que estaban cerca del mar. También hay casos de testamentos que se realizan porque estaban próximos a embarcar y conocen “los peligros del mar”³³.

Son muchos los episodios de naufragios que hallamos en aguas Canarias durante el Antiguo Régimen, casi siempre producto de condiciones marítimas adversas. Tenemos muchas referencias que demuestran que los barcos naufragaban con más frecuencia que en otros mares. Los diarios del ilustrado isleño Lope Antonio de la Guerra y Peña recogen diversos naufragios: 1769 del bergantín de Mato Salot se salvaron únicamente 3 marineros; septiembre de 1778 un barco de Candelaria a Santa Cruz de Tenerife zozobró por mal tiempo, perecieron 12 personas de ambos sexos y un barco de pesca rescató al resto. El Contador de Correos de Canarias, Jacinto Delgado, dirige a Godoy un escrito el 29 de marzo de 1803, en que narra el naufragio de una fragata holandesa en la que murieron 19 hombres y se salvaron 8 que estuvieron 14 días perdidos hasta que fueron rescatados por barcos pesqueros canarios. Incluso en los inicios del periodismo insular, a fines del período objeto de estudio, aún encontramos referencias a sucesos de este tipo, como el de un barco que naufragó en Tenerife y volcó por “una jugada de viento”, con un saldo de 5 mujeres y 2 hombres ahogados, salvándose la marinería y 3 pasajeros más gracias a la intervención de tres barquitos que acudieron a su rescate³⁴.

En general, para el conjunto de la Corona española, lo referente a naufragios era cometido de los Jefes Militares de Marina de los puertos que caían bajo su jurisdicción. Cuando tenían noticias de algún naufragio en la costa, el Comandante o ayudante del distrito más próximo, primeramente tenían que socorrer a los naufragos, y luego todo lo referente a las mercancías y embarcación³⁵. En la ciudad de Las Palmas había una Confraternidad de Mareantes de San Telmo que entre sus cometidos tenía ofrecer diez misas a los fallecidos en un naufragio y socorrer económicamente a la viuda, pero si el patrón del barco no estaba al corriente en sus cuentas perdía estos derechos, tanto él como el resto de tripulantes³⁶.

Toda esta situación estaba condicionada por las dificultades de los mares canarios. En verano los vientos alisios son constantes de dirección noreste, levanta el mar y hace difícil la navegación, aunque la temperatura en tierra sea apacible, es decir, es una situación engañosa. La época del año con mayor fuerza de este viento es a finales de julio, y en septiembre es cuando empiezan las cal-

28. GOMES DE BRITO, B.: *Historia trágico-marítima*, Buenos Aires, 1948 (1735), p. 15.

29. Tenemos un buen repertorio de este tipo en JEANS, P. D.: *Mitos y leyendas del mar: una miscelánea de historias, supersticiones, fábulas y hechos verídicos*, Barcelona, 2007.

30. KRUS, L.: “O imaginário português e os medos do mar”, in NOVAES, A. (ed.): *Descoberta do homem e do mundo*, Rio de Janeiro, 1998, pp. 95-105.

31. GUERRA Y PEÑA, C.: “Los descubrimientos y la aparición de la curiosidad global”, in NIETO BLANCO, C., GONZÁLEZ-RIANCHO, A. y MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.): *De espacios, mares y tiempos. Homenaje a José Luis Casado Soto*, Santander, 2015, p. 24.

32. AUGERON, M. y TRANCHANT, M. (eds.): *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle)*, Rennes, 2004, concretamente en la introducción de estos dos autores, p. 10. Hasta el siglo XVIII los cetáceos eran vistos como criaturas demoniacas, incluso el papa Paulo V mandó escritos a Marsella para que Dios los auxiliara contra estos animales infernales como recoge FAGET, D.: *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIIIe-XXe siècle)*, Rennes, 2001, pp. 123-129. En Canarias hallamos alguna descripción parecida en un episodio con un tiburón que arrancó un brazo a un pescador y otros dos que pudieron ser rescatados en 1777. Vid. GUERRA Y PEÑA, L. A.: *Memorias. Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, 2002, p. 435.

33. Sobre ahogados en las costas de Arucas y de Moya que aparecen en la documentación vid. RODRÍGUEZ CALLEJA, J. E.: *La población de Arucas y Moya en el siglo XVII*, p. 233. Memoria de licenciatura

leída en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en 1999. Sobre testamentos sirva de ejemplo Cristóbal del Hoyo. HOYO, C. del: *Testamento. 1731*, CIORANESCU, A. (ed.), La Laguna, 1988, p. 15.

34. Referencias tomadas de LOURIDO DÍAZ, R.: *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1989, p. 175; A.G.M.A.B., Matrículas. Asuntos Particulares, leg. 1.984, 29 de marzo de 1803, sin fol. *El Atlante*, Santa Cruz de Tenerife, 57, 11 de agosto de 1837, p. 4. GUERRA Y PEÑA: *op. cit.*, pp. 226 y 458.

35. *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, lib. VI, tít. VII, ley X, 8 de marzo de 1793. Edición facsímil, Madrid, 1975, pp. 117-119.

36. BONNET, S. F.: “La Confraternidad de Mareantes de San Telmo en Gran Canaria”, *El Museo canario*, 21-22, 1947, p. 17.

mas, pero después, en invierno, hay borrascas inesperadas que generan tormentas que complican mucho la navegación con olas que alcanzan los seis metros de altura. Esta situación sorprendía a los que vivían en los puertos y navegaban desde allí, pues era imposible tener algún tipo de predicciones. Tenemos testimonios que narran que la fuerza del mar impedía determinadas construcciones, murallas protectoras, etc. Contener las mareas se hacía imposible "porque el mar no lo permitía", con subidas y temporales que destrozaban todo como ocurrió en 1769, 1771 y 1781³⁷.

37. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Fondo Real Audiencia, exp. 507, año 1769-1781, 94 ff. Contamos con diarios que recogen fenómenos similares, como esta descripción en 1796: "hubo un mar de leva, estando el tiempo sereno de viento, que los mareantes más ansianos no asían memoria de haver visto el mar tan levantado, ruidoso y sobervio, y estrellarse con tanta fuerza sobre las rocas y bufaderos de la Ysleta y demás riberas, y se unieron los dos mares del puerto de la Luz y Arrecifes". ROMERO CEBALLOS, I.: *Diario cronológico histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*, Las Palmas de Gran Canaria, 2002, t. II, p. 46.