

LOS PROBLEMAS DE LA PESCA DE BERBERÍA EN LA SEGUNDA MITAD DEL S. XVII: UN EJEMPLO DE 1675

José Miguel Rodríguez Yanes

RESUMEN

La pesca en aguas de Berbería estuvo sujeta a un peligro y tensión crecientes a lo largo de los ss. XVI-XVII, problema que intentó paliarse con la adopción de diversas medidas. Un ejemplo de la difícil situación es lo ocurrido con un viaje a pesquería emprendido desde Santa Cruz de Tenerife en 1675, que duró más de un año tras una serie de sucesos.

PALABRAS CLAVE: pesquería, seguridad marítima, compañías comerciales, esclavitud.

ABSTRACT

The fishing in waters of Berbería was held a dangerous and growing tensions throughout the ss. XVI-XVII. This problem was attempted be lessened with the adoption of measures various. An example: the difficult situation occurred with a trip to fishery undertaken from Santa Cruz de Tenerife in 1675, that lasted more than a year after a series of incidents.

KEY WORDS: fishery, maritime safety, commercial companies, slavery.

1. LA CUESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA DE BERBERÍA

Dado que este artículo va a girar en torno a las peripecias que acontecen a la tripulación de un pesquero en 1675-1676, que pretendía faenar en el banco canario-sahariano, bueno será que contextualicemos previamente el tema analizando, siquiera sea someramente, las dificultades propias de la navegación en aguas próximas al archipiélago y las medidas arbitradas para mitigar el problema en esa época.

Los ataques y apresamientos de barcos que se producían en las aguas interinsulares y en el citado banco pesquero ocasionaban muchos perjuicios económicos y sociales: frecuentes cautiverios, problemas mercantiles, dificultades de comunicación, pérdida de bienes, endeudamiento para rescatar a los parientes, etc... Si bien es cierto que esta situación era conocida desde las primeras décadas del s. XVI, será más preocupante durante la siguiente centuria, particularmente durante la segunda mitad de la misma¹. Son las dos principales instituciones civiles del archipiélago (Real Audiencia y capitán general) las que intentan solucionarlo, siempre utilizando la vía de presionar a los Cabildos para que aportasen fondos para la construcción o compra de fragatas que vigilasen, persiguiesen a los barcos atacantes y surtiesen efecto

disuasorio. Pero el escollo era siempre el mismo: la falta de dinero que argumentaban las instituciones locales. Vamos a centrarnos en este apartado en el intento de más calado, apoyado por la Corona, que protagoniza la R. Audiencia en el último quinquenio de la centuria.

El 17 de febrero de 1695, tras una primera reunión en la que no se trató el tema por la escasa presencia de regidores, se discurre en el Cabildo de Tenerife sobre la provisión de la R. Audiencia, de principios de ese año, relativa al tráfico del pescado de Berbería. Amenazaba esta orden con la prohibición de esa actividad y concretaba medidas provisionales como el pertrecho defensivo de los navíos que faenasen en esa área y el veto a la contratación de jóvenes menores de 20 años. El regidor don Alonso de Castro proponía que se nombrase procurador mayor en Gran Canaria para representar a la R. Audiencia los perjuicios que se derivarían de la interrupción de ese vital ramo económico, así como la incoherencia e inutilidad de una medida tan radical cuando el riesgo de esas embarcaciones era prácticamente el mismo que corrían todas las que comunicaban las islas entre sí. Don Agustín Interián se despachó con una larga perorata en la que mezclaba varios argumentos, siendo el más destacado el papel central del pescado en la provisión de los tinerfeños, dadas las condiciones físicas de la isla, la especialización vitícola y la arraigada dependencia del grano foráneo. También aludía el mencionado edil a la facilidad de hacer presas que la naturaleza isleña depa-raba a los corsarios, que cada vez eran más osados, e incidía en que con la misma motivación esgrimida la R. Audiencia podía cerrar el tráfico interinsular, y de esa manera Tenerife vendría a convertirse en la isla del Ponto que los romanos utilizaron para confinar a los facinerosos. Por último, llegaba a destacar que la redención de cautivos ofrecía como elemento positivo el aumento de los bienes espirituales. Por su parte, don Alonso Bandama era más directo (y sincero) en su intervención, pues se limitaba a exaltar la importancia de la pesca para el cultivo del malvasía y del comercio con Inglaterra. En general, los regidores encomiaron la utilidad alimenticia básica de la pesca y el mayor peligro que suponía la navegación entre islas, espacio en el que se producían la mayoría de los cautiverios. La propuesta del Cabildo consistía en que los barcos saliesen bien equipados con armas, y puesto que el fiscal hacía referencia a la inconveniencia de que figurasen como tripulantes muchachos menores de 20 años, solicitaba el Ayuntamiento que se impusiesen graves penas a los maestros que permitiesen el enrolamiento de mozos por debajo de esa edad. Además de este pronunciamiento, se aprobó la intervención decidida del procurador mayor en ese asunto².

Pero la ofensiva de la R. Audiencia sólo había comenzado, pues ese mismo año de 1695, comisionaba al fiscal, licdo. d. Manuel de Torres, para que instruyese

¹ RUMEU DE ARMAS, A.: «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 23 (1977), pp. 369-372. Rumeu señala que, aunque desde 1520 hay constancia de los ataques a los pesqueros en Berbería, se tornan más frecuentes en la segunda mitad del s. XVI. En su artículo proporciona detalles sobre algunas de estas violencias. A causa de las pérdidas, el concejo de Puerto de Santa María determinó en 1579 el tipo de armas que debían portar los pesqueros para su defensa.

² AMLL, Libro de Actas 32, ofic. 1º, fº 447.



autos en relación con los frecuentes apresamientos. Tras ese trámite, proveyó la Audiencia otro auto el 12 de agosto por el que instaba a los Cabildos a armar una fragata de guerra que auxiliase a los barcos que practicasen la pesca en Berbería, otorgando un plazo de un año para traer resolución real, pues pasado ese período sin cumplir tal requisito se prohibiría la pesca. En el ínterin, la marinería debía portar armas de fuego y no debía embarcar como tripulante ningún muchacho menor de veinte años³.

En enero de 1696 se dictaba otra provisión por el mismo tribunal por la que se notificaba al Cabildo de Tenerife que se remitían a la Corte los autos relativos a los barcos de pesquería, con la advertencia de que el Ayuntamiento, en el plazo de un año, podía efectuar las diligencias que estimase convenientes. Una vez que el Ayuntamiento tiene conocimiento de este acuerdo en febrero⁴, los regidores instan entonces al procurador mayor para que actúe en la materia. Mientras los Cabildos parecen no tener mucha prisa, la R. Audiencia se toma la cuestión en serio, sobre todo después de que el rey confirmase su provisión el 9 de marzo de 1697⁵. Entre los extremos que amparaba Carlos II se comprendía la exclusión como marineros de los menores de 20 años por el peligro de que faltasen a su religión, *que era el mayor de los perxuisios*. No era huera retórica esta última restricción, tan reiterada y que teóricamente parecía de común aceptación por todas las autoridades: la mayoría de los cautivados en el Seiscientos era marineros de pesquería, y está constatado que en la segunda mitad de esta centuria aumentan las capturas, tanto de barcos como de personas; por otra parte, el peligro de apostasía era muy considerable, dado que la mitad de los cautivos recogidos en la investigación del profesor Anaya renegaron de su fe, y alguno de los capturados se tornaba además pirata⁶. Pero quizá lo más destacable era el refrendo regio sobre la necesidad de que se reuniesen los Cabildos con objeto de arbitrar medios para el funcionamiento de las fragatas, amén de que en ese intervalo la pesca se debía ajustar a las instrucciones ya dictadas por la R. Audiencia. Ésta, en cumplimiento de esta disposición regia, expide otra provisión el 13 de agosto de 1697, que apremiaba a los Cabildos realengos a convocar junta en un plazo de cuatro meses para conferir sobre ese asunto. Una vez adoptados los oportunos acuerdos, estos debían participarse recíprocamente por los Ayuntamientos y remitirse a la R. Audiencia, que en un término de dos meses los examinaría por si cabía algún reparo y, en caso de no existir, en un período máximo de seis meses (en total, por tanto, un año), se dirigirían los Ayuntamientos al rey para solicitar confirmación. Asimismo se recordaba que, una vez finalizada esa moratoria de un año sin acceder a lo pedido, la pesca quedaría vedada.

³ AMLL, P-XIX-1.

⁴ AMLL, Libro de Actas 20, ofic. 2º, fº 4 (16-II-1696). La provisión era de 26 de enero de 1696.

⁵ AMLL, P-XIX-10. También, en AHPLP, secc. R. Audiencia, Tomo V de Reales cédulas y órdenes particulares para Canarias, fols. 90-91.

⁶ ANAYA HERNÁNDEZ, L.A.: «Repercusiones del corso berberisco en Canarias durante el siglo XVII. Cautivos y renegados canarios», en *V Coloquio de Historia canario-americana (1982)*, t. II, pp. 140, 145, 148, 164-167.

El Ayuntamiento tinerfeño acuerda remitir testimonio de esa orden a los otros cabildos realengos, a cuyas determinaciones aguardaría para convocar en esta isla cabildo general⁷. Aún teniendo en cuenta la realidad de las comunicaciones en esa época y los inevitables trámites burocráticos, el Cabildo estira el tiempo lo más que puede, pues a mediados de octubre ya habían celebrado sus sesiones los Concejos de Gran Canaria y de La Palma, pero sólo a mediados de diciembre se constata oficialmente en las actas nivarienses que había llegado respuesta de los mismos. El primero en citar a sus regidores fue el Cabildo grancanario (3 de septiembre de 1697), en el que se registra una escasa asistencia de concejales y se llega a una resolución por mayoría, a la que se adheriría el corregidor. El promotor del acuerdo, don Alejandro Amoreto, proponía recargar un cuarto en cada libra de pescado salado procedente de Berbería, a lo que habría que añadir el pago de media soldada de cada barco que practicase el tráfico interinsular. Esas cantidades conformarían una renta que se sacaría a remate⁸. En definitiva, recaía el pago de la seguridad en la generalidad de la población, que consumía habitualmente ese producto, y en segundo lugar en la marinería y capitalistas de cada empresa pesquera, al detraer salario o ganancias del monto de ganancia de cada viaje. El Cabildo de La Palma se reúne el 15 de octubre y adopta la resolución de no participar en el plan de convoy por carencia de liquidez, aunque sí secunda —por entender que era lo más efectivo— las condiciones de la R. Audiencia para navegar en aguas de Berbería. En medio de esas dos reuniones, a mediados de septiembre Interián resumía ya la posición capitular tinerfeña en una sesión. Alababa el regidor las medidas provisionales del fiscal de la R. Audiencia, con el añadido de que eran las únicas factibles, al tiempo que recordaba la imposibilidad de acopiar fondos para las fragatas, como en otras ocasiones anteriores —desde los tiempos del general Varona— había ordenado el rey⁹.

Conforme a lo acordado con anterioridad, la institución tinerfeña cita a cabildo general para un mes después. Para que los regidores dispusiesen de la información suficiente y reflexionasen a fondo, a la citación se adjuntaba la provisión de la R. Audiencia y el resultado de las consultas efectuadas a los otros Ayuntamientos, e incluso se les sugería que podían recabar opiniones con las *personas de inteligencia* de sus lugares de residencia que considerasen oportunas¹⁰. A pesar del despliegue, el fracaso de la reunión fue estrepitoso, pues sólo acudieron el día 20 de enero (1698) ocho ediles. No obstante, se trata el asunto y queda claro a los presentes que no se

⁷ AMLL, Libro de Actas 20, ofic. 2º, fº 24 (sesión de 26-VIII-1697).

⁸ AMLL, P-XIX-10. Algunos regidores (don Francisco de Matos y don Diego Machado) mostraron una posición intermedia, pues aunque se oponían en principio a otro gravamen, estaban dispuestos a transigir con el impuesto esbozado por Amoreto si las medidas de la R. Audiencia no tenían éxito. En cambio, se opuso tajantemente a la fragata don Pedro Spino, quien además de argumentar la exigüidad de medios, reparaba en que los navíos salían a pescar en diferentes momentos y desde distintos puertos, de manera que la protección proyectada iba a ser ineficaz (cfr. también el resumen de ANAYA HERNÁNDEZ, L.A.: «Repercusiones del corso...», ar. cit., p. 142).

⁹ AMLL, Libro de Actas 32, ofic. 1º, fº 467 vto. (16-IX-1697).

¹⁰ AMLL, Libro de Actas 33, ofic. 1º, fº 31 (sesión de 18-XII-1697).

puede asumir la adquisición de una fragata, dada la negativa coyuntura económica, reflejada en la penuria de la cosecha y la pésima situación comercial. Como en agosto se había dispuesto que era preciso plantear la cuestión al capitán general, se diputa a los regidores de meses¹¹ para ese cometido; sin embargo, la afluencia de ediles continúa siendo menguada, pues en una posterior junta del día 27 apenas se hallan presentes siete regidores.

Después del cabildo celebrado en dicha fecha, los diputados don Gonzalo Fernández de Ocampo y don Pedro Colombo fueron a conferir con el capitán general, d. Pedro de Ponte (conde del Palmar), quien lógicamente apoyó la conveniencia de contar con unas fragatas costeadas por los municipios. En la sesión del 7 de marzo se trata sobre el *quid* de la cuestión, que era la financiación del convoy, pues la razón principal de la renuencia de los regidores a asistir al cabildo —dejando a un lado una cierta indiferencia palpable en gran parte de la vida municipal de la época—, era precisamente la negativa a debatir y a corresponsabilizarse sobre una decisión impopular, ya que el déficit presupuestario obligaría a mayores cargas contributivas. Los pocos ediles reunidos, por mucho que discurren, no saben de dónde sacar los arbitrios, confesando que están *cada bes más perplejos y enbarassados, teniendo pressente la miseria, pobressa y cortedad de la tierra*. Sólo piensan en salir del paso recurriendo al expediente de convocar otro cabildo general para un mes después. El corregidor acepta la propuesta, con la añadidura de que sancionaría a los inasistentes con 50 ducs¹². El 10 de marzo la concurrencia es algo mayor (17 regidores), aunque aún minoritaria si se considera que el total debía rondar la cincuentena. Si es cierto que la tónica de todos los cabildos es negarse o mostrar su contrariedad ante cualquier petición de gasto extraordinario, hay que reconocer que la discusión sobre las fragatas se plantea en un mal momento objetivo. No sólo está comenzando de un modo ostensible la decadencia en la relación mercantil con Inglaterra, sino que la cosecha última había sido francamente mala. Los reunidos proclaman que la producción de malvasía no llegaba a un tercio de lo habitual, y la corta cosecha había sido expendida a un ralo precio (la mitad del acostumbrado). Los regidores aluden a lo que ya sabemos: la disminución del número de mercaderes extranjeros y el empeoramiento en las condiciones de intercambio, pues la forma ajustada para los pagos era a largo plazo o a cambio de géneros ante la falta de dinero. Esto provocaba un efecto encadenado altamente perjudicial: no sólo la producción había sido corta, sino que las bodegas rebosaban de vino debido a la alarmante disminución de la demanda foránea. La proverbial falta de numerario de los propietarios isleños hizo el resto: los cosecheros no pudieron afrontar las labores, como la cava. La recolección de granos también había deparado un resultado calamitoso, pues no se había llegado a recoger una cuarta parte de la normal, hasta el punto de que sólo la providencial llegada de un barco con trigo azoreano a Santa Cruz había salvado momentáneamente de males mayores. Frente a la miseria estaban los cálculos del coste del mantenimiento men-

¹¹ *Ibíd.*, fº 45 (sesión de 20-I-1698).

¹² AMLL, Libro de Actas 20, ofic. 2º, fº 34 (sesión de 7-II-1698).



sual de la tripulación de la solicitada fragata que, sin añadir otros gastos, ascendía a 15.000 rs. Esa elevada cuantía había forzado el cese de las diligencias para armar barcos en los mandatos de los anteriores generales Félix Nieto de Silva, Francisco Bernardo Varona y Antonio Eril, como en otra reunión había indicado Interián. El Ayuntamiento tinerfeño lamentaba que el Consejo de Castilla hubiese respaldado los autos de la R. Audiencia sin escuchar la argumentación concejil de las islas. La corporación aprueba como única tabla de salvación, y quizá para intentar que el asunto se olvidara, dirigirse al rey para exponerle la impotencia isleña para contribuir a ese empeño, así como la dependencia de la vecindad canaria del pescado de Berbería, que constituía un ingrediente básico en la dieta. La prohibición que pretendía la R. Audiencia motivaría que la totalidad del abastecimiento —se recalca—, en buena parte ya bajo control foráneo, quedase absolutamente en manos de los extranjeros, que impondrían el precio, y ya por ese entonces la carestía era notoria, pues salía a 3 rs. la libra de sardinas. Otro argumento que se maneja, con razón, era que la veda de pesca no solucionaba el problema de los apresamientos, pues la mayor parte de los cautiverios se producían en el imprescindible tráfico marítimo interinsular. En lo que sí convenía el Cabildo era en la obligatoriedad de sujetarse a las normas impuestas por la R. Audiencia, en tanto se realizaban las gestiones en la Corte.

Como sucederá con otros muchos asuntos, la guerra de Sucesión —que conllevaría más aportaciones dinerarias isleñas e imposibilitaría el mantenimiento de un gasto como las fragatas—, la concatenación de conflictos internos en las décadas segunda y tercera de la centuria ilustrada, amén de otras dificultades y problemas, harán que permanezca sin solución el asunto de la seguridad marítima en aguas canarias y del banco pesquero sahariano.

2. EL VIAJE A PESQUERÍA DE 1675

2.1. PROLEGÓMENOS DE LA EXPEDICIÓN

Aunque, habitualmente, las empresas de pesquería tenían un desenlace aceptable y proporcionaban cierta ganancia a los prestamistas y moderado salario a los tripulantes, el viaje que vamos a comentar evidencia los riesgos y dificultades que entrañaban estos negocios, que iban desde el naufragio hasta las epidemias, pasando por el apresamiento a manos de corsarios o de nativos africanos.

Hasta ahora no disponíamos de instrumentos para conocer con detalle una operación de esta índole, pues apenas hallamos en los protocolos notariales las escrituras de préstamo propias de la pesquería o alguna referencia a litigios; pero en esta ocasión, gracias a un cúmulo de circunstancias legales, se ha conservado un testimonio del cuaderno de bitácora y de las declaraciones de algunos tripulantes, que en conjunto posibilitan la reconstrucción de los hechos. Nuestro conocimiento principal de los avatares de la frustrada campaña de Berbería parte de un requerimiento efectuado el 23 de enero de 1677 por el mercader Pedro Bardonas, residente en La Laguna, quien solicitaba que se trasuntase desde la lengua portuguesa una parte del testimonio de autos relativo al viaje del navío «El Espíritu Santo», del que era capitán



el francés Juan de la Fuente¹³, natural de Aviñón. Esta embarcación había salido de Tenerife un año y medio antes para proceder a un negocio ya casi rutinario: tomar sal en Arguin y practicar la pesca en Cabo Blanco. No sólo los pescadores serán víctimas del azar, como veremos, sino que la propia documentación es discontinua y procede de varias circunstancias y actuaciones que se prolongan más de un año. El trasunto del diario, escrito por el piloto francés Francisco de Guillén en su lengua, lo hace el escribano del navío, Pedro de Briza, por orden del capitán, al llegar a Ribeira Grande (isla de Santiago), debido a la enfermedad que había en la isla, que afectó a muchos marineros, algunos de los cuales ya habían fallecido. A pesar de la diligencia pretendida, mueren el piloto y el escribano sin que la traducción pasara ante la justicia. En junio de 1676 se producen también las declaraciones de los sobrevivientes, a instancias del capitán, para corroborar tanto los papeles del piloto como la versión de aquél, de modo que quedase exonerado de negligencia.

Por documentos anteriores a la partida del barco, sabemos que «El espíritu santo» tenía un porte considerable para un barco de pesquería, pues alcanzaba las 100 tm, y se hallaba medianamente pertrechado para una situación de emergencia ante un ataque, ya que contaba con 6 piezas de artillería, 7 pedreros y otras armas no especificadas. La tripulación se componía de piloto (el mentado Francisco de Guillén), escribano, marineros y pescadores, sumando en total treinta y cinco hombres de mar¹⁴. El dueño del barco, al menos a finales de 1674, cuando se disponía a salir hacia Cabo Blanco para faenar y luego seguir su ruta hasta Cádiz directamente con el pescado, era el mercader lagunero Nicolás Mustelier (o Motiller), y por entonces figuraba como capitán Luis Pérez, y como administrador el citado Juan de la Fuente. Precisamente éste había recurrido para financiar el viaje, como era habitual en estas ocasiones, a varios prestamistas. Uno era el propio armador, Mustelier, quien adelantó 45.000 rs. en dinero para sufragar los costes de apresto, pertrechos, bastimentos, así como anticipos que solían pedir los marineros. La fórmula utilizada era el préstamo a riesgo, que el prestamista corría durante toda la singladura hasta transcurridas 24 horas desde que el navío anclase en Cádiz, fecha a partir de la cual se contaba el plazo de 30 días fijado para la devolución de la cantidad¹⁵, de

¹³ AHPST, leg. 1.090, f^o 163 y ss. Las 13 primeras hojas de los autos estaban en castellano. El teniente general de Tenerife, don Martín Balboa, ordena la traducción, que realiza el 1 de febrero de 1677 don Joan de Prado Calderón, natural de Orense y residente en La Laguna. A continuación se fija en el protocolo notarial.

¹⁴ A través de las declaraciones ante las autoridades de Santiago conocemos los nombres de parte de la tripulación. Por ejemplo, los de los marineros santacruceros Juan García, Gregorio González, Juan de Gracia, Juan Baptista, Jacinto de la Cruz, Pedro García. A título comparativo, tengamos presente que lo usual era que el porte de los navíos oscilase entre 15-50 tm, mientras los tripulantes solían rondar entre 8-15 hombres (vid. LOBO CABRERA, M.: «Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio», en *III Coloquio de Historia canario-americana* (1978), t. II, pp. 406-410).

¹⁵ AHPST, leg. 1.087, f^o 515 v. Como era corriente en estos préstamos, el seguro cubría los infortunios ocasionados por el mar, fuego, y daños causados por amigos o enemigos, pero quedaban excluidos los perjuicios derivados de la negligencia de la tripulación o del patrón.



acuerdo con las cláusulas ordinarias de los contratos de esta naturaleza. El día estipulado para la salida del navío desde Santa Cruz era el 24 de diciembre. En los días previos a esa data, todos los implicados en el viaje ultiman detalles, y a través de escrituras notariales se previenen ante situaciones indeseadas y se aseguran el pago de sus débitos. El propio Juan de la Fuente, como acreedor de numerosos clientes, el 19 de ese mes protocolizaba una relación de personas que le adeudaban diversas cantidades (sumaban un total de 18.316 rs.) con anotación expresa del origen de la obligación, aunque el motivo de tanto detalle era la cesión de esas obligaciones a Nicolás Mustelier a cuenta de lo que le debía, probablemente de la cantidad que le había adelantado a riesgo. En sentido contrario, son otros los que intentaban afianzar su deuda con De la Fuente. El mercader Fernando Superbieba, de procedencia zaragozana y residente en La Laguna, ante la proximidad de un desplazamiento suyo a Cádiz, apoderaba a don Juan de Iriarte para que cobrase de Juan de la Fuente 400 pesos de a 8 rs. que le había prestado el 23 de diciembre anterior¹⁶. Con anterioridad se ha mencionado a Pedro Bardonas, otro extranjero, probablemente galo o flamenco, que estuvo asociado con el valón Mustelier desde 1667 hasta 1675, año en que se efectúa el intento de pesca en Berbería. Hay que decir que Mustelier, a pesar del fracaso de esta operación, continuó participando como armador en este tipo de empresas pesqueras en la zona, a veces con la misma desdichada fortuna, pues más adelante se perdería también en Berbería el navío «Cayetano», del que poseía una parte¹⁷. Ahora bien, la empresa pesquera que comenzó en diciembre de 1674 debió tener buena fortuna y concluyó en un período de tiempo razonable, pues muy pronto se prepara esta otra expedición, que aquí analizamos, en la que ya se ha señalado que figura ahora como capitán Juan de la Fuente.

2.2. CONTEXTO GEOHISTÓRICO DEL ACCIDENTADO PERIPLO

Conviene situarnos en las principales escalas, algunas forzadas, a las que se ven sometidos los marineros. De los tres puntos principales: banco y fortaleza de Arguín, y los archipiélagos de Cabo Verde y de Bijagós, estos dos últimos estaban bajo control colonial lusitano. Las Bijagós (o Bissagos) se hallaban a unos 11° de latitud norte, frente a la desembocadura del río Geba, y al igual que el área continental adyacente habían sido descubiertas por Nuño Tristán en 1446. Conformado el archipiélago como una base abastecedora de esclavos, su explotación estuvo a cargo de la Compañía portuguesa de Guinea. En cuanto a Cabo Verde, descubierto en 1456 por el veneciano Ca'da Mosto (al servicio de la Corona portuguesa), estaba dividido entre las islas de Barlovento (San Antonio, San Vicente, Santa Lucía, San

¹⁶ AHP SCT, leg. 1.088, f° 72 v.

¹⁷ EVERAERT, J.G.: «L'hispanisation d'une bourgeoisie mercantile: les immigrés flamands et wallons à Tenerife (1670-1745)», en *viii Coloquio de Historia canario-americana (1988)*, t. 1, Las Palmas, 1991, p. 147.

Nicolás, Sal y Boa Vista) y las de Sotavento (Santiago, Fuego, Brava y Maio). El banco de Arguin, dentro del cual se ubica la isleta del mismo nombre, está situado en una zona de altos fondos entre C. Blanco y Cabo Mirik, a una latitud de 21°. Descubierta en 1443 por el citado portugués Nuño Tristán y ocupado dos años después por esa nación, constituyó un importante punto estratégico, muy pronto fortificado con un castillo, que fue disputado por españoles, holandeses, ingleses y franceses. Su función era variada, pues se utilizaba para el intercambio de productos europeos por sal, oro y esclavos. En el s. xv proporcionaba de 800 a 1.000 esclavos anuales a los portugueses¹⁸. Debido a la importancia para la trata, la costa de Senegal y de Gambia constituyó un área disputada por varias potencias europeas; en particular, franceses, portugueses, holandeses e ingleses luchan por su control. De hecho, en 1638 los holandeses se la arrebataron a los lusitanos, lo que les permite comerciar con toda seguridad a lo largo de las costas mauritanas y senegalesas, correspondiendo a este período de dominación holandesa la travesía del viaje que nos ocupa. La primera «compañía» a la que hace alusión el texto es precisamente la Compañía de las Indias Occidentales holandesa, que controla la explotación de Arguin. Esta entidad, creada en 1621 partiendo del gran éxito de la famosa V.O.C. (Compañía de las Indias Orientales), se convirtió en el mayor instrumento de expansión neerlandés en el Atlántico¹⁹. En la coyuntura que ahora nos interesa, la situación de la Compañía ha cambiado después de su fracaso en Brasil, pues se aleja de empresas bélicas y se orienta preferentemente hacia negocios «pacíficos», como la trata desde el Golfo de Guinea. Un año más tarde de estos hechos, en 1676, la Compañía es disuelta y reemplazada por otra homónima, más localizada geográficamente en el área negrera, pero perdiendo el monopolio de ese negocio. Es más, en 1677 Francia conquista Arguin y otras factorías holandesas (ya en 1666 se había producido un serio intento de toma por la misma potencia), ocupación oficialmente reconocida por Holanda a los galos por la Paz de Nimega²⁰. Este sistema de compañías también lo practicaban los franceses para su expansión africana: Colbert creó en 1664 la Compañía de las Indias Occidentales, que obtuvo el monopolio de la trata durante 40 años entre el Cabo Verde y el de Buena Esperanza, y en 1672 se creaba la Compañía del Senegal. Los tripulantes del navío tinerfeño «El Espíritu Santo» tuvieron ocasión de pasar por alguna de las factorías ribereñas que los europeos fundaron, a veces en colaboración con algunas tribus africanas, para capturar esclavos y proveer a las docenas de embarcaciones que pasaban por esas pequeñas estaciones, a menudo instaladas en islotes próximos a la costa, como es el caso de

¹⁸ LEÓN, P.: *Historia económica y social del mundo (t. I: La apertura del mundo, siglos XIX-XVII)*, 1980, p. 428.

¹⁹ LEÓN, P.: *Historia económica... (t. II: El crecimiento indeciso, 1580-1730)*, op. cit., pp. 233-234. La Compañía patrocinó el corso en el O. Atlántico, organizó factorías en la costa africana, y ocupó durante varios años parte de Brasil y del valle del Hudson.

²⁰ CORNEVIN, R.: *Histoire de l'Afrique*, t. 2 («L'Afrique précolonial»), Paris, 1976, pp. 333-334, 344, 347; LEÓN, P.: *Historia económica...*, t. II, op. cit., pp. 233-234; KI-ZERBO, Joseph: *Historia del África negra* (t. I, «De los orígenes al siglo XIX»), 1980, p. 341.

Arguin. Parte de la marinería sufrirá en propia carne el trance de verse reducida a esclavitud en una aldea de negros y deberá satisfacerse por ellos un rescate.

2.3. LA AVENTURA IMPREVISTA

a) La travesía hasta Arguin

El navío «El Espíritu Santo» zarpa de Santa Cruz de Tenerife el 3 de abril de 1675. Su objetivo —recordemos— era hacer pesquería en Cabo Blanco tras aprovisionarse en el castillo de Arguin. El día 6 sobrepasa el cabo de Barbas (hacia 22° lat. N), después de haber recorrido unas 86 leguas. Al día siguiente, a las siete de la noche, dan fondo en Cabo Blanco. En la madrugada del día ocho continúan su derrota hacia la salina de Arguin, donde llegan a las 4 de la tarde. Ya por entonces comienzan los primeros incidentes, pues en el transcurso de este último trecho, un navío, situado al norte de «El Espíritu Santo», le había disparado una pieza, conminando a la tripulación —que hace caso omiso— para que aguardase. Lejos de desanimarse, el agresor les da alcance al día siguiente, cuando estaban anclados en la salina, y envía a su encuentro una lancha con ocho hombres. Éstos desvelan pronto sus intenciones, que no podían ser más pacíficas: se trataba de marineros de la fragata «Santa Rosa», que había partido asimismo del puerto santacrucero hacía dos meses con intención de pescar en Río de Oro; pero culminada su faena, un fuerte viento los colocó en dificultades y se encontraban perdidos, sin saber cómo retornar a Tenerife, dado que además carecían de piloto y apenas si sabían que estaban cerca del cabo de Arguin.

Aclarado el equívoco, y fracasado el intento de localizar un piloto en la factoría, el capitán de «El Espíritu Santo» ofrece dar conserva al barco en apuros hasta Tenerife. Además, se llega al acuerdo de concederle parte de los bastimentos a cambio de ayuda para cargar.

Lo que parecía algo rutinario (acopio de sal y aguada) comienza a complicarse ante la negativa del gobernador del castillo a surtirles de ambos efectos a causa de la repentina presencia de un navío de la Compañía, aunque se les ofreció la alternativa de cargar en cuanto levase anclas el inoportuno visitante. Con este desig- nio, y para simular una ida definitiva, los barcos tinerfeños se internan mar adentro, a pesar del peligro de los bajos. Alejado el peligro de la Compañía, por fin se dedican al embarque de la sal, tarea que les lleva desde el día 19 hasta el 24.

b) Pesca y primer intento de regresar a Tenerife

El 25 de abril se alejan de aquella arriesgada zona de navegación, aunque tampoco les resulta fácil la travesía hasta alcanzar el banco de pesca (como ejemplo, el día 27 afirmaba el piloto que en más de 3 horas ni siquiera habían logrado avanzar un cuarto de legua). La causa radicaba en las fuertes corrientes marinas y en el viento del NO. No obstante, el día 30 se hallaban a barlovento de Cabo Blanco y





comenzaba la pesca, con algún intervalo para ocuparse del calafateo de las lanchas y de la reparación de la proa. En las jornadas siguientes apenas se movieron de sitio, como no fuera pequeños desplazamientos a barlovento cuando comprobaban que la pesca era escasa o el tamaño de las capturas menudo. En la segunda quincena de mayo la suerte es más esquiva, pues por mucho que lo intentan, no dan con un caladero rico, a la par que las condiciones de navegación empeoran. No fue este el principal problema que debió afrontar el capitán del barco, que reúne a la tripulación el día 30 de mayo para comunicarle que debían retornar a Cabo Blanco porque faltaba una pila de pescado en medio de la embarcación, lo que significaba que habría dificultades de navegación por no estar emparejada la carga; en cuanto a la escasez de bastimentos, intentó tranquilizar a su gente proponiendo un posterior avituallamiento en la isla de San Antonio. La acogida inicial de la dotación a su propuesta es negativa, pues el deseo de todos era regresar a Tenerife con los dos meses de salario ya ganados, pero cambian de parecer cuando el capitán les promete medio mes más de soldada a cambio de la demora que suponía el acudir a tierra a buscar lastre. Esta operación la ejecutan el día siguiente y, por fin, en la madrugada del 2 de junio, ponen rumbo al ansiado puerto de origen²¹.

En los días siguientes todo transcurre con normalidad. El 8 se encuentran al norte de Dakhla, tardando aproximadamente dos días en recorrer un grado de latitud, pero la velocidad es mucho más lenta al llegar a la altura de Canarias el día 13. A partir de ahí, avanzan alrededor de 5 leguas diarias, con rumbo E-NE. Hasta el día 25 de junio se mantienen en aguas del archipiélago los dos navíos, incapaces de llegar a su destino a causa de diversas circunstancias: visibilidad limitada, calmas, viento adverso... Y es entonces cuando comienza la aventura.

c) Rumbo a Cabo Verde

Ese día 25, arrastrados por la corriente cuando se hallaban 12 leguas al oeste de la punta meridional de El Hierro (Punta Los Saltos), reparan en que sólo les resta una tercia parte de pipa de agua, porque se había derramado una pipa entera sin poder aprovechar nada²². Como los vientos empujaban a sotavento, previa consulta con todos, el capitán opta por encaminar la nave a las islas de Cabo Verde para aprovisionarse y salvar la vida, dado el riesgo que conllevaba ganar más altura con los pocos víveres disponibles. De todos modos, surgen desavenencias internas ante el temor de tropezarse con calmas, por lo que los marineros presionan al capitán para que escogiese un derrotero próximo a la costa, donde la práctica usual en pesquería casi garantizaba que hallarían viento. En última instancia, la tripulación prefería que los moros los tomasen como esclavos antes que perecer en el mar.

²¹ La dirección tomada fue O-NO y NO-cuarta del N.

²² Los marineros pensaban que los ratones habían agujereado la pipa.

En días posteriores continúa el viaje al sur, recorriendo a razón de unos dos grados diarios. La tirantez aumenta a medida que los alimentos y el agua se agotaban, y el día 29, cuando se hallan aproximadamente entre los cabos Barbas y Blanco (20° 46'), la dotación insiste en su exigencia de navegar más cerca de tierra, ya que sólo quedaba agua para tres días y existía el temor de encontrar alguna calma antes de arribar a Cabo Verde (las islas más septentrionales se hallaban a unos 17°). De nuevo, la experiencia, basada en narraciones escuchadas en ambientes marineros, se convierte en guía y maestra; aducían que, en ocasión similar, un navío de pesquería acuciado por la sed había navegado junto al continente y hallado un río en El Senegal. Calculaban que este punto distaba unas 80 leguas de su posición y que contaban entonces con viento favorable, por lo que requieren al capitán para que secunde su idea. El capitán tiene que acceder, a pesar de advertirles que en esa zona podía apresarse algún navío francés, pero a la postre será el curso elegido en los tres días posteriores, moderando la velocidad a una media legua por hora.

d) Días de disensiones e incertidumbre

El 2 de julio, a las cinco de la madrugada, avistan tierra a una altura de unos 60 km. al sur de la actual Nouakchott. Con precaución, desde el navío se inspecciona la zona, pasando ante un lugar que les pareció habitado por moros, y hacia las dos de la tarde descubren un río que creyeron el Senegal, aunque según los cálculos del piloto debía localizarse aquél a unas doce leguas. Pero verlo, y clamar la tripulación que querían dar fondo, fue todo uno. Nuevamente, el capitán se plegó al requerimiento general, y en una lancha se aproximó para comprobar si se trataba realmente de ese río, pues lo conocía de una estadía anterior. En seguida se percata de que sólo era un afluente del Senegal, que no llegaba al mar. Asimismo divisó un poblado y un grupo de africanos que se acercaron a la orilla; como era tarde, regresó al navío, donde le esperaba otra situación tensa.

Los marineros no resisten más la falta de agua y ruegan al capitán que les autorice saltar a tierra. Al final se llega a un acuerdo, tras convencer a un tripulante de la «Santa Rosa», que conocía el árabe, para que acompañase a un grupo de hombres que intentarían comprar agua a los nativos. Además, la lancha de la fragata iría junto con la del navío, quedándose ésta algo apartada de la costa y unida a la otra, en la que iba el intérprete, mediante un cabo. La comitiva portaba 4 barriles para el agua y 2 rs. para comprarla, con la esperanza de que si los de tierra accedían al intercambio se dispondrían más recipientes para el trato. El día 4 es el elegido para la expedición, integrada por 10 marineros de confianza del navío y 11 de la fragata. Por desgracia, todo transcurrirá de manera muy diferente a lo previsto, pues las dos lanchas encallan en el litoral. Los que permanecen en los barcos pasan el día con la mirada puesta en la playa, donde observan mucho movimiento de gente, con el temor de que hubiesen esclavizado a los compañeros. Esta complicación no iba a ser la única, ya que los de la fragata, no pudiendo soportar la sed, cortaron la amarra y también zaboraron. Los hombres del navío clamaban ante el capitán para que les proporcionase unas tablas con las que derivar hacia la costa, tal era su desesperación.

Aquél no permite el abandono de la embarcación, pero se muestra dispuesto a compartir un frasco de agua que aún restaba con quienes le acompañasen hasta el Senegal, que estimaba muy próximo, ya que no quería caer en esclavitud. La oferta y el razonamiento del capitán surtieron efecto, aunque, como anota el piloto, estaban *tan desmaiados que no pudimos levar la ancla*. Emprendido el viaje ese mismo día, al siguiente alcanzan la barra del Senegal, no sin embarazo de mar y viento. Esto supondrá el comienzo de otro capítulo en las andanzas de los pescadores.

e) *El abordaje*

Al aproximarse a la zona, el barco es saludado con disparos por otro navío situado en las inmediaciones, así como desde tierra. Creían erróneamente que la salvación estaba cerca. En la madrugada del día 6, a su vez disparan al otro navío en señal de socorro, pero transcurren varias horas de silencio hasta que ese barco envía una lancha con tres hombres con objeto de que el capitán y el piloto acudan a bordo. En el intervalo se les facilita algo de agua. Al amanecer del día 7 el capitán es trasladado a la fortaleza de tierra, sin dar noticia de su superior a la tripulación. Durante la jornada del día 8 aumenta la incertidumbre, que devendrá en alerta cuando 20 hombres armados del otro navío asaltan «El Espíritu Santo» gritando *¡Buen quartel!* Les toman las amarras, pólvora y balas, llevándose al piloto y a parte de los marineros, de manera que sólo dejan unos 10 ó 12 hombres. El capitán del barco invasor y el teniente de la fortaleza fijaron el sello de la Compañía en todas las cajas y requisaron cuantos papeles hallaron. Estas acciones, que eran legales y hasta cierto punto lógicas en un contexto de enfrentamiento colonial, fueron seguidas de otras de rapiña el día 9 por algunos atacantes, que procedieron a romper los sellos y a hurtar la ropa a las víctimas, que se quedaron con lo puesto. El piloto fue conducido a la fortaleza el día 10, donde se sorprende al hallar a tres de los marineros que habían desembarcado en la tentativa inicial de compra de agua.

A través del diálogo entablado, conocemos detalles de las vicisitudes. Como es lógico, todos intentan justificarse. Dos de ellos habían recibido en su momento delegación del capitán para dirigir la maniobra, y en su defensa alegaban que el resto de compañeros se había amotinado pidiendo encallar para mitigar la sed, sobre todo cuando comprobaron que los marineros de la otra lancha habían ganado la costa, se movían libremente y estaban acarreamo el preciado líquido. Otro argumento para acceder a las pretensiones de los tripulantes era que el propio mar impedía el retorno al navío. Según ese relato, a las cuatro de la tarde, al observar los naturales que la lancha iba hacia la marina, les arrebataron sus ropas y los dejaron desnudos, encerrándolos por la noche en una casa con guardas. A la mañana siguiente, aprovechando que sus captores estaban ocupados en el despojo de la «Santa Rosa», cinco de ellos pudieron huir en la lancha del navío, bogando siempre cerca de la orilla para varar al fin a tres leguas de la fortaleza. El resto del trayecto lo realizaron a pie, y dada su desnudez llegaron con la piel quemada *como sy huviéramos estado en el fuego, del grande sol que sufrimos*. Por fortuna, el gobernador de la plaza les proporcionó ropa y comida.



Al parecer, el motivo de la detención del capitán había sido la bandera de Borgoña que enarbolaba el navío, lo que obedecía —al decir de aquél— a su procedencia de Avignon. No obstante, como el gobernador de la plaza se hallaba ausente, se aguarda su regreso para que decida. Mientras dura la espera, el día 20 de julio llega una barca por el río con goma y cueros a cargo de un factor de la Compañía conocido del capitán, a quien ofreció su ayuda. Para mayor alegría, traía a un tripulante de «El Espíritu Santo» y a dos de la «Santa Rosa», que había recogido a unas 30 leguas de allí después de haber nadado hasta la barca. Pocos días después, el 24, aparece el gobernador en una barca cargada de millo, y a finales de mes aportan otros marineros de los dos barcos, que también habían logrado escapar de los nativos. Mientras, el capitán negocia la devolución del navío, saliendo rumbo a Tenerife el 17 de agosto a media noche.

f) La estancia en Cabo Verde

Nuevamente, la realidad se impone a los deseos. El mal tiempo frustra los intentos de recuperar el cable y ancla, lo que fuerza a adoptar una dirección N-NO. Durante unos seis días avanzan lentamente y con ciertas correcciones en su rumbo, hasta que el 23 de agosto las condiciones marítimas empeoran y descubren una vía de agua, dado el maltrato a que había sido sometido el barco. La única solución viable, en vista de las desfavorables circunstancias (ensanche de la vía de agua y penuria alimenticia), era arribar a Santiago de Cabo Verde. La travesía fue difícil hasta que el día 27 descubrieron Buenavista y al día siguiente por la tarde daban fondo en Praia de Santiago, saltando de inmediato el capitán a tierra. La dotación permaneció en el navío unos días, pero la avería se revelaba más grave, por lo que —en prevención de los fuertes vientos que en septiembre solía haber en C. Verde— desarbolaron la embarcación mientras se aguardaba la ansiada presencia de algún calafate. Entretanto, compusieron una barraca en el islote del puerto y trasladaron allí las velas y otros materiales del navío. Otra observación añadió desazón entre la tripulación: el pescado se había podrido a causa de la falta de aire mientras estuvo el barco en poder de los franceses, que mantuvieron las escotillas cerradas, por lo que se ven en la triste necesidad ahora de arrojar por la borda el fruto de su trabajo. Finalizada esa labor, el 7 de septiembre, antes de ir a la ciudad, el capitán plantea a los marineros una posibilidad que le había sido sugerida en Santiago, que consistía en fletar la embarcación al puerto de Cachico, en Guinea. Se llega al acuerdo de respaldar la idea con la condición de que se pagase según la costumbre estilada entre los marineros portugueses de Cabo Verde. La estadía en Santiago se prolongaría más de lo previsto y la mala fortuna se iba a cebar nuevamente en los tripulantes.

En esa ciudad —como se señaló más arriba—, el capitán (Juan de la Fuente) mandó traducir al castellano el cuaderno del piloto al escribano del navío, Pedro de Briza. En esa isla había epidemia, y buena parte de los marineros, y el propio capitán, cayeron enfermos, e incluso algunos murieron. La intención del capitán, si en el puerto de la villa de Praia María, a dos leguas de la ciudad, no se descubría la vía de agua, era trasladarse a la isla Brava por indicación del calafate del barco, pues allí



podría manifestarse hasta la quilla; además, de camino pasaría antes por la isla de Fuego, para donde tenía fletado el barco, para así compensar los gastos que había tenido De la Fuente, ocasionados entre otros motivos por la contratación de marineros portugueses que temporalmente sustituirían a los tinerfeños que se hallaban convalécientes. El prestamista del capitán era el licenciado Joan de Palma, procurador, que había aceptado como garantía de sus adelantos de dinero las armas del navío, aunque esto no cubría ni la mitad de lo adeudado. Para desgracia del capitán, cuando estaba cargando ya para la isla de Fuego, el 14 de noviembre, un temporal lo obligó a salir del puerto, y de resultas perdió el navío en la isla de la costa de Guinea. Esta tempestad sobrevino repentinamente, hacia las 3 de la tarde de esa jornada, sorprendiendo en tierra al capitán y a la mayoría de su enferma tripulación. Avisado, Juan de la Fuente corrió al puerto y comprobó que su navío carecía de algunas amarras; para colmo, había perdido el batel de «El Espíritu Santo», pero con otra barquichuela prestada se aprestó a llevar un ancla, aunque al final le faltó un orinque. Mientras, los marinos de la embarcación dispararon tres piezas de artillería para solicitar auxilio, al verse tan pocos a bordo, sin lancha, con el timón en mal estado y con una vía de agua en la popa. Sin más demora, el capitán se decidió a subir a bordo de su navío y se dirigió a la vuelta del este sin apenas tomar aguada, pues casi todas las pipas las tenía precisamente en tierra para llenarlas e ir a la isla de Fuego. Esa noche se quedaron sin batel. Al día siguiente, a pesar de las maniobras realizadas, persistía el peligro y ya había perecido un hombre, además del grave problema que comportaba la inexistencia de piloto, pues el titular había fallecido en tierra y su caja con instrumentos había sido intervenida por haber muerto ab intestato. Con sólo 6 botijas de agua, sin lancha y sin timón —que asimismo pierden ese día—, la opción escogida fue la de encaminarse a Guinea, gobernando con las velas y contra la tormenta. Al cabo de dieciséis días de viaje (a finales de noviembre), avistan tierra.

g) Penúltima singladura: el archipiélago de Bijagós

Se trataba de las islas de Bijagós o Bissagos (actual Guinea-Bissau)²³. Se apresuraron por llegar a ellas, ya que el navío estaba medio anegado al no poder achicar la bomba, aparte de la falta de agua. No sabían dónde se encontraban, y lo peor es que carecían de lancha para desembarcar, así como de ancla para surgir, y nadie se atrevía a ir a nado a causa de las corrientes; finalmente, deciden encallar en Orango, la isla más meridional, sin saber a ciencia cierta su posición. El territorio era bajo y arenoso, y dada la imposibilidad de reemprender el viaje, el capitán envía a tres marineros a por agua, así como a otros para comprobar si con algún material y la

²³ El archipiélago comprende unas 30 islas bajas y rodeadas de arrecifes: las Bissao, Boulam y otras se hallan en la desembocadura de los ríos Cacheo, Geba, Grande y Carsini; otras, de las cuales la más importante es Orango, citada en el texto, se hallan algo más lejos de la costa. Sus habitantes eran los negros bissagos.

ayuda del mar y de alguna pequeña embarcación podría de nuevo hacerse mar adentro «El espíritu santo». Dos de ellos llegan a una aldea, donde son capturados por los nativos por no hacerse entender, e incluso se les amenaza con degollarlos si no se presentaban los restantes ocupantes del barco. Casi al tiempo de este suceso, muchos negros suben a bordo y llevan al poblado a los demás tripulantes, además de tomar todo lo que veían y de despedazar las velas y jarcias. Durante cinco días permanecen apresados, al cabo de los cuales son divididos los tripulantes y algunos son transportados a un punto donde estaba una chalupa de portugueses practicando rescate para obtener esclavos.

En contacto con los europeos, el oficial —Cristóbal de Melo Coello— les informa de que cualquier embarcación que embarrancaba en la costa, independientemente de su nacionalidad, era saqueada por los indígenas, que capturaban a la dotación como esclavos. Sólo a cinco de ellos los pueden acoger los lusitanos en su lancha, dadas sus reducidas dimensiones, llevándolos al puerto de la isla de Visao. El resto, en una canoa, navega en busca de otra lancha de portugueses que asimismo se dedicaban al rescate por aquellos parajes. Pasados unos veinte días, la primera lancha, en la que iba el capitán, logra avistar en la isla Cageduto a los componentes de la otra, la cual fleta —previo desembarco en Visao de su carga de negros— para ir a liberar al resto de la tripulación. Consigue este objetivo previo abono de una pequeña cantidad de dinero que le habían prestado, aunque ya habían muerto dos marineros (uno era Domingo de Reyna). Cuando llegan al lugar donde había encallado «El Espíritu Santo», apenas halla unas jarcias en el mar tras la quema a que la habían sometido los asaltantes.

El regreso a Tenerife se iba a demorar todavía unos meses. Desconocemos los detalles de este retorno, pero sí algunas de las singladuras, más jurídicas que marineras, pues de lo que se trataba, además de negociar la manera de ir a Santa Cruz, era de justificar por parte de Juan de la Fuente su accidentada travesía y correrías, y ello implicaba acopio de varios testimonios y de la documentación del piloto. De ahí que lo encontremos en marzo de 1676 en Cacheu (río de Santo Domingo, Guinea), y en junio nuevamente en Santiago de Cabo Verde. Debió llegar a Tenerife a finales de ese año o a principios de 1677; es decir, más de un año y medio después de haber salido de pesca.