

MANUEL LOBO CABRERA

EL COMERCIO CANARIO EUROPEO BAJO FELIPE II



VICECONSEJERIA DE CULTURA Y DEPORTES
GOBIERNO DE CANARIAS



SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, CULTURA E EMIGRAÇÃO
GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA

FUNCHAL – 1988

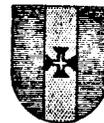
**EL COMERCIO CANARIO EUROPEO
BAJO FELIPE II**

MANUEL LOBO CABRERA

EL COMERCIO CANARIO EUROPEO BAJO FELIPE II



VICECONSEJERIA DE CULTURA Y DEPORTES
GOBIERNO DE CANARIAS



SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, CULTURA E EMIGRAÇÃO
GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA

FUNCHAL – 1988

TÍTULO

EL COMERCIO CANARIO EUROPEU BAJO FELIPE II

1.^a EDIÇÃO: Dezembro de 1988

Colecção MEMÓRIAS — 3

AUTOR

Manuel Lobo Cabrera

EDIÇÃO

Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração

Rua dos Ferreiros, 165

9000 FUNCHAL

Telefones: 29635/33164 — Telex 72141 DTM FNC P

Vice-Consejería de Cultura y Deportes

Gobierno de Canarias

Arrieta s/n

Plaza de los Derechos Humanos

Edificio Usos Múltiples

35003 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Telefones: 364277/366522 -- Telex 96001 GOCAN E

TIRAGEM

2 000 exemplares

CAPA

Fotografia Esc. Manuel Aranha

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

IMPRESA DE COIMBRA, L.DA

Largo de S. Salvador, 1-3 — 3000 COIMBRA

ISBN 972-648 — 024 — 8

Depósito Legal n.º 24686/88

INTRODUCCION

Normalmente el comercio implica el traslado de cierto número de productos. Se realiza por medios diversos, es organizado por una o más personas y va acompañado por una forma u otra de liquidación de cuentas (1). Con esta cita un historiador de la economía nos define los intercambios, y en efecto así se efectúa en Canarias como en cualquier otra parte. Región marítima, el archipiélago canario, se une por el agua a los más cercanos y alejados continentes. Este carácter hace que las islas vivan continuamente por y para el comercio. Así lo confirma la propia historia.

Puede decirse que la conexión de Canarias con los mercados continentales está implícita en el propio «redescubrimiento» del Archipiélago en el siglo XV. El comercio fue la primera actividad desarrollada por los europeos en las islas; a la vez que las conquistaban exportaban sus productos, entre ellos sus propios moradores (2).

Conquistadas las islas, explotadas sus tierras, impuestos los primeros cultivos, llegaron a ellas mercaderes y negociantes, responsables inmediatamente de las transacciones mercantiles. Así se engarzó el Archipiélago en la corriente mercantilista europea del siglo XVI. Igual que se comerció con Europa, interesó el mercado africano y mucho más el americano. Cada uno de estos tratos constituyen parcelas diferentes y monografías importantes (3).

(1) GLAMANN, K.: *El comercio europeo (1500-1750)*, en «Historia económica de Europa. Siglos XVI y XVII», ed. C. M. CIPOLLA, Barcelona, 1979, p. 354.

(2) Entre otros vid. CORTES ALONSO, V.: *La conquista de las Islas Canarias a través de las ventas de esclavos en Valencia*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 479-548; *La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos (1489-1516)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 9, Madrid-Las Palmas, 1963, pp. 23-46; LA TORRE Y DEL CERRO, A. de: *Los canarios de Gomera vendidos como esclavos en 1489*, «Anuario de Estudios Americanos», VII, Sevilla, 1950, pp. 47-72; MARRERO RODRIGUEZ, M.: *La esclavitud en Tenerife a raíz de la conquista*, La Laguna, 1966.

(3) A este respecto vid. MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977; LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el*

Uno de los productos que puso en contacto las Canarias con Europa fue el azúcar, seguido a distancia en el siglo XVI por el vino, la orchilla y otros frutos de la tierra. Era principalmente un mercado de materias primas. A su amparo llegaron los navíos, los sistemas comerciales y los hombres, quienes en contrapartida traían aquellos artículos demandados por una población en continuo crecimiento y necesarios para el abastecimiento del mercado.

Acerca de esta actividad se tenían noticias y sobre ellas inciden los historiadores que se han ocupado del tema (4), que si bien dan idea del comercio no lo calibraban de manera certera. Se han limitado a decir, algunos, que las relaciones comerciales debieron ser considerables, pero difíciles de precisar por falta de porcentajes y series (5). Nosotros acotando un periodo, segunda mitad del siglo XVI coincidente con el reinado de Felipe II, sobre el cual se situaba el declive de la exportación azucarera (6), intentamos dar luz sobre el tema. La isla objeto de estudio es Gran Canaria, donde su capital, Las Palmas, llega a convertirse en un centro mercantil atlántico de gran importancia en el siglo XVI. El engrandecimiento de Las Palmas se debió a la importancia de su puerto, el cual, en esta época de esplendor, sustituyó al de San Sebastián de la Gomera, el cual reunía las mejores condiciones entre los puertos del Archipiélago, pero por pertenecer a una isla de señorío, sin *hinterland*, y sin excesiva producción agraria, cedió su lugar al principal de la isla de Gran Canaria (7). El haber elegido la isla de Gran Canaria se debe en primer lugar a su importancia dentro del conjunto de las Islas Canarias, tanto a nivel administrativo como político y a su producción, foco de atracción de las colonias mercantiles nacionales y extranjeras. De hecho hasta la década de los noventa mantuvo vigente su importancia, arrebatada posteriormente por Garachico y Santa Cruz, ambos puertos en Tenerife, al despegar en esta época, y convertirse en nudos claves de la comunicación europea y americana. De otra parte no hemos considerado ni estudiado el comercio europeo de las otras islas del Archipiélago por razones técnicas y de imposibilidad material. De un lado por la falta de documentación para estudiar la base comercial de las islas de señorío, asoladas, principalmente las más orientales, por invasiones piráticas, y en consecuencia destruidos sus archivos, y por otro, porque su estudio y recopilación de material, dadas las características de las fuentes, protocolos notariales, requiere una labor de muchos años de trabajo y de un equipo de investigación.

Este es en definitiva el objeto de nuestro tema, así como el demostrar como el azúcar y su comercio no cayó bruscamente, como se ha dicho, sino que fue languideciendo lentamente por circunstancias internas y externas, tal como ha apuntado el profesor

siglo XVI (negros, moros y moriscos), Las Palmas, 1982; RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1956.

(4) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977-1979; RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950; GONZALEZ YANES, E.: *Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1497-1503)*, «Revista de Historia», 101, La Laguna, 1953, pp. 70-91.

(5) MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970, p. 34.

(6) *Idem*. El resto de los historiadores sigue la misma pauta.

(7) BETHENCOURT MASSIEU, A. de: *Proyecto de incorporación de La Gomera a la corona de Felipe II*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 14, Madrid-Las Palmas, 1968, pp. 415-419.

Bethencourt Massieu⁽⁸⁾. En este punto son certeras las palabras del profesor Reglá

«Las fuentes de riqueza y su explotación por el hombre — economía — son inseparables de las medidas adoptadas por el Estado para su fomento y desarrollo — política — de los acontecimientos técnicos — cultura — y de los tratados de comercio con otros países — relaciones exteriores —»⁽⁹⁾.

En efecto la ruina de la producción y comercialización azucarera canaria no solo se produjo por la competencia del producto antillano, sino también por razones políticas. El cierre del mercado de Amberes, uno de los más importantes para los productos canarios, incidió negativamente en los intercambios canario-flamencos, del mismo modo que la política belicista entre Felipe II e Isabel I de Inglaterra, contrajo las exportaciones a aquel país.

Estos acontecimientos acabaron por darle el último aldabonazo a la producción azucarera canaria, ante lo cual los hacendados y agricultores orientaron su economía hacia un nuevo producto, el vino, demandado en África y América en la centuria decimosexta, y después de los tratados con Inglaterra (1604) y Holanda (1609), en toda Europa⁽¹⁰⁾.

Junto a los productos y su ritmo de exportación interesaba conocer los mercaderes y la proporción de las colonias que hacían posible el tráfico, los hombres que abrían y cerraban el circuito comercial, las compañías, sus socios, factores y agentes, lo mismo que el movimiento marítimo y los sistemas de pago.

Todas estas cuestiones fueron las que nos planteamos y creemos haber resuelto.

El trabajo se extiende al análisis del comercio entre Gran Canaria y Europa en la época de Felipe II. Esta etapa cronológica nos pareció admisible por diversas circunstancias: en primer lugar en función del tipo de fuentes utilizada, casi únicas, más completas y capaces de dar datos para construir series del volumen general de las exportaciones. En segundo lugar la propia coyuntura económica, salpicada de baches; el fin de un ciclo comercial, alterado por cuestiones políticas y religiosas: intromisión de los representantes de la Inquisición en el comercio a través de su función inspectora con las visitas de navíos. En 1594 el propio tribunal calibra el comercio al asegurar ser «muy ordinarios los navíos flamencos, alemanes, escoceses, franceses y bretones» que se acercaban al Archipiélago⁽¹¹⁾. Al propio tiempo en este periodo se podía observar perfectamente la alteración de los precios y volumen de las exportaciones.

Nuestro objetivo trata, además, de cubrir un doble aspecto. Por un lado se integra dentro de la historia nacional, al repercutir directamente en Canarias toda la política

(8) BETHENCOURT MASSIEU, A. de: Prólogo a la obra *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI* de M. LOBO CABRERA: Las Palmas, 1982.

(9) REGLA, J.: *Introducción a la Historia. Socioeconomía-Política-Cultura*, Barcelona, 1975, p. 23. Aunque, a veces, mercados y productos pueden caer en un momento, sin que se den razones políticas y culturales, tal como sucedió con la caída de la cochinilla y la barrilla en Canarias en el siglo XIX.

(10) MORALES LEZCANO, V.: *Op. cit.*: BETHENCOURT MASSIEU, A. de: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 2, Madrid-Las Palmas, 1956, pp. 195-308; STECKLEY, G.: *La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo*, «Aguayro», 138, Las Palmas, 1981, pp. 25-31.

(11) British Museum, leg. 1.512, ff. 26-51.

exterior de Felipe II. Pero a su vez llena una importante laguna de la historia regional, valorada cada vez más, de acuerdo con las nuevas orientaciones metodológicas. De hecho la historiografía actual concede un creciente interés a los estudios de marcos reducidos, porque como dice Tuñón de Lara en historia «se va de abajo a arriba»⁽¹²⁾. Elliot, en este mismo sentido, valora la importancia de la historia local y regional cuando apunta como

«... uno de los mayores problemas que se presenta a los historiadores de temas españoles es la ausencia de historias locales sólidas y fidedignas... Por muy deficiente o limitada que sea la monografía, proporciona al menos una base para estudios más detallados y cuidadosos. Pero, salvo una o dos honrosas excepciones, el historiador moderno de Castilla o Cataluña buscará en vano este tipo de estudios históricos locales... Cada historiador general ha de ser también su propio historiador local...»⁽¹³⁾.

Para realizar este trabajo hemos utilizado profundamente la documentación del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, de manera casi exclusiva los protocolos notariales, y la del General de Simancas, seguida por la de la Inquisición, custodiada en el Museo Canario de Las Palmas.

Pensamos que son imprescindibles, en cuanto a su valor, los datos proporcionados por los protocolos notariales. A través de estos documentos se transmite el diario latir de la Isla. Más de 200 registros nos ofrecen las incidencias de las exportaciones a través de ventas, fletes, conocimientos de embarque, poderes, constitución de compañías.

Esta documentación, revalorizada en los últimos tiempos⁽¹⁴⁾, no nos ofrecen las características de la diplomacia y de la guerra de una manera directa, pero a través de ella podemos estudiar a los hombres de carne y hueso, en el marco de la sociedad donde les correspondió, vivir, como preconizaban L. Febvre y M. Bloch.

Tampoco nos dan series elaboradas de precios, ni de exportaciones, ni de mercados, pero, pacientemente, y registrando documento a documento podemos llegar a aproximaciones seriales, cuando no se cuenta con otras fuentes. Se ha hablado de su insuficiencia para un estudio estadístico⁽¹⁵⁾, sin embargo estamos más de acuerdo con R. Carande y H. Lapeyre cuando dicen que «hay que recurrir a los documentos notariales cuando faltan otros más aleccionadores, como las cuentas de aduana»⁽¹⁶⁾.

Por los fletes y conocimientos de embarque, escrituras más abundantes, llegamos a conocer la tipología de las naves, su tonelaje, su tripulación, la carga, valor del flete, escalas y puertos de destino, exportadores y consignatarios, seguros y averías. A través de ellos hemos podido llegar a acercarnos al ritmo de las salidas, al volumen de las exportaciones, a la nacionalidad de los mercaderes y su relación con las principales casas comerciales de Cádiz, Sevilla, Lisboa, Génova, Francia y Flandes.

(12) TUNON DE LARA, M.: *Por qué la Historia*, Barcelona, 1981, p. 39.

(13) ELLIOT, J.: *La España del Conde de Olivares*, «Revista de Occidente», 107, Madrid, 1972, p. 190.

(14) «Actas del II Coloquio de metodología histórica aplicada. La documentación notarial y la Historia», Santiago, 1984. En este coloquio se puso de relieve la importancia de estas fuentes para estudiar la historia social, la historia rural, la historia intelectual y la historia económica.

(15) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Protocolos notariales e historia económica: crédito, comercio, industria*, «Actas del II Coloquio de metodología histórica aplicada», Santiago, 1984, T. II, p. 204.

(16) LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, pp. 704-705.

Estos documentos son de enorme interés para el comercio marítimo, y su importancia ha sido puesta de relieve para el comercio con Amsterdam por P. Butel⁽¹⁷⁾, para el comercio de Marsella por R. Collier y J. Billioud⁽¹⁸⁾, y autores como J. Bernad han realizado excelentes trabajos sobre el negocio de la gente del mar en Burdeos en el siglo XVI. V. Vazquez de Prada apunta en este mismo sentido⁽¹⁹⁾.

Los contratos de compañía nos completan el panorama comercial, desde el punto de vista de una visión estructural, pues por su gran variedad ofrecen distintas características, desde el momento en que en los reinos de Castilla hasta las ordenanzas de Bilbao de 1737, no existe normativa estricta⁽²⁰⁾.

Por ellos conocemos a los integrantes de las sociedades, su inversión en las mismas, sus agentes y factores y tiempo de duración. También nos informan del engranaje comercial de la época, tan parecido al americano y africano⁽²¹⁾.

Los testamentos de los mercaderes nos retratan social y moralmente a estos comerciantes, a la vez que nos informan del peregrinar de sus vidas, de un lugar a otro, en busca del riesgo y la ganancia.

Para este tráfico mercantil son también de gran interés las cartas de obligación, de venta y de pago.

Mediante todos estos documentos hemos podido llegar a hacernos una idea, bastante aproximada de Las Palmas, como ciudad eminentemente mercantil, y uno de los puertos más importantes del Atlántico meridional por su relación con los puertos del norte, Francia y Flandes, con los italianos, Livorno y Génova, con los andaluces, Sevilla y Cádiz, y con el portugués de Lisboa, y asimismo con los africanos y americanos.

Complemento a esta importante documentación, referente a casi todo el siglo XVI, con la cual hemos podido hacer comparaciones entre el volumen comercial exportado en la época de Felipe II y en la de su padre, ha sido la consultada en el Archivo de la Inquisición. Aquí y merced a los expedientes de las visitas de navíos, hemos podido conocer la arribada al puerto de Las Isletas de navíos procedentes de Flandes, Francia, Portugal y otros puertos del norte de Europa. Nos ha resultado más idónea para conocer el tráfico de importación y los mercaderes que el volumen total de las mercancías, a causa del interés del tribunal, dirigido más a conocer la ortodoxia de los tripulantes y comerciantes, y a evitar la introducción en la Isla de libros e imágenes prohibidas, que a saber la cantidad de productos importados, por esta causa no se consigna el registro de la carga, sino tan solo que tipo de mercancías es.

La documentación del Archivo General de Simancas ha sido de gran utilidad para completar el cuadro de las fuentes. Documentos dispersos, pero de gran valor, hallados en las diferentes secciones de aquel archivo: Registro General del Sello, Consejos y Juntas de Hacienda, Estado, Diversos de Castilla, Guerra Antigua y Contadurías Generales,

(17) BUTEL, P.: *Archives notariales et histoire économique: l'exemple d'Amsterdam*, en «Les Actes notaries. Source de l'Histoire sociale. XVI — XIX siècles», Estrasburgo, 1979, pp. 123-139.

(18) COLLIER, R. y J. BIBLIOD: *Histoire du commerce de Marseille: de 1480 a 1599*, Paris, 1951.

(19) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Art. cit.*, p. 207.

(20) MARTINEZ GIJON, J.: *La compañía mercantil de Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y Doctrina*, Sevilla, 1979.

(21) Vid. LOBO CABRERA, M.: *Op. cit.*; LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979.

han sido utilísimos para completar el estudio y comprender los conflictos bélicos y políticos que afectaron al comercio canario-europeo.

Este trabajo consta de dos partes, divididas en siete capítulos, a través de los cuales hemos intentado analizar el comercio canario-europeo en la época de Felipe II.

Iniciamos el estudio poniendo de relieve el papel jugado por Gran Canaria, como puerto atlántico a caballo entre tres continentes: Europa, África y América. A continuación estudiamos el mecanismo que hacía posible el comercio, desde los puertos a los seguros, analizando luego las compañías comerciales, los tipos, los beneficios y su reparto.

Hacemos más tarde un análisis de las monedas y medidas con las cuales se pagan, se pesan y se miden las mercancías exportadas. Incluimos este capítulo dadas las peculiaridades de la metrología isleña, resultado de la mezcla de los patrones castellanos. La moneda por su escasez y premio es imprescindible estudiarla.

A los productos de intercambio, base de las exportaciones y operaciones mercantiles dedicamos un apartado. En él se estudia el cultivo, recolección, elaboración y comercialización de los frutos de la tierra.

El volumen de las exportaciones se acompaña con cuadros estadísticos, más fáciles y comprensibles en la lectura del trabajo.

A continuación hacemos un análisis de la actuación individual y colectiva, tanto en Gran Canaria como en los puertos de destino europeos, de los hombres del comercio; contamos con una nómina de más de 500 mercaderes de la época de Felipe II, algunos con intereses en el comercio indiano, entre los que se incluyen tanto los vecinos de las islas como los extranjeros, ejemplificados en italianos, flamencos, franceses, portugueses e ingleses, y los andaluces y castellanos.

Completa el trabajo un estudio de los productos de importación, recibidos en contrapartida a las exportaciones.

CAPITULO I

GRAN CANARIA: PUERTO Y MERCADO DEL ATLANTICO

La isla de Gran Canaria, primera de las islas del archipiélago canario, conquistada por el poder real, se convierte desde el mismo momento de la conclusión de la empresa militar en un lugar estratégico de primer orden, tanto para continuar la conquista de Africa, objetivo prioritario de la reina Isabel (1), como para utilizarla de base de operaciones para las expediciones de conquista a las otras islas (2). En esta misma isla se construye la primera ciudad que Castilla levantara en ultramar, y en ella se organiza el sistema administrativo, eclesiástico y judicial a aplicar sobre el resto del archipiélago. La catedral con sede en Rubicón, isla de Lanzarote, se traslada a Las Palmas en 1485; se crea el tribunal de la Inquisición, con inquisidor dependiente de Sevilla, en 1504, y se establece la Audiencia de Canarias en 1527 (3). Estos tres entes institucionales dan prepotencia a Gran Canaria, que se convierte así en el siglo XVI en cabeza del Archipiélago (4).

El carácter oficial de la ciudad de Las Palmas, y su preeminencia sobre el resto de las Canarias, hace que desde el principio sus gobernantes, ayuntados en cabildo, acuerden la urbanización de la entonces incipiente villa, procurando intensificar su poblamiento. A partir de aquí el núcleo primitivo, sede del Real, se extiende para configurar el primer centro de la ciudad: Vegueta. En este barrio se establecen las primeras y más importantes edificaciones, sede y residencia de las primeras autoridades. A la par se inicia el salto

(1) Isabel la Católica en su última voluntad y testamento recomendaba que no se abandonara la conquista de Africa.

(2) RUMEU DE ARMAS, A.: *La conquista de Tenerife, 1494-1496*, Madrid, 1975; HERNANDEZ PEREZ, M.: *La Palma prehispánica*, Las Palmas, 1977, p. 19.

(3) MILLARES TORRES, A.: *Historia de la Inquisición en las Islas Canarias*, Las Palmas, 1874, p. 70. Con respecto a la instauración del tribunal del S.O. en Canarias, desde 1492 se habían hecho las gestiones para fundar Inquisición, nombrándose para ello por indicación del tribunal de Sevilla una comisión: LOBO CABRERA, M. y A. RODRIGUEZ: *La Inquisición en Canarias*, en «Historia de la Inquisición en España y América», T. III (en prensa). LA ROSA OLIVERA, L.: *La Real Audiencia de Canarias. Notas para su historia*, «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales», Las Palmas, 1978, pp. 51-109. ARMAS MEDINA, F.: *La Audiencia de Canarias y las Audiencias Indianas (sus facultades políticas)*, «Estudios de Historia de América», Las Palmas, 1973, pp. 219-249.

(4) A fines de siglo todavía recibe la isla esta denominación, así en 1596, en un documento de poder otorgado en Santa Cruz de La Palma se hace constar, al apoderar un vecino de La Palma a su hermano para que en su nombre pudiera ir «a la yslla de la Gran Canaria, cabeça de estas ysllas...»: A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 236 r.

hacia la otra margen del barranco, surgiendo el barrio de Triana, lugar donde se ubica la población menestral, junto con pescadores y comerciantes (5).

A medida que el siglo XVI avanza la ciudad se va conformando desde el punto de vista urbano, con reformas notables, y poblacional (6). Pero la expansión de las Palmas, como centro principal de Gran Canaria, no se debió únicamente a su carácter de urbe político-administrativa, sino al hecho de haberse convertido en enclave y escala de uno de los archipiélagos atlánticos, bien por su localización en la ruta hacia las Indias, castellanas y portuguesas, así como en un puerto de primer orden en las relaciones con Europa y África. Su agricultura y comercio colaboraron además, a señalarlo como un centro mercantil importante. Su desarrollo económico atrae a emigrantes de otras islas lo mismo que a gran cantidad de extranjeros, inversores unos en los establecimientos azucareros, trabajadores en los mismos otros, y agentes y factores de grandes casas comerciales los más.

Pero el gran desarrollo de la ciudad entera y en gran medida de la Isla, se debe sin lugar a dudas al puerto de las Isletas, testigo de un importante tráfico, y lugar por donde entraban y salían gran variedad de mercancías. Era el punto por el cual Gran Canaria se unía con el exterior a través de los navíos que llevaban a bordo materias primas y productos elaborados, a la vez que recibía manufacturas y bienes de equipo de todo tipo, así como obras de arte y remesas americanas.

Los conquistadores se dieron cuenta de las características naturales del primitivo surgidero, el cual permitía una ventajosa comunicación marítima por su proximidad a la ciudad de Las Palmas. De aquí se deriva la apertura de un camino real capaz de comunicar con el centro urbano a través del barrio de Triana. Los gobernadores también se fijaron en el carácter estratégico del mismo, al iniciar la obra de fortificación de la Isla en él, amparando así el mejor fondeadero cercano a la ciudad, aún cuando en torno a su litoral se habilitaron otros surgideros y caletas. Así entre 1492-1494, a iniciativas del gobernador Alonso Fajardo se construye la fortaleza de las Isletas, para abrigo de los navíos fondeados a su sombra (7).

Iniciativas no faltaron para poblar el puerto. En 1526 conseguía la Isla una disposición regia en este sentido. Cualquier poblador dispuesto a edificar y habitar una casa en aquella zona, podía hacerlo, para lo cual el concejo de Gran Canaria debía señalarle solares en terrenos propios (8). El objetivo, eminentemente demográfico en principio, preveía con el asentamiento de una población estable dar facilidad a las embarcaciones fondeadas en la zona o a aquellas que hacían escala en sus rutas transatlánticas, a la hora de hallar provisiones a buen precio, como asimismo conseguir vituallas para los navíos, al vender en el bodegón de Las Isletas los mantenimientos muy subidos.

(5) MARTIN GALAN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, S/C. de Tenerife, 1984, p. 97.

(6) Para mejor conocimiento de la estructura urbana de Las Palmas, vid. MARTIN GALAN, F.: *Op. cit.*, y HERRERA PIQUE, A.: *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

(7) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947, T. I, p. 65, T. II, 1.ª parte, p. 115.

(8) *Libro Rojo de Gran Canaria*, introducción, notas y transcripción de P. CULLEN DEL CASTILLO, Las Palmas, 1947, doc. XLVIII.

Estas ideas no cuajaron, al ser la zona semidesértica, permaneciendo en Las Isletas durante siglos la ermita de Nuestra Señora de la Luz, la fortaleza, dos mesones, más algunos almacenes donde guardaban los mercaderes la mercancía a la espera de barco, donde cargarlas (9). Esta configuración y el despoblamiento de la zona, es la que da a Las Palmas el carácter de puerto y mercado atlántico, al tenerse que trasladar hasta ella los marinos y comerciantes, bien a otorgar sus escrituras como a vender sus mercancías y a buscar clientela.

Gran Canaria se convierte gracias a su puerto principal y a su capital en uno de los más importantes y codiciados lugares de la época. En su litoral se cobijaban barcos de todas las banderas y en su urbe residían mercaderes de todas las procedencias, interesados en relacionar la Isla con todo el mundo conocido y por conocer a la búsqueda de nuevos negocios y nuevos beneficios.

A continuación vamos a bosquejar, porque estudiarlo extensamente sería objeto de nuevas monografías, al ser las relaciones europeas objeto de este trabajo, el papel jugado por Gran Canaria en sus conexiones con el mundo americano y africano, y el papel desempeñado como plaza bancaria.

1. GRAN CANARIA E INDIAS: COMERCIO Y RELACIONES

Las relaciones canarias con el Nuevo Mundo se inician desde el mismo momento de la gesta del descubrimiento. La conexión del archipiélago con el continente americano abarca distintos aspectos, pero el que aquí nos interesa es el comercial. Este comercio iniciado a finales del siglo XV se mantiene con intensidad durante todo el Antiguo Régimen. En 1831 se destacaba este carácter con las siguientes palabras

«... el descubrimiento del Nuevo Mundo abrió un campo extenso a la esperanza de las islas prestando alas a su industria mercantil y al único comercio activo, que si se quiere ha llegado a conocerse en ellas...» (10).

A nivel general el comercio canario-americano ha preocupado a historiadores e investigadores, contando con una producción significativa (11). En el siglo XVI se pueden distinguir dos etapas: la de origen y formación, es decir desde el descubrimiento hasta 1564, periodo en el que el Archipiélago goza de relativa libertad comercial, y la de regulación que abarca desde 1564 a 1612, en donde el tráfico y comercio se regula por la Casa de la

(9) LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navios, marinos, viajes*, «Anuario de Estudios Atlánticos», Madrid-Las Palmas, 1980, p. 325. En 1571 un mercader flamenco declara haber recibido mercancías de un maestre de nao, en dos almacenes del mesón del puerto: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 112 r.

(10) ANONIMO: *Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias (1831)*, «El Museo Canario», XXIV, Las Palmas, 1976, p. 175.

(11) En este sentido son pioneros MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977; RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.* En los últimos años la producción bibliográfica se ha incrementado considerablemente con los trabajos presentados a los Coloquios de Historia Canario-Americana, que van ya por su octava edición.

Contratación a través de la presencia en Canarias del juez de registro, establecido primero en La Palma y ampliado luego a Gran Canaria y Tenerife (12).

En el primer periodo el Archipiélago en general y Gran Canaria en particular jugó un papel importante, centrado en tres características: situación y enclave, aprovechamiento de escala por los barcos y por la propia necesidad de la Isla, al permitir la salida hacia Indias de sus excedentes (13).

En la segunda etapa el comercio se intensifica con la actividad de los exportadores, en su relación con el comercio y con el capital invertido en el mismo (14).

Gran Canaria en estos años del siglo XVI jugó un papel destacado con respecto al comercio-americano. La Isla fue aprovechada por diferentes flotas para sus escalas y aprovisionamiento de mantenimientos y productos, aclimatados muchos de ellos, luego, en Indias (15). En este sentido son de destacar la propia flota colombina, la de Juan de Ovando, la de Juan de la Cosa, a bordo de la cual iba el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, quién nos relata como los primeros platanos llevados a Indias procedían de la huerta propiedad de la orden seráfica, ubicada junto a su convento en el barrio de Triana, la de don Pedro de Mendoza con destino al Rio de la Plata, la de Cabeza de Vaca, la del presidente La Gasca, y las de Jaime Rasguí, Pedro Menéndez de Avilés y Diego Hernández de Serpa, entre otras, por contar solo las más importantes (16). Hombres, dinero y productos canarios ayudaron a llevar a buen termino estas expediciones.

Pero es que además Gran Canaria ocupó un lugar singular en las reparaciones de los navíos de la ruta indiana, para contribuir con prestamos tambien a la continuación de la ruta, pues no debemos olvidar su papel de plaza bancaria, para ampliar tripulaciones y para fomentar un activo y duradero comercio.

Este tráfico, como el africano y el europeo, permitió aumentar y ampliar astilleros

(12) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977-1979, T. II, pp. 43-46. Este autor siguiendo a MORALES PADRON, F. y a PERAZA DE AYALA, J., y completando su información con material inédito, establece seis periodos para el comercio canario-americano que arrancan desde la época del descubrimiento hasta 1778.

(13) MORALES PADRON, F.: *Las relaciones comerciales canario-americanas*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», Las Palmas, 1977, T. III, pp. 317-330.

(14) GUIMERA RAVINA, A.: *El comercio de Garachico con las Indias, 1566-1612*, Memoria de licenciatura inédita, La Laguna, 1976; *¿ Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVI?: Incentivos y obstaculos*, «I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)», Las Palmas, 1977, pp. 86-104; *La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612)*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. I, pp. 262-282.

(15) BORGES, A.: *La región canaria en los orígenes americanos*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 18, Madrid-Las Palmas, 1972, pp. 199-276; PEREZ VIDAL, J.: *Aportación de Canarias a la población de América*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 91-197; HARING, H. C.: *Comercio y navegación entre España y Las Indias*, Méjico, 1979, p. 21.

(16) MORALES PADRON, F.: *Las Islas Canarias y América*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 225-240; BORGES, A.: *Viajes colombinos. Participación en la conquista de América*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 241-260; BLANCO MONTESDEOCA, J. y M. LOBO CABRERA: *Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, pp. 119-132; LOBO CABRERA, M.: *El Adelantado de La Florida, Pedro Menéndez de Avilés, y su estancia en Gran Canaria*, «El Museo Canario», XLII, Las Palmas, 1982, pp. 57-63.

y varaderos en el litoral de la ciudad de Las Palmas⁽¹⁷⁾, e incrementar la nómina de carpinteros de riberas que trabajaban en ellos⁽¹⁸⁾. Los barcos se varaban en Las Isletas o en su Arrecife, y caletas colindantes, donde se reparaban, ampliaban y carenaban. Ejemplo de esta actividad la tenemos en un contrato, por el cual dos carpinteros de ribera se comprometían a trabajar en una navío que se estaba construyendo, y a ir en él como carpinteros y calafates a las Indias⁽¹⁹⁾. Navíos reparados en la Isla hicieron ruta con destino a Nueva España, Santo Domingo o al Nombre de Dios. Pero no solo la Isla es un taller de reparaciones, sino que se convierte asimismo en un mercado del transporte naval. En ella se compran y venden toda clase de embarcaciones cuyo último destino eran las Indias castellanas. Así un vecino de Tenerife vende a uno de Nueva España una barca de 24 toneladas, por 205 ducados, 130 de los cuales le debía pagar en Méjico, luego que allí aportare⁽²⁰⁾.

Los mercaderes y maestros de navío extranjeros, concedores de la actividad de este mercado, ponen sus barcos en venta en momentos de escasez, al no poder navegarlos ellos mismos de acuerdo a las normas de la Casa, o simplemente se desprenden de una parte del navío, mitad o tercio, al objeto de que el isleño o castellano lo pudiera navegar, participando aquel de las ganancias de los fletes y pasajes. El sistema empleado por los mercaderes extranjeros es a veces más complicado, y da lugar al otorgamiento de varias escrituras sobre el mismo tema. En alguna ocasión se contempla la compra de la mitad de un navío, el nombramiento del capitán con poder para fletarlo, y el fletamento realizado al comprador, en este caso un flamenco, quién a su vez nombra en su lugar a un vecino de la Isla para ir con la mercancía como agente de aquel a bordo de la nave⁽²¹⁾.

En este comercio se hallan involucrados individuos de diferente condición social, tanto autoridades locales como personas dedicadas a actividades liberales, sin conocimientos nauticos, que invierten en este trato al objeto de conseguir saneadas ganancias a través de sus barcos⁽²²⁾.

Su papel como centro de finanzas queda patente también en este tráfico. Se realizan préstamos para concluir la fabrica de un navío, algunos de ellos mediante cédulas a librar

(17) LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar...*, art. cit., pp. 318-322.

(18) LOBO CABRERA, M.: *Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 31, Madrid — Las Palmas, 1985, pp. 345-374.

(19) A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 797, f. 131 r. Los carpinteros eran vecinos de Garachico, puerto de gran actividad mercantil en la época, y trabajarían en un navío que se estaba haciendo de compañía en la calle de Triana. Cobrarían por su trabajo de carpintería tres reales diarios más comida según costumbre, y por ir de calafates y carpinteros a Indias en el viaje de ida y vuelta a España, 130 ducados cada uno.

(20) A.H.P.L.P., Luis Felipe, n.º 854, s.f. La escritura de venta se realiza en 1572, y junto con la barca entran sus aparejos, velas, entenas, jarcias, árboles, 2 anclas, batel, martillo, aguja de marear, 4 barrenas, 1 caldera, 1 azuela, 1 cuarto, 1 barril para agua, 3 amarras de esparto. Del precio total el vendedor recibe 80 doblas en contado.

(21) Al ser el comprador de la mitad del navío un mercader flamenco, y a la vez maestre de navío, es por lo que se da este rodeo. Con ello no solo consigue la propiedad del barco, sino un negocio en los fletes y en el transporte de mercancías. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 791, s.f.

(22) Entre los compradores se observa la presencia de un cirujano, el cual actúa como testaferro del maestre de un barco, quién en realidad desembolsa el dinero: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 18 v.

en la ciudad del Betis, por algún mercader (23). En otras ocasiones los créditos tienen como lugar de su saldo el puerto de destino en Indias, donde debía pagarse en productos americanos o en dinero de aquel cuño, así por ejemplo el vecino, señor y capitán de nao, Adriano de Padilla se comprometía a pagar a Bartolomé de Aguirre, vizcaino, 800 reales nuevos recibidos para despacho y aviamiento de su nao, para pagar en Indias en el primer lugar de la descarga, más la ganancia de los mismos (24). Del mismo modo como los mercaderes y maestros de navío recibían dinero a crédito, los pasajeros, bien para su mantenimiento como para pagar el pasaje hacían lo propio. En 1569 tres pasajeros, dos sevillanos y un flamenco, se obligaban a pagar a un vecino de Murcia, cierta cantidad de ducados por otros tantos recibidos; el puerto de pago era el del Nombre de Dios, donde aquellos debían entregar la cantidad recibida bien en oro aquilatado, en plata ensayada o en moneda que los valiese (25).

En este mismo sentido Gran Canaria sirve de punto de apoyo en las relaciones internacionales entre las Indias y los puertos de Flandes (26), al mismo tiempo que actuaba como plaza de crédito abierta por los conquistadores y expedicionarios (27).

Sin embargo, no cabe duda de que el nexos más duradero y beneficioso se realizó a través del tráfico y del comercio. Sesenta y un navíos realizaron las rutas indianas hasta 1566, en su calidad de embarcaciones sueltas, sin contar las flotas y expediciones de conquista (28). Es obvio la pequeñez de las cifras, pero tan solo nos remitimos a las localizadas en la documentación de protocolos al no contar con otras fuentes, estimando por ello que podía multiplicarse por 5 e incluso por diez, en función del hallazgo de noticias sueltas en la misma fuente, en los libros parroquiales y en la documentación de la Inquisición (29). En la segunda época, las relaciones mercantiles con las Indias, juzgamos fueron más intensas según los datos hallados, sin contar por supuesto los navíos que comerciaban de manera clandestina, sin registrar su carga ante escribano (30). Los

(23) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 770 r.

(24) En 1569 Adriano de Padilla reconoce que lleva en su nao los ducados a riesgo del prestamista y en mercancías hasta Santo Domingo, lugar donde se debía hacer la primera descarga; allí descargaría 6 pipas de vino de Aguirre, y pagaría al mismo el dinero recibido más las ganancias, tanto del numerario como de las pipas. Si no pudiera vender la hacienda en Santo Domingo y pasara con ella a Honduras y Nueva España, devolvería el capital en cualquiera de los puertos: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 828, f. 807 r.

(25) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 827, fs. 389 r y 398 r. La cantidad recibida por los sevillanos se remonta a 80 ducados, mientras que el flamenco, Cristóbal de Amberes, recibe 30 ducados. El dinero debían entregarlo en un plazo de dos días después de la arribada.

(26) Así, por ejemplo, en alguna ocasión, se presta dinero en Las Palmas a un flamenco, para que pueda enrolarse en la flota que llevaba por destino el Río de la Plata, en compañía de gobernador Jaime Rasqué, con declaración expresa de devolver el dinero en Amberes: A.H.P.L.P., Alonso Hernández, n.º 789, f. 185v.

(27) LOBO CABRERA, M.: *El Adelantado...*, art. cit.; *Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registros*. 1566, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. I, p. 119.

(28) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., p. 121.

(29) A este respecto es importante la información facilitada por esta fuentes. Así en 1569 se bautiza en la Iglesia de San Juan de Telde el hijo de una pareja, que hizo escala en la Isla en su viaje al Dorado. Archivo Parroquial de Telde, Libro 3.º de Bautismos.

(30) Esto se hacía bien para evadir los impuesto, o simplemente porque determinados grupos optaban por no acudir al notario. F. Melis comenta esto para el caso de los florentinos. Vid. MELIS, F.: *Las*

propios estudiosos del tema hacen hincapié en señalar como la vigilancia de los jueces de registro resultó ineficaz, desde el momento en que ellos mismos estimulaban la evasión, el fraude y el contrabando (31). Haring es aseverativo cuando nos dice que la situación favorable de Canarias como base para el comercio clandestino convirtió a las islas en fuente perenne de enfado para las autoridades de España (32). Para ello los canarios utilizaron navíos de poco porte, más ligeros y capaces de esquivar los peligros de la mar, principalmente piratas y corsarios (33). La Casa de la Contratación había intentado controlar esto, disponiendo en 1532 la capacidad mínima de los navíos en 80 toneladas, pero entre 1556 y 1561 permitió a las islas el uso de navíos de menos porte (34). Estos barcos hacían todas las rutas, aunque lo normal era tomar como primer puerto de escala uno de las Antillas, para desde allí encaminarse a Tierra Firme, Santo Domingo y Nueva España, los más visitados, seguidos por Cartagena, Nombre de Dios, Río de la Plata, Santiago de Cuba, Puerto Rico, Honduras, Campeche y Florida.

A bordo de los navíos se cargaban y enviaban toda clase de productos, pero sin lugar a dudas fue el vino el artículo de exportación por excelencia. Trabajos recientes confirman la idea de la pronta inserción de este ramo en los mercados exteriores (35), por lo cual hay que adelantar la fecha de exportación de este producto, orientado principalmente a Indias. En el plano económico la remisión de los caldos isleños a los mercados americanos permite explicar como la crisis azucarera no afectó en demasía a la economía insular sino que se redujo a una simple y pausada sustitución de los cultivos de regadío (36). Junto con los caldos se enviaban manufacturas y paños de origen extranjero como cariceas, tafetanes y oro tejido (37). En un envío realizado en 1570 junto a un barril de azafran se remiten camisas de ruan, paños de narices, escopetas, fruteros de ruan y otras mercaderías (38). La prohibición del envío de estos artículos confirma el

fuentes específicas de la historia económica y otros estudios, Valladolid, 1977. En relación al comercio canario-americano E. VILA VILAR se refiere al contrabando de los navíos portugueses que hacían escala en Canarias en *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. II, pp. 248-300.

(31) MORALES PADRON, F.: *Las relaciones...*, art. cit. PERAZA DE AYALA, J.: *El regimen...*, op. cit., *Acerca del regimen comercial de Canarias con Indias*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Milares Torres», Las Palmas, 1977, T. III, pp. 306-316.

(32) HARING, C. H.: *Op. cit.*, p. 24.

(33) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*

(34) PERAZA DE AYALA, J.: *El regimen...*, op. cit., p. 31; MORALES PADRON, F.: *El comercio...*, op. cit., pp. 108-109.

(35) VRANICH, S. B.: *El negociante tinerfeño Gaspar de Arguijo (1532-1594)*. *Historia de un éxito*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pp. 561-614.

(36) BETENCOURT MASSIEU, A. de: *Panorámica del Quinientos canario*, en «La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)», de M. LOBO CABRERA, Las Palmas, 1982, p. 19.

(37) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, f. 345 r.

(38) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 829, f. 963 v. Estas mercancías, valoradas en buena moneda, iban a cargo del piloto Gaspar Díaz, de la nao almiranta de la flota donde iba por general don Juan Velasco de Barrios. El marinero reconocía haberlas recibido por cuenta y riesgo del vecino de Cádiz, Hernando López, para llevarlas a Nueva España, donde las vendería y beneficiaría a la mayor ventaja, recibiendo por su trabajo y encomienda lo usual en semejantes mercaderías. Lo procedido se obligaba a emplearlo en plata o reales.

fundamento de las protestas de los mercaderes andaluces⁽³⁹⁾. Otros productos de la tierra también son objeto de este comercio como el vinagre, la conserva, la brea, la harina, la miel, los quesos, los cordobanes y los zapatos⁽⁴⁰⁾.

La actividad comercial y las exportaciones generan la conversión de Gran Canaria como plaza idónea para la constitución de compañías. Intervienen en ellas mercaderes de origen diverso, tanto isleños como peninsulares y extranjeros, que se dan cita en Las Palmas para en unión de otros socios invertir grandes cantidades de dinero de cara a negociar en distintos puertos del Nuevo Mundo y obtener con ello un buen y saneado negocio.

Para llevar a buen término estas empresas lo normal era formar sociedades familiares, por ofrecer mayores garantías, aunque también fue usual el concierto entre dos o más socios particulares con la aportación de capitales, no siempre en cantidades iguales, para emplearlos en mercaderías y productos de la tierra. La inversión de capitales y el modo de hacerlo varía en función de la tipología de las compañías: fijas y eventuales. Las primeras se fijan para trabajar en la negociación durante tres años, mientras que las otras solo duraban el tiempo indicado por los socios para realizar la transacción. Estas últimas son más corrientes, en especial cuando las cantidades invertidas son más elevadas. Se debe ello a que las compañías fijas, en ocasiones, entrañaban riesgos, pues las distancias y los peligros del mar creaban casi siempre serios obstáculos, más aún si el capital invertido sobrepasaba el millón de maravedís. Junto a las sociedades de gran envergadura, donde se conciertan mercaderes de renombre en plazas como Sevilla y Cádiz, hallamos otras de tipo más modesto, formadas por isleños. De ambas tenemos ejemplos para la época del reinado de Felipe II. Compañía de tipo familiar es la formada por el regidor Juan Tello y su cuñado Josepe Hernández. Este va en el navío con la carga por ir además en él como escribano. En la sociedad el primero invirtió 211.632 maravedís y el segundo 153.984 maravedís, invertidos en vino para vender en La Habana, donde el producto obtenido se volvería a invertir en corambre y mercancías de beneficio, para navegarlas a Sevilla, lugar donde se volvería a vender y emplear en cosas convenientes para traerlas a Gran Canaria. El beneficio obtenido en los cambios se partiría a medias entre ambos⁽⁴¹⁾. Estos tratos son los que nos permiten hablar de comercio triangular, realizado en este caso por dos socios, donde uno solo aporta capital y otro capital y trabajo.

Compañía formada entre un isleño y un sevillano es la llevada a cabo por el capitán y regidor de la Isla Rodrigo de León y el vecino de Sevilla Juan Rodríguez de León, posiblemente pariente del anterior. Ambos eran propietarios del navío y de 16 pipas de vino, 40 botijas de lo mismo, 6 cuartas de vinagre, y una esclava negra con su hija⁽⁴²⁾.

⁽³⁹⁾ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., p. 131.

⁽⁴⁰⁾ Así en 1569 se remiten a La Habana 10 pipas de vino y 61 botijas de vinagre, y en 1588 2 pipas de vino, 3 docenas de cordobanes, 2 docenas de pares de zapatos y 8 tocas de lino. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 369 r.; Bernardino Rosales, n.º 892, f. 133 r.

⁽⁴¹⁾ A.H.P.L.P., Juan de Vega, n.º 3.119, f. 205 r. Este capital va invertido en 29 pipas de vino, cuyo destino es el puerto de La Habana.

⁽⁴²⁾ A.H.P.L.P., Francisco de Hinojosa, n.º 967, f. 227 v. Rodrigo de León da poder en nombre de la compañía, en 1599, a Francisco Hernández Franco, vecino de Veracruz, a Hernán Vázquez Civerio, vecino de la Puebla de los Angeles y a Vicente Aliman, en la ciudad de Campeche al capitán Tomé Cano y a Baltasar de Rivero, y en La Habana a Luis Lorenzo, para que cobren de Gonzalo González, maestre

A veces un vecino de la Isla entrega a un maestro de navío mercancías para que se las venda en Indias y las invierta, pagándole por su servicio y trabajo en la venta el 6% de las ganancias obtenidas (43).

Compañías de tres socios y de mayor envergadura también se forman con el mismo objetivo. Con ello se consigue darle mayor agilidad a la sociedad desde el momento en que cada uno de ellos actúa en un punto geográfico distinto. Así tenemos ejemplos de este tipo donde los integrantes son dos mercaderes sevillanos y un isleño. La duración de la compañía se establece por tres años y en este tiempo cada uno de los compañeros residirá en un puerto distinto: Méjico, Sevilla y Las Palmas (44).

En otras ocasiones las sociedades se organizan en Sevilla, y se elige la ciudad de Las Palmas como punto de las operaciones (45).

Lo bosquejado hasta aquí nos da pie para afirmar como los tipos de sociedades de origen medieval, organizadas preferentemente por italianos, siguen estando vigentes en las relaciones canario-americanas en la primera mitad del siglo XVI y gran parte de la segunda, de mismo modo que seguían estando de actualidad en la ciudad de Sevilla (46).

A la hora de plantear el carácter de los exportadores directos hemos de señalar que tal y como se había dispuesto por la Casa de la Contratación solo podían exportar productos a Indias los vecinos y comerciantes de Canarias, aunque en 1559 se consiguió que pudiesen hacer lo mismo todos los naturales de los reinos hispánicos, hasta que en 1566 se vuelve a constreñir solo a los vecinos isleños (47). Dichas disposiciones se cumplieron en Gran Canaria casi íntegramente, desde el momento en que casi el 80% de los exportadores, hasta 1566, eran isleños, entendiéndose por tales no a los aborígenes, sino a aquellos que habían vivido y residido en el archipiélago más de 10 años y estaban casados en él, según ha señalado Vietia Linage (48).

El resto de los tratantes eran grupos minoritarios, sevillanos y portugueses. Los primeros no directamente sino, por lo común, a través de sus agentes, factores y encomenderos isleños asiduos al trato con Indias. Los portugueses, vecinados en la Isla, de acuerdo con las disposiciones vigentes podían hacerlo. El resto lo conformaban indianos, vecinos de Las Antillas y de Tierra Firme, quienes en sus transacciones con aquel destino, aprovechaban su estancia en las islas para comerciar con sus productos.

del navío La Trinidad, con destino a San Juan de Ulua, con escala en Campeche, el valor y precio de maravedís o pesos de oro en que pareciere haber sido vendido el navío con más lo procedido de los productos que llevó registrados en el mismo, y más 325 ducados que debía cobrar por su cuenta.

(43) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 370 v. En 1569 Juan de Narea confesaba haber recibido de Francisco de Medina, 8 botas de vino para llevar y vender en La Habana, e invertir su producto en plata u oro ensayado, llevando por su trabajo el 6%.

(44) En 1562 forman compañía tres socios: el sevillano Gaspar Melchor, Hernán Vazquez de Mexico, hombre sobresaliente en estos negocios, al poseer crédito en Sevilla, e intentar constituir una sociedad para Indias con el propio rey Felipe II, y el depositario general y regidor canario Alonso Venegas, por el dicho tiempo y objetivo: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, fs. 175 r. y 176 v.

(45) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., pp. 139-142.

(46) LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, 2 vols.

(47) MORALES PADRON, F.: *El comercio...*, op. cit., pp. 148-149.

(48) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., p. 144. VEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, 1945, libro II, cap. XXV.

Entre los isleños son asiduos en el comercio los mercaderes y personas a quienes les estaba prohibido hacerlo, pero que sin embargo lo hacían, como eran los oidores, regidores, depositarios generales y almojarifes⁽⁴⁹⁾. También el clero participa de los beneficios de este negocio. Las mujeres, viudas y con sus maridos ausentes en Indias, tampoco dejaban escapar esta oportunidad, lo mismo que los artesanos.

Capítulo aparte, aunque entroncado también con el comercio indiano, merece el tráfico de esclavos hacia el Nuevo Mundo, donde Gran Canaria juega también un papel trascendente.

Poco o muy poco se sabe sobre este tema para el siglo XVI a nivel general, así V. Cortes señalaba, no hace mucho tiempo, como el conocimiento sobre este trato no es muy concluyente, a causa de la inexistencia de monografías al respecto. La misma autora es la primera que da cifras correlativas de este tráfico, mediante el estudio de las licencias concedidas por los reyes entre 1505-1596⁽⁵⁰⁾. A nivel canario el panorama es aún más pobre, a pesar de tener constancia del papel desempeñado en la trata.

Desde el archipiélago se enviaban negros a Indias mediante dos sistemas: en grandes envíos mediante cargazones, vía Cabo Verde o Guinea, o a menudeo, con el despacho de unidades⁽⁵¹⁾. El mayor apogeo en las remisiones, tanto por un modo como por otro, corresponde con el reinado de Felipe II⁽⁵²⁾, aún cuando desde 1540 se intuye, a través del contrato de arrendamiento del almojarifazgo de esclavos, el envío de estos seres humanos desde las islas⁽⁵³⁾.

Para ambos envíos era necesaria la licencia. Esta era concedida graciosamente o mediante el pago de la misma. Ambos casos se observan también en Gran Canaria. De todos modos debe tenerse en cuenta que las cifras obtenidas a través de las licencias no son siempre fidedignas con respecto a este tráfico, al ser costumbre habitual cargar más negros de los registrados, para compensar las pérdidas en el trayecto. El fraude, tan habitual en Canarias, fue de uso general tanto en el sistema de cargazones como en el de menudeo⁽⁵⁴⁾.

(49) Entre los regidores y solo a título de ejemplo tenemos como tratantes con Indias a Juan Tello, Rodrigo de León, Andrea de Argiroffo. Como depositario general consta Alonso Venegas, como almojarife Daniel Vandama y como escribano mayor del cabildo Alonso de Balboa. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 798, f. 172 r.; Luis Felipe, n.º 854, f. 294 r.; Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 981 r.; n.º 831, f. 158 v.; Francisco Hinojosa, n.º 967, f. 227 v.; Juan de Vega, n.º 3.119, f. 205 v.

(50) CORTES ALONSO, V.: *La mano de obra negra en el virreinato*, «Revista de la Universidad Complutense de Madrid», 117, Madrid, 1980, p. 489 y ss.

(51) LOBO CABRERA, M.: *Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria*, «Revista de Indias», 175, Madrid, 1985, pp. 27-50.

(52) Idem.

(53) ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 298. En efecto en esa fecha, al realizarse el primer contrato de arrendamiento del almojarifazgo de los esclavos entre la corona y Diego Hurtado, no aparece en la cuenta, como cobrado, el derecho sobre ciertos esclavos embarcados en Canarias.

(54) SCELLE, G.: *La traite negrière aux Indes de Castilla*, París, 1906, vol. I, p. 153. En el sistema de menudeo se practicó el fraude de dos modos: uno era aquel donde un pasajero declaraba llevar como hacienda suya un esclavo, cuando en realidad era propiedad de otra persona y lo llevaba al Nuevo Mundo para venderlo. La otra forma fue practicada por los maestros de navíos, quienes excudándose en la falta de tripulación, pedían licencia para llevar esclavos como tales; así recibían piezas de segundas personas al objeto de comerciarlos en Indias.

Los navíos negreros, implicados en el tráfico, partían directamente de los puertos grancanarios o los tomaban como escala, una vez salidos de la Península. Desde el puerto de las Isletas se dirigían a Cabo Verde, Rios de Guinea o Santo Tomé, donde rescataban y compraban esclavos, que luego navegaban hacia las Indias. Era usual la salida de estos barcos fuera de flota, lo cual representaba una amenaza para el comercio de Sevilla por las posibilidades que ofrecía para el tráfico ilegal. En la época de Felipe II hicieron esta ruta, aproximadamente, unos 18 navíos. A través de estos estimamos la arribada a los puertos indianos, vía Gran Canaria, alrededor de 4.000 negros⁽⁵⁵⁾. Las zonas receptoras eran, principalmente, Cartagena de Indias, la Nueva Andalucía y Nueva España.

La introducción de negros, a través de las islas, fue fomentada, en algunas ocasiones, por la corona, al conceder licencias a los cabildos para fortificar las islas; en 1583 Gran Canaria es agraciada con 200 licencias, con condición de no vender los negros en Tierra Firme⁽⁵⁶⁾.

Mercaderes flamencos, asentados en Gran Canaria y con intereses en todo tipo de comercio, — europeo, africano y americano —, también utilizaron este tráfico para sacar más rendimiento a sus beneficios. El mercader Daniel Vandama, almojarife y regidor de la Isla, concierta en 1588 la compra de 70 licencias⁽⁵⁷⁾.

Junto a ellos, armadores sevillanos, bien directamente o a través de sus agentes, lo mismo que los canarios, practicaban el contrabando para evadir los derechos de los esclavos. Las protestas lusitanas confirman esta afirmación⁽⁵⁸⁾. En 1566, por ejemplo, se pide a las justicias de la Isla, hagan averiguaciones, a petición del rey de Portugal, sobre el robo de ciertos esclavos y malagueta en Guinea, navegados a La Española, San Juan de Puerto Rico y otras partes de las Indias⁽⁵⁹⁾.

Bien por un sistema como por otro lo cierto es que Gran Canarias, en general, y Las Palmas, en particular, se convirtieron, junto con Tenerife y La Palma, en puertos favorables donde los navíos se proveían de productos para trocarlos, luego, en Guinea por negros. La principal inversión se hacía en vinos: enviado por los isleños, comprado por los mercaderes y factores sevillanos o entregado por los canarios a los maestros y capitanes de navíos para que le comerciaran varios negros⁽⁶⁰⁾.

Los capitales invertidos en estas operaciones, en donde se negociaba mediante la

(55) LOBO CABRERA, M.: *Esclavos negros...*, art. cit. Esta cifra representa el 3,2% del conjunto del tráfico de negros en el siglo XVI, si cotejamos nuestra cifra con las aportadas por V. Cortes.

(56) MORALES PARDON, F.: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas-Sevilla, 1970, T. I, doc. 206. pp. 283-287.

(57) A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 798, f. 174 r. En 1588 el mercader flamenco daba poder a un cuñado suyo para que en su nombre y en el de su mujer se concertase con los jueces. contratadores residentes en Lisboa para llevar de los Rios de Guinea a las Indias 70 esclavos, con licencia.

(58) TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Viagens espanholas das Canarias a Guiné no seculo XVI segundo documentos dos arquivos portugueses*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, T. II, pp. 217-249.

(59) Idem, p. 232.

(60) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 148 r.; n.º 866, f. 195 r. Así por ejemplo, un vecino de Montemayor reconocía, en 1579, haber recibido, en nombre de un vecino de Sevilla, tres pipas de vino bueno para emplearlo en Guinea en esclavos, y estos llevarlos a Indias.

formación de compañías, llegaba a sumas importantes para la época. En una sociedad organizada en la Isla se invierten con este destino 2.714.040 maravedís (61).

Del mismo modo que en el comercio normal con Indias Gran Canaria figuró como plaza crediticia, en este sucede lo mismo. Se prestan dineros para abastecer los navíos dirigidos a Guinea. Los créditos venían emanados desde Sevilla y Lisboa, y el móvil se consignaba para fornecer y aprovisionar los navíos. Entre los libradores hallamos personajes conocidos como Francisco Nuñez de Bejar, Pedro de Lorona y especialmente el lombardo Juan Bautista Rovelasco, socio del rey y pujador en las subastas de los contratos de Africa (62).

A cambio de los esclavos y del resto de los productos enviados a Indias se recibía en intercambio artículos continentales demandados en el mercado. De las arribadas de los mismos poco o muy poco se sabe sobre la cantidad llegada a Gran Canaria, tal como apunta Morales Padrón (63), pero rastreando las escrituras notariales relativas al comercio hallamos buenas referencias que nos sirvan de ejemplo para demostrar la venta y exportación de artículos indios en Las Palmas. Los cueros vacunos, después del rápido desarrollo de la ganadería en Indias (64), eran remitidos por los agentes y factores radicados en los puertos del Nuevo Mundo, y por consiguiente importados por Gran Canaria, infringiendo así el control sevillano. Partidas importantes se reciben, como los 880 cueros arribados a puerto en 1564 (65). Estos, poco tiempo estaban en la ciudad, al ser casi automáticamente remitidos a los puertos peninsulares (66). Del mismo modo azúcar, palo brasil, palo campeche, oro, perlas, corambre y ámbar recalaban en el puerto, según se desprende de la documentación manejada (67).

Dentro de las importaciones, es de señalar como del mismo modo que salen esclavos negros con destino al Nuevo Mundo, llegan bien de manera directa o por vía de Sevilla esclavos indios. Su presencia en Gran Canaria viene justificada por el papel jugado como base de aprovisionamiento y escala obligada en el paso de los navíos que iban y regresaban de las Indias. Las cifras obtenidas, 34 esclavos indios presentados en el

(61) LOBO CABRERA, M.: *Esclavos negros...*, art. cit. El capital se había invertido en una nao, armas, mercaderías, licencias, despacho y registro de las mismas, y mantenimientos.

(62) ULLOA, M.: *Op. cit.*, p. 301. OTTE, R. y C. RUIZ BERRUECO: *Los portugueses en la trata de esclavos negros en las postrimerías del siglo XVI*, «Moneda y Crédito», 85, Madrid, junio, 1983, p. 9, nota 38.

(63) MORALES PADRON, F.: *El comercio...*, op. cit., p. 239.

(64) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, T. I, pp. 617-618.

(65) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 824, f. 151 r. A veces los cueros llegaban a Canarias vía Cádiz, así en 1571 el escribano mayor del cabildo y publico de la Isla, reconoce haber cargado para Cuba, en compañía de Luis de Quesada Castillo, ciertas mercancías para beneficiarlas en Indias a cuenta de la compañía, y de lo procedido se cargaron en el puerto de La Manzanilla 600 cueros vacunos, descargados en Cádiz por falta de registro, por lo cual fueron puestos en depositaría, donde se embargaron a pedimiento de Pedro de Esplugas, el cual alegó que eran hacienda de Luis de Quesada y de la compañía, por ello ratifica los autos y da poder para que se puedan recibir y cobrar los cueros: A.H.P.L.P., Luis Felipe, n.º 854, f. 294 r.

(66) En 1560 el maestro de carabela Esteban Rodríguez recibía del vecino Miguel de Arencibia 119 cueros vacunos, enteros al pelo, y 5 medios, para entregar en Cádiz al vecino Hernando de la Fuente Velluga: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f. 182 v.

(67) Mercancías de este tipo fueron remitidas desde Gran Canaria a los mercados de Cádiz, Sevilla, Francia y Flandes. Vid capítulo IV.

mercado a lo largo del siglo XVI, dan pié a lo comentado, aunque también hay que señalar que su número, en proporción al conjunto del mercado, fue escaso. Entre ellos hallamos tanto indios de las colonias castellanas como de las portuguesas, en especial brasileños (68).

2. GRAN CANARIA Y AFRICA

La tradición en las relaciones Canarias-Africa se remonta a los años anteriores a la conclusión de la conquista de todo el Archipiélago. Ambas zonas fueron redescubiertas casi al unísono en la Baja Edad Media (69). Al iniciarse en el siglo XV la empresa militar sobre Canarias comienza la proyección canaria hacia el Africa occidental (70). En la segunda mitad de este siglo, bajo el gobierno de los señores de las islas, con residencia en Lanzarote y Fuerteventura, el conocimiento de la costa occidental africana, frontera de las citadas islas, se amplía con las entradas y saltos que continuamente se hacían en ella (71). Desde entonces las cabalgadas de Berbería se convierten en un hábito continuo, ampliado en las postrimerías del siglo XV y gran parte del siguiente (72).

En las islas realengas — Gran Canaria, Tenerife y La Palma — se inician desde el mismo momento en que termina su conquista, reanudándose con nuevos bríos a partir de 1505, merced a una real cédula de la reina doña Juana (73).

La pesca se inició también por las mismas fechas, de tal forma que es difícil separar el ámbito de una a otra.

La amplitud de la costa atlántica del continente africano, permite poner, también, en conexión a las islas con el Africa negra, descubierta bajo la soberanía portuguesa.

En ambas zonas se actúa de manera diferente, aunque en ellas se mantienen, a veces, actitudes similares, sobre todo en relación al comercio.

Causas, razones y móviles de la proyección sobre Africa de los castellanos, asentados en Canarias, se fundamentan en una tradición medieval ligada a la Reconquista, que se registra en las fuentes.

Su espíritu, de corte bajomedieval, domina aún en las empresas del siglo XVI; las operaciones en toda la costa occidental africana estuvieron imbuidas de aquel espíritu en el siglo XV y en el XVI. El 1500, en lo referente al tráfico africano, marcó el tránsito entre unas actitudes medievales y unas prácticas precapitalistas (74).

(68) LOBO CABRERA, M.: *Esclavos indios en Canarias: precedentes*, «Revista de Indias», Madrid, 1983, pp. 515-532.

(69) PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948.

(70) ABREU Y GALINDO, J.: *Historia de la conquista de las siete Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 69. Esta relación ha sido puesta en duda por algún historiador. Vid. BONNET Y REVERON, B.: *Las Canarias y la conquista franco-normanda. I. Juan de Bethencourt*, La Laguna, 1944, pp. 89-90.

(71) RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1957.

(72) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, pp. 59-98.

(73) *Libro Rojo de Gran Canaria...*, op. cit., p. 30. A.G.S., Registro General del Sello, 1505-noviembre-2.

(74) LOBO CABRERA, M.: *Ideología y praxis en la proyección canaria hacia Africa Occidental*, «Coloquio Internacional sobre las razones que levaran a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansao mundial», Lisboa, abril 1983.

Estas causas juntas no pueden justificarse para las dos zonas de atracción isleña. Los móviles de ambas operaciones pudieran tener una finalidad parecida: la comercial, pero las ideas que rodean a ambas tienen carácter diferente. La jurisdicción territorial así lo muestra. Berbería aparece en el tratado de Sintra como zona común para Castilla y Portugal, para saltar, pescar y comerciar; Guinea es exclusivamente portuguesa (75). Esta problemática nos impone diferente tratamiento.

2.1. Comercio y pesca en Berbería

Berbería, considerada la frontera de las islas, atrajo desde un primer momento a los castellanos que poblaron las islas. El tráfico mantenido entre ambas zonas permitió a las islas ampliar el campo comercial. Durante casi todo el siglo XVI, hasta 1572 en que Felipe II por razones de prudencia política prohíbe las cabalgadas a Berbería (76), era un espectáculo muy frecuente ver salir navíos de los puertos de las islas con dirección a la vecina costa. El comercio fue intenso, y gracias a él Gran Canaria como isla y Las Palmas como su principal centro urbano desplegaron su actividad. Rumeu de Armas confirma esto al decirnos como «el engrandecimiento de Las Palmas en población y riqueza se debía en buena parte a las cabalgadas africanas» (77).

Estas estaban imbuidas del espíritu caballeresco militar, patente en la recluta de caballeros y de infantes, en el móvil religioso, cuyo objetivo era la conversión de los infieles, en el deseo de poblar las islas y en las necesidades de la nueva economía insular, junto con la búsqueda de nuevas rutas y mercados. Estas razones tan obvias se patentizan documentalmente en el hecho de que al suspenderse en 1497 por razones de conveniencia política, los cabildos protestan, pues la desaparición del mercado esclavista despoblaba las ciudades, ahuyentaba a los mercaderes y a los navíos de los puertos, dejaba sin oficio a militares y soldados y disminuían las rentas. El valor de estas últimas solo, confirma la protesta, al constar como al hacerle merced los reyes a Pedro de Vera, primer gobernador de Gran Canaria, de la mitad de los quintos de las cabalgadas, organizadas bajo su mando, ahorró en un solo año 300.000 maravedís, siendo el importe total de la renta 600.000 maravedís, por lo cual se ha asegurado que el valor de este cánón era superior al del almojarifazgo (78).

Berbería, además, ofrece otra característica importante desde el punto de vista comercial: el rescate. Mediante el mismo se ampliaban las operaciones. Moros tomados en las razias se intercambiaban en una segunda operación por esclavos negros, animales, oro, alcatifas y otros artículos.

Para llevar a cabo estas empresas, donde bajo el aparato militar, se escondía el negocio, se formaban sociedades individuales y compañías, fundadas por dos o más socios. Las asociaciones tenían carácter temporal por el riesgo que entrañaba la operación, pues se desarrollaba al golpe de guerra y depredación; no duraban más de un viaje, a lo sumo dos, si se realizaba el primero sin contratiempos.

(75) RUMEU DE ARMAS, A.: *España...*, op. cit. PEREZ EMBID, F.: *Op. cit.*

(76) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 63.

(77) RUMEU DE ARMAS, A.: *España...*, op. cit., T. I, p. 152.

(78) *Idem*, pp. 151-152.

Las expediciones, bien de carácter familiar como de tipo particular, eran organizadas cada año, y se daban por concluidas al terminar la operación y repartir los beneficios.

Las compañías formadas por dos o más socios las integraban personajes del común, pero a medida que se vió el rendimiento apeteció a regidores, canónigos y gobernadores.

Lo normal era que los socios fueran a partes iguales, aunque, a veces, la participación se hace por cupos, ampliándose así el rol de los participantes. Cada compañía constaba de hasta 100 partes; para completarlas al máximo, los socios solían quedarse con 3 o 5 partes, aunque también ingresaban con una sola parte (79).

El reparto de beneficios se hacía en función del capital y del trabajo aportado por cada uno, pues a veces muchos no corren otro riesgo que el de su dinero.

La inversión podía variar en circunstancias: se aporta material fungible, transporte, pago de marinería, espías o lenguas, viveres y mantenimientos para el personal de a bordo o para los esclavos en el viaje de vuelta.

Es excepcional encontrar en estas empresas un agente o factor destacado en Berbería, porque el tipo de operaciones no lo hacía posible. Al conllevar acciones guerreras y asaltos fortuitos y rápidos, no era posible destacar un compañero en la zona.

Con estas operaciones se consiguen altos beneficios que calculamos entre el 150% y 200%. Este alto interés se explica en función de no existir gasto de un principal invertido en mercaderías de cambio o trueque (80).

En Gran Canaria es difícil hallar asociaciones de tipo familiar para acometer las entradas. Solo son posible en Lanzarote y Fuerteventura, al resultarle a los señores de las mismas más fácil y económica su realización, al obligar a servir en las mismas a sus vasallos como prestación de un servicio.

El sistema de rescate era posterior al de las cabalgadas. Los esclavos moros de cierto valor y dignidad no entraban en el mercado; se reservaban para devolver a Berbería y obtener por ellos mayor botín en el trueque. Estos cambios de berberiscos por negros, proporción de 1 a 2, creó problemas con la Inquisición, al impedir esta trocar a los ladinos y niños de corta edad.

La organización del rescate era similar a la de las compañías, cada socio aportaba sus propios moros como inversión. Estas empresas comerciales se podían realizar de tres maneras: yendo principalmente el mercader o socio con sus propios esclavos, a través de compañeros o empleando personal ajeno a la compañía.

Las entradas y rescates convirtieron al archipiélago canario en general y a Las Palmas, en particular, en un activo mercado humano, del que se nutrían mercaderes, oficiales y gente de diverso origen. Así desde la Isla se exportaron esclavos al resto de las Canarias, a la Península y a Indias, a la vez que se importaban desde los mismos lugares. Pero la razón principal venía impuesta por la nueva economía a la cual se había orientado la isla de Gran Canaria tras la conquista. Las plantaciones azucareras requerían mano

(79) Cada parte equivalía aproximadamente a 6 doblas. Había socios que intervenían con 4 partes, otros con 3, otros con 5 e incluso alguno con 16. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, fs. 161 v., 162 v. y 164 v. LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 89.

(80) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 89.

de obra barata y abundante para obtener un producto sin competencia en el mercado internacional: el azúcar⁽⁸¹⁾.

Junto a estas operaciones, fomentadas por los reyes, con el ideal de perseguir a los infieles, enemigos de la religión católica, que alcanzaron la cifra de 157 cabalgadas a lo largo del siglo XVI, despachadas desde los puertos de las Canarias Orientales, se fomentó un comercio de contrabando basándose en productos prohibidos tales como armas, cereales y objetos de hierro. Estos artículos estaban vedados, más al tener mayor aceptación en el trueque, los isleños no respetaron el veto y los utilizaron en sus operaciones comerciales⁽⁸²⁾. Estos cambios provocaron las quejas de los gobernadores y de la propia Iglesia, a través de sus representantes, denunciando la utilización en el trato de pan, armas, granos y otros productos. Sin embargo ni lo uno ni lo otro impidió el fraude, y en 1553 otro gobernador denuncia lo mismo, pero excusando este tráfico en función, según su versión, de la necesidades de la Isla y de sus habitantes⁽⁸³⁾.

Las dos operaciones cometandas — cabalgadas y rescates, implicaban una tercera: la pesquería.

Los mismos barcos utilizados para hacer las entradas y el trueque eran pertrechados para faenar a la vez en las aguas africanas. Así la espera del momento oportuno para el desembarco en los saltos y de la conclusión del negocio e intercambio, era empleado en la pesca. Sin embargo también se habilitaron barcos solamente para la pesca, y para la formación de compañías al objeto de explotar el barco canario-africano. De este modo junto a los productos obtenidos en tierra, se unían los conseguidos en las aguas cercanas, el más importante y casi único el pescado salado o salpreso, elemento básico en la dieta isleña durante siglos como en la dieta de a bordo de los navíos que hacían escala en Gran Canaria rumbo a las Indias.

El arranque de la explotación del banco pesquero hay que retrotraerlo al siglo XIV. La constancia de los pesqueros andaluces en la zona convirtieron a Marruecos y al Africa occidental en uno de los mayores focos de atracción pesquera, a donde acudían los peninsulares ribereños con cierta continuidad⁽⁸⁴⁾.

Terminada la conquista del Archipiélago el campo de acción de las pesquerías se traslada desde la Baja Andalucía a Canarias. Durante el periodo del reinado de Carlos I las pesquerías canarias no sobresalieron todo lo que se pudiera imaginar, será a partir del advenimiento de Felipe II, al ampliarse la población y el tráfico marítimo, cuando se intensifiquen, aumentando la flota, tal como se demuestra en las constantes citas documen-

(81) CAMACHO Y PÉREZ GALDOS, G.: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 11-70. FABRELLAS, M. L.: *La producción de azúcar en Tenerife*, «Revista de Historia», 100, La Laguna, 1952, pp. 455-475.

(82) LOBO CABRERA, M.: *Canarias y Berbería: relaciones comerciales en los comienzos del siglo XVI*, «I Congreso hispano-africano de las culturas mediterráneas “Fernando de los Ríos Urruti”», Melilla, 1984.

(83) A.G.S., Diversos de Castilla, leg. 13, f. 51. El mismo gobernador, licenciado Serrano de Vigil, solicita al rey licencia para enviar a Berbería hasta 500 ducados, al objeto de conseguir en el trueque algunos esclavos y ámbar.

(84) RUMEU DE ARMAS, A.: *España...*, op. cit., T. I, p. 603 y ss. *Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977, p. 349.

tales (85). Estas nos da pie para afirmar que la pesca de la costa de Berbería cobra unos bríos desconocidos hasta el momento. En estos años se realizan abundantes conciertos entre pescadores, armadores e inversores para llevar a cabo tal actividad. Hasta el año 1572, fecha en que Felipe II prohíbe las cabalgadas, pesquería, entradas y rescates van por decirlo de alguna manera unidas. A partir de esta fecha se nota un retroceso en la pesca. La inflexión se puede explicar por la necesidad de los pescadores de comunicarse con tierra, donde se proveían de viveres, agua y leña, a la vez que salaban el pescado y lo ponían a secar al sol; al no serle posible por el riesgo de sus vidas, a causa de la guerra santa decretada por los Jerifes, decidieron abstenerse y pescar solo en las calmas isleñas (86). A partir de 1580 raro es el año en que no se hacen a la mar, desde Las Palmas, uno o dos barcos con el propósito de hacer la pesquería.

Los preparativos a ejecutar para realizar el viaje a pesquería, variaban con respecto a los organizados en cualquier tipo de contrato de fletamento. Existía una diferencia sustancial, cuya base era la presencia de la sal, elemento imprescindible entre los mantenimientos. Este artículo se tomaba tanto de las salinas de Gran Canaria como de las de Lanzarote y Fuerteventura. Constituía una de las mayores inversiones y su precio oscilaba de acuerdo a la época y lugar de donde se tomara. De hecho en poco más de 20 años el costo de la sal aumentó en un 400%. La importancia adquirida por este producto llevaba aparejada la conversión de las salinas en una importante fuente de recursos. Una de las primeras salinas se localizó, en Gran Canaria, en Aldea Blanca, Telde. Sabemos que fue solicitada siguiendo el modelo de la Baja Andalucía por Francisco Pérez Calvillo en 1537 (87).

Cuando el objetivo del flete cumple un doble fin, rescate y pesquería, se suelen organizar compañías entre el maestro del barco y otros socios, más cuando el único móvil es la pesquería, el maestro pone a disposición su barco, sin cobrar salario ni flete, y tan solo recibe dinero a ganancia de socios o capitalistas. Estos eran, en su mayor parte, mercaderes, que igual que controlaban el mercado azucarero y el de esclavos se dedicaban al negocio de la pesca. Mercaderes flamencos, franceses y genoveses invierten en este ramo económico. Está comprobada la dedicación de los italianos a este negocio desde los comienzos del siglo XVI (88). Estos, entregaban el dinero a interés, recibiendo el beneficio en cada viaje, mientras no retiraran la inversión prestada; el beneficio variaba de acuerdo a la cantidad invertida, aunque, en líneas generales, se puede estimar en un 30% (89).

El hecho de que mercaderes extranjeros inviertan y participen en las pesquerías, indica el alto valor que representa la salazón para la alimentación de las tripulaciones en las largas travesías.

(85) LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, pp. 401-430.

(86) RUMEU DE ARMAS, A.: *Las pesquerías...*, art. cit., p. 364; LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*, art. cit., p. 406.

(87) A.M.C., Libro de repartimientos, f. 55. Citado por BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Panorama...*, art. cit.

(88) LA ROSA OLIVERA, L. de: *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*, Las Palmas, 1978, p. 197.

(89) LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos...*, art. cit., p. 413.

2.2. Comercio con Africa negra

Los canarios desde fines del siglo XV se sintieron atraídos, también, por otras zonas africanas, propiedad de la corona portuguesa, como lugares de expansión y de comercio. Existen pruebas fehacientes donde se comprueba esto, en especial en los momentos de beligerancia entre Castilla y Portugal, y en fechas donde de común acuerdo había quedado establecido que Guinea y zonas limítrofes eran de dominio lusitano⁽⁹⁰⁾.

El comercio de Cabo Verde no es exclusivo de Gran Canaria, sino de otras islas e incluso de la Península; para los habitantes del solar hispano Gran Canaria sirve como base de escala en sus viajes hacia el sur⁽⁹¹⁾.

La atracción de los isleños hacia el mercado de Cabo Verde se debe al ofrecerse como centro exportador de esclavos, aunque conllevaba un sistema impositivo muy pesado del que intentan escapar. Por ello se mantuvo un intenso comercio fraudulento, que se legalizaba solamente en caso de necesidad.

La base del comercio se estableció en torno al vino, y debió ser frecuente su trato al llamar la atención del juez de Indias, quién pretendió someter este tráfico al mismo gravamen que pesaba sobre el comercio americano⁽⁹²⁾. Sobre la intensidad de este comercio se han pronunciado los historiadores contemporáneos. Mauro nos dice, sin llegar a conclusiones de volumen, que la llegada de los vinos canarios a Cabo Verde, parece ser fue numerosa, al menos antes de 1640, sin que se pueda hablar de competencia⁽⁹³⁾. E. Vila por su parte, sostiene como la cuantía y el volumen de este tráfico fue el más importante de los mantenidos por los isleños durante un siglo⁽⁹⁴⁾.

El vino, no cabe duda, fue la principal granjería que tuvieron los isleños para comerciar con Cabo Verde, junto con la brea y otras mercaderías cotizadas en la zona. La orientación de este comercio tenía una base fuerte: importar esclavos para emplearlos en los ingenios y otros sectores económicos. Es cierto, también, que en los cambios se obtenían otros productos demandados en la Isla, como carne, sebo, sal y cueros. Entre 1560 y 1600, periodo de intensificación de este tráfico, se realizaron, aproximadamente, unos 32 viajes, de los cuales la mitad tenía como meta el rescate y compra de esclavos; el resto perseguía como objetivo intercambiar los vinos por las mercancías comentadas más oro y tocino, en algunos casos⁽⁹⁵⁾.

La organización comercial es similar a la comprobada en otros ramos del comercio. Existe por un lado la participación individual del cargador y la compañía múltiple, por

(90) CORTES ALONSO, V.: *Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488)*, «Anuario de Estudios Americanos», XXV, Sevilla, 1968, pp. 565-574; TORRES CAMPOS, R.: *Caracter de la conquista y colonización de las Islas Canarias*, Madrid, 1901, p. 54; A.G.S., Registro General del Sello, 1477-marzo-9.

(91) VILA VILA, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navios portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. I, pp. 283-300. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 148 r.

(92) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977, T. II, p. 21.

(93) MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle, 1570-1670*, París, 1960, p. 357.

(94) VILA VILAR, E.: *Art. cit.*

(95) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, «Coloquio Internacional de Historia Marítima», Las Palmas, 1982. De estos viajes, el 50% aproximadamente se concentra en la década de los años sesenta

otro, de carácter temporal: un solo envío o un solo año. La forma más generalizada es la «compañía de cargazón».

El cargador principal aprovecha cualquier ocasión de asociarse con cualquier mercader o vecino. Flamencos, catalanes y franceses participan activamente con castellanos y portugueses.

En estas sociedades es lógico hallar la presencia del factor, quién vivía destacado en Cabo Verde, a veces a su propio riesgo económico, y realizaba las operaciones de acuerdo a las consignas recibidas mediante el cobro de una comisión, establecida en torno al 30% de la ganancia⁽⁹⁶⁾.

La operación comercial resultaba positiva y los beneficios casi asegurados de entrada. Estos, variaban, por supuesto, en función del capital movilizado. Al ser Las Palmas, una ciudad escasa en capitales, las participaciones son no solo irregulares, sino en ocasiones ínfimas, aunque en la práctica las grandes empresas lleguen a invertir sumas importantes: más de un millón de maravedís⁽⁹⁷⁾.

El interés por invertir en este trato estriba en el rendimiento logrado. Hemos calculado los beneficios para el negocio de Cabo Verde, teniendo solo en cuenta el tráfico de esclavos, entre un 200 y un 300%⁽⁹⁸⁾.

Figura a destacar en este comercio es la del encomendero. Era este un hombre de negocios que al tiempo que trabajaba y negociaba lo suyo, cumplía encomiendas diversas, por las cuales percibía una comisión. En estos casos no se invierte mucha cantidad de dinero, sino tan solo la entrega de los maravedís suficientes para comprar uno o dos esclavos⁽⁹⁹⁾.

La vía de Cabo Verde se utilizó, también, como pretexto para practicar el contrabando, para ello los maestros contrataban sus barcos para la realización de un viaje redondo, pero en vez de regresar al puerto de despacho tomaban la derrota de Indias, y en alguna ocasión de Sevilla⁽¹⁰⁰⁾.

Los Ríos de Guinea y zonas limítrofes fueron siempre territorio portugués y la irrupción en la zona, escapando al control fiscal y militar lusitano, era considerada delito. El interés comercial por su trato tenía un único y prioritario móvil: rescatar esclavos, aunque también se conseguían en los cambios otros productos, pero el negocio humano los sobrepasaba con creces, convirtiéndose en el más lucrativo e importante.

(96) El factor, aunque tenía su residencia en Cabo Verde, venía con cierta frecuencia a Canarias a comprar mercancías para rescatar. A la vez recibía las mismas de otras personas para negociarlas. La comisión solía ser por lo normal un tercio de las ganancias, pero otras veces recibían hasta la mitad: A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 888, f. 94 r.

(97) En 1567, por ejemplo, se forma una compañía entre ocho compañeros que aportan un capital de 371.800 maravedís. Al año siguiente algunos de estos socios vuelven a participar en otra sociedad de mayor envergadura, en donde participan 11 personas — dos regidores, seis franceses, un flamenco, un catalán, y el resto vecinos —, que desembolsan en total un capital de 1.157.937 maravedís: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, f. 144 r.

(98) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 113.

(99) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 146. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 825, f. 824 r. Así en 1565 se entregan distintas mercancías a un mercader, para que en el trueque le traiga un esclavo, y el resto se lo traiga en numerario a la Isla.

(100) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 107. A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 827, f. 378 r.; n.º 832, f.r.; Francisco Méndez, n.º 821, f. 49 r.

La documentación insular, nos habla del papel jugado por Gran Canaria en este comercio y nos permite centrar las expediciones entre, aproximadamente, 1555-1587. Entre ambos años puede estimarse que partieron de las islas unos 33 navíos con dirección a la zona. Esta última cifra puede ampliarse a 47 si nos atenemos a la información suministrada por la documentación portuguesa⁽¹⁰¹⁾.

La ilegalidad de este comercio fue objeto de duras protestas por parte de la corona portuguesa y de la intervención directa de Felipe II para evitar el fraude. Sin embargo, lo atractivo del comercio hizo que durante algún tiempo no se hiciera caso de las reclamaciones, al intervenir en él personas de conocida solvencia e incluso personajes del gobierno y de la administración de la Isla. En este sentido no se equivocaban los portugueses cuando en sus protestas, vía diplomática, declaraban como en Canarias se hacía poca justicia a causa de estar los gobernantes y delincuentes implicados en el trato⁽¹⁰²⁾. En efecto, tanto unos como otros contravenían los pactos hispano-lusos.

Las relaciones mantenidas entre Canarias y Guinea en el siglo XVI no nos permite asegurar, como hicimos para Cabo Verde, de un tráfico intenso ni duradero, no obstante el hecho de concentrarse en comercio en pocos años si nos permite afirmar cierta intensidad.

La mayor actividad marítima coincide con los años del reinado de don Sebastián. Así en un periodo de nueve años, 1555-1564, zarparon de Canarias un total de 24 navíos, a una media de casi tres navíos anuales, que representaban dentro del conjunto del periodo el 53%. Al propio tiempo en el mismo espacio se organizan 18 sociedades⁽¹⁰³⁾.

En 1564 se produce un bache en las relaciones al nombrar Felipe II un juez pesquisador para controlar el tráfico y evitar el fraude, a causa de las reclamaciones lusitanas. A partir de la citada fecha se hizo necesario solicitar registro y licencia a las autoridades portuguesas. En adelante con la imposición del pago de derechos el negocio deja de ser lucrativo para los canarios.

La organización de la empresa, en cuanto a tripulación y marinería era similar a la de cualquier otro viaje, a excepción de los salarios que se cobraban en piezas de esclavos. No obstante una figura llama nuestra atención: la del *tangomango* o *lanzado*. Eran estos, personajes de cierto relieve en la costa africana, encargados de realizar el rescate, contratando con los reyezuelos el cambio de esclavos por mercaderías. También se contaba entre sus misiones la de reunir los esclavos para exportarlos. Gran parte de ellos eran acusados de tener origen judío y de vivir a manera de negros⁽¹⁰⁴⁾.

El aspecto comercial se basaba en el sistema de rescate e intercambio de mercancías por negros, oro y otros productos. Era un comercio que exigía grandes sumas de mara-

(101) LOBO CABRERA, M.: *Viajes canarios a Guinea*, «Homenaje a A. Teixeira da Mota», (en prensa). TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Art. cit.*

(102) TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Art. cit.*, p. 229.

(103) En total partieron de los puertos canarios, según refleja la documentación notarial 37 navíos, 17 de los cuales zarparon de Tenerife y el resto de Gran Canaria. Las fuentes portuguesas amplían estos viajes hasta 52. LOBO CABRERA, M.: *Viajes...*, art. cit.

(104) TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Alguns aspectos da colonização e do comercio marítimo dos portugueses na África ocidental nos séculos XV e XVI*, «Junta de investigações científicas do Ultramar», Lisboa, 1976, p. 15. BOULEGUE, J.: *Un empire peu dan Le Soudan Occidental ao debut du XVIIe siecle*, «Melanges en hommage a Raymond Mauny», París, 1981, p. 704. CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, T. II, p. 388.

vedís y a la vez de mercancías. Intervienen en el trato tanto grandes capitalistas e inversores como pequeños accionistas, cuyo afán eran conseguir algunas piezas de esclavos.

Las grandes inversiones superan, a veces, los 2.000.000 de maravedís, estimándose las mismas entre esta cantidad y los 300.000 maravedís ⁽¹⁰⁵⁾. Estos capitales se invertían en la Isla en tres productos principales, a modo portugués: tejidos, objetos metálicos y quincallería. Los artículos alimenticios engrosaban granos, aceite, azúcar y sobre todo vino. El beneficio implicaba otro fraude al llevar los mercaderes al rescate artículos prohibidos y vedados, tales como armas, cereales y otros objetos defendidos por leyes canónicas y civiles.

A base del cambio calculamos que entre 1555 y 1587 entraron solo por esta vía en Gran Canaria y Tenerife, sin contar los introducidos a través de las cabalgadas a Berbería y los viajes a Cabo Verde, más de 4.000 esclavos negros. En cada esclavo, atendiendo a la inversión y costos y comparando el precio medio del mercado, se conseguía un beneficio del 600%. Ahora bien si esta ventaja es válida para operaciones individuales, no se puede generalizar para compañías a gran escala, pues en ellas se han de contabilizar otros costos, tales como tripulación, transporte y demás gastos de mantenimiento. Deducidas estas partidas se puede llegar a la conclusión de que el interés logrado ronda entre el 300% y 400% ⁽¹⁰⁶⁾. En ello coincidimos con Teixeira da Mota y M. Duchet, quién nos dice que el beneficio de este comercio era tal que jugó un papel considerable en el periodo de la acumulación de capitales ⁽¹⁰⁷⁾.

Gran Canaria, junto con este tráfico, se benefició de su papel como aprovisionadora de vino a los navíos portugueses que tenían por destino Cabo Verde y Brasil. Del mismo modo se pertrechan de caldos canarios, adquiridos a más bajo precio que en los otros archipiélagos atlánticos, andaluces e ingleses que recalaban en la Isla con destino a Guinea. Para ello contaban con créditos, librados tanto en Sevilla como en Lisboa, con aceptación de letras de cambio en Las Palmas por mercaderes radicados en ella ⁽¹⁰⁸⁾.

3. GRAN CANARIA PLAZA BANCARIA

El carácter de plaza bancaria de la isla de Gran Canaria, a través de su capital, Las Palmas, ha sido comentado a lo largo de este capítulo, en relación con el comercio mantenido con las Indias y con Africa, pero además ocupó un papel sin parangón en relación con el comercio europeo. Este aspecto, de indudable interés para el tema objeto de este estudio, fue ya objeto de un interesante trabajo ofrecido por E. Otte ⁽¹⁰⁹⁾. El autor nos señala en él cuestiones que pretendemos ampliar con la documentación manejada.

⁽¹⁰⁵⁾ En 1560 se forma una compañía en la cual se invierten alrededor de 792.000 maravedís; en 1571 el capital asignado a otra es de 1.579.420 maravedís, en 1564 300.000, en 1559 2.206.420 y en 1596 600.000.

⁽¹⁰⁶⁾ LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., pp. 120-121; *Viajes...*, art. cit.

⁽¹⁰⁷⁾ DUCHET, M.: *Las reacciones frente al problema de la trata negra: análisis histórico e ideológico*, en «La trata negra del siglo XV al XIX», Barcelona, 1981, p. 46.

⁽¹⁰⁸⁾ A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 794, f. 83 r., Luis de Balboa, n.º 864, f. 148 r., Francisco Casares, n.º 923, fs. 320 r., 334 r., 335 r.

⁽¹⁰⁹⁾ OTTE, E.: *Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, pp. 157-173.

Estamos de acuerdo con él, y así lo señalaremos más adelante, en que fue la falta de moneda corriente una de las causas de la ausencia de cambiadores en Canarias durante el siglo XVI. A consecuencia de ello el crédito corrió a cargo de los mercaderes implicados en el comercio internacional, con residencia en su mayor parte en la ciudad del Betis, siendo su instrumento principal la letra de cambio. En el periodo acotado por nosotros para el estudio del comercio entre Gran Canaria y Europa confirmamos este aspecto, con especial incedencia entre 1560 y 1589. No obstante este medio de pago tenía tradición en las islas, y ya en los primeros años del siglo se hallan las primeras cédulas de cambios, en copias originales. Entre 1505 y 1506 fueron firmadas ocho letras por el italiano Antonio Cerezo ⁽¹¹⁰⁾, expedidas desde Gran Canaria.

Del conjunto del archipiélago Las Palmas se convirtió en la capital financiera de Canarias; así de 248 letras encontradas por E. Otte en la escribanía número 15 de Sevilla, 185 corresponden a la capital grancanaria, con lo cual pasa a ocupar dentro de las plazas bancarias de la época, el tercer lugar tras Medina del Campo y Valencia.

Las letras obedecían a todo tipo de pagos: transferencias, prestamos, liquidaciones de pago y compras. Normalmente la abundancia de las mismas se debe a deudas contraídas por la compra del azúcar. Mercaderes flamencos, andaluces e italianos emiten sus cédulas a la red bancaria sevillana para saldar todo tipo de compras. Plazas relacionadas con Las Palmas, también, en función de la letra de cambio son Cádiz y Lisboa principalmente.

En 1560 Nicolás Jans, mercader flamenco, en nombre de Arcoquen, asimismo negociante flamenco, vecino de Amberes, y de Andrés Fiebes, emisor de otra letra en 1563, su factor, recibía en Las Palmas la suma de 67.889 maravedís en pago de cédulas emitidas por dos italianos en Sevilla ⁽¹¹¹⁾. En ocasiones la cantidad a pagar es resultado del envío de azúcar, orchilla, vino o cereales a la ciudad del Betis ⁽¹¹²⁾.

También Cádiz se entronca a través de la red bancaria con Canarias desde el momento en que desde allí se expide dinero por este medio a Las Palmas, vía crédito abierto por mercaderes flamencos en aquella plaza, o como resultado de la venta de navíos en Gran Canaria, cuyo costo es pagado con cédulas de cambio sobre vecinos residentes en la ciudad gaditana ⁽¹¹³⁾.

El empleo de dinero en mercancías necesarias para el abasto de la Isla se gestiona también a través de este tipo de cambios, remitidos a Sevilla o Cádiz. En ocasiones las cantidades

⁽¹¹⁰⁾ Idem, pp. 161-163.

⁽¹¹¹⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 78-, f. 51 r. Recibe el dinero de Francisco Ruiz, tesorero de la Cruzada, por una quinta cédula de Juan Bautista Alfeytati y Nicolás Giraldís y compañía, librada sobre Ruiz a pagar a Fiebes por otros tantos rebidos en Sevilla de Juan de Escodre. Idem, f. 82 v.

⁽¹¹²⁾ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 813, f. 80 v.: En 1576 el regidor Constantín Cairasco vende al también regidor Melchor Olivares 8 pipas llenas de vino, cuyo valor recibe en una letra para Sevilla a pagar a Mateo Cairasco, su hijo, librada sobre Gaspar de Arguijo, vecino de Sevilla. Alonso de San Juan, n.º 879, f. 418 v.

⁽¹¹³⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 755, f.r. En 1566 un portugués vende a un vecino un navío de hasta 80 toneladas, por 500 doblas de oro, pagadas en una letra de cambio sobre Nicolás de Ambron, vecino de Cádiz.

En 1563 un mercader flamenco, factor de Cornelio de Francisco Artson, vecino de Amberes, declara que este le ha ordenado se sirva de 1.000 doblas, cuyo crédito debía pagar por orden de Adrian Martín Gaspar de Zorita, vecino de Cádiz: Alonso de Balboa, n.º 774, f.r.

consignadas en las letras tiene como destino posterior la ciudad de Amberes o algún puerto del norte ⁽¹¹⁴⁾. Las rentas del almojarifazgo era costumbre pagarlas por este medio, aunque también hemos hallado el pago en especie remitiendo su valor en azúcar ⁽¹¹⁵⁾.

Los intercambios comerciales con Portugal se realizan a través del mismo sistema de pago. Letras de cambio se utilizan para comprar vino en las islas ⁽¹¹⁶⁾, o para invertir su valor en mercaderías en la ciudad de Lisboa ⁽¹¹⁷⁾.

De la misma manera el azúcar comprado en Gran Canaria, y cuyo destino son los puertos italianos, es pagado con cédulas de cambio, a librar por mercaderes genoveses residentes en Sevilla y en la ciudad de Cádiz ⁽¹¹⁸⁾.

En conjunto entre los dadores y tomadores de letras son asiduos los italianos, especialmente los genoveses, de los cuales puede decirse que casi monopolizan la emisión de letras, seguidos por los castellanos y andaluces ⁽¹¹⁹⁾. El alto clero también utilizó la letra para sus cambios y transferencias en la Península, lo mismo que muchos funcionarios de la administración ⁽¹²⁰⁾.

⁽¹¹⁴⁾ En 1573, al otorgar su última voluntad y testamento el vecino Enrique Guesquier, flamenco, reconoce haber recibido distintas letras de varias personas para emplear su dinero en mercaderías. Un año antes había otorgado otro testamento, en el cual señala lo mismo: A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 784, f. 550 r.; Antonio Lorenzo, n.º 812, f. 220 r.

Un mercader flamenco, Cornelio de Manacre, residente en la Isla, dice, en 1571, que el ha enviado a Sevilla, cierta cantidad de letras, libradas sobre diversas personas, a pagar a Juan Tibabte, mercader flamenco, residente en Sevilla, para que de ellas hiciese su voluntad, y lo procedido de las mismas lo remita a Helman de Manacre, su hermano, vecino de Amberes: Francisco Méndez, n.º 822, f. 142 r.

⁽¹¹⁵⁾ Así el maestre de carabela Aparicio Rodríguez recibe en 1567 de Antonio de Campos 40 cajas de azúcar, las cuales son para pagar lo que la Isla debía a Su majestad del almojarifazgo de 1565: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 755, f. 702 v. En 1564 se remitieron 33 cajas de azúcar con el mismo objeto: Idem, f. 193 r.

⁽¹¹⁶⁾ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, f. 249 r.; Alonso de San Juan, n.º 879, f. 356 r.: Baltasar Ortiz de Caranbo, vecino de La Palma, en nombre de Antonio Correa de Guzman, vecino de La Española, y de Nicolás Hernández, vecino de Lisboa, reconoce en 1582, haber recibido de Bernardino de San Juan, regidor, 135 ducados, en contado y en una letra de cambio, de Juan Cortes de los Rios, que se los debía, a los dichos por dinero que recibió en Lisboa, para que se los diese en esta isla en tantos vinos.

⁽¹¹⁷⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 824, s.f.; Alonso de Cisneros, n.º 859, f. 102 v. El cedacero y portugués Pedro González, de viaje a Lisboa a comprar mercaderías, reconoce haber recibido, en 1573, de Cornelio de Manacre, flamenco, una cédula para Lisboa de 200 ducados, para emplearlos en mercaderías.

⁽¹¹⁸⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 779, f. 93 v.; Lorenzo Palenzuela, n.º 830, f. 132 r.

⁽¹¹⁹⁾ Según consta en nuestra documentación y en la relación de dadores y tomadores de Canarias ofrecida por E. ORTE en su trabajo, pp. 166-173.

⁽¹²⁰⁾ Así el obispo don Cristóbal Vela se obligaba pagar al mercader Juan de Molina 6.545 reales, de resto y fenescimiento de cuentas que tenía, así de la tapicería y otras cosas que le trajo de Flandes como de dineros que le había entregado para ser seguros sobre ciertos navíos que iban a Castilla. Pagaría la dicha cantidad en Sevilla o Burgos, cuando le fueren pedidos: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 865, f. 311 r.

CAPÍTULO II

ELEMENTOS E INSTRUMENTOS DEL COMERCIO

El comercio implica una serie de elementos que lo condicionan y unos instrumentos que lo hacen posible. Entre los primeros se hallan los propios, impuestos por el medio físico. En función de estos el comercio se hará por vía terrestre o por vía marítima. La situación de Canarias, su medio geográfico, impuso un medio de transporte único, tanto en las relaciones interinsulares como en las nacionales e internacionales. Incluso, las distancias largas, dentro de una misma isla, eran salvadas, debido a lo abrupto de la orografía, por el mar⁽¹⁾. Por lo tanto el carácter insular favorece y condiciona el comercio.

El Atlántico puso en contacto a Gran Canaria y a las otras islas del archipiélago con el mundo exterior. Sus caminos eran surcados por naves que en un flujo y reflujo traían lo necesario para la población y se llevaban los excedentes. Desde que Canarias se integra en la nueva economía de mercado, a consecuencia de la explotación generalizada de sus recursos, que iban desde el nivel de la simple recolección de productos al cultivo sistemático de otros, las costas isleñas se llenan de naves de todas las banderas; con ellas llegan marinos y mercaderes, con intención de controlar todo el comercio, bien como transportistas o como exportadores con intereses de capitales en los mercados receptores, con vistas a la obtención del mayor y más elevado margen de lucro.

Un análisis en profundidad de las relaciones comerciales impone como paso previo y marco el estudio de los elementos e instrumentos que son consustanciales con la actividad mercantil: los puertos que unen las rutas, con sus particularidades geográficas; los navíos que llegan y salen de ellos, sus tipos, los hombres que los gobiernan y tripulan, los fletes y los riesgos del tráfico. Al tiempo resulta de interés estudiar las formas asociativas y el modo como se organizan los intercambios.

Los mercaderes, elementos imprescindibles en todo comercio, mereceran un estudio aparte, como integrantes de colonias más o menos importantes, que se irán relevando a medida que las condiciones económicas o políticas cambien.

⁽¹⁾ LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pp. 327-331.

1. PUERTOS

En las islas y ciudades donde su relación con el exterior se hace a través del mar, se necesitan unos puntos de contacto capaces de ponerlas en relación con el exterior. Para la época, objeto de nuestro estudio, las rutas se trazan de puerto a puerto, a lo largo de las costas desde las islas a los continentes, y en el caso que nos ocupa, especialmente, a Europa.

Los puertos eran simples surgideros o abrìgos aptos para desembarcar, donde los navìos quedaban a resguardo de las grandes mareas y de los vientos, y donde las operaciones de embarque y desembarque, en pequeñas chalupas o barcas de servicio de los puertos, se podían realizar sin grandes dificultades.

En Gran Canaria el puerto principal, el que daba vida a la ciudad de Las Palmas y a su hinterland, era el de Las Isletas. Su buena disposición quedó de manifiesto desde el mismo momento de la conquista, al ser el lugar elegido por Juan Rejón para desembarcar sus tropas (2). Situado en la costa nororiental de la Isla recibía todas las embarcaciones procedentes del exterior. Existían además otros surgideros, en la costa próxima a la ciudad y en las cercanías de otros poblados, pero era por aquel por donde se registraba casi todo el tráfico.

Los historiadores y cronistas del pasado insular, contemporáneos a la época tratada en este estudio, dan noticia de la importancia del puerto. Abreu y Galindo comenta su existencia y nos dice como la isla

«... tiene el puerto de las Isletas, que está a una legua de la ciudad, puerto principal, donde está el castillo y fuerza importante de la isla...» (3).

En efecto, la primera fortaleza construida en Canarias fue la de las Isletas, en el puerto de La Luz, para abrigo de los navìos que a su sombra buscaban amparo (4). Al parecer fue edificada entre 1492-1494 por Alonso Fajardo, gobernador de la Isla (5). La seguridad del puerto es señalada en las Ordenanzas, promulgadas en 1531, al obligar a los barcos a varar en dicho lugar (6). Además la importancia del mismo queda manifiesta al comprobar la ubicación en él de un mesón y de almacenes donde los mercaderes, a la espera de la llegada de los navìos, guardaban los productos, en especial los azúcares y remieles, destinados a la exportación, embalados y envasados en cajas, tinajas y jarras. Tenemos noticia de la propiedad de uno de estos almacenes, lindante con la capellanía de La Luz, con otro almacén y con el mar. Su propietario era un mercader genovés, Lázaro de

(2) MORALES PADRON, F.: *Canarias: crónicas de su conquista*. Transcripción, estudio y notas de, Las Palmas, 1978.

(3) ABREU Y GALINDO, J.: *Historia de la conquista de las siete Islas de la Gran Canaria*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 148.

(4) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, t. I, p. 65; t. II, 1.ª parte p. 115.

(5) Idem.

(6) *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, transcripción y estudio de F. MORALES PADRON, Las Palmas, 1974. pp. 120-121

Mayuelo, pero en 1557, por venta de su viuda, pasa a poder de dos mercaderes castellanos, Antonio de Montesa y Francisco Manrique, agentes de negociantes burgaleses y flamencos (7).

Su caracter de puerto principal queda patente tambien al ser de los pocos que poseen guarda, pagado por el municipio (8).

Tambien en sus alrededores de habilita un astillero, de gran actividad constructiva, en especial para proveer de naves a la flota pesquera canaria, y para reparar y aderezar los navíos foráneos que recalaban en el puerto (9).

Además en torno a la ciudad de Las Palmas existían otros puertos y surgideros donde llegaban navíos tanto dedicados al comercio interinsular como al exterior. La documentación y autores de la época informan de los puertos del Confital, Arrecife, Santa Catalina, en las inmediaciones de Las Isletas; junto con la caleta de San Pedro, Santo Domingo y el charco de los Abades. En algunos de estos existían baluartes defensivos, así existe constancia de la construcción de torreones en las citadas caletas; son conocidos los fuertes de Santa Catalina, Santa Ana, Santo Domingo y San Pedro. Estos surgideros se localizaban entre el barrio de Vegueta, centro de la ciudad, y el puerto de Las Isletas.

En ellos, a excepción de los torres defensivas, apenas si existía algo más; en algunos se levantaron fuentes para abastecer a los navíos, como la que la ciudad manda a edificar en la caleta conocida con el nombre de San Telmo o charco de los Abades.

También es digno de mención el corral para tomar el pescado procedente de las pesquerías africanas ubicado en el puerto denominado de El Arrecife — hoy playa de las Canteras —, mandado construir en 1536 por un clérigo.

En la costa norte de la Isla existían dos puertos principales en relación al comercio exterior, el de Sardina — en Gáldar — y el de Agaete, que daban salida a los productos de la zona, sobre todo al azúcar, por existir en la comarca unos tres ingenios. Estos puertos se utilizaban como vías de comunicación hacia Las Isletas, lugar desde donde se reexportaban los artículos procedentes de aquella comarca.

En la zona Este de la Isla funcionaban los puertos de Melenara y Gando que daban salida a la producción de la rica vega de Telde. La utilización de estos puertos secundarios hay que ponerla en relación con la difícil orografía de la Isla, pues era más sencillo el transporte marítimo que el terrestre (10).

(7) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 499 v. En la venta comparece la viuda, doña Leonor de León, con su segundo marido, el doctor Angel Lercaro, y se hace mención que le fue adjudicado a ella en la partición realizada entre ella y sus hijos habidos de su primer matrimonio con Lazaro de Mayuelo. El precio de la venta es 60 doblas, y se incluye en el precio una casa de almacen, con las tinajas y jarras en donde se echan los remieles.

(8) A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 745, f. 371 r.; Alonso de Balboa, n.º 773, fs. 8 r. y 39 v. En la década de los 20 solo se cita como tal al de Las Isletas, y en los años 60 se consigna al mismo junto con el de la caleta de la ciudad. Su salario estaba establecido en unos 12.000 maravedís anuales.

(9) LOBO CABRERA, M.: *Construcción naval en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Congreso histórico "Ciudad y mar en la Edad Moderna"», Cartagena, 1984; *Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 31, Madrid — Las Palmas, 1985 pp. 345-374.

(10) LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar...*, art. cit., p. 326.

Los puertos de destino eran los que recibían a las naves fletadas en Gran Canaria y los que la unían con el exterior a través del comercio.

En la Península Ibérica, y dentro de la gran zona atlántica extendida desde Gibraltar a Amsterdam, tenemos como puertos principales el de Cádiz, Sevilla y Lisboa. El puerto de Cádiz fue creado por el mismo mar, como el de Las Isletas y el de Livorno. Su importancia viene señalada desde la Edad Media ⁽¹¹⁾ al facilitar el comercio con el Mediterráneo, con los mares del Norte, con Africa occidental y después con América. Su papel en la unión del comercio atlántico con el mediterráneo ha quedado suficientemente demostrado ⁽¹²⁾. Con respecto a Canarias funcionaba como centro distribuidor y de escala, tanto hacia los puertos del Atlántico oriental como hacia los del Mediterráneo. En este sentido insisten Madurell Marimón y Braudel ⁽¹³⁾. Felipe Ruiz apunta en esta misma dirección al decirnos que las naves florentinas que cubrían regularmente la línea Cádiz-Livorno, enlazaban con otras procedentes del Atlántico y partían directamente a Florencia ⁽¹⁴⁾.

También se encuentra Cádiz en la ruta que de Génova iba a las islas Canarias o viceversa, sobre todo en el comercio de la orchilla y del azúcar ⁽¹⁵⁾.

El puerto de las Muelas de Sevilla, era otro de los que mantenían relaciones comerciales con Gran Canaria. No obstante, en cuanto al tráfico mercantil su volumen está por muy por debajo del de Cádiz. El río, a quién Morales Padrón llama la columna vertebral de la ciudad ⁽¹⁶⁾, y al que ha dedicado una monografía, sirvió para situar un puerto en el interior; su crecimiento fue considerable debido al monopolio del comercio americano. Estimamos que la menor actividad del puerto sevillano si lo comparamos con el de Cádiz se debe a la economía de la travesía, y con el fin de evitar los problemas derivados de la barra de Sanlúcar y de las riadas. No obstante, después del incendio del puerto gaditano por el duque de Essex, gran parte del comercio canario con aquel puerto se desvía a Sanlúcar y a Sevilla.

Lisboa, en el reino portugués, fue otro de los puertos situados en el interior que venía creciendo desde la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana. Por su carácter de ubicación, en el estuario de un río, muchas veces los navíos debían hacer escala en Cascais. Su tráfico fue importante, tanto en su conexión con los continentes asiático y americano como en sus relaciones con los puertos del norte de Europa. Una muestra de ello nos la Mauro al decirnos que en 1577, 250 navíos llegaron, en el espacio

⁽¹¹⁾ RUMEU DE ARMAS, A.: *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos, XV y XVI*, Cádiz, 1976; SANCHEZ HERRERO, J.: *Cádiz. La ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba, 1981.

⁽¹²⁾ HEERS, J.: *Genes au XVe siècle*, París, 1961.

⁽¹³⁾ MADURELL MARIMON, J. M.: *Los seguros marítimos y el comercio con las Islas de la Madera y Canaria (1495-1506)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 5, Madrid-Las Palmas, 1959, pp. 485-568. BRAUDEL, F. y R. ROMANO: *Navires et marchandises a l'entree du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, 1951, pp. 46-48.

⁽¹⁴⁾ RUIZ MARTIN, F.: *Lettres marchantes echangees entre Florence et Medina del Campo*, Paris, 1965, cartas: 74, 86, 329, 334, 339, 343.

⁽¹⁵⁾ HEERS, J.: *Op. cit.*, p. 494.

⁽¹⁶⁾ MORALES PADRON, F.: *Sevilla y el río*, Sevilla, 1980.

de seis días, a buscar sal a Lisboa y a Setúbal, de los cuales unos 160 eran alemanes u holandeses (17).

En el atlántico europeo destacan los puertos franceses y flamencos. Entre los primeros son significativos los de Ruan y Le Havre, antepuerto de Ruan terminado en 1547 (18); el primero, uno de los más importantes de la costa atlántica, donde existía una nutrida colonia de extranjeros, daba paso a la ciudad de su nombre, la más importante después de Lyon.

En Flandes, tenemos para esta época como puerto más importante a Amberes, situado en el interior como Sevilla, y considerado como uno de los mejores de la época, hizo posible que la ciudad alcanzara un auge inusitado en el siglo XVI, hasta lograr una importancia sin parangón en el comercio y las finanzas (19). Existían en Amberes tres cranas, una de ellas en piedra, lo cual facilitaba la carga y la descarga (20). Era tal la cantidad de barcos que entraban y salían, que los grandes navíos tomaron la costumbre de lanzar el ancla a la entrada de la rada, en los antepuertos, y desde allí se transportaba la carga en barquitos hacia el interior (21).

En el Mediterráneo, la otra gran zona del comercio canario, los puertos más importantes eran el de Genova y Livorno. El primero, relacionado con Canarias desde el último tercio del siglo XV, y con un movimiento importante de tráfico en aquella época, la siguió manteniendo en el siglo XVI (22). Extendía su radio de acción en su propio hinterland y hacía el traspais. El de Livorno, unido al Arno y a Florencia, era el puerto principal de la señoría florentina; al mismo le prestó gran atención Cosme I, al emprender importantes obras en el puerto (23).

2. TRANSPORTE

Los puertos se ponían en contacto gracias al transporte: los navíos. Estos son en definitiva los que permiten desarrollar una actividad económica en una ciudad portuaria como era Las Palmas. El puerto de Las Isletas se vió transitado durante todo el siglo XVI por gran número de ellos, de diversa tipología y porte.

Los tipos responden a los que aparecen consignados en los contratos de fletamentos y en los conocimientos de embarque. Abundan los modelos atlánticos, con diferencias sustanciales entre ellos. Es difícil, a veces, determinar la tipología exacta, puesto que, en ocasiones, en dos documentos y refiriéndose al mismo navío, se le aplican nominaciones

(17) MAURO, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969, p. 41.

(18) KELLENBENZ, H.: *El desarrollo económico de la Europa continental (1500-1750)*, Madrid, 1977, p. 149.

(19) NORTH, D. y R. P. THOMAS: *El nacimiento del mundo occidental. Una nueva historia económica (900-1700)*, Madrid, 1978, p. 209; MAURO, F.: *Op. cit.*, p. 159.

(20) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers*, 4 ts., Paris, 1960, T. I, p. 26.

(21) Idem.

(22) HEERS, J.: *Op. cit.*, BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 ts., Madrid, 1976, pp. 278-281.

(23) MAURO, F.: *Op. cit.*, p. 142.

distintas (24). Los criterios para clasificarlos son varios. Así se pueden clasificar en función del origen geográfico, atendiendo a elementos técnicos, como palos, velas, estructura, etc., que es el establecido por el historiador francés La Roerie (25), por su destino: comerciales, pesqueros, militares, o bien el referido al tonelaje de arqueo. Conjugados estos aspectos podemos llegar a determinar los tipos de naves empleadas en el comercio canario. Si, asimismo nos atenemos a la clasificación de Pantero Pantera nos resultará más sencillo (26).

Las embarcaciones más citadas en nuestra documentación y las que realizan el comercio, entre Gran Canaria y Europa son las siguientes: navío, nao, naveta, carabela, saetía, chalupa, patache, urca y galeón. No cabe duda de que en el tráfico prevalecieron unas sobre otras, pero todos estos modelos abrieron el camino del mar, ampliando las conexiones y los mercados.

Si comparamos el movimiento marítimo de la época de Felipe II con la de su padre, comprobamos como la afluencia de naves a Gran Canaria se multiplica. Así mientras que en la época del rey prudente llegamos a poder contabilizar un total de salidas de 386 barcos, en la de Carlos V tan solo levantan velas 67, lo que nos da un porcentaje del 14,7% con respecto al total del tráfico durante el siglo.

CUADRO I
Tipos y número de barcos

TIPOS	NÚM.	%
navíos	177	45,8
naos	68	17,5
navetas	2	0,5
carabelas	105	27,1
saetías	8	2,6
chalupas	1	0,2
pataches	1	0,2
urcas	21	5,4
galeones	3	0,7
	<u>386</u>	<u>100,00</u>

(24) En dos escrituras otorgadas en 1558 por maestre Villerigo Bart, alias Vausier, vecino de Frege-lingas, en donde se da por recibido de mercancías para llevar a Flandes, en una, la de 5 de marzo se hace llamar maestre del navío *Santa Catalina*, y en otra, la de 9 de marzo, maestre de la nao *Santa Catalina*. Con lo cual tenemos que a la misma nave se le dan dos tipologías diferentes. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, fs. 248 r. y 261 v.

(25) ROERIE, G. de la: *Navires et marins. De la rame a l'hélice*, París, 1946.

(26) VILLAIN-GANDOSSI, C.: *Navires du Moyen Age*, «Revista Archelología», 114, Bruxelles, 1978, pp. 8-23. La clasificación de Pantero Pantera es recogida por LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, pp. 707-710.

El navío fue con mucho el tipo de embarcación más utilizada. A veces, su termino es impreciso, pues en varias ocasiones son distintas las naves que se designan con tal nombre. Era una embarcación de vela cuadrada, al parecer, en sentido amplio, de gran tonelaje, utilizada tanto para la guerra como para el comercio. Sin embargo tenemos

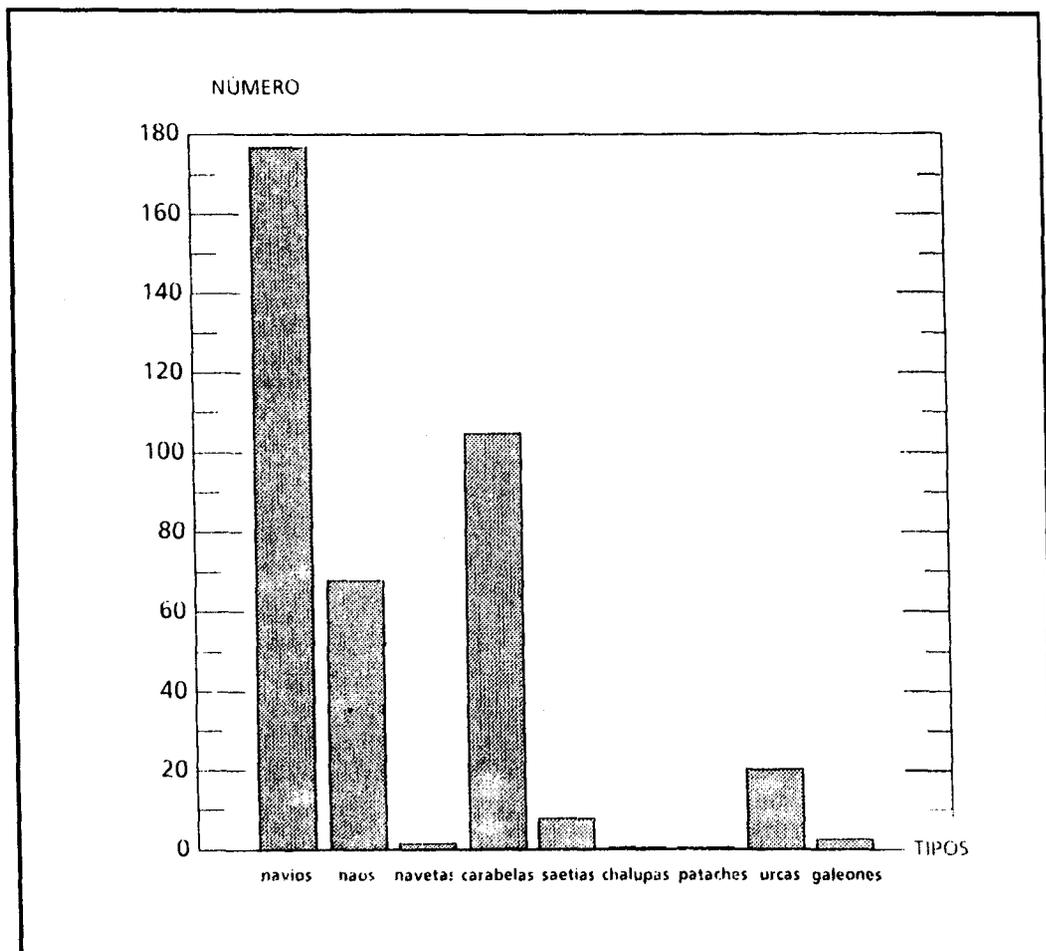


Gráfico n.º 1

que decir que los utilizados en el comercio canario-europeo eran de pequeño porte, rara vez sobrepasaba las 100 toneladas, lo cual facilitaba la carga y la descarga en puertos donde los grandes navios no tenían posibilidad alguna de entrar ⁽²⁷⁾, tales como el puerto

(27) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, p. 45, señala el peligro de las grandes embarcaciones de gran tamaño en los canales de los Países Bajos, donde frecuentemente embarrancaban.

de Amberes y otros puertos interiores. Al mismo tiempo permitían partidas menores pero más frecuentes con lo cual se fraccionaban los riesgos (28).

La victoria de este barco, de velas pequeñas, sobre los grandes navíos mediterráneos marcó el comienzo de una enorme transformación tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo (29). Se dice de él que era un edificio flotante, con dos, tres o cuatro mástiles, vela cuadrada perfecta con el viento en contra (30). Su disposición para los viajes atlánticos queda demostrada por su continua presencia en el puerto principal de Gran Canaria, pues su constancia en el tráfico refleja un índice del 45,8% sobre el total. Son muy utilizados en los viajes a Cádiz, Sevilla, Italia y Portugal, es decir, en la zona denominada por Verlinden el mediterráneo atlántico.

La nao, puede considerarse como la primera gran embarcación a vela, propia para grandes transportes y destinada mayormente al comercio. Eran barcos de mayor tonelaje, cercano, para los viajes canarios, a las 100 toneladas (31). Era útil en los viajes más largos, al utilizar como elemento de propulsión un velamen cuadrado o mixto, con una arboladura media de cuatro palos, de proa a popa. En los viajes a los puertos franceses y flamencos fue generalizado su uso, alcanzando un porcentaje del 17,5%.

Era parecida a la carabela y la carraca mediterránea; venía a ser el clásico navío vizcaino de alto borde con una quilla muy pronunciada. Su sólida construcción la hacía segura contra las tempestades, pero poco apta para la circulación en las aguas bajas (32).

La naveta viene a ser una variante de la nave, de capacidad inferior. Su uso en el tráfico mercantil es esporádico, tan solo dos unidades en un total de 386 naves.

La carabela ocupa en el movimiento portuario un lugar destacado, el segundo, en especial con referencia a los puertos atlánticos meridionales, con un índice del 27,1%. Esta embarcación está directamente unida a los descubrimientos. Muy empleada por los portugueses, se le achaca un origen lusitano, lo cual ha dado motivo a polémicas (33). En sus comienzos era un modesta embarcación de pesca y carga, pero después del viaje de Cadamosto se convierte, por excelencia, en el barco del comercio y de los descubrimientos atlánticos (34), pues no en vano los Reyes Católicos recomendaron a la villa de Palos que proporcionara a Colon carabelas con ocasión de su primer viaje.

Era una embarcación de vela triangular o latina, muy ligera, larga y estrecha, de

(28) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo...*, op. cit., pp. 391 y ss. Incluso, a veces, en estos pequeños barcos los mercaderes fraccionan la carga para evitar correr excesivos riesgos con el total de la mercancía. Así un mercader flamenco al darle poder a un agente suyo le señala que cargue azúcares en las carabelas y navíos que quisiere, pero hasta 5 cajas en cada uno. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, s.f.

(29) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo...*, op. cit., T. I, p. 399; MOUSNIER, R.: *Los siglos XVI y XVII (El progreso de la civilización europea y la decadencia de Oriente)*, Barcelona, 1964, p. 149.

(30) MASIA DE ROS, A.: *Historia general de la piratería*, Barcelona, 1959, p. 673.

(31) Por su mayor porte rara vez se construyó alguna en Canarias, aunque hay excepciones. En 1546, por ejemplo, se construye una en la caleta de Santa Cruz de Tenerife de 250 toneladas. CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife. I. 1494-1803*, S/C. de Tenerife, 1977, pp. 245 y 423. En el comercio de España con los Países Bajos y Francia se utilizan de mayor tonelaje.

(32) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, p. 45.

(32) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, p. 45.

(33) LOPEZ PINERO, J. M.: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1979, p. 224.

(34) PIMENTEL BARATA, J. G.: *La caravelle, «Coloquio Internacional Sobre as razoes que levaram a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansão mundial»*, Lisboa, abril, 1983.

alto borde y con un solo puente, con una cubierta, espolón o proa, popa llana, tres palos y cofas solo en el mayor, antenas en las tres vergas, y algunas vergas de cruz en los palos mayor y de popa⁽³⁵⁾. Su construcción era ligera, a fin de dotarla de una gran rapidez. No obstante la carabela no responde a un único tipo, y así lo afirma Fernández Duro, quién concluye que eran simplemente navíos ligeros de forma y construcción diversa⁽³⁶⁾. Sin embargo pese a la variedad de tipos, estimamos como usual en las aguas canarias la llamada de *tipo andaluz*, originaria principalmente de las costas gaditanas. Guillen Tato nos la define como una nave con cubierta, más fina que la nao, con una, dos y hasta tres velas latinas; sin castillo de proa, y a popa, las mayores podían tener la cajonada de la cámara, como las naos⁽³⁷⁾.

La seatía o saetilla, embarcación usada ocasionalmente en el comercio y en especial en aquellos viajes con destino a los puertos meridionales de Italia, Cádiz y Lisboa, con una incidencia de tan solo el 2,6%, constaba de tres palos y una sola cubierta. Por una descripción de los elementos de una de ellas, vendida en Las Palmas, sabemos que se trataba de una nave que utilizaba vela y remo, y era de pequeñas proporciones⁽³⁸⁾.

La chalupa frecuente en los viajes de cabotaje, de pesca o en los interinsulares, difícilmente se distingue de las barcas pesqueras; se utilizaba también en el tráfico mercantil, en travesías, más bien cortas: un viaje a Cádiz llevando a bordo 10 cajas de azúcar⁽³⁹⁾. Era asimismo un tipo de nave de las que asociaban vela y remo; poseía cubierta, dos palos para las velas, y seis u ocho remos por banda⁽⁴⁰⁾. Lapeyre nos señala como este tipo de construcción se hallaba muy extendida en las costas cantábricas⁽⁴¹⁾. Estas naves se usaban también en los puertos canarios para el servicio de navíos de mayor porte, en los trabajos de carga y descarga, mientras el barco se hallaba fondeado en puerto.

Los pataches eran embarcaciones de dos palos que por su buen andar y reducidas dimensiones se destinaban en las escuadras para llevar aviso, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos⁽⁴²⁾. Su uso era generalizado en las costas de la España atlántica. Tampoco es de los navíos más usuales en este comercio, pues solo con destino a Cádiz aparecen barcos de este tipo; en 1558 parte uno de las Isletas capitaneado por un vecino del Puerto de Santa María⁽⁴³⁾.

(35) MASIA DE ROS, A.: *Op. cit.*, p. 673.

(36) FERNANDEZ DURO, C.: *Disquisiciones nauticas*, Madrid, 1876-1881, T. I, pp. 86-142.

(37) Citado por LOPEZ PINERO, J. M.: *Op. cit.*, p. 222.

(38) A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 923, f. 692 r. En la descripción de los aparejos se cita entre otros: tres masteles con sus tres vergas, también llamadas antenas, y cada verga con su vela, y 6 remos con sus timones.

(39) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 91 r.: En 1572 el vecino del Puerto de Santa María, Juan de la Madrid, maestro y señor de la chalupa *La Adriana*, recibía del almorjate Tomás de Guzman 10 cajas de azúcar, para entregar en Cádiz al vecino Francisco de Santi, mercader.

(40) MASIA DE ROS, A.: *Op. cit.*, p. 674.

(41) LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution a l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, Paris, 1955, p. 211.

(42) LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar...*, art. cit., p. 306.

(43) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, fs. 239 r. a 242 r., 244 r. Entre el 25 de febrero y el 1 de marzo recibe mercancías de azúcares de varios comerciantes. En total recibió unas 60 cajas de azúcar y 2 cajones de conserva, con un aforamiento aproximado de 15 toneladas.

La *úrca*, propia del norte de Eurōpa, usada por la marina flamēnca, de origen neerlandés, era uno de los navíos más usados en el comercio con Flandes, de hecho de 49 navíos que hacen esa ruta, 18 son de este tipo.

Era una nave lenta, pesada, hasta el punto de que se daba el sobrenombre de *urca* a cualquier buque poco esbelto y de andar lento (44). Era muy ancha por el centro, su casco y popa tenían una forma redondeada, y la ausencia de quilla le permitía franquear las aguas bajas sin necesidad de esperar a las grandes mareas (45). Su uso no fue exclusivo del comercio flamenco, pues también se despachaban para Cádiz e incluso hallamos su presencia en los viajes americanos (46).

Finalmente nos queda el *galeón*, embarcación intermedia entre las de tipo redondo y largo, de vela cuadrada, utilizada tanto para la guerra como para el transporte. Al parecer venía a ser una variante de la *nao*. Era un *bajel* parecido a la *galera*, manejable y rápido, con buena capacidad como nave mercante (47). Su uso en el tráfico con Europa fue ocasional, pues solo tres cruzan el Atlántico con destino a Cádiz, dirigidos por maestros franceses.

2.1. Nombres de los navíos

Los nombres de las embarcaciones tienen una razón de ser y experimentan una sensibilidad en el sentimiento religioso de una época y de unos hombres (48). En las naves de bandera castellana o portuguesa los nombres responden a advocaciones cristianas relacionadas con el santoral de los puertos donde fueron fabricadas, con las devociones marianas y con las propias del país. Así hallamos naves nominadas *Santiago*, *Santa María*, *Nuestra Señora de la Concepción*, *Nuestra Señora de la Luz*, *San Antonio*, ... Algunos de ellos tienen relación con santos intercesores en el mar, como *San Cristóbal*, e incluso con abogados en caso de calamidad como la peste. Otros están de acuerdo con las ideas postridentinas como *Las Animas* o *La Trinidad*, puesto que la devoción a las almas, es característica de la Contrarreforma. Su devoción, en los hombres del mar fue común, sobre todo en Portugal, donde se pensaba que los muertos, o mejor sus almas, volvían de noche a sus casas y lugares habituales a hablar con sus amigos y a pedir satisfacción de voluntades o reparación de injusticias (49).

En los navíos extranjeros, procedentes del norte de Europa, no están muy presentes estas devociones, si exceptuamos algunos franceses. Era común nominar a sus naves con una terminología pagana o bíblica. Responden los nombres a elementos de la naturaleza

(44) LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar...*, art. cit., p. 306.

(45) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 45; CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1967, T. I.

(46) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registros. 1566*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, p. 121. En este periodo cruzan el Atlántico con rumbo a Indias desde Gran Canaria 61 embarcaciones, tres de ellas *urcas*. Presuponemos su introducción en este tráfico por los flamencos.

(47) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 209; JAL, A.: *Glossaire nautique*, París, 1848.

(48) DOS SANTOS, E.: *Os Açores na época moderna: religião e sociedade*, «Os Açores e o Atlántico (séculos XIV-XVII)», Angra do Heroísmo, 1984, p. 737.

(49) Idem.

como el *Ave*, *El Siervo Volante*, *El Dragón*, más eufónicos y con mayor fuerza. Algunos tienen relación con el país de origen: *La Flor de Lis*, *El Jeque de Granvila*. Otros responden a nombres de mujeres, hacia donde volaba el pensamiento de los hombres del mar, tales como *La María*, *La Juaneta*, *La Magdalena*, *La Rosa*. La mitología tampoco está ausente con ejemplos como *El Unicornio*. Entre los franceses, más devotos, hallamos algunos relacionados con el santoral como *San Pedro*, *San Lorenzo*, *La Trinidad*.

2.2. Tonelaje

Analizadas las características materiales de los barcos nos interesa conocer su tonelaje. Es difícil poder cuantificar el porte de los navíos que entraron y salieron en el puerto de Las Isletas. Primero porque sus propios maestre no lo especifican, sino ocasionalmente, y en segundo lugar porque la mayor parte de los navíos no van cargados a tope. Así mientras unos se fletan a través, es decir cuando se concierta la carga total del aforo de la nave, otras veces el maestre solo se da por recibido de una determinada carga que no llega siquiera a 10 o 12 toneladas.

De acuerdo con el conjunto de la documentación manejada podemos afirmar que las naos se fletan normalmente por toneladas, lo cual supone una ocupación parcial, mayor o menor, de la embarcación, que puede ser objeto de varios fletamentos o escrituras hasta completar lo más posible la carga. Este sistema no es único del comercio canario-europeo, sino que así rige en casi todos los puertos⁽⁵⁰⁾.

Normalmente los navíos venían fletados desde su puerto de origen, en donde varios mercaderes, bien en compañía o a título individual, habían contratado con el maestre el flete total de la nave, correspondiendo a cada uno una cantidad determinada de toneladas. Esto se constata en diversas escrituras, en donde muchos mercaderes, agentes o factores de los fletadores, al no tener carga y no poder cumplir con su parte del contrato, traspasan su cupo de tonelaje a otros para no tener que pagar el flete de vacío. Así por ejemplo, en 1582, un bretón, Juan Bolen, confiesa tener preparadas para cargar 1.000 arrobas de azúcar, en la isla de La Palma, pero no tiene nave para poder navegarlas a Francia. Mientras el mercader flamenco Daniel Vandama si tiene navío pero no carga, suficiente, por lo cual se la pide al bretón para concluir de carga la nave. Aquel se la cede bajo condición de devolvérsela en un plazo de tres meses, pero si llegare navío antes, pagará la demora hasta la entrega del azúcar, y la diferencia en el caso de que no estuviese curado⁽⁵¹⁾.

Cuando no se tiene carga y si navío se traspasa la parte correspondiente. En 1584 se nos presenta uno de los ejemplos capaz de explicar esta situación. El mercader francés Martín Broqueta, comenta como vino a Gran Canaria desde Francia en un navío para

(50) MARTINEZ GIJON, J.: *La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)*, «Historia, Instituciones, Documentos», 10, Sevilla, 1983, p. 125. En la muestra utilizado por este autor para realizar su trabajo, encuentra características similares a las halladas por nosotros en la documentación notarial canaria.

(51) A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 879, f. 343 r. En el mismo documento Juan Bolen da poder a Vandama para ir a La Palma a tomar y cargar el azúcar, y aquel ha por bien que en pago de las mismas reciba de Jerónimo Vendala, residente en La Palma, el mismo que le entregó el azúcar al francés, las 1.000 arrobas de azúcar que está obligado a pagarle por el mes de noviembre. Este documento fue otorgado el 4 de septiembre de 1582.

cargarlo con la mercancía que le había de entregar Pablos Arnao, por cuenta de Ostacho Trenache, quién fletó y envió el navío. Llegado a la Isla se encuentra con que Arnao no puede darle carga por no tenerla prevenida. Esta situación es perjudicial para el fletador, pues de todos modos debía pagar el flete más el seguro concertado para la mercancía. Para atajar estos daños procura buscar mercaderes que den carga: dos genoveses le entregan unas seis toneladas de azúcar, es decir 24 cajas (52).

Vistos estos aspectos el tonelaje sigue planteando problemas, al haber sido su estudio poco profundizado, a excepción del intento del matrimonio Chaunu (53). Sabemos como la capacidad de las naves inmersas en las rutas comerciales no era excesiva, y lo comprobamos al distinguir entre tonelada de capacidad y de aforamiento o flete, la cual nos viene indicada según la mercancía (54).

En líneas generales en la segunda mitad del siglo XVI se aprecia en toda España una escasez de tonelaje, manifiesta hasta en el lugar donde estaba concentrado la mayor parte del comercio: Sevilla. Esta escasez se ha explicado, por la atracción de otras rutas antes no transitadas por la marina mercante castellana, pero explicarla con este argumento no es suficiente (55). Las leyes y ordenanzas en favor de la marina española fueron muchas; una de ellas aplicada con asiduidad en Canarias. Era aquella que daba prioridad a las naves de bandera nacional, no pudiendo cargarse nave extranjera si existía alguna de aquellas en el puerto, y dentro de éstas tenían prioridad las de mayor tonelaje (56).

(52) A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 922, fs, 52 r. y 56 r. El mercader había venido en el navío *La Esperanza*, su maestre Xaques Rabeo. Los italianos que cargan en el navío, consignan la mercancía a la persona que fletó el navío, dando le poder para que invierta el producto conforme a una memoria que le envían. Los dos genoveses envían memoria. La de Tomas Pinelo consigna la compra en Ruan de: 4 fardos de Ruan, bueno y blanco; 4 fardos de brines de angeo bueno; 8 fardos de angeo ancho; 2 fardos de ruan crudo, 20 piezas de anascote de Flandes y 12 varas de holanda muy fina para cuello de camisones.

(53) CHAUNU, P. y HUGUETE: *Seville et le Atlantique (1540-1650)*, París, 1956-1960, t. VII, pp. 125-148.

(54) MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, p. 107.

(55) ULLOA, M.: *Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI*, «Anuario de Historia económica y social», 2, Madrid, 1969, p. 204.

(56) Esta normativa perjudicaba al comercio con el extranjero. En una carta enviada al rey en 1583 se le comunica lo siguiente: «La sustancia del qual es que las cargazones de sacas que se hacen para Flandes, Ynglaterra y Francia van en diminución y por esta caussa los derechos de vuestra magestad que sobre ellas están ynpuestos dende el año de 80 aca, valen menos y que la causa es porque no las pueden navegar en navíos estrangeros ni en naturales de menos porte queriendolas los mayores en virtud de una pregmatica que dice que se hiço aquel año y que converná que los estrangeros las carguen y los de menores portes, y para persuadirlo se funda en cinco causas:

La primera es en que soliendo llevar mucha parte de las lanas los navíos estrangeros en retorno lo hacen por la mitad menos de flete que los naturales lleban agora.

La segunda en que dice que después de la dicha pregmatica a avido grandisima falta de navíos de naturales por averse ocupado en las armadas y en las navegaciones de tierra nova y otras partes con que dice an subido los fletes mucho y quiere decir que an faltado en que navegallas.

La tercera en que refiere que les ofrecio que vuestra magestad conviniendo a su real servicio mandaría que se cargasen sacas en navíos estrangeros a lo menos a falta de naturales con que dice que los dos años pasados se conpraron mucha cantidad de sacas y que como no se a hecho las dexaron en los puertos y caminos por falta de navíos, y porque ven que tambien son menester para las armadas y para la pesqueria

En efecto, la documentación da prueba de ello. Desde 1545 se percibe esta aplicación de las leyes, tal como se comprueba en un pleito seguido por un vasco contra otro maestre de navío, al pretender aquel, según derecho, llevar en su barco la carga del otro, al ser el suyo de mayor porte, conforme a las pragmáticas y provisiones reales. Para evitar el alargamiento del pleito se retira de él a cambio de 6.000 maravedís entregados por uno de los mercaderes cargadores, para evitar traslados y quiebra del azúcar (57).

Los propios maestros extranjeros conocedores de la legislación piden información al respecto. En 1562 un portugués se presenta ante escribano, alegando que como quería cargar su navío con azúcares y mercaderías quería dar pregones conforme a ley para que si hubiera navío de mayor porte tuviera preferencia en la carga (58).

La escasez de tonelaje se experimentó en Canarias. De hecho muchas veces, en especial en el último tercio del siglo, no se hallaban naves en los puertos grancanarios, por lo cual se recurría a otras islas, a donde, en ocasiones, se remitía la mercancía en barcas para cargarla en los navíos allí fondeados (59). La escasez de fletes puede deberse también a la mayor demanda en Tenerife, pero también a un déficit en la construcción, al volumen creciente de los fletes al ampliarse el movimiento económico. Tampoco hay que olvidar que este déficit puede estar en relación con las circunstancias políticas que, indudablemente, repercuten sobre Gran Canaria. Las guerras en el norte y el bloqueo comercial hacen que se tomen medidas sobre los navíos procedentes de Inglaterra. Por esta razón la ciudad y regimiento de Canaria elevan al rey una súplica en donde comentan que a causa de ello

«... los mercaderes católicos de Francia y de la dicha ysla que solían cargar y proveer de mercaderías la dicha ysla conprandolas de otros católicos no se atreven ni siquiera haçer las dichas cargaçones por el riesgo que corren y molestia que se les haçe de lo qual resultan daños...» (60).

De todos modos en Canarias existía tradición de realizar los viajes, e incluso construir (61), en navíos de pequeño tonelaje. De hecho, el porte de los barcos que hacían

este año en que se tienen por danificados en su trato y hacienda...». El informe continua alegando las razones del daño, pero creemos que las enumeradas son suficientes al respecto. A.G.S., Consejos y Junta de Hacienda, leg. 210.

(57) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, fs. 385 r. y 412 v. En 10 de agosto de 1545 el maestre de la nao *Santiago*, Gomez de Calleja, vecino de Vizcaya, fleta su barco al mercader genovés Juan Baptista Amoreto, para llevarlo cargado a Cádiz.

En 14 del mismo mes el maestre confesaba seguir pleito contra Manuel Hernández, maestre de navío, por ser su nao de mayor porte. Como hemos comentado arriba la dejación del pleito se hace mediante una indenización. Recibida esta del mercader Antonio Ponce, el maestre le da poder para que las cobre del acusado y de los demás mercaderes que hubiesen cargado mercancías en el navío, y por supuesto de los pasajeros.

(58) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 781, f. 247 r. Se dieron pregones en la ciudad, en donde se decía que el maestre portugués Gaspar Alfonso quería recibir carga, para que si hubiese navío de mayor porte compareciese su maestre, donde no se le daría al portugués para que se fuese con buen viaje. Escrituras similares se otorgan en el mismo año y en 1578: A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 781, f. 339 v.; Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.580, f. 427 r.

(59) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 835, f. 314 r. En 1580 se notifica el envío de 13 cajas de azúcar a Tenerife, en una barca, para allí traspardarlas a una nao, que las llevaría a la parte y lugar consignada en la escritura.

(60) A.G.S., Guerra Antigua, leg. 268. Esta fechada la carta en 27 de enero de 1589.

(61) LOBO CABRERA, M.: *Construcciones y reparaciones...*, art. cit.

viajes transatlánticos había sido regulado por las Ordenanzas del Consejo de Indias, por dos veces consecutivas: en 1566 y 1561, pero con una excepción para Canarias, al poder tener sus navíos una capacidad máxima de 80 toneladas⁽⁶²⁾. Sin embargo lo que en principio paració ser un castigo resultó ser una ventaja para el tráfico y para la industria local. Se debió ello, al darse cuenta lo mismo que en Vizcaya y Guipuzcoa, de que en muchas rutas los barcos pequeños eran los más útiles.

Las naves ocupadas en la marina mercante canaria eran todas de tradición atlántica, de fábrica andaluza, portuguesa y flamenca principalmente, pero en casi todas dominaba una constante: su pequeño porte, si exceptuamos las urcas flamencas.

La naveta, saetía, chalupa y patache rara vez sobrepasaban las 50 toneladas, incluso existen ejemplos de construcciones canarias de menos porte, entre 25 y 30 toneladas⁽⁶³⁾. Si atendemos a su capacidad de carga en relación con la mercancía llevada a bordo, comprobamos que seguimos una buena dirección. Un patache con destino a Cádiz llevaba a bordo del orden de 60 cajas de azúcar, lo cual hace una capacidad de 15 toneladas⁽⁶⁴⁾. La naveta, algo similar, llevaba en sus bodegas unas 56 cajas de azúcar y 9 pipas, es decir unas 14,5 toneladas⁽⁶⁵⁾. La saetía y la chalupa, ya comentadas, más propias como barcos de servicio de los puertos, rara vez sobrepasaban las 10 toneladas en las de construcción isleña. Con dirección a Italia parte una del puerto de Las Isletas que alcanza las 55 toneladas de carga⁽⁶⁶⁾.

Entre las embarcaciones de tonelaje intermedio en este tráfico tenemos la carabela, el navío y el carabelón.

La carabela de poca consideración, de la cual habla Tomé Cano en 1611⁽⁶⁷⁾, es la más común en la ruta con los puertos ibéricos. La máxima carga que hemos hallado a bordo de ellas son 600 fanegas de cereal, 80 pipas de vino o 210 cajas de azúcar⁽⁶⁸⁾.

(62) MORALES PADRON, F.: *El comercio...*, op. cit., pp. 108-109; CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, T. I, p. 423, n. 154.

(63) A.M.L.L., Libro de fianzas de lonjas, ventas, escrituras de venta, licencias de madera, donativos, etc., ante Salvador Fernández de Villareal, 1630-1652.

(64) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, fs. 239 r., 239 v., 240 v., 241 r., 241 v., 242 r.

(65) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, fs. 20 r. y v.; 22 r. y v., 23 r., 24 r., 25 r. y 26 r. En 1567, 14 de febrero, el maestre y señor de la naveta *Santa María de Buen Guía*, Ventura Pluma recibía a través de ocho conocimientos de embarque la aludida cantidad, equivalente a un reducido tonelaje. La mayor parte de la carga es propiedad de genoveses, pero va consignada a sus agentes, avecindados, en Cádiz.

(66) A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.580, f. 404 v., 422 v., 426 v., 418 v., 419 v., 409 r. La carga se reparte en cinco conocimientos de embarque, entregada por mercaderes genoveses residentes en Las Palmas y consignada a comerciantes de Genova. Como carga lleva azúcar, conservas, orchila y 24 pajaros canarios.

(67) CANO, T.: *Arte para fabricar y aparejar naos*. 1611, edición y prólogo de E, Marco Dorta, La Laguna, 1964.

(68) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 740, f. 202 v., Luis de Loreto, n.º 871, s.f., Pedro de Escobar, n.º 764, f. 1147 r. El azúcar se envía para Génova, previa escala en Cádiz, y es cargado por tres mercaderes italianos en esta proporción: de 40 a 60 cajas uno, 50 el otro, y de 90 a 100 el tercero. El cereal lleva por destino la ciudad de Lisboa, y va repartido entre trigo y cebada; el maestre debía recogerlo en Fuerteventura y en Lanzarote.

El vino se carga en 1586, tiene por puerto de destino Portugal, puesto que era para proveer la armada de su majestad.

Si reconvertimos estas cantidades en toneladas, hallamos como polos las cifras entre 30 y 52.

El navio aumentaba su capacidad de aforamiento. Había algunos que no transportaban en sus bodegas gran cosa, pero atendiendo a aquellos cuyo flete era realizado a tope, es decir a través, podemos afirmar que podían transportar hasta 2.000 fanegas de trigo o 180 cajas de azúcar (69), con lo cual hallamos una capacidad media entre las 50 y 100 toneladas.

El galeón, más propio de los viajes transoceánicos, con un porte elevado en tales travesías, no alcanza en estos viajes comerciales más allá de las 50 toneladas de carga. Uno con destino a Cádiz transporta a bordo 160 cajas de azúcar (70).

Las naves por excelencia, consideradas grandes para nuestro tráfico, aún cuando son menores a las reseñadas en otros trabajos sobre comercio (71), e incluso de arquitectura naval (72), son la nao y la urca. La máxima carga que hemos visto meter en el interior de una nao son 585 cajas de azúcar, en la época de Carlos V, con destino a los puertos italianos (73), alcanzando por lo tanto un porte de 146 toneladas. Otras llevan entre 200 y 400 cajas, es decir una media de 75 toneladas.

En el caso que nos ocupa la urca es de capacidad similar a la nao. Las tenemos capaces de cargar 472 cajas de azúcar y 124 pipas vinos, con lo cual llegamos al tonelaje tope de unas 180 toneladas; también las encontramos con menos porte, llamadas en los documentos urquetas pues rara vez superan las 50 toneladas (74).

En definitiva nos hallamos ante lo planteado por Braudel (75), para el comercio atlántico, y Canarias y su comercio exterior dan prueba de ello. El predominio de las naves

(69) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 831, f. 190 r., 193 r., 194 r., y 225 r.; Alonso de Balboa, n.º 778, fs. 228 r., 231 v., y 238 r. En ocasiones podían llevar más carga como un navío con destino a Cádiz y Génova, capaz de llevar a bordo unas 250 cajas de azúcar.

Conocemos la existencia de un navío, cuyo destino es Sevilla que transporta en sus bodegas 1.900 fanegas de trigo, perteneciente a las tercias del almojarifazgo de la isla, cargadas con licencia del concejo de Gran Canaria, para venderlo en la ciudad andaluza.

(70) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, s.f.; Bernardino Rosales, n.º 890, fs. 494 r. y 558 r. Entre 27 de septiembre y 27 de octubre recibe carga de azúcares y orchilla, alcanzando tal cantidad.

(71) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 210. El autor citando a varios investigadores le atribuye a la urca un tonelaje entre 200 y 400 toneladas. VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, p. 45, le aplica a la nave un tonelaje de 300 a 500 toneladas y a la urca entre 200 y 400.

(72) ANTHIAUME, A.: *Le navire. Sa construction en France et principalement chez les Normands*, París, 1922, p. 221.

(73) A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 751, fs. 455 r. y 457 r. Esta cantidad la recibe de un solo mercader, Antonio Adorno, consignada a distintos mercaderes: 292 a Juan Francisco Fiesco y Manufro Vicencio Pinelo Adorno, 60 a Juliano y Francisco Sauli, 34 a Vicencio Centurión Fatinate, 37 a Nicolao Italiano, 23 a Filipi Sauli, 21 a Octaviano Sauli, 14 a Filipo Pinelo y 13 a Francisco Franquiz. Por otro lado recibe del mismo 64 y 27 cajas de pez.

Este cargamento crea diferencias entre el mercader y el maestre, al aparecerle a este en su cuenta dos cajas menos.

(74) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, f. 187 r. El maestre de ella, Andrés Anriquez Guesquier, flamenco, en unos documentos se hace llamar maestre y señor de la urca *La Fortuna*, y en el citado de la urqueta. Sin embargo por la carga recibida pensamos que se trate de una embarcación similar a la urca, pero de menos tonelaje.

(75) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo...*, op. cit., pp. 391 y ss.

pequeñas se debe a la obtención de carga de manera más fácil; las pérdidas son menores en caso de naufragio; se defienden mejor en caso de tempestad y son capaces de alejarse más rápidamente ante el ataque de los corsarios. Estas cuestiones se fundamentan en la finalidad de conseguir una serie de ventajas, fundamentalmente económicas. Los mercaderes no hicieron oídos sordos a estas cuestiones, y a veces prefirieron repartir la carga en varios navíos, antes de remitirla en uno solo. Un mercader flamenco, por ejemplo, da poder a un agente suyo, para que cargue azúcares con destino a Cádiz, en las carabelas y navíos que quisiera, enviando en cada uno de ellos hasta 5 cajas y no más (76).

Por tanto hemos de llegar a la conclusión de que los barcos de gran tonelaje eran los menos aptos para navegación mercantil entre Canarias y la mayor parte de los puertos atlánticos de Europa, y de ello se percataron los mercaderes que traficaban en Canarias, conocedores de los peligros del mar, de las vicisitudes políticas de la época y de la inestabilidad atmosférica en los mares del Norte.

2.3. Maestres y tripulación

El comercio, el tráfico, solo era posible gracias a aquellos hombres capaces de poner en circulación la mercancía, trabajando duro y abriendo los caminos del mar. Viajar en aquella época como oficio, como aventura o como pasajero era un riesgo, pero mientras unos lo hacían eventualmente para otros su vida estaba plagada de tempestades, naufragios y ataques piráticos. Además el marino debía conocer su oficio en toda su extensión, no solo era importante capitanear el barco sino, en los viajes mercantiles, saber colocar bien la mercancía en las bodegas, de manera que quedara equilibrada y no entorpeciera la marcha del navío. Al propio tiempo la vida no debía ser muy agradable a bordo de aquellos pequeños barcos. Iban hacinados en el castillo de popa; a veces les falta el agua y el mantenimiento, y solo tenían como entretenimiento los libros de horas, de la mar y algún que otro de caballería, como el Amadís de Gaula, tal como ellos mismos lo declaran al visitador, que una vez llegados a puerto, va al navío por orden de la Inquisición (77).

La tripulación de estas embarcaciones, no debía de ser muy numerosa, dada la pequeñez de las mismas. Estaba dividida en sectores, más o menos amplios en función del puerto de destino, de las características del mismo, bien se tratara de radas interiores, caso de Sevilla o Amberes, o de puertos creados por el mar como el de Cádiz o Liorna, y del trabajo a realizar.

En los contratos el maestro aparece como la figura más importante dentro del navío. Este podía estar al servicio del propietario o ser él mismo el dueño del navío. En el primer caso el dueño del barco da poder al maestro, para que pueda serlo en su embarcación, recibir y cobrar los fletes, otorgar cartas de pago y de finiquito, llevar la soldada y ventaja

(76) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, s.f. Esta es la recomendación que hace el mercader flamenco Gerardo Bruinzeles al vecino de la Isla Alonso Venegas, cuando le da poder.

(77) A.M.C., Inquisición, papeles sueltos. En la visita realizada al navío *El Aguila negra*, procedente de Conisbergue, en Prusia, halló el visitador inquisitorial libros de la mar y un Amadís. En otra visita girada al navío inglés *San Miguel*, procedente de Inglaterra, villa de «Hartona», halló el canónigo Ambrosio López, visitador del S.O., un libro intitulado fray Luis de Granada, la segunda parte del libro *Guía de pecadores*.

propia de los marineros, fletar el navío para cualquier viaje, e incluso poder vender la nave al precio que estimare conveniente (78). Con estos poderes se convertían casi en los dueños del navío.

La segunda formula es la más corriente en los barcos mercantiles, pues casi todos declararan en el momento de otorgar los contratos ser maestros y señores de los navíos, carabelas o naos. Sea de un modo u otro es a él a quien corresponde asumir la contratación. García de Palacios nos dice del mismo que es

«... a cuyo cargo está el dar cuenta de las mercaderías, y de todo lo que en la nao se carga, y de los fletes de los pasajeros...» (79),

y al mismo tiempo el que contrata al resto de la tripulación, les paga y les alimenta. Estos aspectos los confirman algunas escrituras notariales. En 1562 un maestre portugués vende su navío a un mercader genovés, y este una vez dueño del mismo contrata los servicios de aquel para que vaya en el navío por maestre, reciba la carga de cajas de azúcares que él y otras personas le dieran, busque la gente necesaria de marineros y grumetes para regir el barco. Por realizar este trabajo desde Gran Canaria a Cádiz, percibirá 8 reales por caja de azúcar, pagados en el puerto andaluz por la persona que reciba la carga, y de los demás que ganare el navío, así de pasajeros como de otra mercancía, recibirá las 2/3 partes por su maestraje (80).

Es normal que el resto de la tripulación e incluso la fábrica de la nave sea de la misma nacionalidad del maestre, pues casi siempre los marineros son contratados en el puerto de despacho. Por ello cuando algún miembro de la tripulación se le niega a seguir le crea problemas. Algunos casos quedan reflejados en las escrituras. Así por ejemplo, en 1565, un maestre de urca, vecino de Holanda, daba poder a un flamenco de Amberes, vecino de La Palma, para que tratara un pleito contra un marinero, trompetero, carpintero y lombardero que se les negaban a volver en el navío (81). Cuando esto sucede debe completar la tripulación con especialistas avecindados en las islas.

En los conciertos realizados entre el maestre y los mercaderes queda constancia de la vecindad y naturaleza del primero. De ahí el que podamos saber en manos de quién estaba el tráfico mercantil. No podemos homogeneizar todo el comercio sino que hemos de analizarlo en función de los puertos de destino.

La variedad no es muy amplia, son hombres procedentes en su mayoría de los mismos puertos a los cuales se dirigen las mercancías, pero no cabe duda de que, a veces, espolea-

(78) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 736, f. 65 r. Así consta en el poder dado por el regidor y vecino Juan de Maluenda, propietario de la carabela *Concepción*, al vecino Francisco López.

(79) GARCIA DE PALACIO, D.: *Instrucción náutica para navegar*, Madrid, 1944, pp. 129-156. En la misma obra de este autor del siglo XVI se nos dice del patrón, «según el uso de la galera, se dize lo que en el navío, maestre».

(80) A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 768, f. 94 r. Asimismo le da el poder en 6 de abril de 1562, para que llegado a Cádiz y descargado el navío lo pueda fletar para la isla u otra parte, y de lo que ganare le ha de acudir con la tercia parte.

(81) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 819, f. 42 r. Asimismo le da el poder a Ebrarte Provoste, para que cobre del marinero y trompetero 61/4 que le dió a cuenta de 12,5 que quedó en pagarle por hacer el viaje, y cobre del lombardero y carpintero 6 reales que les dió a cuenta, a cada uno, y una trompeta, embargada en el zapatero Juan Pérez, que es suya.

dos, por la ganancia, la facilidad de conseguir carga, lleguen maestros de otras zonas portuarias.

CUADRO II

Los maestros y el tráfico

ORIGEN	CÁDIZ	SEVILLA	PORTUGAL	ITALIA	FRANCIA	FLANDES
Andaluces	52	4	—	4	—	2
Vascos	1	—	—	2	—	2
Catalanes	—	—	—	1	—	—
Isleños	8	—	—	—	—	1
Portugueses	97	29	19	4	1	5
Italianos	2	—	—	2	—	—
Franceses	4	—	1	1	36	11
Flamencos	3	—	—	—	1	29
Otros	—	—	—	1	—	—
Total	167	33	20	15	38	50 (82)

El comercio con Cádiz es el que da la nómina más heterogénea. Los maestros más abundantes son los de origen portugués, representados con el 58 %, con lo cual se corrobora la mayor participación de las naves lusitanas en este tráfico. No en vano decía Tomé Cano que las naves mejor construidas eran las fabricadas en Vizcaya y Portugal (83). Asimismo para este autor isleño los mejores marineros eran los andaluces y portugueses artífices de los grandes descubrimientos. La naturaleza de estos maestros se repartía por todo el país, pero eran más abundantes los de la mitad sur, desde Faro y Tavira hasta Lisboa. Los de Tavira eran los más numerosos, con un total de 29 maestros. Le seguían en proporción los de Lagos, Vila do Conde, Portimao, Faro, Sesimbra, Setúbal y Lisboa. De la zona entre el Duero y el Tajo tenemos también dignos representantes como son los naturales de Aveiro, Oporto y Viana.

Esta abundancia de portugueses en el tráfico canario ayuda a confirmar aún más la fuerte presencia de lusitanos en todos los sectores económicos desarrollados en Canarias tras la conquista (84). Las causas hay que buscarlas en el superpoblamiento portugués y en sus continuas crisis frumentarias.

Los andaluces le siguen a la zaga con el 31 %. Proceden en su mayoría de puertos costeros, siendo significativos los 35 de Cádiz y los 13 del Puerto de Santa María. El resto se reparten por la costa onubense, con representantes de Huelva y Moguer.

(82) La diferencia que existe entre el número de maestros y el de barcos se debe a que muchos maestros no indican su nacionalidad en los contratos y a que el mismo maestro comparece, en ocasiones, varias veces ante escribano, en diferentes fechas, llevando a su cargo distintas embarcaciones.

(83) CANO, T.: *Op. cit.*, p. 23, 50-51. En el primer diálogo este autor isleño comenta «... están muy diestros los marineros españoles, portugueses y andaluces con particular primor y excelencia sobre todas las navegaciones del mundo. Las de los franceses, ingleses y olandeses pueden hablar en esta materia mejor que ellos (se refiere a los italianos), y aún estos son marineros de ayer acá, y lo que saben lo deben a los portugueses que los an ynstruydo...».

(84) PEREZ VIDAL, J.: *Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 41, Madrid-Las Palmas, 1968, pp. 41-106; *Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria*. En «Homenaje a Elías Serra Rafols», T. I, La Laguna, 1972. pp. 369-390.

Los vascos, abundantes y presentes, en otros puertos comerciales, y controladores de casi todo el tráfico lanero con los Países Bajos (85), tan solo están representados por un individuo.

Poco a poco se incorporan a este tráfico los flamencos, italianos, franceses e incluso los propios isleños.

Muchos de estos maestros, ante las posibilidades económicas que les depara la ciudad de Las Palmas, acaban avecindándose en ella, cumpliendo su papel tanto en los viajes europeos, como en los africanos y americanos (86). Alvaro Gómez, el mismo que realiza varios viajes a Cádiz en la década de los sesenta, es el mismo organizador de una expedición a Cabo Verde en 1567 (87).

El comercio con Sevilla se realizaba a través de barcos controlados por los portugueses, en una proporción del 87,8%. Quizás por conocer perfectamente la entrada del río y salvar con dificultad la barra de Sanlúcar. De hecho estaban acostumbrados a penetrar en el puerto de Lisboa. Destacan los oriundos de Setúbal y Sesimbra. Los representantes andaluces son naturales de Cádiz, Puerto de Santa María y Sevilla.

Los navíos con dirección a Italia estaban maestrados en unas proporciones más repartidas. Junto a los andaluces y portugueses, hay dignos representantes del área mediterránea: catalanes, franceses, italianos y cretenses. También dos vascos, vecinos de Portugaleta, se hallan inmersos en este tráfico.

Las relaciones mercantiles con Portugal estaban en manos de los naturales de este reino, en proporciones similares para toda la costa, de entre los cuales destacan como los más aventajados los maestros originarios de Avero, quizá por proceder de allí el mayor volumen de las importaciones canarias (88). También un francés, de Tolón, hace esta ruta, llevando a bordo de su nao 161 cajas de azúcar (89). Es lógico pensar que con el movimiento del puerto, los mercaderes una vez preparada la carga, si no conseguían navíos de la nacionalidad del puerto de destino, aprovechaban los disponibles.

La composición comentada para el tráfico con los puertos meridionales cambia radicalmente cuando nos referimos a los puertos del norte. La circulación del comercio francés estaba en manos de maestros de la costa de Bretaña, donde eran fletados sus barcos por los mercaderes radicados allí. Son mayoría los naturales de Rosco, San Malo, Havre y Fecan. Estos marineros, sobre todo los de Rosco, estaban considerados como los más expertos y leales, y sus barcos, de pequeño tonelaje, entre 45 y 100 toneladas estaban bien

(85) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, BASAS FERNANDEZ, M.: *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.

(86) Existen varios ejemplos para confirmar esto, que se amplía a los tripulantes y demás personal de a bordo, así el escribano de la nao *Santa Catalina*, procedente de Flandes, deja su puesto como tal y se convierte en un mercader de a menudeo en la Isla: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, f. 261v.

(87) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, p. 107. En esta misma expedición entra el maestre como socio en la compañía.

(88) LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Portugal y Gran Canaria en el Quinientos*, «Congreso Internacional Os descubrimientos portugueses e a Europa do Renascimento» Lisboa, 1983. De Avero se importaban preferentemente formas de azúcar, es decir recipientes de barro, moldes, para fundir el producto en panes.

(89) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, sf. Este maestre, Beltrán Cadiera, declara en el conocimiento de embarque, otorgado el 27 de agosto de 1586, ser vecino de Tolon, de Provenza, de Marsella.

armados y equipados. De hecho los negociantes de Amberes fletaron, muchas veces, ante la ausencia de barcos de Holanda y Zelanda, naves bretonas para cargar en España y Portugal ⁽⁹⁰⁾.

El comercio con Flandes, si bien en los primeros años del siglo estuvo en manos de maestros andaluces, vascos y portugueses, en la época de Felipe II es controlado por marinos flamencos, en especial por los naturales de Amberes y de los antepuertos de Flessingue y Middelburg. Algunos holandeses, en años anteriores a las revueltas, también participaron en este tráfico. A partir del primer bloqueo de Amberes, ocupan su lugar los maestros bretones que ante la imposibilidad de llegar a aquella ciudad reciben orden para desembarcar en Calais, con lo cual este puerto cobra una nueva actividad ⁽⁹¹⁾.

La edad de los maestros, a pesar de su pericia, no solía pasar de los 40 años, considerados en plena madurez si se analiza la expectativa de vida en el siglo XVI; otros eran mucho más jóvenes ⁽⁹²⁾.

El salario percibido por el maestro, cuando este no es el propietario del navío se establece en unos 40.000 maravedís por un viaje redondo de ida y vuelta a Flandes o Francia ⁽⁹³⁾, más una cantidad de ventaja, en torno a los 9.000 maravedís, llamada de calzones. En algo menos se establece el salario de los maestros para los puertos más meridionales.

El resto de la tripulación solía ser de la misma nacionalidad que el maestro, aunque a veces se mezclaban en una nao marineros de origen italiano con otros portugueses, o bretones con ingleses, flamencos y alemanes ⁽⁹⁴⁾.

Estimamos que la tripulación no debía de ser muy numerosa. Tampoco podemos afirmarlo con garantías para todos los barcos, puesto que la mayor parte de las naves, recaladas en el puerto, traían, en gran medida, su gente, y solo contrataban en Las Palmas a algún marinero. Tenemos constancia de la contratación en el puerto isleño de algún que otro piloto. En 1537, un portugués vecino de Lagos se concierta con un sevillano para ir en una nao en calidad de marino y piloto, desde Las Isletas hasta Cádiz, obligándose a ayudar a descargar las mercancías, percibiendo por el pilotaje 5.280 maravedís ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁹⁰⁾ VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 60.

⁽⁹¹⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 777, f. 626 r. En diciembre de 1576 el vecino de Rosco, Manuel Oliver, maestro del navío *La Juaneta*, en un contrato declara estar de viaje para Ambéres, estando abierto el paso de Flessingue, y no lo estando aportará al puerto de Calais, en Francia. VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 60, nos confirma lo mismo.

⁽⁹²⁾ En algún caso excepcional nos encontramos algún maestro de 60 años, como Vicente Pinzon, vecino de Granvilla, en Normandía, maestro del navío *Santiago*: A.M.C., Inquisición, IV-19 Mientras, otro maestro francés, Alonso Tanguir, bretón, declaraba en 1593 tener 22 años: A.M.C., Inquisición, CV-7.

⁽⁹³⁾ A.M.C., Inquisición, CXXVIII-3. Este es el sueldo del maestro Esteban Levínos, natural de Dunquerque, de 34 años de edad. El declara su sueldo en moneda flamenca, 32 libras de gruesos por ida y vuelta más 10 sueldos de ventaja. Este mismo maestro confiesa tener 1/12 parte del navío que trae a su cargo y las 11 partes restantes dice ser propiedad de los mercaderes, vecinos de Enden.

⁽⁹⁴⁾ En una nao arribada al puerto de las Isletas, procedente de Londres, con ruta hacia Angola y Brasil, venía como tripulación hombres naturales de Portugal, Inglaterra, Francia, Escocia y Castilla: A.M.C., Inquisición, CXXXI-21, CLIII-18.

⁽⁹⁵⁾ A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 750, f. 681 v. Además por ir por marinero cobra otra cantidad, a pagar junto con el pilotaje a los seis días después de haberse descargado la nave. En otros contratos el plazo de la paga varía así como el salario. Un piloto por un viaje de Gran Canaria a Sevilla percibe 15.840 maravedís, a pagar en un plazo de ocho días después de la descarga: A.H.P.L.P., n.º 778, f. 341 v.

El piloto, por su trabajo en gobernar y mandar el navío con los instrumentos y aparejos de su oficio, además de cobrar su salario, recibía comida y bebida en su mesa, a bordo del navío (96).

No siempre se establecían de este modo las condiciones entre maestro y piloto, pues de acuerdo a la nacionalidad de los mismos podían variar. Un francés, natural de Marsella, recibía además de su sueldo por el pilotaje de un navío, la mitad de las ganancias, quitando costos, según fuero y usanza de la gente del mar de Marsella (97).

Las declaraciones de los marineros ante el visitador nombrado por el inquisidor para hacer la inspección a los navíos extranjeros, nos informan de la cantidad de tripulantes que había en estos navíos mercantes. No eran muy numerosos, entre 10 y 25 personas, de las cuales 2 o 3 eran grumetes, y el resto oficiales y marineros. Entre estos se encontraban el piloto, contramaestre, escribano y otros cargos.

A veces contaban también estos navíos con capitán, pero lo normal era que el cargo de capitán y maestro lo ocupara una misma persona.

Los pilotos eran los encargados de la navegación y consejeros en los barcos; su misión consistía en evitar que el navío encayara en las radas bajas y en los bancos de arena.

El contra maestro era el encargado de dirigir la maniobra, y el escribano debía dar fe y registro de las mercancías.

También era usual, en los viajes largos, llevar a bordo como parte de la tripulación carpinteros y artilleros. El carpintero formaba parte del equipo denominado de reserva, y hacía las veces también de calafate y tonelero; a la vez repartía estas tareas con la de marinero.

Los navíos procedentes de Flandes y Francia venían bien artillados (98), al correr más riesgos en la travesía a causa de los corsarios y piratas. Como expertos para manejar el material bélico se contrataba los servicios de un artillero y lombardero, ayudantes también en la marinería.

Los marineros eran los más numerosos dentro de la embarcación, pues además de sus obligaciones como técnicos del mar debían ayudar a cargar y descargar la mercancía. A veces es la propia tripulación la que negocia la mercancía. Así en 1570 el maestro bretón Pedro Lecler, el mismo que cita Lapeyre en 1566 para el comercio entre Francia y España (99), carga en Las Isletas para traficarlas ellos mismos, él y sus marineros, 17 cajas de azúcar y una bota de aguardiente (100).

Completaban la tripulación los grumetes y pajes, personal más joven del barco a quienes llama el maestro los chicos, quienes realizaban su aprendizaje a bordo.

(96) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 902, f. 255 v.

(97) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 902, f. 250v. En este contrato de obligación el piloto, además de comprometerse a cumplir su misión, y a establecer que si el navío recalare en cualquier puerto lo puede hacer siempre que luego prosiga su viaje a Cádiz.

(98) Así lo afirma VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 223, cuando dice que los barcos bretones viajaban hacia el sur, bien armados y equipados.

(99) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 216, tabla I.

(100) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 61 v. En 1570 el maestro Pedro de Leclerque, bretón, de viaje para Bretaña, confesaba recibir 14 cajas de azúcar y una de panela, pertenecientes a él y a sus marineros, heredando cada uno según lo invertido en la compra, por lo cual se obligaba entregarlas, en el puerto para donde va fletado, a los marineros para su posterior reparto, pagándole a él los fletes y averías. En el mismo día se daba por recibido de dos cajas más de azúcar y de una bota de aguardiente propiedad de dos marineros.

Los salarios a la tripulación se le pagaban en los puertos de destino, una vez descargada la mercancía, en un plazo no superior a 8 días ⁽¹⁰¹⁾, después de que el maestre cobrase el flete. A veces recibían algún dinero adelantado en el puerto de despacho, para su mantenimiento y vestuario.

También los maestros tenían obligación, en caso que el navío fuere atacado por corsarios e hiriesen a los marineros en la defensa, a curarlos a su costa más pagarles, una vez llegados a puerto, todo el daño recibido en la pelea ⁽¹⁰²⁾.

La tripulación consignada en algún documento nos permite hacernos una idea más exacta de su número y dedicación. Un maestre concertado con un mercader flamenco para ir en su nao a Flandes o Francia detalla la tripulación que lleva y el salario de cada uno de sus miembros: maestre retribuido con 30 ducados, piloto hasta Fregelingas con un sueldo de 50 ducados, allí se debía nombrar a otro piloto para que metiera la nao en el río; otro maestre, el carpintero, el guardian, el cocinero y el escribano cobrarían, cada uno, 6 ducados; el lombardero 5 ducados, lo mismo que un marinero; dos marineros cuatro ducados, cada uno; los grumetes, dos, percibirían de salario cada uno 2 ducados. En total hacen una tripulación de 13 personas ⁽¹⁰³⁾.

Salarios más altos cobraban marineros concertados con un maestre para ir de viaje a Sevilla. Cobrarían por su trabajo entre 12 y 18 ducados ⁽¹⁰⁴⁾. Quizá la diferencia responda a la escasez de mano de obra, en esta fecha.

Tal vez gran parte de este personal fuera reclutado entre los pescadores, pues era común que los mejores marinos de las flotas de guerra o de comercio fueran reclutados entre los pescadores o los marinos de cabotaje ⁽¹⁰⁵⁾.

Junto a la tripulación viajaban los pasajeros ⁽¹⁰⁶⁾, y los mercaderes, estos acompañaban la mercancía tanto en los viajes de ida como en los de vuelta ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰¹⁾ El plazo del pago a los marineros podía dilatarse, a veces, un poco más, así un maestre de navío se comprometía a pagarle a un marinero su salario, en 12 días después de la descarga: A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 877, f.r.

⁽¹⁰²⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f.r. En 1565 el maestre de la urca *El Galgo*, Anrique Janse, vecino de Amberes, dice que por quanto en el viaje que realiza, le podría suceder encontrar en el mar algún pirata corsario por lo cual sería necesario pelear, por tanto para seguridad de los marineros y otras personas, en caso de que tuviesen que pelear con los corsarios, se obliga a curarlos a su costa de cualquier herida e indenizarlos.

⁽¹⁰³⁾ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 819, s.f. El maestre, Helman Tegner Mayer, flamenco, vecino de Amburque, se obliga con el mercader a que los marineros ayudaran en la carga y descarga, haciendo lo que están obligados a hacer semejantes tripulantes.

⁽¹⁰⁴⁾ A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 877, fr. Además del salario tenía el maestre que darles comida. Por estos precios se contratan cuatro marineros, uno vecino de Tenerife y otro de La Madera, para hacer un viaje a Sevilla.

⁽¹⁰⁵⁾ MAURO, F.: *La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona, 1975, p. 15.

⁽¹⁰⁶⁾ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 907, f. 241 r. En casi todos estos viajes van pasajeros, pero hemos elegido este tanto por la categoría del personaje que viaja como por el pleito que suscita. En 1596 el bretón, Lorenzo Hamon, capitán del navío *El Placer*, da poder al mercader Hugo Leiton, vecino de Sevilla, para que comparezca ante el cardenal de Sevilla o ante otros jueces superiores a don Fernando Suárez de Figueroa, obispo de las islas, y le manden pagar al dicho 6.500 reales que por su orden concertaron dos vecinos, para llevar al prelado a España; aquel después de efectuado el concierto, no se quiso ir con el por hallar otros navíos para realizar el viaje.

⁽¹⁰⁷⁾ En efecto esto era de lo más normal, pues tanto las mercancías cargadas con rumbo a Europa o viceversa iban acompañadas de un mercader. Casi todas las mercancías procedentes de Francia venían

A partir de los conflictos bélicos, ocasionados por las guerras con Inglaterra y por la insurrección de los Países Bajos del Norte, los navíos procedentes de aquella zona debían viajar y exhibir ante las autoridades del puerto y de los inquisidores su pasaporte y la carta de mar donde estuviera consignada la expedición de los mismos⁽¹⁰⁸⁾. Muchos maestros fueron procesados y embargados sus bienes por traer pasaportes falsos o simplemente por no traerlos⁽¹⁰⁹⁾.

2.4. Fletes

Relacionado con el porte y las distancias a recorrer por la embarcación estaba el flete. Este variaba según se fletara el navío al completo o se pagara de acuerdo a unidades de toneladas, cajas o pipas.

La modalidad del fletamento a través es de menor utilización que la del fletamento por unidades de carga. Tanto en un tipo como en otro se fija el plazo del que dispone el fletador para la entrega de la mercancía; pasado el mismo debía pagar la demora, por lo normal dos ducados diarios para mantenimiento de la gente del navío⁽¹¹⁰⁾. Las demoras son, a veces, causa de litigio entre los mercaderes y los maestros de los navíos. En 1562 se trata uno entre dos vecinos de Amberes, asentados en Las Palmas, y un maestro, al reclamar este 28 días de demora. Los comerciantes se defendían que la tardanza en dar la carga no fue por culpa de ellos sino del maestro, detenido en sus negocios y en recibir otra carga⁽¹¹¹⁾. Cuando suceden estos pleitos lo normal es nombrar jueces arbitros, uno por cada una de las partes, para dirimir el asunto⁽¹¹²⁾.

Para evitar estas cuestiones, frecuentes al parecer, los escribanos de los navíos, una vez llegados a puerto, con conocimiento del tiempo en el cual se había de realizar el embarque, de acuerdo con el fletamento, pedían testimonio ante escribano público del día de la

acompañadas de un comerciante, así en 1592 la carga de lencería, angeos, bitres, sardinas y caballas venían a cargo desde San Malo, del mercader bretón Pedro Cochón, de 29 años, acompañado de su hermano Jorge Cochón: A.M.C., Inquisición, CV-7.

⁽¹⁰⁸⁾ En 1593 el maestro Jaques Cornieles, vecino de Vergues, y procedente de Noruega, declara ante el visitador traer pasaportes de Vergues, del burgomaestre de la ciudad, propietario de parte del navío: A.M.C., Inquisición, CV-7.

⁽¹⁰⁹⁾ Los tripulantes del navío *El León Colorado*, fueron procesados y embargados sus bienes, acusados de venir de tierra de rebeldes, a pesar de traer pasaportes y carta de mar expedidos en Hamburgo: A.M.C., Inquisición, XCVIII-7.

Del mismo modo Pedro Tomás, en nombre de ciertos vecinos de San Malo, Rosco y Morles, se quejaban al rey de que le habían sido tomado sus navíos por no haber llevado pasaportes del duque de Mercurio, gobernador de Bretaña: A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 320.

⁽¹¹⁰⁾ Sobre el fletamento se ha realizado un trabajo de interés por MARTINEZ GILON, J.: *La práctica...*, art. cit.

En 1561 el maestro de navío Manuel Hernández, al fletar su navío al portugués Diego Luis, para cargarlo de cereales en Fuerteventura le pone como condición que por cada día que estuviere de demora deberá pagarle 2 ducados para la gente del navío: A.H.P.L.P., n.º 808, s.f.

⁽¹¹¹⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, f. 81 r.

⁽¹¹²⁾ Los mercaderes Cornieles de Manacre, en nombre de Alemán de Manacre, y Gerardo Bruinzeles, en nombre de Cornieles Francisco Artson, vecinos de Amberes, litigantes con el maestro Juan Pablo, en razón de la demora, nombran por su parte por tercero a Juan Codina, vecino, y Juan Pablo a Luis Hernández Rasco, para que procedan como jueces arbitros.

llegada del navío a la Isla, para a partir de ahí comenzar a contar el tiempo. El escribano a continuación debía notificar la llegada del barco al mercader cargador ⁽¹¹³⁾.

También cuando cumplida la demora, y de acuerdo con el fletamento se especificaba otra escala, podía dirigirse a ella el maestre. Así un flamenco, después de recibir cierta carga, pero sin haberse recibido las 50 toneladas que debía llevar de azúcar, melaza y otras cosas, recibe licencia del factor del mercader de Flandes para ir a Lisboa, Madeira u otras partes donde pudiera completar el tonelaje ⁽¹¹⁴⁾.

El pago de la demora no es necesariamente en dinero, a veces se le entregan al maestre mantenimientos, como en una ocasión en que se le dan dos pipas de vino y media vaca ⁽¹¹⁵⁾.

El maestre, por su parte, se obligaba a entregar la carga en el puerto de destino a la persona a quién fuere consignada ⁽¹¹⁶⁾. A partir de aquí se le debía pagar el flete en un plazo de 24 horas, aunque a veces se ampliaba.

Junto a los fletamentos aparece otro tipo de documentos, los llamados conocimientos de embarque, abundantes entre la documentación consultada. La finalidad del mismo varía; una de ellas es desglosar la cantidad de carga en función de los cargadores; a la vez se deja constancia de que la mercancía se ha recibido a bordo; se identifican las cantidades que la integran, bien sean cajas, pipas o baules, con sus respectivas marcas, y se designa, que es el fin que se subraya, la persona o personas que se han de hacer cargo de las mismas

⁽¹¹³⁾ En 1564 se presenta ante el escribano Lorenzo Palenzuela, Nicolás Sebastián, maestre de la urca *Reinaldos*, pidiéndole testimonio de como era llegado a la Isla, el 29 de agosto, para que desde ahí corriese el plazo de 20 días, en los cuales el mercader, Bernardino de Veintemilla, le diese la carga: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 824, fs. 320 r. y 342 r. También los pilotos y maestre de navío piden estos testimonios para su seguridad, en la posible paga de la demora, o para poder partir sin la carga, así en 1567, Hernando Alonso, piloto de la nao *El Galgo Libre*, de la cual era maestre Nicolás Jans, hizo saber al mercader Juan de Molina, que la urca había llegado a la Isla a cargar la mercadería que él había de darle, por lo cual lo requiere a que se la entregue en el tiempo establecido, y si no pasados treinta días se iría, cobrando el flete: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 826, f. 1.072 r. Cuando no se entregaba la carga el maestre volvía a requerir al mercader, entablandose entonces litigio entre las partes, así cuando un maestre flamenco le requiere la carga a un mercader, este se defiende diciéndole que después de su llegada a Gran Canaria había tenido la nao cargada con trigo, y solo hacía ocho días que la había descargado, y que él le había requerido, ante muchas personas, que le recibiese carga conforme al fletamento, desocupando para este efecto la nao, por lo cual no era obligado a entregársela hasta haber descargado el buque. Conforme a esto el plazo debía correr desde el día en que tuvo la nave presta para recibir carga: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 826, f. 1.187 r.

Situaciones similares se encuentran en el protocolo de Lorenzo Palenzuela, n.º 826, f. 963 r., f.r.

⁽¹¹⁴⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 826, f. 1.172 r. El maestre aquí se compromete a que si el mercader le envía la carga que le falta a la isla de La Madera, él la recibirá.

⁽¹¹⁵⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 123 r. Además le entrega el cargador, Francisco Méndez, 600 reales, sobre la demora hecha en la Isla, y la que hiciere en Lanzarote, a donde se dirige a tomar carga.

⁽¹¹⁶⁾ Esta era una constante en todos los fletamentos. El ejemplo siguiente puede servir de modelo. En 1570 Pedro Yanes, portugués, señor en parte y maestre del navío *Nuestra Señora* de Gracia, surto en Las Isletas, lo fleta a Antonio Hernández, Manuel Folgueira, Sebastián Hernández y Bartolomé de Acosta, portugueses, residentes, para recibir dentro de él en los puertos de Las Isletas y Melenara, Telde, la carga de mercadería que le dieren, que serán 54 pipas de vino que puede llevar su navío. Cargadas, y las demás que pudiese llevar, partirá para el puerto de Lisboa, donde se le ha de pagar 1.100 maravedís de buena moneda de Portugal por tonelada, y la entregará a Folgueira y a Acosta, que van en el navío, y las pipas, de Alvarez las entregará en Lisboa a Francisco Juan, vecino de allí, y las de Hernández a Antonio González asimismo vecino de Lisboa: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 829, f. 1.035 r.

en el puerto de destino⁽¹¹⁷⁾. Asimismo cuando el consignatario va a bordo del navío se consigna en la escritura⁽¹¹⁸⁾. Este es el que ha de pagar el flete.

No contamos con fletes, cifras, para todo el tráfico. Los barcos procedentes del norte de Europa vienen fletados desde los puertos de salida, por lo cual en los conocimientos de embarque se hace referencia a las cartas de fletamento otorgadas entre el maestre y señor de la nao y los mercaderes de Ruan, Havre o Amberes⁽¹¹⁹⁾. A veces en estos puertos se unían varios comerciantes y en común fletaban una nao para que viniese a recibir carga al puerto principal de Las Palmas. También fletaban barcos las corporaciones, consulados y las compañías⁽¹²⁰⁾.

El flete no era homogéneo, variaba en función de las distancias, de los riesgos de la navegación, de la escasez de navíos y de las vicisitudes políticas. El maestre al recibir el flete debía pagar el dinero recibido a préstamo por los factores para habilitar y fornecer su navío. Un ejemplo de los muchos hallados en los protocolos nos confirma esta aseveración: un capitán de navío, con destino a Génova, reconocía haber recibido de un mercader en Las Palmas 473 ducados, moneda castellana, para el último despacho de su nao, y para fornecimiento, bastimentos y pagas a los marineros; a pagar una vez llegada la nao al puerto italiano, en ducados de oro⁽¹²¹⁾.

Por la documentación manejada, hemos podido comprobar perfectamente la evolución que sufren los fletes, desde la época de Carlos I, bien por la escasez de naves como por el aumento de los precios de acuerdo con las teorías de Hamilton⁽¹²²⁾.

En la época del emperador el flete de una caja de azúcar, cuyo destino era Cádiz oscilaba entre 192 y 672 maravedís. Durante el reinado de su hijo se mueve entre 624 y

(117) MARTINEZ GJON, J.: *La práctica...*, art. cit., p. 129. Las características señaladas por este autor se hallan en todos los conocimientos otorgados ante nuestros escribanos, el siguiente los recoge claramente. En 1578 Gastón de Mederos, vecino de Cádiz, maestre de la nao *Nuestra Señora de la Esperanza*, surta en el puerto de Las Isletas, se da por recibido de Pelegro Interian, de 11 cajas y 3 cajones de dos tercios de cajas de azúcar blanco y suertes, marcadas, para entregar en Cádiz a Bartolomé Castelete, genovés, residente allí, pagándole de flete por caja 22 reales y de los cajones al respecto. El azúcar va debajo del seguro del que ha dado orden Castelete. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 132 v.

(118) Lo normal es que en estos casos el consignatario sea el mismo mercader cargador, el cual viaja con la mercancía hasta el puerto de destino: A.H.P.L.P., Francisco de Campos n.º 869, f. 89 v.

(119) En un conocimiento otorgado en 1572, el maestre de la nao, un francés con destino a Amberes, dice que se le ha de pagar el flete conforme a la carta de fletamento concertada en Flandes con Helman de Manacre: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 72 r.

(120) Un apoderado, en nombre de ocho vecinos de las villas de San Malo, Morles y Rosco, en el ducado de Bretaña, maestre y dueños de tres navíos, reclamaba las mercaderías que en ellos habían venido a las islas, lo que indica que los navíos fueron fletados y cargados por varias personas. A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 320. BASAS FERNANDEZ, M.: *Op. cit.*, pp. 155-161; VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, p. 49.

(121) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 760, f. 24 r. A veces los maestros contraían deudas en los puertos, y pedían asimismo dinero prestado, a condición de pagarlo en el puerto de destino, así el maestre Enrique Jans se obligaba pagar a los señores Luis de Quesada, estante en Amberes, y a Juan de Molina, su hermano, residente en la Isla, 742 reales o su valor, porque los han pagado por él a Tomás de Guzman, almojarife de Gran Canaria, a quién los debía por los derechos de carga y descarga de mercaderías que metió y sacó de la Isla: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 205 r.

(122) HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975.

1440 maravedís. No cabe duda de que la revolución de los precios afecta a Canarias (123). En los otros productos se observa una tónica similar, así un quintal de orchilla pasa de pagar de flete 96 maravedís en 1542 a 456 en 1592, es decir que casi se multiplica por 5 el costo (4,75). Una carabela cargada al través en 1557 costaba 4.560 maravedís, 6720 en 1558 y 1560, 14.400 en 1567 y 105.600 en 1591. En estos casos se aprecia un aumento del 315% entre 1557 y 1567 y del 2.315% entre la primera fecha y 1591.

Los otros productos pagaban al respecto. Algunos son significativos: 22 coronas de oro transportadas en poder del maestre cotizaba de flete 288 maravedís de los 28.512 en que estaban apreciadas (124), y un esclavo, al que había que alimentar y vestir durante el viaje para que no muriera, cuesta enviarlo de Gran Canaria a Cádiz 1.056 maravedís (125).

Las mercancías enviadas a Sevilla, distintas en gran parte a las remitidas al puerto de Cádiz, pagaban fletes parecidos. Una caja de azúcar costaba dirigirla al puerto sevillano 1.056 maravedís en 1579 y 1.440 en 1592. Los cereales cotizaban más flete. Quizá por la necesidad de los mismos en la Península o tal vez por la escasez de navíos dispuestos a remontar el río. Por una fanega de trigo se pagaban 48 maravedís en 1570 y 144 en 1579. Los fletes al través eran también más costosos: 624.000 maravedís en 1578 y 672.000 en 1591. Algunos productos exóticos como los esclavos negros y los gatos de algalía tenían un costo de transporte mayor. Un esclavo negro costaba transportarlo hasta la ciudad del Betis 2.640 maravedís, y dos gatos junto con un gallinero de 20 aves pagaban de flete 13.200 maravedís (126).

Lisboa, más al norte, con un trayecto un poco más largo, hacía los fletes más caros. Los cereales, elemento vital de este comercio junto con el vino, pagaban de flete en 1555 unos 79 maravedís la fanega, un tercio de los que costaba transportarlos a Sevilla en 1570. El cajón de azúcar, de menor capacidad que la caja, se tasaba en unos 4.000 maravedís. La pipa de vino se establece en torno a los 1.056 maravedís.

El costo del flete del azúcar a los puertos italianos, a donde se llegaba después de varias escalas en los puertos mediterráneos, era superior a lo comentado para Cádiz y Sevilla. La mayor distancia y por lo tanto la inversión de más días en la travesía son causas suficientes para encarecer los fletes. En los tiempos de Carlos I el costo por transportar una caja de azúcar desde Gran Canaria a Génova o Liorna estaba entre 528 y

(123) Idem. La escasez de numerario contribuyó a ello junto con la saca de dinero, así en 1585 el juez de Indias calculaba que los mercaderes extranjeros sacaban cada año de Canarias una cantidad de reales equivalentes a 18.000 ducados, mucho más de lo que se introducía anualmente en plata acuñada: MORALES PADRON, F.: *El comercio...*, op. cit., p. 284; GENTIL DA SILVA, J.: *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967, pp. 77-78, 96-99.

(124) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 168. A.H.P.L.P., Melchior de Solís, n.º 876, f.r. El mercader Juan Bautista Sorio, envía a su cuñado el licenciado Morales 22 coronas de a 23 reales y medio para que envíe a la isla desde Castilla tanta teja y ladrillo para la ermita de Nuestra Señora de los Reyes.

(125) A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 877, f. 162 v. En este caso se envía una esclava, la cual va a riesgo de su dueño más si aportare a otro puerto distinto al de destino, y la justicia la tomara, será a riesgo del consignatario.

(126) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 903, f. 479 r., Francisco Suárez, n.º 906, f. 355 r. Junto con los gatos y aves, el cargador le entrega al maestre dos corderos para que coman los gatos, 1 costal de cebada para las aves y cordero, y un pedazo de tocino para que laman y coman los gatos.

1296 maravedís. A partir de 1577 queda establecido entre 3.168 y 4.608 maravedís. En algún caso, incomprensiblemente, nos encontramos ante costos de fletes inferiores. En dos ocasiones hallamos como el maestre exige pagas distintas a dos mercaderes por el mismo artículo⁽¹²⁷⁾. El genovés Ventura Pluma, maestre de una nao, con destino a Génova, cobra a unos mercaderes por el flete de una caja de azúcar 3.168 maravedís y a otros 864 maravedís⁽¹²⁸⁾. La explicación se puede hallar en dos variante: en primer lugar, es posible que la carga que paga menos flete sea para descargar en Cádiz, encargándose el agente allí radicado de remitirla a Italia o negociarla en el puerto andaluz y enviar a Génova el principal más las ganancias. También puede ser que el navío fuera propiedad de una compañía, en la cual el mercader que embarca pudiera tener acciones, y solo paga los gastos⁽¹²⁹⁾.

Para Francia lo mismo que para Flandes no tenemos ejemplos suficientes. Los datos referentes al mercado francés son en su mayoría de la época de Felipe II, por lo cual no podemos establecer comparaciones con la época anterior.

Los pocos fletes consignados se refieren a toneladas de carga y no a unidades tales como cajas o pipas. Una tonelada, equivalente a cuatro cajas o a dos pipas, pagaba entre 5.080 y 8.636 maravedís, de lo cual podemos deducir que por una caja de azúcar se cobraban unos 1.700 maravedís. Aquí debe hacerse un matiz con respecto a los fletes pagados en otros puertos. Al zarpar los navíos desde los puertos bretones completamente fletados, para el viaje de vuelta desde Canarias, los fletes, repartidos entre varios mercaderes, son menos costosos.

De los precios relativos a fletes con destino a Flandes tenemos pocos datos para la época, objeto de estudio, al venir los navíos consignados desde los puertos de aquella costa. En el periodo anterior, cuando la carga se llevaba a bordo de naves andaluzas, vascas o portuguesas, los fletes se especifican en este orden: por una caja de azúcar se pagaban 720 maravedís y por una pipa de vino o de remiel desembolsaban los mercaderes entre 1.440 y 1.580 maravedís. En 1567 se aprecia un alza con respecto al máximo de los años anteriores, al pagarse de flete por una caja de azúcar 990 maravedís y por una pipa de remiel 1.980 maravedís.

Todos estos fletes de mercancías, pagados en puertos diferentes a distinto precio, mantienen, sin embargo, una constante común: las mercancías debían ir en bodega, debajo de verga. Si por alguna circunstancia no cabía debajo de cubierta y el mercader tiene interés y necesidad de cargarla, podía ir sobre el sollado del barco, corriendo aquel con el riesgo⁽¹³⁰⁾.

(127) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 783, f. 534 r., 535 r., 537 r., 530 r.

(128) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 812, f. 169 v., 170 r., y v.º.

(129) LOBO CABRERA, M.: *El mundo...*, *art. cit.*, p. 309. En efecto en algunas escrituras otorgadas por un señor de nao, cuyo destino es los puertos de Genova o Liorna, se hace constar que la carga es de un mercador de Genova, pero el maestre se compromete a entregarla en Cádiz, a otro mercader residente allí, para que haga la voluntad del primero.

(130) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, f. 248 r. Así un maestre de navío, recibe una determinada cantidad de cajas de azúcar para entregar en Sevilla al consignatario, junto con un cajón, el cual por no haber debajo de cubierta iría sobre ella, a riesgo de su dueño.

2.5. Averías

Además del flete se pagaba el derecho de avería, y otros cánones en función de los puertos de salida y de entrada que estudiaremos más adelante.

Dentro de las obligaciones del fletador, los contratos incluyen la del pago de la avería, entendida como gravamen. Céspedes, para el comercio de Indias, la entiende como el canon que se pone sobre las mercaderías que cargan todos los mercaderes y tratantes con Indias, para atender los gastos del consulado y los exigidos por la protección de las naves comerciales contra el corso y la piratería (131).

En el comercio europeo había averías de diferente naturaleza. Una era el derecho para cubrir los gastos generales de la corporación, propia de los consulados (132); otra para atender los gastos de las naves comerciales contra la piratería; existía otro tipo, llamado la pequeña avería, o la de guindaje según nuestros documentos, que se pagaba por cables y velas rotas y otros daños menores (133). Estas dos últimas son las que se pagan en el comercio canario-europeo.

El canon de avería cambia de unos puertos a otros, aunque no es mucha la diferencia. Cuando la mercancía tiene por destino el puerto de Cádiz o el de Sevilla la avería, se pagaba allí junto con el flete, se estimaba en dos reales por caja de azúcar (134), en torno al 10% de media, aproximada, sobre el flete.

En los viajes a Flandes la avería se tasaba por tonelada, y en puerto canario antes de partir aunque el flete se pagase en Flandes, y viene a tener un valor de 2 reales (135).

Cuando los puertos de destino era los franceses se pagaba un real de plata por caja de azúcar, más dos arrobas de sebo bueno (136), y 2 reales por tonelada (137). En este comercio es donde aparece la pequeña avería o la de guindaje de las toneladas, establecida a dos reales por tonelada (138).

Hay que hacer la salvedad que aunque existiera diferencia entre los pagos de la avería, en función de los puertos, esta debía pagarse de acuerdo a la costumbre de la Isla, tal como queda de manifiesto en algún documento (139).

(131) CESPEDES DEL CASTILLO, G.: *La avería en el comercio de Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», 2, Sevilla, 1945, pp. 515-698.

(132) BASAS FERNANDEZ, M.: *Op. cit.*, pp. 168-171; CARANDE, R.: *Op. cit.*, pp. 181-183.

(133) ULLOA, M.: *Art. cit.*, pp. 211-212; En 1572 un maestre de nao, vecino de Rosco, se da por pagado de las averías y guindaje: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 97 v.

(134) Lo normal es que en la cantidad a pagar en el puerto de destino se incluyan junto el flete y las averías: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 825, f. 664 r.

(135) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 46 v.

(136) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 922, f. 104 r. En este flete el mercader cargador se compromete a darle al maestre pilotos suficientes para entrar en la barra o rios de Ruan.

(137) A.H.P.L.P., Francisco de Cabrejas, n.º 856, f. 186 v. En estos fletes y conocimientos de embarque se distingue perfectamente el costo del flete y el de las averías, pagadas por toneladas. En algún caso excepcional el valor de las averías se eleva a 3 reales por tonelada: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 777, f. 268 v.

(138) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 97 v.

(139) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 131 r. Así lo declara el maestre de nao, Beltran Pardiand, vecino de Rosco, quién se da por pagado del mercader de los dos reales por tonelada conforme a la costumbre de la Isla.

2.6. Interpretes

Aún cuando esta figura no viaje a bordo de los navíos es vital en los puertos comerciales, como mediador entre los maestros de navíos y los escribanos y las autoridades isleñas. Puede decirse que es un instrumento personal del comercio, en las relaciones con aquellos países de diferente lengua a la castellana. Los portugueses e italianos no necesitaban en sus tratos de esta figura, más a los maestros flamencos y franceses, salvo a los ladinos, les era imprescindible.

Los interpretes solían ser personas de la tripulación o mercaderes asentados en Canarias. Cuando el maestro necesita de sus servicios, el escribano recoge el testimonio de la escritura diciendo que comparece ante el un hombre, indica su nacionalidad a la par que describe su cuerpo «alto de cuerpo, delgado y barbibermejo»⁽¹⁴⁰⁾, que poi no saber la lengua castellana, traía un interprete para traducir lo que hablaba y decía en su lengua.

Los inquisidores cuando hacían las visitas de navío, necesitaban también de sus servicios, para poder comunicarse con el maestro y con los marineros. En estos casos recurren a mercaderes de la misma nacionalidad del barco y tripulación, avecindados en la ciudad⁽¹⁴¹⁾.

2.7. Marcas de las mercancías

Las marcas son el elemento distintivo de las diferentes mercancías cargadas en un barco. Cuando a bordo se reciben muchas cajas de azúcar, de características similares, se distinguen mediante la marca, que aparece bien pintada o impuesta a fuego sobre cada uno de los embalajes.

Según Martínez Gijón⁽¹⁴²⁾, existen tres tipos de marcas en las compañías mercantiles: el «*signum artificii*», relativo al signo del taller de donde procede un determinado producto; el «*signum peritiae*», que es el que individualiza al artifice o maestro fabricante, y por último tenemos el «*signum societatis*» que es el que a nosotros nos interesa y que tanta relación tiene con nuestro comercio. Es útil a los mercaderes y a las compañías porque con el

«... marquen las mercaderías, y cosas que le pertenecen, para que se conozca la contratación que se hace por su cuenta, y para diversas contrataciones no hacer confusión, y mixtura, ni de ella resulte incertidumbre,...»⁽¹⁴³⁾.

Todas las mercancías recibidas por los maestros a bordo de los navíos, van marcadas. Lo normal y más corriente es que estas marcas remitan a las iniciales del nombre y primer

(140) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenziela, n.º 824, f. 342 r. Tanto los maestros como los escribanos de los navíos comparecen ante escribano, mediando entre ellos un interprete, bien para declarar la mercadería recibida a bordo, como para manifestar su llegada a la Isla.

(141) Así en la visita girada al navío *Santiago*, procedente del puerto de Granvilla, actúa como interprete el mercader francés, residente en Gran Canaria, Nicolás Ortiz: A.M.C., Inquisición, IV-19.

(142) MARTINEZ GIJON, J.: *La compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Sevilla, 1979, pp. 270-274.

(143) Idem, p. 272. La utilidad de estas marcas fue recogida de la doctrina castellana por Hevia Bolaños y Domínguez Vicente, según recoge el mismo autor.

apellido de mercader capitalista, en cuyo centro se representa la señal de la cruz, símbolo del buen augurio. También es frecuente que las iniciales remitan al mercader a quien van consignadas las mercancías, así por ejemplo en un envío al vecino de Génova, Batista Lercaro, las mercancías llevan estampado el signo B L; asimismo cuando la propiedad de la carga es del exportador, este imprime su propio signo a las cajas, como las embarcadas por Francisco de la Mata, regidor grancanario (144). En ocasiones cuando los mercaderes están mancomunados para el negocio mercantil, formando sociedades familiares o mixtas, la marca recoge las iniciales de los mismos. Los hermanos italianos Doménigo y Baltasar Palavesin tienen como signo para marcar sus mercancías una D y una B en el mismo orden y debajo una P (145).

Cuando las marcas son propiedad de compañías numerosas, el signo no responde a inicial alguna sino a un dibujo trazado a modo de logotipo, con el que se identifican las mercancías propiedad de las mismas. En sociedades constituidas por más de dos socios, sin embargo, prevalece la marca que hace referencia a uno de ellos, tal vez porque fue aportada por este a la compañía, y esta la hace suya. Así por ejemplo los envíos que se remiten a Ruan, a los mercaderes, vecinos de aquel puerto, Miguel Caletot y Diego de Ayala, van marcados con un signo en forma de cruz, que lleva en cada uno de los brazos mayores una D y una A (146).

En otros casos la marca es creada por la propia compañía, y responde, a veces, a signos geométricos, a cabezas de animales, la de una vaca, o a formas vegetales, un trebol.

La mayor parte de estos signos se imprimían a fuego sobre las mercancías, con almagra rojo.

Otros distintivos de la carga son los denominados rotulos, los cuales llevan una leyenda encima de los bultos o valijas. Suelen llevar el nombre del destinatario o una indicación. Así un envío de dos mazos de cartas, remitidos por un oidor de la Audiencia de Canarias a su padre llevaban sobrescrito

«A mi padre Antonio Rodrigues de Cabrera junto a la compañía del santísimo nombre de Jesús de Sevilla, van dentro despachos del servicio del rey, nuestro señor, con el señor Rodrigo Alvarez» (147).

3. RUTAS

Hemos comentado ya los puertos objeto del comercio europeo, y quienes lo llevaban a cabo, pero en los viajes comerciales las travesías no siempre eran directas, sino que en el recorrido por los mares los barcos iban trazando un itinerario, pues iban realizando

(144) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 825, f. 75 r. La marca aparece impresa en dos cajas de azúcar que remite a Cádiz, en el navío de Valerio Calderín, consignadas al burgalés Diego de Polanco.

(145) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f.r. Los capitalistas cuya marca va sobre las cajas de azúcar, son vecinos de Genova, y le remite las mercancías el genovés, residente en Las Palmas, Jacome Promontorio. Dos hermanos de los mismos, Bartolomé y Nicolás Palavesin también reciben azúcar del mismo agente.

(146) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 826, f. 965 r. Les remite la mercancía un hijo de los dos socios, asentado en Gran Canaria, Roman Caletot.

(147) A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 925, f. 462 r.

escalas que tomaban como puntos de apoyo, bien para descargar parte de la mercancía o simplemente para proveerse de mantenimientos.

Existían principalmente tres rutas en función de los trayectos a tres zonas: puertos atlánticos meridionales, puertos mediterráneos y puertos atlánticos del norte. Dentro de estas existían rutas directas, de puerto a puerto, e indirectas, con escalas, bien por necesidades del viaje o para descargar la mercancía.

Las rutas variaban también en función de que el viaje fuera de ida o de vuelta. La documentación no es muy explícita al respecto, pues en la mayoría de los casos solo se consigna la dirección del navío sin aclarar sus paradas.

En la primera ruta se insertan los viajes a Cádiz, Sevilla y Portugal. La travesía a Cádiz era directa, mientras que la de Sevilla, tocaba en el Puerto de Santa María o en Sanlúcar antes de dirigirse al puerto de las Muelas. En ella se solían gastar entre tres y cinco días en función de las condiciones del mar.

Los viajes a Lisboa eran casi siempre directos, pero era también usual hacer escalas en Setúbal, Sesimbra y Cascais, a la entrada del puerto. Algunos navíos con esta dirección, podían ampliar la ruta, si no encontraban mercados aceptables para sus productos. De hecho en ocasiones se consigna la ampliación de la travesía a Bayona u otros puertos gallegos⁽¹⁴⁸⁾.

La ruta mediterránea era la de mayor número de escalas, pues los barcos con destino a Italia iban tomando apoyo en una serie de puertos de dicho mar para descargar parte de la mercancía. La mayor parte de los navíos con dicho destino tocaban casi siempre en el puerto de Cádiz. En algún documento se explica la razón de esta escala; era para ir «... en conserba de otros cualesquier navíos que a la sazón oviesen de yr al levante...»⁽¹⁴⁹⁾. El objetivo es claro: buscar la seguridad en el mar frente a los piratas. A partir de aquí se seguía un itinerario, con descarga y escala en los puertos siguientes: Valencia, Marsella, Génova, Liorna, Civitavecchia y Venecia⁽¹⁵⁰⁾. Esta red es comprensible si tenemos en cuenta el rendimiento del transporte; la duración de la travesía se estimaba entre unos 10 y 15 días.

La tercera ruta, es la del litoral atlántico oriental del norte de Europa. En ella podemos incluir algún que otro viaje cuyo destino es Vizcaya. Esta zona entra en contacto con Gran Canaria para abastecerse de vinos, a la vez que exporta hierros y herrajes.

La travesía de los navíos con destino a Francia es directa, aún cuando se hagan varias escalas en ruta, todas en puertos galos. En muchos viajes a Ruan y San Malo se hacían, previamente, paradas técnicas en los puertos de Nantes y Rosco. La duración de un viaje a Ruan se estimaba en 15 días, y entre 20 y 25 a Calais, en función del estado del mar.

Los viajes a Flandes, realizados en unos 20 días, se hicieron durante mucho tiempo sin escala alguna, sin embargo cuando comenzaron a surgir problemas de tipo político,

⁽¹⁴⁸⁾ LOBO CABRERA, M.: *Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI*, «Actas del II Coloquio de Metodología Histórica aplicada», Salamanca, 1984, T. I, p. 222.

⁽¹⁴⁹⁾ LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, «Aspetti della vita economica medievale», Firenze-Pisa-Prato, 1984. A.H.P.L.P. Cristóbal de San Clemente, n.º 734, f. 110 r.

⁽¹⁵⁰⁾ MORALES PADRON, F.: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 334-335, doc. 275.

dañosos para la navegación, y sobretudo cuando hace acto de presencia la piratería y el corso en el canal de la Mancha, a causa de las guerras y de la rebelión de las provincias del norte, variaron sustancialmente. Por razones de seguridad se aconsejó que los barcos procedentes de Canarias o de los puertos portugueses se reunieran en Lisboa para navegar juntos hasta Flandes⁽¹⁵¹⁾. A partir de 1569 los bretones se aprovecharon de la tensión hispano-inglesa, y del cierre por los ingleses del canal, para servir de intermediarios entre España y Portugal, gracias a los puertos del litoral francés⁽¹⁵²⁾. Así muchos navíos que partían de Canarias tomaban la derrota hacia Nantes, Ruan y en especial Calais, en donde se combinaba la ruta marítima con la terrestre al enviar desde aquí las mercancías a Amberes por tierra⁽¹⁵³⁾.

Otras rutas, esporádicas, de interés en el comercio canario son las alemanas. Los navíos zarpan de Gran Canaria y se dirigen a Prusia, Conisbergue, tomando como escala algún puerto noruego o el de Hamburgo. A veces, en momentos de mayor conflictividad, pasaban por detrás de Inglaterra y de Escocia, invirtiendo en la travesía más de 40 días⁽¹⁵⁴⁾.

Los viajes a Inglaterra, los pocos realizados en esta época, eran directos, con una duración de unos 20 o 25 días⁽¹⁵⁵⁾.

Estas rutas generales pueden sufrir variaciones en función de al menos dos circunstancias. Cuando en Gran Canaria no existía carga suficiente para completar los navíos, estos amplían su ruta inicial yendo a buscarla a otras islas. Si se trata de azúcar es normal acudir por ella a Tenerife o La Palma. Cuando el producto necesario para el trato comercial es el cereal las embarcaciones toman rumbo hacia las islas de Lanzarote y Fuerteventura. La exportación de trigo es limitada desde Gran Canaria, al ser esta isla deficitaria en granos, y solo lo exporta cuando tiene excedentes o cuando el grano está a punto de perderse. Por lo tanto se utiliza el puerto de Las Isletas como escala para exportar el cereal desde las islas más orientales del archipiélago, por mano de los obispos, de sus rentas decimales, y de los señores de aquellas islas. También cuando es producto de diezmo se exporta desde Tenerife, vía Gran Canaria, por mandato de los preladados, como el obispo Vela, quién por medio de un canónigo exporta en 1579 750 fanegas de trigo

(151) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 47. Según carta del duque de Alba a Felipe II en 1570.

(152) *Idem*, p. 48

(153) *Idem*, p. 61. Esto se corrobora con la documentación canaria así en 1578 el maestre de nao Nicolás Quemín, vecino de Fecan, declara estar de viaje a Le Havre, Calais o Amberes: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 385 v. Otro maestre especifica en el conocimiento de embarque que está de viaje a Amberes, estando abierto el paso de Flessingue, y no lo estando arribará a Calais: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 777, f. 626 r.

(154) Esta ruta se hacía tanto a la ida como a la vuelta. Un maestre procedente de Prusia, Conisbergue, declaraba en 1597 haber invertido en su travesía unos tres meses, después de haber aportado a un puerto de Noruega: A.M.C., Inquisición, Papeles sueltos. Otro precedente de Hamburgo confesaba haber invertido en la ruta seis semanas y dos días, habiendo venido por detrás de Inglaterra y Escocia: A.M.C., Inquisición, XCVIII-7.

(155) En 1582 el maestre del navío inglés *San Miguel*, estimaba haber tardado desde la villa de «Hartona», en Inglaterra hasta Gran Canaria entre 22 y 26 días en un viaje directo: A.M.C., Inquisición, XXXVIII-30.

Otro arribado a Lanzarote desde el puerto de Plymouth, había tardado 23 días: A.M.C., Inquisición, IX-5.

y 500 de cebada de la isla de Tenerife, para entregar en Sevilla al factor de su majestad Francisco Duarte (156).

La otra circunstancia se debe a riesgos de mar, como tormentas y temporales. Los fletadores cuidan este aspecto y lo señalan en los contratos, en donde indican que si el navío cambia de ruta, y se aparta del puerto a donde va dirigido, sin consentimiento del fletador, no se permita por parte de la persona que lleva en encomienda la mercancía, y si fuera por causa forzosa y se descargara la carga por mandado de la justicia del puerto, se deposite en persona abonada o se cobre el producto de la venta (157).

4. RIESGOS DEL MAR Y CONSECUENCIAS

El comercio canario-europeo, tanto en el periodo en estudio como en el anterior, estuvo constantemente amenazado de riesgos. Unos eran los llamados fortuitos, según se hace constar en las pólizas de seguros y en los contratos de fletamentos. Eran estos los propios del mar: naufragios y pérdida de mercancías a consecuencia de tormentas y temporales. A estos, contra los que no se podía luchar, se unían los originados por los piratas y corsarios tanto en época de paz como de guerra. Estos riesgos se sufrían tanto en las cercanías de los puertos isleños como en el resto de los puertos de destino, con especial intensidad en los ubicados en el canal de la Mancha.

Los primeros fueron normales en todos los momentos. Hay constancia de pérdidas de naves, destrozados producidos por las tormentas, arribada de navíos a puertos distintos a los de destino, pérdida de mercancía y estropeo de las mismas. La documentación informa de estos eventos, producidos en diferentes fechas del siglo. En 1559 se tiene noticia de la pérdida total de un navío cargado en el puerto de las Muelas de Sevilla en 1555. Uno de los perjudicados fue un espartero, vecino de Las Palmas, quién da poder a un vecino de Tenerife, para que le cobre 100 ducados, cantidad sobre la cual aseguró el riesgo de las mercancías cargadas en su nombre (158).

Algunos documentos son más explícitos e indican la situación en la cual queda el navío. En 1596 se da cuenta de un barco que con temporal había dado a la costa y en la plaza y callao de Santa Cruz de Tenerife, posteriormente se había perdido y hecho pedazos con otro temporal (159). Otras veces aunque las naos se pierden se puede recuperar

(156) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 119 v., 120 v., 121 v. En el conocimiento de embarque se aclara que el pan procede de las rentas del obispo, quién lo remite al factor regio o en su ausencia a su criado.

(157) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 121 r. Un ejemplo nos lo da el propio obispo Vela, quién da poder a un pasajero que va a bordo del navío, para que pueda requerir al maestre a no entrar ni arribar a parte alguna de Portugal, y si por alguna tormenta tuviese obligación de hacerlo, le encomienda que si el pan se descargare por orden de la justicia, lo deposite en persona abonada.

(158) A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 766, f. 574 r. Le da poder para que cobre la cantidad de Lucas Marcos, vecino de Sevilla, persona que aseguró y corrió el riesgo sobre ciertas mercancías cargadas en la ciudad hispalense por Bartolomé Pérez, según orden del espartero.

(159) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 907, f. 202v. Quién da la noticia es el provincial de la Santa Hermandad de Andalucía y veintecuatro de Sevilla, Gonzalo Argote de Molina, por cuanto el había prestado a dos vecinos, padre e hijo, 5.000 maravedís para volver a fabricar el navío. Los acreedores no

parte de las mercancías, por supuesto no en muy buen estado; un fardo de ruan se manda recuperar por un genovés de un navío cargado en Cadiz que viniendo en viaje se perdió y dió al través en las costas de Fuerteventura ⁽¹⁶⁰⁾. Del mismo modo las tormentas, aún cuando no destrozén los navíos, mojan las mercancías; estos riesgos son igualmente reclamados a los aseguradores ⁽¹⁶¹⁾.

En los viajes de ida, cuando los barcos van cargados de azúcares, los riesgos son más graves, porque mientras las ropas se pueden vender una vez secas, aunque sea a bajo costo, el azúcar es irrecuperable, no obstante sus dueños la reclaman: varios mercaderes dan poder en 1545 a distintas personas para que les cobren sus cajas de azúcar, cargadas en el puerto de Las Isletas, con destino a Cádiz, en un navío al parecer perdido en la costa del puerto de Santa Cruz de Tenerife ⁽¹⁶²⁾. Del mismo modo cajas de azúcar cargadas en Tenerife con destino a Gran Canaria, donde se habían de traspasar a naos, para remitirlas a Flandes, también sufren percances de este tipo ⁽¹⁶³⁾.

Al propio tiempo los pasajeros de los barcos también reciben daños en estos accidentes fortuitos, tanto en dinero, mercancías como en su propio matalotaje; uno de ellos en 1573 se queja y reclama el daño recibido por la echazón realizada en el navío donde viajaba ⁽¹⁶⁴⁾.

También son frecuentes los reveses producidos en naves cuyo puerto de destino es Gran Canaria y se ven obligados, por causa del mal tiempo a recalar en otros puertos alejados de sus costas. Un florentino procedente de Amberes, capitán de una nao, venía fletado desde aquella ciudad para cargar en la Isla azúcares, pero un temporal le obligó

pueden pagarle puesto que la nave se había hecho pedazos, por lo cual les perdona la mitad y el resto se lo han de pagar cuando él les dé un navío con mercaderías, en el cual han de andar tres años, en las navegaciones, ordenes y empleos que le diere, al cabo de los cuales se saldrá la deuda del principal. De las ganancias obtendrá el un tercio y los deudores los otros dos; de estos le pagarán los 2.500 maravedís.

⁽¹⁶⁰⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 784, f. 67 v. En la isla de Fuerteventura se sacó el fardo, por lo cual el genovés Vicencio Interian da poder a Domingos Hernández para que lo cobre y saque del poder donde estuviera, por venir consignado a su nombre desde Cádiz donde lo cargó el italiano Jerónimo Calvo.

⁽¹⁶¹⁾ En 1567 el flamenco Cornieles de Manacre se pone de acuerdo con el maestro de la nao que trajo cierta cantidad de ropa de Flandes, de donde se la había enviado su hermano Helman de Manacre, para que nombre una persona que junto con la nombrada por él, vean el daño sufrido en la mercancía y den testimonio del mismo para poder cobrarlo. Fueron nombrados Juan Bodoyn y Gabriel de la Rosa, franceses, vecinos, quienes declararon que una pieza de angeo, 6 de fustanes de Brujas y una de brabante, parecían estar mojadas: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 206 v.

⁽¹⁶²⁾ A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, f. 472 v., 473 v., 519 r. y 790 r. En 17 de septiembre de dicho año uno de los reclamantes, el mercader florentino Pieroso Peri, daba poder a Bautista Chaqui, vecino de Tenerife, para que demandara 7 cajas de azúcar que cargó en Gran Canaria para llevar a Cádiz, en el navío que se perdió en el puerto de Santa Cruz. De estas 7 cajas su apoderado cobró tres, pidiéndole la justicia fianzas, no fuera que en algún tiempo alguien las reclamase.

⁽¹⁶³⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f. 292 v. En 1563 un mercader flamenco Gerardo Bruinzeles, da poder a dos vecinos de Tenerife para que se informen y reciban información de como se cargaron 14 cajas de azúcar, que llegaron mojadas al puerto de Las Isletas, por lo cual se había recibido mucho daño.

⁽¹⁶⁴⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 784, f. 50 r. Uno de los pasajeros, Ginés Gómez, de viaje de España a Canarias, daba poder para que cobraran de los mercaderes y personas obligadas 1.027 reales que le pertenecían de la ropa, dinero y otras cosas que le echaron a la mar.

a fondear en Cabo Blanco, costa de Africa. Este contratiempo le incitó a pedir mantenimientos en aquel puerto para poder llegar a Las Palmas, dando a cambio mercancías de las que traía en la nave⁽¹⁶⁵⁾.

Navíos con otro destino y a causa de accidentes de este tipo se ven en la necesidad de tomar como escala los puertos isleños, como algunos enviados a contratar desde Amberes al cabo de Aguer, a cargar azúcar, goma arábiga, añil y otras mercancías. Uno de ellos al zarpar del puerto africano comienza a hacer agua, y su maestre se ve forzado a aportar al puerto de Las Isletas⁽¹⁶⁶⁾. En circunstancias similares se hallan embarcaciones procedentes de Inglaterra; una de estas cuyo despacho había sido el puerto de Londres desde donde había zarpado con escalas en Viana y Madeira y con destino a Angola y Brasil, donde debía cargar azúcares y palo Brasil, recaló en Las Palmas, y sus tripulantes son procesados por su dudosa ortodoxia⁽¹⁶⁷⁾.

Estas desviaciones de los barcos, a causa del mal tiempo, está en la mente de los mercaderes, conocedores de los riesgos del mar, por ello es corriente que prevean situaciones similares a las comentadas, y especifiquen en los contratos que si las naos fueren a otros puertos, donde las mercancías se pudieran perder por falta de personas que las recibiesen, las tome el maestre, a quién previamente dan poder, y las aproveche⁽¹⁶⁸⁾.

A estos riesgos fortuitos hay que añadir los ocasionados por el corso y la piratería. Fue frecuente en las costas canarias, durante la época de Carlos I, a causa de las guerras hispano-francesas entre nuestro monarca y Francisco I, la piratería. Está documentada la presencia del corsario Jean Fleury en Las Palmas y la del pirata Jean Alfonse de Sain-tonge, interrumpiendo e interceptando los navíos mercantes que hacían la ruta Cádiz-Canarias⁽¹⁶⁹⁾. El segundo consiguió apresar tres navíos cargados de azúcar, cuyo producto fue mercado en 1544 en el puerto de La Rochele⁽¹⁷⁰⁾.

Ataques similares sufrieron el resto de las islas, en especial La Palma, saqueada e incendiada en 1553 por François Le Clerc, *pie de palo*⁽¹⁷¹⁾.

En la época de Felipe II la piratería continúa haciendo estragos en las islas, ampliándose ahora con los piratas ingleses y holandeses, influyendo negativamente en el comercio

(165) A.H.P.L.P., Gil de Quesáda, n.º 760, f. 52 r., 83 r., 89 v., 70 v. En aquel puerto el capitán de la nao contrató con varios maestros onubenses, que tenían surtos allí sus navíos, los cuales le dieron bizcocho, vino y agua, y él a cambio les dió piezas de lienzos. Los consignatarios, una vez llegado el capitán al puerto de Las Isletas, dan poder a vecinos de Sevilla y Huelva, para que recuperen las piezas y se le pague el valor de los mantenimientos.

(166) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 75 r., 77 v. Llegado al puerto el maestre de la nao se concierta con un arreez de barca, para que con un barco de pescar, 6 hombres y un muchacho, descarguen la mercancía, la pongan en tierra donde no le llegue el agua, por precio de 36 reales diarios, trabajando de sol a sol.

(167) A.M.C., Inquisición, CLIII-18, CXXXI-21. Fueron procesadas en total 50 personas.

(168) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 907, f. 133 v. Un regidor después de haber cargado azúcar en un navío con destino a Sevilla, da poder a un vecino que va en la carabela para que si esta aportar a otro puerto se haga entregado del azúcar, como hacienda suya.

(169) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*, op. cit. T. I, pp. 66-91, 99-105.

(170) *Idem*, p. 106.

(171) *Idem*, p. 141 y ss., VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 54; FERNANDEZ ALVAREZ, M.: *Origenes de la rivalidad naval hispanoinglesa en el siglo XVI*, «Revista de Indias», Madrid, 1947, p. 334 y ss. Este autor comenta como este pirata contaba con el apoyo de personas influyentes en Le Havre.

tanto en los puertos de despacho como en los de destino. Las islas Canarias siguen azotadas por ese peligro lo mismo que las costas del Canal de la Mancha. Rumeu de Armas da cuenta de tales ataques al archipiélago y Vazquez de Prada de los acaecidos en las costas de Flandes (172). Si a estos sucesos unimos las guerras en los Países Bajos, con los consiguientes bloqueos de Amberes, podemos deducir los riesgos del comercio en la época.

Algunos de estos sucesos son dignos de comentar, al haber hallado nuevos datos que los amplian y enriquecen. En abril de 1557 se publicaba en Las Palmas la noticia de una nueva guerra con Francia, concluida la tregua de Vaucelles. Ese año un patache francés capturaba en la rada del Confital, Gran Canaria, una carabela cargada con trigo del Cabildo Eclesiástico (173).

En 1559, la paz de Cateau-Cambresis y el matrimonio de Felipe II con Isabel de Valois, dió nueva ocasión a las islas para desarrollar su comercio, en lo referente a la guerra con Francia, pero la piratería no cesó, ahora en manos de los ingleses. Su cerco es continuo y de ello dan fe las fuentes. En 1560 un maestre y capitán francés reclamaba a las justicias de Gran Canaria, la gratificación merecida por el trabajo de riesgo que pasó con su persona y navío en resistir en una nao que traían los ingleses, tomada en la Isla cargada de mercaderías (174). En 1562 el comercio entre España y Francia es presa de la piratería inglesa. Llega a Las Palmas una nave robada por súbditos británicos, cuyo destino, desde los puertos franceses, era Cádiz (175). Esta nao llamada «El Aguila» produce una correspondencia y unas reclamaciones por parte de sus dueños. Entre ellos el mercader Nicolás de Latre, francés, informa como la nao fue robada por Juan Pul, Guillen Hal y sus consortes, corsarios ingleses, la cual venía cargada de mercaderías de Francia para España, entre las cuales venían casi trescientos fardos de ruanes, ochenta suyos. Los cargadores eran mercaderes franceses, españoles y luqueses, a los cuales se les había entregado menos a él, por lo cual reclama su hacienda (176).

Otro de los reclamantes es Roberto Morderet, por él y en nombre de Nicolás La Hey y de los demás por quién es parte y tiene poder. Este francés se queja de haber estado

(172) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*; VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*

(173) BLANCO, J.: *Breve noticia histórica de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1976, p. 165. El gobernador don Juan Pacheco, recién nombrado, armó dos carabelas que recuperaron el navío apresado, alcanzaron al pirata, y hundiendo, apresaron a su tripulación.

(174) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f. 270 v. El maestre francés daba poder para ello al mercader burgalés, estante en Gran Canaria, Antonio de Castro.

(175) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, fs. 32 r., 33 r., 34 r., 35 r., 36 r., 37 r., 38 r., 39 r., 40 r., 41 r., 42 r., 43 r. y 44 r. Sobre este asunto se siguió pleito ante la justicia de la Isla por Antonio de Castro, mercader burgales, en nombre de Diego Curiel, vecino de Burgos y de Antonio de Mazuela, estante en Sevilla, al reclamar las mercancías. La justicia le mandó entregar los fardos de ruanes reclamados pidiéndole para ello fianzas. Fueron sus fiadores Juana de Osorio, Antonio Montesa y Hernando de Vera, los cuales fiaron las mercancías reclamadas por Castro y pertenecientes a Ortuño de Libano, Alonso y Cristóbal Cerezo, burgaleses, Francisco y Andrés de Maluenda, burgaleses, Cristóbal de Ayala, Gregorio y Andrés Polanco, Juan y Lorenzo de Lerma, Antonio y Juan López de Ayala, García y Miguel de Salamanca, Juan de Bejar Lerma, y consortes, todos burgaleses.

(176) A.G.S., Camara de Castilla, 2.755. La carta esta fechada en Canaria en 14 de noviembre de 1562. Reclama también como de su hacienda, y por parte de los jueces de apelación, se ha mandado alimentar a los corsarios, mientras que sus procuradores habían solicitado mantenimiento y se les había denegado. Al mismo tiempo denuncia el haberle tomado mas de 50 fardos y un cofre, valorados en más de 5.000 ducados, que se habían vendido.

en la Isla tratando su negocio más de año y medio sin poder cobrar ochenta y tres fardos y un cofre de lienzos suyos y de sus partes (177).

El proceso se concluye con la remisión de las informaciones a la corte, por parte del gobernador de la Isla, don Juan Pacheco. En el se informa

«... que los yngleses en fin vinieron a confesar que havian robado la dicha nao y que lo podían hazer porque afirman haver sido en tiempo de guerras...»

El consejo de guerra contesta al gobernador y le envía la petición presentada por Alonso de Madrid en nombre de Francisco y Andrés de Maluenda, Garcia y Miguel de Salamanca, Luis de Castro, Juan de Bejar Lerma, Cristóbal de Ayala, Gregorio y Andrés de Polanco, Juan y Lorenzo de Lerma, Diego de Curiel, Alonso y Cristóbal Cerezo, vecinos de Burgos, en donde explican como las mercaderías fueron cargadas por sus factores y criados en Francia y venían consignadas a ellos, para que haga lo que fuere justicia, haciendo las informaciones y averiguaciones necesarias (178).

Estos datos prueban como a partir de 1560 las relaciones anglo-hispanas se iban a teñir de sucesos desagradables.

En 1571 se vuelven a producir hechos dignos de interés. Esta vez es la estancia en Melenara, Gran Canaria, del corsario lusitano, al servicio de Inglaterra, Bartolomé Bayón, con ánimo de comerciar (179). Dos navíos aportaron al puerto de Telde, en el sur de Gran Canaria, y allí con autorización de la justicia, uno de sus capitanes, Antonio Muñiz, contató las mercancías para abastecerse de azúcares y vinos, dando a cambio ropas, estaño y otras cosas. Uno de los más activos en comerciar fue Juan López Caravallo, quizá portugués, residente en la Isla, quién en más de una ocasión se hizo acompañar a los navíos por el escribano público Francisco Méndez para que formulase los acuerdos de varias escrituras sobre venta de vinos y azúcares. De esto trato tuvo recelo el juez de registros, Juan de Nava, al enterarse de que la ropa era inglesa y de contrabando. Bayón temiéndose de la denuncia, aprisionó a varios personajes isleños que habían acudido a su barco; en represalia, los isleños, tomaron a dos de sus hombres. Al enterarse el pirata de la llegada de una poderosa flota canjeó los rehenes y partió hacia Guinea (180).

En la Isla los tratos tuvieron consecuencias, y el juez de Indias embargó a López Caravallo, por ser bienes de Bayón, las mercancías que había canjeado por el vino y azúcar; aquel en contrapartida da poder a varios vecinos, entre ellos algunos que habían negociado con el pirata, para que lo defiendan (181).

(177) A.G.S., Camara de Castilla, 2.755, fechada en Granada a 10 de junio de 1562. Este francés alega que no hubo razón para el robo porque era público «en esta ysla y en todo el reyno de su magestad que no abía ni ubo guerra entre Escosia ni Ynglaterra y Françia cuando los dichos hizieron el robo de la dicha nao...».

(178) A.G.S., Guerra Antigua, legajo 74-71. Para resolver esto el consejo le da poder al gobernador Pacheco.

(179) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. I, pp. 584-593.

(180) *Idem*, p. 593.

(181) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 811, f. 330 v. Fueron sus apoderados el regidor Miguel de Mujica, el mercader flamenco Cornieles de Manacre y el procurador de la Audiencia Alonso Hernández de Porcuna.

Estos incidentes, junto a la insurrección de Holanda y al apoyo prestado por los ingleses, quienes embargan los navíos de origen español, vuelve cautelosos a los comerciantes. Así en 1572 un francés, residente en Las Palmas, el cual carga azúcares y conservas con destino a Flandes, confiesa como la mercancía no es suya, sino de un genovés, quién se la dió para que contara como suya en el registro del barco, a causa de los embargos hechos por Inglaterra de las naves y de las mercaderías de españoles e italianos (182).

Los ataques y asaltos se sucedieron y en consecuencia la Inquisición inició persecución contra los factores ingleses asentados en las islas (183). En estos años comienzan a aparecer, junto a ingleses, en aguas canarias, piratas franceses, posiblemente rocheleses, quienes desde 1568 se habían unido a ellos y a los holandeses para interceptar la navegación tanto en el canal de la Mancha como en otras partes (184). En 1582 y 1591 se reciben noticias en Gran Canaria de sus tropelías (185).

En la década de los noventa la piratería inglesa siguió interceptando navíos canarios y arruinando su comercio con el exterior. En 1593 es robado un navío cargado de mercancías, procedente de Lisboa, y en 1595 una carabela que traía a bordo azúcar desde Tenerife (186).

En 1596 se tiene noticia del ataque de Cádiz por el conde de Essex. Esta hace que los vecinos de la Isla tomen sus precauciones. En julio de dicho año un regidor declara ante escribano, que como había venido a su conocimiento que la ciudad de Cádiz estaba asolada y destruida por ingleses, con los templos quemados, y se temía que una de las

(182) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 71 v. En el conocimiento de embarque el señor de la nao se da por recibido del francés Francisco Provenzal de dos cajas de azúcares. Estas son propiedad del genovés Cosme Cibo de Riberol, y van consignadas a Ruan al mercader Roman Caletot.

(183) CIORANESCU, A.: *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, La Laguna, 1963. Nichols fue procesado, y en 1572 solicita del inquisidor le permita trasladarse a Tenerife donde «yo tengo ciertas quantas con Pedro de Alarcón, vezino de Tenerife y con Antonio de Cortés y Pedro Segovia y otras personas, y para concluyrías tengo neçesidad de hallarme presente, pido y suplico a vuestra paternidad me mande dar licencia por el tiempo y termino que fuere servido para que yo vaya a feneçellas porque por causa de mi larga prisión no se an podido feneçer...»: A.M.C., Inquisición Papeles sueltos.

(184) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, pp. 54-58. En estos años el comercio marítimo en la zona quedó totalmente interrumpido.

(185) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 866, f.r., Bernardino Palenzuela, n.º 929, f. 194 r. En 1582 el mercader francés Francisco Provenzal da cuenta de que un navío procedente de Le Havre había aportado al puerto de Santa Cruz de Tenerife, y viniendo desde aquella isla para Gran Canaria fue tomado por una nao francesa. Según su noticia esta se había dirigido a Francia, por lo cual daba poder a un vecino de Ruan, para que habiendo noticia de la llegada de la nao, se querellara criminalmente contra los culpados, maestros, piloto y capitán, por haberse llevado mercancías valoradas en 4.000 escudos.

En 1591 un mercader, vecino, denunciaba el robo de un navío por piratas franceses.

(186) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 904, f. 100 v.; Francisco Suárez, n.º 906, f. 433 r. En 1593 un vecino de Lisboa, y un mercader, declaran como el navío en el que venía el primero desde Lisboa fue robado por un pirata inglés que asimismo se lo llevó, bajo palabra de rescatarlo. El portugués para ir en busca del pirata pide al mercader flamenco Daniel Vandama le dé un barco, de 4 toneladas de porte, con condición de que si fuere tomado por corsario le pagará 70 ducados.

En el asalto perpetrado por piratas ingleses a una carabela remitida desde Tenerife a Gran Canaria, quedaron ciertas cajas de azúcar, por lo cual se siguió litigio entre el maestre y los mercaderes a quienes venía consignada la carga.

escuadras atacara la Isla, por lo cual desea poner a resguardo las imágenes de Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista, de la iglesia de San Juan de Telde (187).

Nuevos ataques se sufren en las islas por estos años, en especial en Lanzarote, atacada por el conde de Cumberland (188). En mayo de 1598 se notifica en Gran Canaria que había pasado el rebato inglés (189), pero en 1599 un nuevo asalto va a sobrecoger a la isla de Gran Canaria: el ataque del pirata holandés Van der Doetz (190).

La Inquisición no quedó inactiva ante semejantes acosos, ni ante la guerra con Inglaterra ni ante la hostilidad de los rebeldes de Holanda y Zelanda. Entre 1589 y 1594 procesó a numerosos tripulantes y embargó cantidad de navíos extranjeros que navegaban con pasaportes falsos de naciones neutrales o sumisas. No cabe duda de que las medidas tomadas en favor de la Corona, con el objetivo de congelar el comercio con los países beligerantes, más que favorecer el comercio canario lo hizo caer en la mayor postración.

Los gobernadores también tomaron parte en la inspección. En 1587 se le envía a los gobernadores una cédula del consejo de guerra

«... para hazer averiguación de los navíos que aportaren a esta isla de los estados de Flandes revelados contra la corona real...» (191).

El objetivo era evitar el comercio con estos países, existiendo la sospecha de que tanto los holandeses como los ingleses estaban comerciando a través de navíos franceses, que cargaban azúcares y vinos en las islas, y luego

«... venden los vinos a quién mejor se los paga aunque sean yngleses y revelados contra la corona real y porque a estas islas acuden muchos navíos de Francia a cargar de azúcares y vinos y de ellos puede aver la misma sospecha ynportara que su magestad nos dé el horden que en esto se deve tener...» (192).

Las pesquisas comenzaron tanto por parte de los gobernadores como de los inquisidores. En 1588 el gobernador Alvaro de Acosta informaba de la llegada a Tenerife de mercancías inglesas en naves francesas, aunque traían sello de Francia, pero que los

(187) A.H.P.L.P., Rodrigo de Cubas, n.º 2592, fs. 362 v y 363 v. En el mismo día otro regidor, Antón Suárez Tello, amparándose en ello se obligaba a poner a salvo toda la plata de la iglesia de San Juan de Telde y de los conventos, las coronas de las imágenes de plata sobredorada y una lámpara de plata con sus cadenillas, bajo condición de que si las robaran o se perdieren él las hará a su costa, tan grandes y tan buenas, y de la misma hechura.

(188) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. II, pp. 745 y ss.

(189) Esta noticia era general en todas las islas, así al fletarse un navío, surto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, con destino a Fuerteventura y de allí a Sevilla cargado de orchilla, el maestre declara que partirá de una isla a otra por haberse pasado el rebato del inglés: A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 909, f. 1.190 r.

(190) En este ataque fue incendiada y robada la ciudad de Las Palmas. Este aspecto como los relatos del mismo están recogidos en RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. II, pp. 795-919.

(191) A.G.S., Guerra Antigua, leg. 204-222. Se refiere a la cédula y comisión el licenciado Aldaya en una información remitida al rey en 1 de octubre de 1587. En ella refiere como a causa de las nuevas de los enemigos la isla ha estado alerta.

(192) Idem. Sigue informando que en el puerto de Garchico, Tenerife, hay siete navíos con intención de cargar azúcar y vinos y en el de Canaria dos o tres franceses, con el mismo fin, sin haber traído carga sino dineros del cuño de España, por lo cual pide se le informe el orden que se ha de seguir en el despacho de los dichos navíos, al tener sospecha de que los vinos son para Inglaterra y las partes rebeladas.

maestres de los navíos le habían dicho como muchos ingleses se habían pasado a la costa de Normandía donde labraban paños y cariceas del mismo modo que se hacían en Inglaterra ⁽¹⁹³⁾.

El control se hizo tan rígido que no llegaba navío a puerto sin ser visitado, interrogada su tripulación, y en última instancia secuestrado. El regimiento de la Isla se dió cuenta de que este exceso de vigilancia iba contra el comercio, y así lo hacen saber al rey, a quién dirigen una carta en 1589, en la que le dicen que

«... con la fama de lo suso dicho, los mercaderes católicos de Francia y de la ysla que solian cargar y proveer de mercaderías la dicha ysla conprando las de otros católicos no se atreven ni quieren haçer las dichas cargaçones por el riesgo que corren y molestia que se les haçe de lo qual resultan dos daños, el uno la falta y carestía de las dichas mercaderías y el otro que cessa el comerçio y despacho de los açucares y frutos de la dicha ysla y no ay como vender las dichas grangerías y así tambien çesan vuestras rentas reales y çesando el dicho comerçio que neçesariamente a de çesar en haviendose inquisiçión sobre las dichas mercaderías çesan las correspondençias y la provision de pan, pescado y otras cosas de que probee Françia a la dicha ysla...» ⁽¹⁹⁴⁾.

No cabe duda de que el exceso de vigilancia fue nefasto para el comercio, tanto para Gran Canaria como para el resto de las islas. A ello se seguían uniendo los ataques piráticos. Así en una carta enviada al rey desde Tenerife, en 1591, se le comunica que

«... los años de ochenta y çinco y seis y siete fueron de mucho más trato y comerçio y uvo más copiosas entradas y salidas de mercaderías que los siguientes hasta este año por los robos que en estos hizieron françeses e yngleses corsarios, y pues en estos años... de poco tracto y comerçio...» ⁽¹⁹⁵⁾.

Con este celo de inquisidores y gobernadores se confiscaron varios navíos, bajo acusación de no venir con pasaporte, traerlos falsos y de comerciar con Holanda. En 1593 fue detenido el maestre y tripulantes del navío *San Pedro*, de 75 toneladas, procedente de Enden, Alemania, primero por las autoridades civiles y después por la Inquisición, al reclamar esta a los marineros como sospechosos de calvinismo ⁽¹⁹⁶⁾. De este secuestro protestó el mercader flamenco, avecindado en Las Palmas, Daniel Vandama, al reclamar una cajeta con mercaderías que traía un criado suyo a quién su mujer se lo encomendó ⁽¹⁹⁷⁾.

Por las mismas fechas fueron secuestrados por el gobernador capitán general don Luis de la Cueva y Benavides, los navíos *San Juan*, *Florisante* y *La Margarita*, bajo acusación

⁽¹⁹³⁾ A.G.S., Guerra Antigua, leg. 225-358.

⁽¹⁹⁴⁾ A.G.S., Guerra Antigua, leg. 268. En el mismo informe la ciudad de Canaria dice que en virtud de la cédula real, el gobernador no solo procede contra las mercaderías que traen los ingleses sino tambien contra las que vienen de Francia con lo cual resultaba un notable perjuicio contra el patrimonio real y destrucción de la dicha ysla.

⁽¹⁹⁵⁾ A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 291. El bachiller Suárez al rey, según carta dirigida desde Tenerife el 23 de octubre de 1591.

⁽¹⁹⁶⁾ A.M.C., Inquisición, CXXVIII-3. Se les secuestra y procesa bajo acusación de venir de Zelandia y no de Enden, como ellos aseguraban. Venía cargado el navío de ruanes, cariceas, alpiste, lino, anascotes, trigo, holandas, fustanes y calderas.

⁽¹⁹⁷⁾ A.M.C., Inquisición, LXX-11. El mercader asegura en su reclamación que el navío procedía de Enden, en Alemania.

de no haber traído pasaportes del duque de Mercurio, gobernador de Bretaña, ni del gobernador de La Havre. A este embargo protestaron los cargadores y maestre, mediante un apoderado, ante el rey. Así Pedro Tomás, en nombre de Juan Bolen, Guillermo Anbry, Julian Pepin, Julián Grave, Pedro Lemeure, Lorenzo Lesne, Carlos Correa, Herve Floc y consortes, vecinos de las villas de Morles y Rosco, en Bretaña, maestros y dueños de los dichos navíos, denuncian el hecho ante el consejo de guerra, quién después de ver las sentencias, mandó se devolvieran las mercancías y navíos a sus dueños (198).

Actuaciones de la Inquisición, llevadas por exceso de celo, a secuestrar navíos libres de sospecha fueron asimismo denunciadas. En el mismo año, 1593, llegaron al puerto de Las Isletas dos barcos: *El León Colorado* y el *San Lorenzo*. Sus maestros Hans Hansen, natural de Amberes, y Arnaat Lorenzo, de un pueblo cerca de Brujas. Ambos aseguraron durante el proceso venir de Hamburgo, de donde traían pasaportes y carta de mar, con mercancías de lienzos, trigo, cajas abatidas para azúcar y pipas para remiel. Los inquisidores decretaron su arresto y secuestro de bienes, bajo acusación de venir de la isla de Gelandia, en poder de herejes calvinistas (199). Rumeu asegura que estos navíos no solo eran portadores de pasaportes falsificados para sus tripulantes, sino de cartas de recomendación de obispos tan verídicas como las primeras (200). No obstante una cédula real posterior parece poner en duda esta opinión. En noviembre de dicho año se presenta por parte de Valerio Ruiz, a quién venían consignadas las mercancías, una cédula real fechada en San Lorenzo, a 17 de julio. En ella el rey explica como por parte de Pedro de Rome, mercader, vecino de Amberes, se le había hecho relación de que el como vasallo suyo hacía ya mucho años que comerciaba con España, enviando navíos con trigo, pescado y mercaderías, y llevando el retorno conforme a las leyes del reino, a Vizcaya, Andalucía y Canarias, en su navío *El León Colorado* y *San Lorenzo*; ultimamente había remitido al archipiélago por cuenta suya mercaderías permitidas y necesarias para las islas, consignadas a Valerio Ruiz, su factor, las cuales le habían sido embargadas. Alegaba y pedía el mercader que por ser como era católico, vasallo del rey y las mercancías lícitas se le mandaran desembargar. El rey solicita de las autoridades se haga un traslado del proceso y se le envíe a su consejo de guerra (201).

Tal vez este expediente influyó, junto con las reclamaciones de los mercaderes, para que en 1594, la Suprema censure los secuestros, y no admita otra jurisdicción que la del gobernador para declarar si los navíos eran amigos o enemigos. En la comunicación al tribunal canario les comina para que

«No procedais contra ningunos maestros ni marineros ni otras personas extranjeras ni contra sus navíos, ni haciendas si no fuere precedido información de que han delinquido contra la

(198) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 320. El apoderado solicita del rey mande dar una cédula para que las cartas ejecutorias se cumplan.

(199) A.M.C., Inquisición, X-31, XV-1, XCVIII-7, XCVIII-7. El maestre del navío *El León Colorado*, aseguraba haber venido otras veces a las islas a cargar azúcares y vinos.

(200) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. II, 2.^a parte, p. 631.

(201) En noviembre de 1593 ante el licenciado Gómez de Palacios, teniente por el capitán Melchor de Morales, corregidor, se presentó Valerio Ruiz, estante, e hizo presentación de una cédula real, sacada de su original por el escribano de Bilbao Miguel de Echevarría, pidiendo se le dé testimonio de la misma. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 803, f. 144 r.

fé en los Reinos de España o en estas yslas e estando surtos los navíos en los puertos de ellas...» (202).

No cabe duda de que con esta orden se estaba dando margen de libertad para facilitar el comercio con las naciones protestantes, vista la decadencia y postración en que se hallaba con los secuestros y confiscaciones.

Además de con estas medidas se intentó eliminar la piratería realizando un buen plan de fortificaciones en el archipiélago. Para ello Felipe II envió a sus ingenieros en visita para estudiar las condiciones defensivas en las principales poblaciones de Canarias. Fueron estos Agustín Amodeo, Juan Alonso Rubian y Leonardo Torriani (203).

Se acompañó esto con la construcción de una flota compuesta por seis fragatas para rechazar al enemigo y extirpar la piratería, obra de don Luis de la Cueva y Benavides, gobernador de Gran Canaria y capitán general de las islas. El propio rey alabó la idea al indicarle

«... ponerles en la mejor orden que se pudiere y metiendo en ellas gente útil y qual para semejante caso se requiere encargandole a personas de experiencia y que sepan hazer lo que deven para que limpien essas dichas islas de corsarios castingandolos de suerte que en ellas escarmienten otros y no acudan por allá a inquietar ni hazer daño ni a los naturales dellas que andan de unas a otras con sus barcos al trato con los frutos de la tierra y otras cosas, ni a los que a ellas fueren destos reynos a tratar de passo para las Indias...» (204).

Al parecer las fragatas nunca se hicieron a la mar, pues después de hechas fueron consideradas ineficaces para combatir a los pequeños corsarios, y ruinosas, porque nunca compensarían las presas a los gastos (205).

5. RENTAS DEL COMERCIO

El comercio registrado en Canarias, tanto el de importación como el de exportación devengaba unos derechos a la Corona, a través del almojarifazgo. Consistía este impuesto en la percepción de un porcentaje sobre el valor de las mercancías cargadas o descargadas en los puertos canarios. En principio el índice se estimó en un 3%, pero a partir de 1528, se estableció en un 6% (206).

La percepción de estos ingresos podía hacerse de varias maneras: mediante arrendamiento, por encabezamiento de los concejos o poniendo la renta en fieldad.

(202) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. II, 2.ª parte, p. 635.

(203) Idem, T. II, 1.ª parte, pp. 111-185, 343-447.

(204) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 302-11. El propio rey le sugiere a don Luis de la Cueva que la polvora, jarcia y otras cosas que el había enviado a La Habana en un navío francés que había embarrancado en Tenerife, la tomara para aprestar tres de las seis fragatas. Se recoge esto en las cédulas remitidas por el rey al gobernador de fechas 13 de marzo, 13 de junio y 2 de septiembre de 1591.

(205) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. II, 2.ª parte, pp. 581-589.

(206) AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 121; AZNAR VALEJO, E. y M. A. LADERO QUESADA: *La Hacienda real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, pp. 79-80

Los arrendamientos se realizaban en el «estrado de rentas», simultaneamente a los de los restantes partidos del reino, y bajo la dirección de los contadores mayores, el escribano mayor de rentas y el escribano del partido. Una vez pregonada la almoneda se recibían las diversas «posturas» que permitían realizar el primer remate. El arrendador podía obtener varios partidos a la vez, siendo relativamente frecuente que el partido de Canaria estuviese en las mismas manos que los del arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz.

El encabezamiento de rentas consistía en un acuerdo entre la Hacienda Real y los concejos, mediante el cual se fijaba el montante de los impuestos en una cantidad fija, de la que los concejos debían responder.

El tercer supuesto es que la renta estuviese en «fieldata» como consecuencia del retraso en arrendarla. En este caso, la renta era cobrada por fieles, designados mediante subasta o por nombramiento directo, que debían rendir cuentas a la llegada del arrendador (207).

Las cifras que se dan desde los primeros momentos indican el aumento de la producción y del tráfico mercantil, así entre 1498 y 1522 pasa la renta del almojarifazgo de 435.000 a 2.580.155 maravedís (208), con lo cual se sextuplica en 25 años.

Gran Canaria es la de mayor tráfico en el siglo XVI y de ello dan prueba las cifras y su evolución, más elevadas que en otros sitios. En 1557 ascendió su valor a 5.536.794 maravedís; en el siguiente, 1558, se mantuvo casi igual, 5.857.745 maravedís (209). Cantidades estas que difieren bastante de las dadas por Lapeyre, quién estima que la renta valió entre 1553-1558 5.534.375 maravedís (210). En 1559 la renta desciende a 4.505.000 maravedís, pero la causa la hallamos en la baja producida en las remisiones. De hecho tomando como base solo la exportación del azúcar blanco, nos encontramos en dicho año con un descenso de 30.000 kilos de dicho producto. La respuesta es sencilla y nos la da el administrador de la renta Juan de Olazabal, vecino de Azcoitia. En una relación que envía a la Corona dice

«... que el dicho año hasta XXII de julio de DLX no avian salido ningunos azúcares, e que si salen todos los que se avian fabricado el dicho año valdría el derecho dellas más de IIII U. doblas...»,

porque hasta esa fecha los derechos de entrada y salida no habían valido más de 2.000 doblas. Por ello sugiere que en el arrendamiento del año siguiente se pusiera como condición que de los azúcares que se sacasen, siendo fabricados en el tiempo del arrendamiento, el derecho perteneciera al arrendador presente (211).

(207) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 122; AZNAR VALLEJO, E. y M. A. LADERO QUESADA: *Art. cit.*, p. 81.

(208) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 124; AZNAR VALLEJO, E. y M. A. LADERO QUESADA: *Art. cit.*, p. 83.

(209) A.G.S., *Diversos de Castilla*, 46-61.

(210) LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, p. 150.

(211) A.G.S., *Diversos de Castilla*, 46-61.

CUADRO II

Valor de la renta del almojarifazgo

AÑO	VALOR
1498	435.000 maravedís
1522	2.580.155 »
1557	5.536.794 »
1558	5.857.745 »
1559	4.505.000 »
1565	4.930.000 »
1567	4.650.000 »
1574	4.850.000 »
1578	5.000.000 »
1588	6.600.000 »

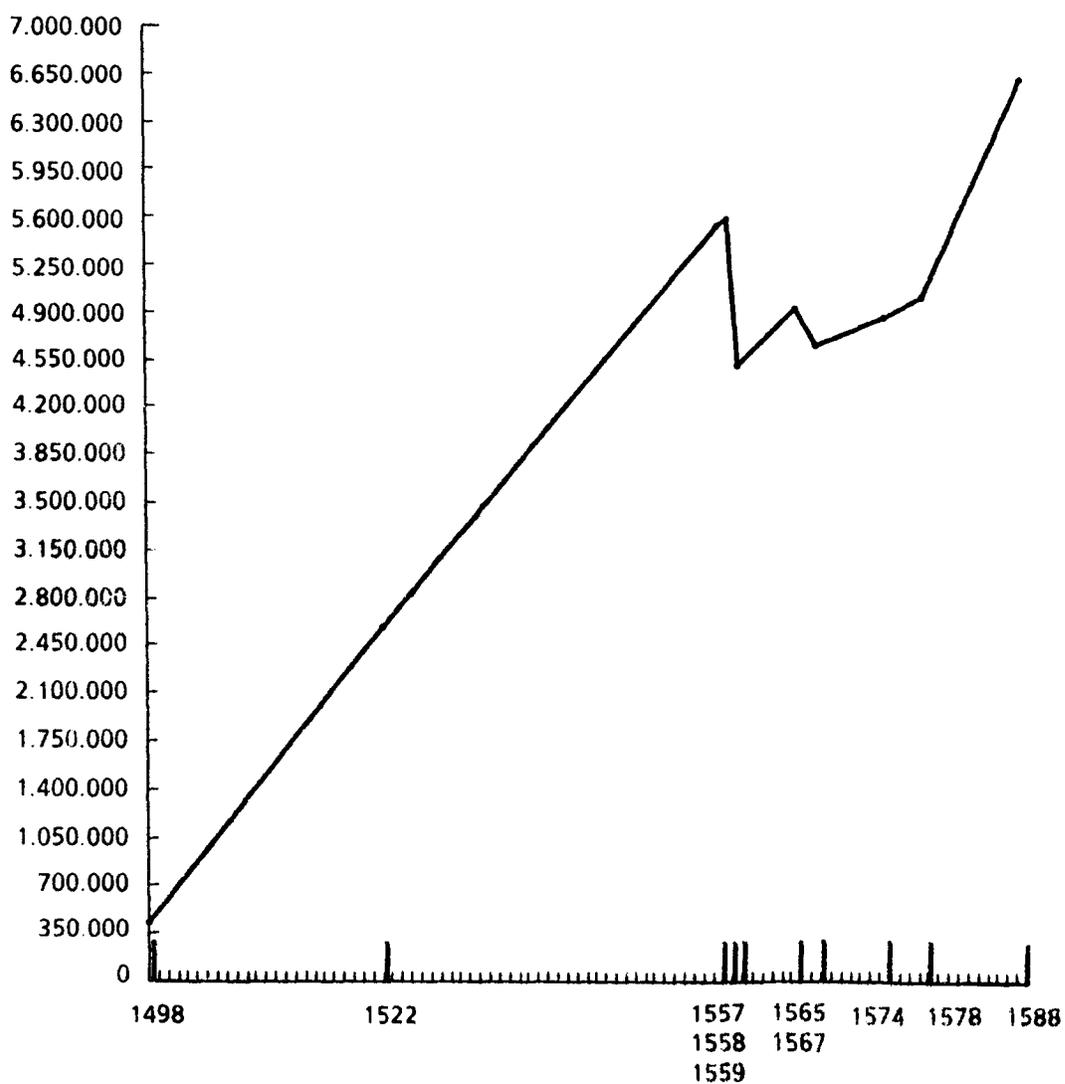


GRAFICO n.º 2

Las cantidades anteriores ya no volverán a repetirse, ni a aumentarse, pues en 1565 el derecho del 6% se encabeza en 4.930.000 maravedís y en 1567 se arrienda en 4.650.000 maravedís. En dos arriendos posteriores: 1574-1578 y 1579-1584 el precio es de 4.850.000 y 5.000.000 respectivamente ⁽²¹²⁾. Se corresponden estas cifras, más o menos, con el nivel de las exportaciones azucareras; la cantidad de azúcar remitida a los puertos europeos, en 1557, no volverá a repetirse en el resto del siglo.

Indicativo de como el nivel de la renta del almojarifazgo está más en concordancia con las exportaciones que con las importaciones, es la misiva enviada al rey en 1591, en donde se colige el aumento o disminución del impuesto en función del comercio. El bachiller Suárez, desde Tenerife, comenta como los años 1585, 1586 y 1587 fueron, en aquella isla, de mucho trato y comercio, pues hubo copiosas entradas y salidas de mercancías, más que en los años siguientes, hasta 1591, a causa de los piratas. Compara el valor de los años de retraimiento, en torno a 12.000 o 13.000 ducados anuales, frente a los de mucho trato, en donde dice textualmente

«... que fueron de mucha prosperidad necessariamente avian de valer más...» ⁽²¹³⁾.

Los arrendadores y fieles solían ser personas residentes tanto en las islas como en otras ciudades peninsulares. Así por ejemplo fueron tales Juan Pérez de la Fuente y Alonso Pérez de la Fuente, vecinos de Sevilla, y Tomás de Guzman, estante en la corte ⁽²¹⁴⁾. También recayó la renta en mercaderes asentados y vecindados en Canarias, incluso extranjeros. En estos casos se suscitan reservas, como en 1588, en que se da en fieldad la renta del almojarifazgo a Daniel Vandama, flamenco, casado en la Isla, en 13.200 doblas. El licenciado Aldaya, al escribir al rey, pone sus reparos a la concesión de la renta. Informa que es extranjero y hombre que descarga en la Isla de encomiendas, hasta cuatro y cinco navíos, y volvía a cargarlos con mercancías isleñas; añade, al mismo tiempo, su dedicación a la contratación entre las islas con extranjeros y otras personas. Sugiere, por ello, el nombrarle una persona para que aforara la mercancía junto con él para evitar descuidos y fraudes ⁽²¹⁵⁾.

En la documentación hay continuas referencias al derecho de almojarifazgo, tanto en la Isla como en otras partes. En una escritura se refiere al de Sevilla en donde se cobraba

⁽²¹²⁾ LAPEYRE, H.: *El comercio...*, op. cit., p. 151; ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 302.

⁽²¹³⁾ A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 291.

⁽²¹⁴⁾ LAPEYRE, H.: *El comercio...*, op. cit., pp. 150-151. Tomás de Guzman pasó a residir a Gran Canaria como arrendador de los almojarifazgos. Durante su estancia en la Isla, al menos desde 1568, en que arrienda la renta, actúa como negociante remitiendo azúcar a la Península consignada a Pedro de la Hoz, residente en Sevilla, y en su ausencia a Diego de Polanco, vecino de Cádiz. Alguna carga la envía para pagar las libranzas que su magestad había dado sobre las rentas de la isla de Tenerife. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 776, fs. 32 v., 156 r., 155 v.

⁽²¹⁵⁾ A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, 255. El licenciado comunica al rey que el ha advertido de lo comentado a la persona a cuyo cargo estaba la administración de las rentas. Daniel Vandama era un comerciante nato; llegado a Gran Canaria desde Flandes, se casa en ella con Juana de Vera, lo cual le permite al cabo de residir varios años en Canarias comerciar con Indias. También mostro interés por la trata.

el 5% de almojarifazgo y el 1% de derecho de almirantazgo y botijeras (216). Sin embargo, según Lapeyre, a partir de la reforma de 1566, las mercancías procedentes de Canarias pagarían un derecho de entrada del 3%, y las que salían con destino al archipiélago el 4% (217). Para el resto de los puertos atlánticos se habla de los derechos de entrada y salida, y para Flandes se cita «el leman y petit leman» (218).

Cuando los productos exportados procedían de las islas de señorío, Lanzarote y Fuerteventura, estos devengaban dos derechos. A la salida de las dos islas pagaban el quinto, es decir el 20% de las cosas sacadas de la tierra (219), pues los señores

«... sienpre han llevado el quinto de los frutos de la tierra que para fuera se cargan en las mismas cosas de cada cinco una, y infinitas veces queriendo el quintador quintarlo a dinero, los mercaderes que lo cargan no querían, sino quintarlo en las mismas cosas de ropa, carne o fruto...» (220).

Estos productos, bien cereal u orchilla, al llegar a Gran Canaria, debían volver a pagar el tributo de almojarifazgo del 6% (221); por ello los mercaderes para evitar tener que abonar este segundo impuesto, procuraban no introducir los artículos en la Isla, sino que al llegar al puerto, desde Lanzarote o Fuerteventura, traspasaban la mercancía a los navíos fondeados en el mismo (222), con el objetivo de reexportarlas.

6. SEGUROS

El seguro es un elemento esencial en la técnica comercial, pues permite a los armadores y mercaderes resguardarse de los reveses del mar. Este se realizaba mediante un documento denominado póliza de seguro; en él se hacía constar el nombre del asegurador, del capitán o maestro del navío, nombre y tonelaje del mismo, carga, escalas, puerto de descarga y nombre del consignatario (223). También en los conocimientos de embarque se hace referencia a los seguros, pero aquí solo consta el nombre o nombre de los asegu-

(216) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 198 y ss.

(217) LAPEYRE, H.: *El comercio...*, op. cit., p. 138. A este mismo régimen estaban sometidas las mercancías que salían y entran desde Portugal.

Cuando las mercancías procedían del extranjero, para ser reexpedidas desde Sevilla a Canarias pagaban de almojarifazgo el 5%.

(218) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 741, f. 173 v.

(219) RUMEU DE ARMAS, A.: «*El origen de las islas de Canaria*» del licenciado Luis Melian de Betancor. «Anuario de Estudios Atlánticos», 24, Madrid-Las Palmas, 1978, p. 76.

(220) Idem, pp. 75-76.

(221) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 122.

(222) A.H.P.L.P., Alonso Hernández, n.º 788, f. 68 r. En 1559, en un litigio surgido a cuenta de las orchillas de realengo, Juan de Matamoros, residente en Gran Canaria, en nombre de Pedro de Segura, recaudador mayor de las orchillas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, declara que según los libros del almojarifazgo, consultados por él, 71 quintales de orchilla remitidos por Jerónimo Lercaro a Batista Lercaro Burón y compañía se cogieron en Lanzarote, de donde se trajeron en un navío, desde el cual se fondeó a tres naves que la llevaron a Cádiz.

(223) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 231.

radores y el valor del seguro (224). En Canarias para poder hablar de seguros tenemos que remitirnos a estas escrituras, al no poseer ningún tipo de póliza.

En el tráfico mercantil se realizaban estos contratos ante la evidencia de los peligros a los que estaban sujetas las naves, en especial las que hacían la travesía en dirección a los puertos del norte del Europa: piratas y corsarios sobre todo. Este peligro de pérdida del navío o de la mercancía era el que obligaba a recurrir al contrato de seguro. La pira-tería, sin lugar a dudas, contribuyó más que ningún otro riesgo a crear una navegación insegura, por lo cual los mercaderes recurrieron al seguro como forma específica de protección de sus bienes.

El seguro se realizaba de un puerto a otro, y se indicaba en él si se aseguraba la nave completa o parte de las mercancías. Lo normal era que los artículos asegurados pertenecieran a un solo mercader, aunque este, bien en su calidad de agente o factor, puede intervenir para asegurar bienes de varios mercaderes. Mientras, el asegurador es cualquier persona con capacidad que asume el riesgo, dedicado a la actividad asegurativa sobre mercancías transportadas por mar; suele actuar en solitario o asociado a otras personas.

El contrato entre ambos se realiza mediante una prima, convenida y satisfecha anticipadamente, antes de partir el navío. La prima es el precio del peligro. La diferencia de estas está en función del riesgo que puede correr la mercancía, la época, la fragilidad de lo transportado y, sobre todo, la distancia del recorrido. En trabajos, realizados sobre el seguro en el Mediterráneo, se observa como el seguro varía desde los puertos cercanos a los más lejanos (225). El Castilla la prima cambia de un 10%, de acuerdo a las ordenanzas de Burgos de 1558, a un 25%, conforme a las de Bilbao de 1560 (226).

Todas estas circunstancias citadas aparecen recogidas en los documentos notariales, a excepción de la prima; solo se consigna en muy raras ocasiones. En los conocimientos de embarque se hace referencia al seguro, al asegurador y la fecha en que se otorgó la póliza de seguro; asimismo se hace constar en cuanto se valoró la mercancía. En un embarque con destino a Sevilla se valoran 6 cajas de azúcar en 1.000 reales (227). En torno a 1595, el asegurador que corría con los riesgos de casi todas las mercancías que partían de Gran Canaria era un vecino de Tenerife, Pedro Afonso Mazuelos (228).

(224) Así en 1595 un maestre de carabela que había recibido 18 cajas y un cajón de azúcar de dos regidores isleños para entregarlas en Sevilla a Francisco Prieto de Belmonte, declara que las cajas van debajo del seguro, de 650 ducados de cuantía, que tiene hecho Pedro Afonso de Mazuelos, vecino de Tenerife: A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 906, f. 354 r.

(225) PELAEZ, M. J.: *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo*, Madrid, 1978, p. 20. Este autor recoge como la prima pagada para un viaje Barcelona-Alghero baja hasta el 1,65%, mientras que en los viajes a Sicilia se encuentra con un 8%, que podía bajar hasta un 4,5% o subir hasta un 10%.

(226) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 232.

(227) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 290 r. Este mercader remite al puerto de Las Muelas 9 cajas de azúcar al comerciante flamenco, Lebinio Lampisen, residente en Sevilla, 6 con una marca y tres con otra. Las de la primera marca son las que van aseguradas en 1.000 reales.

16 cajas con destino al mismo puerto van aseguradas en 6200 reales: A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 907, f. 121 r.

(228) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 291 r.; Francisco Suárez, n.º 907, f.r.

Estos seguros se realizaban, muchas veces, en el puerto de despacho, pero lo más corriente era hacerlo en el puerto de destino, bien por los mercaderes establecidos allí o por otras personas con intereses en el tráfico. Así en 1587 el mercader Pedro de Sojo, residente en Gran Canaria, declara ante escribano que el avisó a Pedro de Tapia, vecino de Sevilla, para que le asegurase 1.200 ducados y lo demás que pudiese, sobre azúcares que enviaría de Gran Canaria a Cádiz y Sevilla, consignados a Tapia (229).

A veces, los mercaderes radicados en Canarias, no aceptan el seguro realizado en la plaza de destino y prefieren correr el riesgo ellos mismos. En 1572, el escribano público Francisco Méndez, confiesa que el señor Helman de Manacre, mercader, vecino de Amberes, había hecho un seguro de 1200 ducados, sobre las mercaderías que él y su hermano Antonio Joven cargaren en la nao de Juan Dunont, vecino de Fecan, con destino a Amberes. Más como él no había podido cargar en la nao sino dos toneladas de melaza y dos barriles de salitre, quería que fueran a su riesgo y no al del asegurador, declarando sin efecto el dicho seguro (230).

Cuando los navíos venían asegurados desde su puerto de origen, los mercaderes procuraban por todos los medios no perder el seguro, y cuando no tenían suficiente carga permitían a otros negociantes acojerse al mismo (231).

La prima es variable incluso en un mismo puerto. Al parecer, el seguro de España, establecido en 1574, era del 6% (232) sobre el principal; para Francia encontramos primas que van desde el 10% al 18% (233).

Estas primas eran las que obligaban a los aseguradores a pagar los daños producidos en los siniestros, tanto de piratería como de otro riesgo de mar. Algunos ejemplos de devoluciones y reclamaciones ante los aseguradores nos sirven de ilustración al respecto. En 1554 un Juan de Vinatea dice que el vecino Alonso de Balboa le había dado poder en causa propia para recibir 6 cajas de azúcar y lo procedido de ellas, cargadas en un navío propiedad de un vecino de Faro, tomadas por los franceses, consignadas al burgalés vecino de Cádiz Diego de Polanco, más como Balboa le había pagado los 160 ducados en que estaban aseguradas las cajas le cede el derecho que tenía sobre los seguros (234). Más explícito es un documento otorgado en 1591, por un matrimonio. El marido, un

(229) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 891, f. 454 r. En la misma fecha Sojo declara que el no quiere cargar los azúcares, por lo cual declara ante escribano que no se valdrá de los seguros realizados por Tapia.

Un mes más tarde un francés, vecino de Ruan, confesaba recibir de Pedro de Sojo 66.000 reales por virtud de una cédula de cambio que sobre él libró el sevillano Pedro de Tapia. Estas relaciones indican los negocios y seguros realizados en Sevilla, a petición de los cargadores de Canarias.

(230) A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, n.º 855, f. 97 v.

(231) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 777, f. 268 v. Así en 1575 un maestre de nao se daba por contento de haber recibido en su navío 75 toneladas de mercancías, que el mercader estaba obligado a darle conforme a la carta de fletamento y seguro, porque aunque aquel solo le había dado 69 toneladas, había consentido en que recibiese el resto de otras personas.

(232) Así se declara en junio de 1574 en una escritura donde se recoge una memoria de mercancías, con los gastos de almojarifazgo, fletes y seguros: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 198 y ss.

(233) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 840, f. 780 r.; Francisco Casares, n.º 923, f. 725 v.; Bernardino Rosales, n.º 891, f. 232 r.

(234) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 760, f. 306 r.

mercader, había cargado en Cádiz mercancías valoradas en 8.000 reales, y aseguradas en Sevilla por el genovés Pelegro Interian. El navío durante la travesía fue robado por franceses, quienes se llevaron parte de la carga, y no dejaron nada más que 614 reales en mercancías. Los aseguradores tenían la obligación de pagarle todo el daño y pérdida, por lo cual la mujer daba poder para cobrar los 8.000 reales, descontándole los 614 (235).

7. LA «COMMENDA»

El comercio canario del siglo XVI no difería, en gran medida, de las formulas medievales que habían estado vigentes en el Mediterráneo en siglos anteriores. Si tenemos en cuenta que gran parte de los negocios del tráfico estaban en manos de italianos, genoveses sobre todo, no resulta extraño el observar este sistema en el comercio canario-europeo. La relación del comercio mediante esta fórmula, la «commenda», no quiere decir que no existiesen otros modos de relaciones mercantiles más perfectos y modernos, tal como veremos más adelante.

Este sistema de operar ha sido perfectamente estudiado (236). Las características que se aducen para los siglos XIII y XIV son las mismas observadas en el siglo XVI en Canarias. La gestión mercantil se realiza mediante un contrato por el cual un mercader o hacendado entrega a otro un capital, que puede consistir en mercancías o en dinero, para que lo negocie en el tráfico mercantil, devolviéndose luego los beneficios en la proporción convenida entre las partes.

El comendatario debe viajar con las mercancías, venderlas y emplear nuevamente el dinero en otros productos; es corriente realizar la contratación para un viaje de ida y vuelta.

En cuanto al reparto de beneficios, objetivo de la commenda, existen de varios tipos, en función del carácter multilateral o bilateral de la misma. A veces, el comendante cobra por su trabajo una comisión en función de la renta, así por ejemplo el mercader flamenco Daniel Vandama, confesaba haber recibido cierta cantidad de azúcar de dos mercaderes genoveses, para llevar a Ruan, Flandes o Danzique. Se comprometía a venderla en los distintos mercados al mayor precio que hallare, tanto en contado como a trueque de tanta ropa, conforme a la memoria que llevaba. De lo procedido, sacados los costos, emplearía todo en mercadería y por falta de ellas en lo que le pareciere para beneficio de los mercaderes, llevando por su trabajo y encomienda el 3% de lo procedido del azúcar y el 3% del empleo hecho en las mercancías compradas (237).

(135) El matrimonio estaba formado por Gaspar González, mercader, y Catalina Tellez, y dan poder al propio Pelegro Interian, mercader genovés, estante en Sevilla, y a Pedro Martínez de la Vega, secretario de la Inquisición de Sevilla, para cobrar el seguro.

(236) Desde el punto de vista jurídico son básicos los estudios de MARTINEZ GILJON, J.: *La comenda en el derecho español: I. La comenda depósito*, «Anuario de Historia del Derecho Español», XXXIV, Madrid, 1964, pp. 31-140; *II. La comenda mercantil*, «Anuario de Historia del Derecho Español», XXXVI, Madrid, 1966, pp. 379-456.

(237) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 865, fs. 82 r. y 94 r. El mercader otorga con este carácter dos escrituras en marzo de 1580. En una se da por entregado de 8 cajas de azúcar y en la otra de 4. Según

Cuando la commenda mantiene otras características distintas, como el cobrar deudas en un puerto distinto, el que recibe el encargo percibe por su trabajo un tercio de las ganancias (238). Esto sucede cuando el maestro del navío, a quién se le encarga la commenda, o un mercader, no envían ni el principal ni la ganancia, de las posibles mercancías en las cuales invirtió el capital. En esta situación se halla el regidor Andrea de Argiroffo, quién da poder a un vecino para que cobre de un maestro de nao, flamenco, lo procedido de 11 botas de vino que le entregó para llevar a Flandes, donde debía venderlas y enviar su producto a Canarias (239).

Cuando el encargo consiste en comprar mercerías y cosas menudas «que son trabajos» el comendante percibe por su trabajo el 5% (240).

También hallamos en nuestra documentación alusiones a otros tipos de encomienda, donde los puntos se colocan más en la relación existente entre acreedor y deudor, cuya finalidad es la inversión de capitales con un interés excesivo. El comendatario, que hace a la vez la labor del comendante, aporta el dinero y el trabajo en la inversión en mercancías; corre con los riesgos hasta aportar al puerto de destino. Este recibe el encargo, bien de mercaderes como de vecinos isleños. Así una mercancía comprada en Sevilla, de acuerdo a una memoria previamente entregada, es costeada con unos intereses del 46% (241). Mientras, otras compradas en Flandes, por orden de un mercader, reciben de ganancia sobre el precio principal el 80% (242). En estos casos, se puede hablar incluso de prestamos, puesto que el que recibe la mercancía se compromete a pagarla en un plazo de 8 meses: la mitad al final de los cuatro primeros y el resto al concluir el tiempo.

8. LA COMPANÍA MERCANTIL

Las compañías mercantiles son en definitiva las que asumen todo o casi todo el peso del comercio canario-europeo. La compañía mercantil en Castilla ha sido objeto de un buen y merecido estudio, por su importancia en las contrataciones castellanas durante el

el puerto donde vendiere el azúcar así empleará el producto. Si fuere en Ruan comprará angeos anchos, brines de la rosa ancho, y lo que faltara en las mercancías que a él le pareciere, siempre que hubiese ganancia, y si en Flandes en brabantes crudos y blancos, anascotes, cariceas azules y negras del norte, y bayetas. Estas mercancías deberían venir en el mismo navío en el que el cargara las suyas, en fardos, con las mismas marcas que llevaban las cajas de azúcar.

(238) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 342 v. En este documento se explica que si el dinero recibido no viniese invertido, o el apoderado tuviese problemas para cobrarlo bien del deudor o de los aseguradores, entonces la ganancia se partiría a medias.

(239) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 810, f. 94 v.

(240) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 198 y ss.

(241) Según Martínez Gijón, J.: *La comenda en el derecho español*. I art. cit. pp. 44-45 existe una analogía en esta encomienda con el préstamo de dinero, donde existe referencia a un interés lucrativo usurario. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 795, f. 308 r. En esta escritura de obligación que hace referencia a la encomienda, se detalla el costo principal de la mercancía, el interés, y los gastos de embalajes.

(242) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 43 r. Los posibles riesgos y la mayor distancia encarecen aquí los porcentajes en más del doble con respecto a mercancía comprada en Sevilla.

Antiguo Regimen ⁽²⁴³⁾. Los negocios mercantiles, como otras tantas cosas, no pasaron por alto para el rey Sabio, quién ya se preocupó de ellas; en sus Partidas recoge aspectos del mecanismo de las sociedades que perduraran en los siglos posteriores. Así sobre su constitución nos dice que

«... las fazen los mercaderes, e los otros omes entre si...»

o que es

«... ayuntamiento de dos omes, o de más, que es fecho con intención de ganar algo de lo uno, ayuntandose los unos con los otros...» ⁽²⁴⁴⁾.

En efecto las compañías que operan en el comercio canario-europeo, lo mismo que en el indiano, pueden ser de carácter individual o formada por dos o tres socios o compañeros, que

«... son los que hacen compañía en las cosas que la contraen por causa de la ganancia, como lo hacen los mercaderes por ella...» ⁽²⁴⁵⁾,

según se contiene en Las Partidas.

Los socios pueden ser personas con los mismos intereses, sin ninguna relación familiar entre si, o los miembros de una misma familia. Al propio tiempo también pueden ser mixtas.

El predominio de firmas de carácter familiar en el comercio de Canarias con Europa en la época de Felipe II, queda patente en nuestra documentación. Desde la etapa anterior, reinado de Carlos I, se observa esta circunstancia. En el comercio con Flandes tenemos los ejemplos de la formación de sociedades entre Francisco Veintemilla, Francisco Canino de Veintemilla, su hijo, y el genovés Francisco Lerca ⁽²⁴⁶⁾; la de los hermanos Luis de Quesada y Juan de Quesada Molina, y la de los catalanes Juan y Francisco Codina, asimismo hermanos ⁽²⁴⁷⁾. En el periodo que nos ocupa son importantes, la formada por los hermanos catalanes Francisco Méndez y Antonio Joven, para operar entre Gran Canaria y Ruan. El primero en su testamento señala el aspecto de la misma al decir

«... he tenido muchas cuentas de dares y tomares con Antonio Joven, mi hermano, vezino de Ruan, el qual se ha valido de mi hazienda y se ha sustentado muy bien...» ⁽²⁴⁸⁾.

⁽²⁴³⁾ MARTINEZ GUON, J.: *La compañía...*, op. cit.

⁽²⁴⁴⁾ *Los códigos españoles*. Partidas, 5, 10, pr.

⁽²⁴⁵⁾ Idem, 5, 10, 1.

⁽²⁴⁶⁾ LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, «IV coloquio de historia social de Canarias», Las Palmas, 1979, pp. 29-50; A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 741, f. 351 r.

⁽²⁴⁷⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 292 r.; Pedro de Escobar, n.º 764, f. 842 r. Lo normal es que cada uno de los socios, en este caso hermanos, resida en un puerto, así el mercader catalán Juan Codina, vecino de Las Palmas, daba poder a su hermano Francisco Codina, estante en Amberes, para que pudiera cobrar y recibir cualesquier maravedís, deudas y otras cosas que le debieran en el ducado de Brabante, y para que en su nombre pudiera cobrar y concertar cualesquier contratación o compañía en la cantidad que le pareciera.

⁽²⁴⁸⁾ En el mismo testamento añade que él le ha enviado muchas cargazones y ha recibido otras en retorno: A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.582, f. 150 y ss.

En condiciones similares se halla la formada por los mercaderes genoveses Melchor y Diego Franquiz, padre e hijo (249), o la de los hermanos flamencos Manacre (250).

Están luego las realizadas por varios mercaderes, en donde no media ningún signo de parentesco. Tanto en unas como en otras los socios se reparten las funciones, comprando y vendiendo mercancías cada uno en su puerto de residencia: uno en Gran Canaria y otro en Ruan o Flandes. La formada por el depositario general de la Isla Alonso Venegas, hombre con intereses también en el comercio de Indias, y el mercader flamenco Helman de Manacre, vecino de Amberes, reúne estas características (251). En tales circunstancias, los socios cuando actúan lo hacen en nombre de la compañía, como los italianos Vicencio Interian y Jacome Lercaro, quienes al otorgar una escritura, en 1572, la hacen por compañía y en nombre de ella (252).

El tiempo de duración de estas sociedades es tal como se recoge en el código del rey Alfonso X

«... pudesse fazer hasta cierto tiempo, o por toda la vida de los compañeros...» (253).

En efecto, los socios se podían unir en compañía para toda la vida o por un periodo determinado; solía ser un trienio. En el comercio canario-europeo fue usual realizar compañías de por vida; corroboramos este aspecto al comprobar como son disueltas o liquidadas a la muerte de un socio (254).

Al constituirse la compañía se suelen establecer condiciones. En una formada por dos mercaderes para operar entre Sevilla y Las Palmas se establece: tiempo de duración: tres años; en este periodo uno de los socios residiría en Gran Canaria y otro en la ciudad del Betis. La misión del primero consistiría en vender en la Isla lo que le remitiese el segundo y a la vez enviar el producto en dinero y letras. Cumplido el plazo de la sociedad, según una de las condiciones, o en periodo de dos meses, debía ir el residente en Canarias a Sevilla a dar cuenta de su trabajo y beneficio (255).

(249) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 808, s.f. En una escritura mutua padre e hijo se conciertan; el primero declara que su hijo le ha servido bien, ha ido y venido de Flandes por su orden a su riesgo, para sus negocios y tratos de mercaderías.

(250) Los Manacre eran tres hermanos: Cornelio y Gregorio, residentes en Las Palmas, y Helman, vecino de Amberes. Los primeros son los encargados de remitir la mercancía a Flandes, así en 1569 le consignan en la urca *El David*, 92,5 cajas de azúcar: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, f. 138 r. Junto con el azúcar le envían diferentes mercaderías: panelas, remiel, aguardiente, vino, orchilla, quesos y palmitos, todo aforado en 60 toneladas, aproximadamente.

(251) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 136 r.; el depositario además había realizado compañía con otro mercader flamenco, Cornieles de Francisco de Artsón, tal como reza en un poder que da a la viuda de aquel, doña María Bodoín, para que cobre una deuda de 400 doblas: Francisco Méndez, n.º 819, f. 141 v.

(252) A.H.P.L.P., Luis Felipe, n.º 854, f. 134 r. Así lo hacen constar en un poder que dan a otro genovés, estante en Cádiz, para que compela al maestre y capitán de una urca a que le traiga cierta cantidad de mercaderías que desde Flandes venían dirigidos a ellos.

(253) *Los códigos españoles*. Partida 5, 10, 1.

(254) Así en 1566 al morir el depositario general Alonso Venegas, en nombre de sus hijos su cuñado Francisco Calderón, se concierta con los hermanos Manacre para liquidar la compañía que aquel había formado con ellos: A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 136 r.

(255) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 824, f. 290 r. Como el mercader residente no fue a

En el modo de hacer la compañía, la participación por los socios cambia. Martínez Gijón, citando a Francisco García, enumera como posibles las siguientes:

- a). Compañía en las que todos los socios aportan dinero que negocian o invierten sirviéndose de factores comunes.
- b). Otras en las que unos socios aportan dinero, y otro u otros industria y trabajo.
- c). Otras en las que unos socios aportan dinero y otros dinero e industria.
- d). Una última combinación en la que por todos los socios se aporta capital en metálico e industria (256).

Tenemos ejemplos en este comercio de los cuatro tipos, pero las más comunes son las tres primeras.

El primer tipo es el más corriente y utilizado. Lo usual era ir a partes iguales, aunque también fue normal que un socio aportara un tercio o un cuarto y el otro dos tercios o tres cuartos. Una formada por un isleño y un flamenco tenía de capital 1.200 libras de gruesos; el primero aportó 400 libras y el otro 800, es decir dos tercios (257).

El segundo caso también es común, tanto en las compañías para comerciar en el exterior como para vender a menudeo la mercancía importada por la Isla. También fue usual este tipo de asociación para comerciar en Indias (258). En estas sociedades el trabajo desempeñado por uno de los socios ocupa un lugar importante y así lo estima Tomás de Mercado, quien dice que lo esencial no es el capital, «sino el ingenio e industria con que se negocia» (259).

Un ejemplo significativo responde a este modelo: el regidor, comerciante y escribano público Francisco Méndez se concierta en 1573 con el mercader Pablo Langarode. El primero le entrega 1.500 doblas en ropa y el segundo ha de venderla. De la ganancia partirían a medias (260), porque «oro pone quién su solicitud, sudor e industria mete» (261).

Sevilla a dar cuenta de la compañía, el vecino de Sevilla, Juan Fernández, catalán, dió poder a tres personas para que le tomaran cuenta y recibieran el alcance, y en efecto así lo hicieron.

(256) MARTINEZ GIJON, J.: *La compañía mercantil...*, op. cit., p. 126.

(257) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 136 r. De esta compañía sabemos el costo de una cargazón procedente de Flandes, valorada en 1.252 libras, 13 sueldos y 7 dineros, y los gastos de seguros y otros costos realizados en Amberes, 1.000 libras y 8 sueldos.

(258) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., pp. 133-143.

(259) MERCADO, T. de: *Suma de ratos y contratos*, edición y estudio de N. Sanchez Albornoz, Madrid, 1977, T. I, p. 131. En la p. 128 se refiere el autor al socio que aporta su trabajo en estos términos «que los trabajos humanos y la solicitud y cuidado del hombre, su industria, ingenio y habilidad en los negocios, el peligro de enfermedad o de vida a que se pone, vale mucho y se aprecia por dinero».

(260) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 785, f. 14 y ss. Entre las condiciones establecidas entre los dos socios tenemos las siguientes: el mercader ha de vender la ropa, fiada o al contado, al mayor beneficio, teniendo libro de caja de 300 hojas con manual y abecedario, en el que deberá escribirse todo lo que se trate en los cuatro años de duración de la compañía; las deudas que Langarode hiciese en la ropa durante el tiempo de los cuatro años se las ha de dar ciertas, sanas y cobradas; los azúcares, panelas y remieles que se compraren a cuenta de la ropa han de ser solo a favor de Méndez, y los vinos y mostos a cuenta del flamenco. Cada año Méndez le ha de volver a entregar al mercader 1500 doblas en ropa para que la venda, con un porcentaje del 50% sobre el precio que costare en España o Francia, y lo demás que se ganare sobre ese margen se partira a medias. En los cuatro años el mercader no podrá tener ropa suya ni ajena, salvo la contenida en las memorias que le entregara Méndez, a excepción de menudencias.

(261) MERCADO, T. de: *Op. cit.*, p. 129.

El tercer modelo también es corriente. A este respecto es revelador un ejemplo en donde se aporta de capital 1.000 doblas, puestas por dos vecinos. El objetivo es llevarlas a España e invertir las allí en lo mejor que se hallare. Uno de los socios contribuye con 800 doblas y el otro con 200. Este además es el encargado de cobrar el dinero, parte va en letras y parte en metálico; de los beneficios obtenido el primero llevaría los dos tercios y el otro el resto (262).

A la vista de las pruebas comprobamos como el reparto de beneficios está en función del capital y del trabajo aportado por cada uno de los socios. En las compañías familiares, en especial las formadas por padres e hijos, no sucede esto, sino que es corriente dejar el capital obtenido en la ganancia, en la propia compañía, y al morir el padre queda todo en poder del hijo (263).

Cuando las compañías están formadas por mercaderes radicados en Ruan o Amberes, lo normal es que las operaciones comerciales se realicen a través de un agente o factor, al cual se designa mediante un contrato de factoría, en el que está presente su retribución (264). En definitiva el factor puede considerarse como un empleado de la empresa, pues se halla retribuido por la misma con un sueldo fijo, y además se le abona lo empleado en necesidades de su persona. Estos, para actuar en nombre de la empresa, reciben de la misma un poder, el cual les habilita para la compra y venta de mercancías, cobro de deudas, etc. (265). En conclusión pueden comerciar por su propia cuenta.

Los ejemplos de factores son muy abundantes y casi puede decirse que la mayor parte del comercio realizado entre Canarias y Flandes o Francia se hacía a través de ellos. Su estancia en las islas dependía de la voluntad de los mercaderes radicados en aquellas plazas, así en 1560 Jorge de Ayala declara que por cuanto el ha estado en Gran Canaria entendiendo en los negocios de Cornelio Francisco Artsón, su señor, vecino de Amberes, en la cobranza de sus deudas y administración de su hacienda por su orden y comisión hasta la fecha, en que es reemplazado en el puesto por otro agente nombrado al efecto para hacer su función (266).

Los poderes que tenían estos agentes para actuar eran amplios: podían cobrar deudas, recibir cargazones y mercancías, lo mismo que pólizas de seguros y letras. Con lo obtenido podían comprar mercancías, cargarlas en navíos y remitirlas a los puertos indicados por

(262) A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 794, f. 202 r. Los socios son los vecinos Adán González y Jusepe Agustín; el segundo es el encargado de viajar a la Península, cobrar el dinero e ir a Galicia donde invertirá el dinero en maderas y otras mercaderías, que han de venir a riesgo de ambos según la cantidad invertida por cada uno.

(263) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 808, s.f. Un padre declara en 1561, después de informar de la compañía realizada entre él y su hijo, que como se recela de que el resto de sus hijos le pidan algo al que ha llevado los negocios de la sociedad, es conforme con que todo quede en su poder porque lo ha granjeado con su trabajo e industria.

(264) LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, p. 147.

(265) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, s.f. En 1560 el flamenco Andrés de Febres, reconoce haber estado en la Isla durante cuatro años por poder de su señor para tener a cargo sus negocios.

(266) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f. 220 r. Por esa causa entrega al nuevo agente, Gerardo Brinzeles, todas las cosas tocantes a la hacienda de su señor, para que las tenga a cargo en adelante, al tiempo que le da poder para que cobre ciertas deudas.

el capitalista (267). En ocasiones, se les señalaba la cantidad a cargar en cada navio, para evitar correr grandes riesgos, y el seguro de la misma (268).

Los factores debían velar por los intereses de las compañías, manteniendo una asidua correspondencia con sus señores, en donde informaban de la situación del mercado, de sus negociaciones, a la vez que requerían las mercancías más demandadas en el mercado isleño, para así conseguir los máximos beneficios (269). Debían tener libro de cuenta, el cual trasladaban a sus sucesores al ser desplazados (270). Tenían facultad, también, para alquilar o comprar almacenes y bodegas donde guardar la mercancía a la espera de la llegada de navíos (271), pues era corriente entre los mercaderes comprar los productos adelantados, anticipándose a las cosechas y zafras, para así obtener un mayor margen de ganancia, de acuerdo con la oferta y la demanda (272).

Estos agentes solían iniciar su carrera como criados de una sociedad; el segundo escalón lo conseguían mediante una factoría y de ella pasaban a convertirse en verdaderos comerciantes con su propia hacienda, capaces de formar compañías por su propia cuenta. Algunos alternaban estas actividades con la de hacendados o cosecheros, llegando a hacerse mediante hipoteca con ingenios de azúcar (273). Otros, asentados en la Isla como meros agentes, llegaron a ocupar puestos de importancia en el regimiento isleño, pero sin abandonar por ello sus actividades mercantiles, ampliando redes y conexiones con el comercio indiano y africano (274).

Cuando suceden estas circunstancias dan cuenta de su gestión y otorgan poder a un segundo, en nombre y con el beneplacito de la compañía para que continúe trabajando por sus intereses. A veces, ellos mismos mantienen su puesto y se dedican a su propio negocio, remitiendo mercancías por su cuenta a los mismos mercados donde opera la sociedad que le destacó para trabajar en Canarias (275).

(267) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 890, f. 612 r.

(268) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, s.f.

(269) LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI. Pablos Reynaldos*, «VI Coloquio de Historia Canario-Americana», Las Palmas, 1984. Este mercader, por ejemplo, comunica a sus señores la necesidad de tiritaña en la Isla y de cariceas de colores y bujeta, con lo cual se podían obtener grandes beneficios.

(270) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 817, f. 106 v.

(271) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 449 v.; Rodrigo de Mesa, n.º 782, s.f. Incluso cuando no necesitan las bodegas compradas a cuenta de la compañía, las arriendan, como hace Cornieles de Manacre en 1567, al entregar una que tiene en Telde a Cristóbal de Mireles, vecino del lugar, por 19 doblas anuales.

(272) Es corriente el comprar el azúcar por este sistema, bien a los hacendados como a los pequeños cosecheros, e incluso a los trabajadores del ingenio. Cuando se realiza la compra por este sistema los mercaderes o agentes entregan parte del precio adelantado, bien en numerario o en ropas, y el resto cuando reciben el azúcar. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 792, f. 51 r.; Alonso de Balboa, n.º 769, f. 344 r.

(273) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, f. 70 r.

(274) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canarias e Indias...*, art. cit., p. 144.

(275) LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes...*, art. cit.

9. BALANCE DEL MOVIMIENTO DEL TRÁFICO

El movimiento portuario con respecto al tráfico mercantil con la Península y Europa solo lo conocemos, en gran medida, en relación a las salidas. Los navíos arribaban a puerto procedentes de las mismas plazas y mercados a donde se dirigían los productos canarios, tal como lo demuestra la documentación notarial. Estos barcos, suponemos, venían cargados de manufacturas y otros productos demandados en el mercado canario. De esto nos informa la documentación de la Inquisición, en una fecha tardía para nuestro estudio. A través de las visitas de navíos, iniciadas, al parecer, en torno a 1570, conocemos el origen de los barcos arribados al puerto de Las Isletas. El mayor número de referencias corresponden a barcos franceses, flamencos y algún que otro procedente de los puertos ingleses y alemanes.

Como la visita se hacía solo a los navíos extranjeros, y en especial a los remitidos desde puertos de dudosa ortodoxia o de regiones rebeldes, la serie obtenida no es nada significativa, en relación a las salidas, para el conjunto del comercio.

Al ser el objeto de la visita evitar la entrada en Canarias de libros prohibidos e imágenes, casi nunca se consigna el volumen de la carga, sino solo se detallan los tipos de productos importados, sin especificar la cantidad.

Vamos a limitarnos primero al tráfico de salida y comprobar los porcentajes con respecto al movimiento del puerto de Las Isletas. Entre 1556 y 1598 partieron de la rada isleña con destino a Europa 382 barcos, que hacen una media de nueve salidas anuales. Sin embargo la proporción no es tan sencilla, al existir diferencias sustanciales entre unas zonas y otras. Por otra parte aunque el periodo objeto de estudio se sitúa entre 1556 y 1598, la fecha final hemos de retrotraerla hasta 1590, año en que casi puede decirse que el comercio se para o pierde. A primera vista esto es lo que indica el movimiento portuario, pero documentos coetáneos a los notariales nos confirman tal aserto; en 1593, un testigo presente en un proceso contra un maestre de navío, procedente de Holanda según los inquisidores, al que se le secuestra el barco y las mercancías, declara que el navío se debe llevar a vender a Tenerife porque

«... es cierto la pobreza desta y el no aver trato en ella ni comercio de navíos ni personas que puedan conprar el dicho navío y pagar lo que vale, ni aún frutos que poder cargar...» (276).

El mayor tráfico se opera con Cádiz. Se debe ello al papel jugado por esta plaza en la distribución de productos canarios, en especial azúcar, tanto para su propio hinterland como para los mercados mediterráneos. Fueron 206 barcos los que cruzaron el Atlántico en aquella dirección, con una media de 5 embarcaciones anuales, en los meses propicios del puerto gaditano (277). Sin embargo el ritmo de salidas no es homogéneo. El mayor índice se registra entre 1556 y 1567, con puntas importantes en los años 57 y 59; en efecto, estos años se corresponden con los de mayor volumen de exportación. Sin embargo, en ocasiones, el mayor tráfico no quiere decir mayor exportación, toda vez que años con menos salidas de barcos, exportan más, al llevar aquellos a bordo mayor cantidad

(276) A.M.C., Inquisición, CXXVIII-3, f. 97 r.

(277) CHAUNU, P.: *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, Sevilla, pp. 35-40.

de mercancía. Así por ejemplo los años 1568 y 1569 registraron igual salida de navíos, pero en la segunda fecha se transportó el triple de carga. ¿ A qué se debe este desfase?. Pues o a la mayor capacidad de las embarcaciones o a la existencia de mayor stock de mercancía dispuesta para exportar a causa de una mejor cosecha. No obstante, el tráfico con Cádiz sigue ocupando la primacía, con un porcentaje de salidas del 53,9%. Esto no significa ni mayor número de tonelaje desplazado, ni mayor cantidad de mercancías. Si comparamos el número de salidas hacia Cádiz con el de los barcos que se dirigen a Italia hallamos que en proporción el tonelaje de los navíos remitidos a este país es mayor: solo ocho buques con destino a Genova transportan casi la misma cantidad de azúcar que 67 dirigidos a Cádiz. La explicación puede radicar en lo siguiente: los navíos zarpados rumbo al puerto gaditano, nexo más cercano de Canarias con la Península, suelen ser de menos tonelaje, a la vez que llevan junto con la carga pasajeros. Así, a veces, se fleta un navío, y todo su alcazar, arriba y abajo, para ubicar en él al fletador y hasta 11 pasajeros más, con todas las cajas que quisieran llevar, así de ropa, matalotaje, mantenimientos y otras cosas que les pareciera (278).

También es cierto que muchos de los barcos utilizados en la citada travesía, sirven como correos, y a la vez que cumplen esta misión, según se comprueba en algún documento donde el maestro se obliga a entregar pliegos de cartas en aquella plaza, llevan la carga que pueden (279).

Hacia Cádiz y en los mismos barcos, se envían prisioneros de guerra y galeotes condenados, que viajan junto a cajas de azúcar. Confirma esta hipótesis, el otorgamiento de recibo realizado por un maestro de navío, en 1591, a favor del alguacil menor de la Isla, por orden de la justicia, de un hombre blanco y un mulato, con grillos, para entregarlos en Cádiz, Puerto de Santa María o Sanlúcar, al general de las galeras de su majestad, o a la justicia de cualquiera de los puertos (280). Al propio tiempo, cuando un personaje de la administración o del clero se desplazaba a Castilla, para ocupar un nuevo destino, viajaba con su familia y casa movida en el barco. A la vez aprovechaba el viaje para hacer algún negocio, llevando consigo alguna partida de azúcar (281). Todas estas circunstancias explican el mayor movimiento de naves entre aquella plaza y el puerto gran-canario.

Al contrario, cuando el puerto de destino es un mercado extranjero, cuyo interés es eminentemente económico, los navíos van a tope, con la máxima carga, al objeto de abaratar fletes y obtener mayor ganancia.

(278) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f.r. El fletador es el genovés Juan Agustín Justiano, y el maestro el portugués Rodrigo Alvarez.

(279) A.H.P.L.P., Teodoro Calderín, n.º 900, f. 422 r. En 1593 se remiten a Cádiz, vía Sevilla, un pliego de cartas grandes, por parte de un oidor de la Audiencia.

(280) A.H.P.L.P., Ambrosio de Campos, n.º 930, f. 57 r. El maestro, Pedro Machorro, vecino de Cádiz, debía traer o enviar a Gran Canaria testimonio de la entrega, en un plazo de seis meses, cobrando por el traslado de los presos 58 reales y un quintal de bizcocho.

(281) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 19 v. Así cuando el obispo don Fernando Suárez de Figueroa es promovido a la silla de Zamora en 1596, se contrata con un maestro de navío para llevar en él, a Cádiz o Sevilla, 15 cajoncitos llenos de libros, 1 barril lleno de ropas y otras cosas, dos cajas de lo mismo, dos lios con dos capillas de cedro, dos secretorillos de cedro y una esclava negra.

CUADRO III

Movimiento de salida de embarcaciones

ANO	CÁDIZ	SEVILLA	PORTUGAL	ITALIA	FLANDES	FRANCIA	OTROS
1556	3	—	—	—	2	—	—
1557	16	—	—	1	1	—	—
1558	13	—	1	—	5	—	—
1559	15	—	—	—	8	—	—
1560	11	—	—	—	3	1	—
1561	5	1	—	—	—	—	—
1562	13	—	—	—	1	—	—
1563	—	—	1	—	2	—	—
1564	8	—	—	—	2	1	—
1565	8	—	—	—	6	1	1
1566	10	—	—	—	—	—	—
1567	14	1	—	—	4	1	—
1568	3	—	—	—	—	—	—
1569	3	1	1	1	5	2	—
1570	1	4	1	—	3	1	—
1571	3	—	—	2	—	1	—
1572	8	—	—	1	2	1	—
1573	1	—	1	—	—	2	—
1574	5	1	—	1	—	3	—
1575	7	—	—	—	—	3	2
1576	4	—	—	—	1	—	—
1577	2	—	—	—	—	—	—
1578	7	6	1	2	—	2	—
1579	4	11	—	—	—	5	—
1580	5	1	—	1	1	4	—
1581	3	—	2	—	—	2	—
1582	3	—	4	—	—	2	—
1583	1	—	—	—	—	1	—
1584	3	1	—	—	—	2	—
1585	—	—	—	—	—	1	—
1586	3	2	4	—	—	2	—
1587	1	—	1	—	—	3	—
1588	4	—	1	1	—	1	—
1589	1	1	—	1	—	1	—
1590	2	1	—	—	—	—	—
1591	5	2	1	1	—	—	—
1592	1	5	—	1	1	—	—
1593	2	5	—	—	—	1	—
1594	4	1	—	—	—	—	—
1595	—	1	—	1	1	—	—
1596	3	3	—	—	1	—	—
1597	2	—	—	—	—	—	1
1598	—	—	—	—	—	—	—
Total	206	48	19	13	49	44	4

El puerto de las Muelas de Sevilla, junto con alguna salida cuyo destino era Huelva, está muy por debajo del movimiento experimentado con el puerto gaditano. Se debe ello a que la ciudad del Betis, se abastecía, en general, del azúcar llegado a Cádiz, pues muchos de los mercaderes sevillanos eran los consignatarios de la mercancía remitida a aquel puerto. A partir de 1578 es cuando adquiere mayor tráfico la relación entre Gran Canaria y Sevilla. Así de 48 navíos remitidos a aquel puerto en todo el periodo, con un porcentaje del 12,5%, 40 salen a partir de 1578. Las causas pueden ser varias, entre ellas las aducidas por Chaunu (282). A ello puede unirse el interés de los mercaderes en consignar las mercancías a aquel puerto; el trigo demandado por Sevilla activa las relaciones.

También se utilizó esta ruta por los pasajeros, tanto a la ida como a la vuelta, que viajaban con mercancías. Así un mercader catalán contrata los servicios de un maestre de navío para transportar desde Gran Canaria y Tenerife cierta cantidad de brea a la ciudad hispalense. En el contrato el maestre se compromete a fabricarle en su navío un alcazar para llevar en él 5 o 6 mujeres, bajo cláusula de no llevar más gente (283). La correspondencia utiliza el mismo transporte, como la remitida por el oidor de la Audiencia a su padre (284).

Portugal, penúltima plaza en relación al mercado, alcanzó en el periodo, con respecto al tráfico mercantil un índice de solo el 5%. El comercio con aquel país es esporádico. Se observa cierta continuidad en los momentos en que se avitualla en Lisboa la armada cuyo destino era invadir Inglaterra. De hecho un tercio de los navíos hacen ese trayecto entre 1586 y 1588, llevando a bordo cierta cantidad de vinos para fornecer los navíos, y distintas partidas de azúcar, producto inédito hasta ahora, al tener producción propia, quizá con el mismo fin.

La península itálica es la que alcanza el índice más bajo en lo que a movimiento marítimo se refiere, si exceptuamos el apartado otros, con un porcentaje del 3,4%. En oposición los mercados de Génova y Florencia, ocupan un segundo lugar en lo que a absorción de azúcar isleño se refiere. Si a esto unimos el que parte del producto enviado a Cádiz tenga por destino aquellas plazas, podemos situarlas como los mercados más importantes dentro del conjunto estudiado.

Flandes y Francia van a la par en el tráfico marítimo. El mantenido con Ambéres registra cierta continuidad hasta 1568, fecha en que se produce el primer bloqueo a la ciudad, al cerrar los ingleses la navegación en el canal de la Mancha. Así de 49 navíos que toman derrota con aquel destino, representados con el 12,8%, 34 lo hacen antes de aquella fecha. Entre 1556 y 1568, sobresalen los años 1559 y 1565, en que zarpan del puerto de Las Isletas 8 y 6 navíos respectivamente. A partir de 1568, debido a sucesos bélicos en la zona, el tráfico se hace muy irregular.

En este comercio los acontecimientos políticos se rastrean perfectamente, así la apertura de las comunicaciones en torno a 1571, repercuten favorablemente en el tráfico

(282) CHAUNU, P.: *Sevilla...*, op. cit., pp. 29-35, 35-40.

(283) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, f. 247 r. Por llevar estas mujeres el mercader contratante se obliga pagar al maestre 5 ducados de oro, además de lo que montare el flete del breo.

(284) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 925, f. 462 r.

canario-flamenco, al zarpar en 1572 del puerto de Las Isletas dos navíos con destino a la ciudad de Amberes.

Los ataques piráticos en el canal de la Mancha más la insurrección de Holanda y Zelanda volveran a interrumpir el tráfico que ya no se volverá a recuperar de manera continúa, cortandose por largo tiempo el comercio entre Flandes y Canarias.

El abandono de los flamencos y la utilización del puerto de Calais como escala en el comercio hacia Amberes, junto con el establecimiento de muchos mercaderes españoles en Ruan (285), y la paz de Cateau-Cambresis en 1559, hacen que los franceses y sus barcos hagan acto de presencia en el tráfico del comercio canario. Su rumbo es paralelo al de los flamencos, pero cuando aquellos solo comparecen en el puerto isleño de manera esporádica, los galos, y entre ellos los bretones, acaparan todo el tráfico con el Atlántico norte, reexportandose desde los puertos de Nantes, Ruan y San Malo los productos isleños hacia Amberes e incluso hacia Inglaterra, organizandose por lo tanto de este modo un comercio de contrabando.

El ritmo que se mantiene con Francia es similar al de Flandes. El tráfico es regular, uno o dos navíos anuales, a excepción de los años 1579 y 1580. Coinciden con estos años las tensiones políticas y bélicas, en Flandes, por lo cual se prohíbe el comercio entre España y Flandes; estos sucesos favorecen indudablemente el tráfico con Francia. En conjunto un total de 44 barcos partieron de Gran Canaria entre 1560 y 1598 con destino a los puertos atlánticos franceses, representado con el 11,5%.

A diferencia de las salidas el mayor número de barcos arribados al puerto isleño coincide con los años en que no se registra casi ninguna remisión a los puertos franceses: el periodo comprendido entre 1590 y 1598. En estos años arriban a Las Isletas 18 navíos procedentes de Rosco, Havre, Nantes, Ruan, San Malo y Marsella. Esto indica que no necesariamente deben coincidir las entradas con las salidas, pues los navíos una vez descargados se dirigían a otros puertos a tomar carga, bien a otras islas, a la costa de Africa e incluso a Lisboa, donde se pertrechaban de sal. De hecho en alguna ocasión cierta nave procedente de Fecan, antes de partir con carga de melaza, se dirige a Lanzarote para concluir su aforo con sal (286).

El conjunto de entradas, tal como se refleja en cuadro IV, no es lo completo que quisieramos, al no contar con un registro de entradas; nos hemos ayudado para hacerlo de noticias sueltas y en especial de los expedientes de visitas de navíos de la Inquisición.

Según este listado la mayor actividad la mantienen los navíos franceses. Los holandeses le siguen a la zaga con bastante diferencia, pues sus entradas se registran en un solo año. Además esta procedencia es a criterio de los inquisidores, ya que los maestros aseguran venir cargados de Flandes y del puerto de Hamburgo.

Lo incompleto del cuadro se manifiesta en una notificación enviada por el inquisidor licenciado Ortiz de Funes al almirante de la ciudad en donde le comunica que impida abrir cualquier cofre o fardo de mercadería, procedente de navíos arribados a la isla de España, Portugal, de cualquier parte de Francia, Flandes, Inglaterra e Italia, sin que

(285) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, pp. 62-65, 54-62; LAPEYRE, H., *Une famille...*, op. cit., p. 122.

(286) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 123 r.

primero avise al Santo Oficio ⁽²⁸⁷⁾. Sin embargo, tal como puede observarse, solo hemos hallado las visitas realizadas a los navíos procedentes del norte de Europa, con lo cual queda cojo nuestro análisis de entradas.

CUADRO IV
Entradas de embarcaciones

AÑO	PROCEDENCIA				
	FRANCIA	INGLATERRA	HOLANDA	ALEMANIA	DINAMARCA
1571	1	—	—	—	—
1574	—	1	—	—	—
1575	2	—	—	—	—
1576	2	—	—	—	—
1580	1	—	—	—	—
1581	3	—	—	—	—
1582	1	1	—	—	—
1583	1	—	—	—	—
1585	1	—	—	—	—
1587	1	1	—	—	—
1589	2	—	—	—	—
1592	4	—	—	—	—
1593	4	—	8	1	2
1594	4	—	—	—	—
1595	1	—	—	—	—
1596	3	—	—	—	—
1597	—	—	—	1	—
1598	2	—	—	—	—
Total	33	3	8	2	2

(287) A.M.C., Inquisición, Papeles sueltos. Canaria, 22 de febrero de 1577.

CAPITULO III

PESAS, MEDIDAS Y MONEDAS EN EL COMERCIO EUROPEO

Antes de introducirnos en el estudio de los productos de intercambio y del volumen de las exportaciones, conocidos ya los elementos e instrumentos que hicieron posible las relaciones de Gran Canaria con los mercados más importantes de Europa, pretendemos con este capítulo situar al investigador, y en especial a aquel que se sienta atraído e interesado por el estudio de los precios y de la actividad económica, en el contexto de la variedad que experimentan en Canarias las medidas y las monedas en función de sus conexiones exteriores y de la necesidad de arbitrar un sistema propio en relación a sus actividades económicas. Para Castilla se conoce el sistema metrológico, y de ello han dado prueba varios trabajos (1). El propio Hamilton nos comenta la heterogeneidad, incongruencia y complicación de los usos metrológicos en la corona castellana (2). Si esta diversidad es manifiesta para el solar hispano, en Canarias la confluencia de patrones toledanos, burgaleses y sevillanos aportados por los conquistadores y pobladores, más el comercio mantenido por las islas con diferentes países europeos ayuda a complicarla aún más. Medidas de origen portugués, flamenco, francés e inglés se implantan en el archipiélago, mezclándose con las propias. A su vez las particularidades propias de las Canarias, su orografía, y lo exclusivo de su comercio enreda más el ya de por sí enmarañado sistema de pesas y medidas. Por ello no es extraño encontrar en una misma isla distintas medidas bien para áridos como para líquidos.

En cuanto a las monedas el cuadro se presenta con similares características. El problema de la moneda es aún más complicado, al tener como principal rasgo la penuria de numerario, más la cortapisa de que el dinero solo podía entrar en el circuito de la economía local por medio de la venta de los productos disponibles tanto en el mercado interno para abasto de la población, como de los reservados para la exportación (3).

Además, es destacable como tras la conquista se tomaron medidas particulares para favorecer la economía y el comercio, creándose por lo tanto un tipo de moneda,

(1) LADERO QUESADA, M. A.: *La hacienda real de Castilla en el siglo XV*, La Laguna, 1973; HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975; TREVOR DAVIES, R.: *El gran siglo de España, 1501-1621*, Madrid, 1973.

(2) HAMILTON, E. J.: *Op. cit.*, p. 165.

(3) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife. I. 1494-1803*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 273. Este autor señala como en el caso canario la buena moneda huye, mientras la mala encarece la vida, hasta que, al llegar a ser menos mala que otra más nueva, también se echa a correr para fuera.

llamada *isleña* o canaria, del mismo valor nominal que la castellana pero con un valor real premiado para circular en las islas.

De ambos aspectos nos hemos ocupado en extenso ⁽⁴⁾, pero lo que ahora nos interesa, y lo que vamos a desarrollar en este capítulo son tanto las medidas como las monedas aplicadas en el comercio exterior europeo.

1. PESAS Y MEDIDAS

Si consideramos las medidas como expresión de ciertas categorías de relaciones entre los hombres, y cúmulo de información para los estudios económicos y sociales, no cabe duda que son herramientas de investigación de suma importancia para el presente estudio, tal y como aconsejaba Marc Bloch ⁽⁵⁾.

El carácter significativo de cada una de ellas trae como consecuencia el uso de diferentes medidas para objetos y artículos diversos, puesto que cada medida servía para cada cosa. De hecho en el tráfico mercantil, hallamos las propias de la capacidad del transporte como la de los diversos productos que a través de él se ponen en contacto con los mercados atlánticos y mediterráneos. Pero al mismo tiempo estas medidas y pesas consignadas en Canarias, sufren variaciones con respecto a los mercados de destino, donde son premiadas o devaluadas. Por ello vamos a estudiarlas siguiendo la primacía de cada uno de los productos exportados, de modo que el lector pueda asociar las cantidades relacionadas con su valor de peso específico. No obstante, queremos advertir, que en las ocasiones donde nos ha sido posible, sin tener dudas al respecto, hemos reducido las medidas y pesas a un solo patrón.

Los productos objeto de intercambio durante el periodo acotado para nuestro estudio no fueron excesivos: no llegan a la decena. El azúcar, es el artículo por excelencia, base del comercio canario con los mercados europeos, y el que introdujo a Canarias en el sistema de la *economía mundo*. Sus medidas varían en función de la calidad del producto exportado. El azúcar blanco, pesado en *panes*, es quizá el más abundante. Las formas, tal como se llamaba el molde donde se elaboraba la cocción del azúcar, importada de Portugal, de Avero ⁽⁶⁾, daba piezas que permitían, de cara al comercio, una mejor conservación y distribución en los mercados. Estos panes, pesaban algo menos de media arroba, es decir 5 kilos.

Tanto el *pan* como la arroba eran múltiplos de medidas mayores, y a su vez la *libra* era asimismo un submúltiplo de la *arroba*. Esta pesaba 11,5 kilos, y la libra, del uso de Burgos e importada tras la conquista, equivalía a 460 gramos.

⁽⁴⁾ LOBO CABRERA, M.: *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, (en prensa).

⁽⁵⁾ BLOCH, M.: *Le temoignage des mesures agraires*, «Annales. Economies, Societes, Civilisation», VI, París, 1934.

⁽⁶⁾ LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudio aproximativo*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, junio, 1983. La forma fue uno de los objetos más importados por los canarios desde Portugal. Por varios contratos conocemos como gentes de Avero se obligan traer de allí formas vacías para proveer los ingenios, así entre 1560 y 1575 se importan 13.850 formas, de buena calidad y sólidas, de la vitola «que se suelen traer formas de Avero para los ingenios de Canaria».

El comercio y el embalaje de las mercancías determinaba otras medidas, que a su vez repercutían en otras de mayor capacidad. La *caja* era por excelencia la medida mercantil. En principio se utilizó como embalaje, pero su constante uso la convirtió, en poco tiempo en una medida específica, tanto en relación con la cantidad de mercancía que podía contener como con el flete de los barcos. Las cajas eran construidas en las islas, por los aserradores y carpinteros, previo encargo de los mercaderes y señores de ingenios (7). Eran generalmente de madera de palma o drago, buscando su ligereza, pero luego se extendió la fábrica con otras maderas existentes en Canarias, particularmente de aquellas extraídas de las variedades de la familia de la laurisilva, tales como palo blanco, aceviño, viñatigo y loro. Cuando en Gran Canaria se prohíbe el corte de madera, de acuerdo con las ordenanzas de la Isla (8), salvo petición de licencia al cabildo, se importan cajas o simplemente se reutilizan aquellas arribadas a puerto con otras mercancías. En algunas visitas de navíos, los maestros declaran ante el visitador de la Inquisición traer a bordo de sus barcos, desde puertos tan distantes como los franceses, flamencos o alemanes, cajas abatidas (9). En alguna ocasión, incluso, se especifica el embarque de azúcar en una *caja vizcaina*, en donde habían venido herrajes de Vizcaya (10).

Estas cajas solían tener una capacidad de entre 15 y 18 arrobas, en Gran Canaria (11), según la vitola. En Tenerife, al parecer el tipo más corriente era el de 16 arrobas, como las que un aserrador se obliga entregar a un mercader catalán (12). Nosotros atendiendo a este peso, y por estimarla como la más usual y como la media entre 15 y 18, hemos creído conveniente tomar como más cierta esta capacidad.

A su vez la caja determinaba otras medidas de dimensión referentes ahora al transporte, toda vez que la *tonelada* no se medía por peso sino por capacidad de aforamiento (13). Una tonelada de azúcar, en cualquier navío de los que hemos visto, con destino a cada uno de los puertos comentados equivalía a cuatro cajas de azúcar, y en consecuencia el

(7) CLAVIJO HERNANDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, doc. 1.311. Así en La Laguna en 1511 se suscribe una escritura en donde el aserrador Juan Afonso reconocía deber al mercader Gonzalo Herrera 26 cajas de llevar azúcar de 16 arrobas por 2.600 maravedís que había recibido; se comprometía a ponerlas en su casa, siendo todas de madera.

(8) *Ordenanzas del concejo de Gran Canaria (1531)*, transcripción y estudio de F. MORALES PADRON, Sevilla, 1974, pp. 134-138. Así en la ordenanza que lleva por título «De las montañas e guardas dellas», párrafo 14, se dice «Otrosy por quanto que en esta ysla ay mucha falta de madera para los hedeficios que en ella se hazen e los palmares están muy talados a causa de la mucha tablazón que se gasta en hazer *caxas de açucar* se hordena y manda que de aquí adelante la justicia e regimiento no den liçencia a ninguna persona ni la puedan dar para cortar ni aserrar palmas para hazer cajas de açucar...».

(9) A.M.C., Inquisición, Papeles sueltos. Junto a las cajas traen también madera para pipas, en miles de unidades.

(10) Así lo declara un maestro de navío, vecino de Tavira, al recibir 3 cajas de azúcar para entregar en Cádiz. De una de ellas dice ser vizcaina, donde se traen herrajes: A.H.P.L.P., Alonso Hernández, n.º 787, f. 173 v.

(11) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 782, f. 286 r.; Alonso de Balboa, n.º 776, fs. 32 r. y 234 r.; la variedad de la capacidad de las cajas se comprueba en aquellos conocimientos de embarque en donde se especifica la cantidad de cajas y su contenido en arrobas: Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.580, 419 r., 409 r.

(12) CLAVIJO HERNANDEZ, F.: *Op. cit.*, doc. 1.311.

(13) MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, p. 107.

flete se pagaba en relación a esta cantidad. Si las cajas eran mayores a las medidas acostumbradas podía darse el caso de que tres cajas y media se contabilizaran como una tonelada.

Existían otras medidas menores, submúltiplos de la caja y múltiplos a su vez de la arroba, utilizadas con menos intensidad que las anteriores, pero usadas al fin y al cabo en el tráfico mercantil. Nos referimos al *cajón*, *cajeta*, *tercio* y *cuarto*. Todos estos pesos se utilizaban para completar cargas y cantidades.

El *cajón* venía a ser aproximadamente un poco más de un tercio de caja y pesaba unas seis arrobas (14). La *cajeta* venía a ser más un recipiente que una medida, con más uso en el embalaje de conserva, y tenía varios pesos: de una, dos y de hasta tres libras (15). El *tercio*, entendiéndolo de caja y no de pipa, cuya equivalencia es más complicada, equivalía a 5,3 arrobas, y el *cuarto* a 4 arrobas. Estas medidas menores, son citadas así en la documentación, por lo cual hemos de computarlas a su vez como embalajes. Así en un conocimiento de embarque se declaran recibir 12 tercios de azúcar, equivalentes a una tonelada de carga (16).

Subproductos derivados del azúcar, o relacionados con ella por apoyarse en la misma para su elaboración cuentan con medidas particulares, algunas iguales a las empleadas para su exportación y otras bastantes diferentes en función de su calidad y fluidez. Estas medidas no son aplicables para todo el comercio en general, sino en particular para Francia y Flandes, lugares de demanda de los tales artículos. Estos son la remiel, la panela y la conserva.

La remiel se exporta embalada en *pipas*, *barriles*, *cuartos* y *tercios*. Estas medidas, similares a las utilizadas en la exportación de vinos, son diferentes al ser menor su grado de fluidez y mayor su peso. En este caso, al complicarse el peso y la medida, porque si bien es cierto que las *pipas* se miden en litros, a la vez la remiel se expresa en arrobas, hemos de seguir un método inverso. En los documentos se observa cierta confusión al no observarse un modelo de envasado único. Creemos que esto se debe, posiblemente, al uso de pipas de vino importadas, para envasar remiel. Es decir que muchas de las pipas arribadas a puerto con líquido se vuelven a reutilizar. Del mismo modo se importan vacías con el mismo fin, y otras veces se traen duelas y arcos para fabricar *in situ* los propios envases. No obstante mediante un sistema de seguimiento de aquellos documentos en donde se nos detalla el peso, tanto de los *cuartos* como de los *tercios* y *pipas*, podemos acercarnos a una aproximación de la capacidad de estos recipientes (17). Si partimos de la premisa de que el *barril* media unos 53 litros (18), y la *pipa* de remiel era

(14) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 46 v.; Alonso de Balboa, n.º 755, f. 818 v. A veces el cajón llegaba a pesar hasta 8 arrobas, pero no era lo corriente. Así tres cajones de azúcar remitidos al mercader flamenco Gerardo Brinzeles, vecino de Amberes, pesaban 25 arrobas.

(15) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 776, f. 303 r.

(16) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 889, f. 159 r. El maestre francés Juan Caeyro, de viaje para Ruan, declara en 1585 recibir distintas partidas de azúcar consignadas en 26 toneladas, y explica que la tonelada equivale a 3 cajas de azúcar o a 12 tercios.

(17) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 772, fs. 172 r., 173 r. y 174 r., n.º 771, fs. 253 r., 261 r.; Francisco Méndez, n.º 822, f. 97 r. En algunas de estas escrituras se nos da el peso de los cuartos y tercios. En una de ellas se nos indica como 11 cuartos de remiel pesan 253 arrobas, en otra se nos señala que un cuarto es igual a 3 barriles, al tiempo que una otorgada por la misma fecha se registra como 12 cuartos y un tercio pesan 306 arrobas.

(18) LOBO CABRERA, M.: *Monedas...*, art. cit.; CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, T. I, p. 433, n. 17.

igual a 12 barriles (19), llegamos a la conclusión de que estas tenía una capacidad de 636 litros. A su vez hemos hallado como la *arroba* era igual a 15 litros por lo que se deduce que la *pipa* de remiel tenía un peso aproximado de unas 42,4 arrobas, es decir 487,6 kilos.

Resuelto el problema, pasamos a comentar el peso de los *barriles*, *cuartos* y *tercios*. Con respecto a los primeros no existe problema, pues sabiendo que el barril era un submúltiplo de la pipa en 12 unidades, todo se reduce a una simple división. Tenemos por tanto como el *barril* era igual a 3,53 arrobas.

El *cuarto* y el *tercio* no responden igual a lo comentado para las cajas o a lo que veremos cuando analicemos las medidas del vino, sino que por el contrario tienen entidad propia. El *cuarto* viene a ser, más o menos, la mitad de una pipa de remiel, y como tal se contabiliza en los fletes (29). Su peso también confirma esta hipótesis, al estar establecido en unas 23 arrobas aproximadamente (21).

Del llamado *tercio* debieron existir varios modelos totalmente dispares entre sí, que, a veces, la documentación enmaraña más que aclara. Se nos habla de tercios grandes equivalentes a dos pipas o algo más (22), y de tercios con un valor similar a 10 cuartos (23). No obstante, el más generalizado y usado en el comercio, aún cuando se exporte remiel en los envases comentados, es el que está a caballo entre ambos con un peso intermedio entre el cuarto y la pipa. Pesaba este unas 30,6 arrobas (24).

La panela y la conserva se medían y pesaban indistintamente, tanto en envases de azúcar blanco, cajas y cajones, como en los de remiel, barriles y cuartos. Sin embargo, la conserva, a causa de su menor nivel de exportación, quizá a su carácter casi medicinal, se medía por *barriletes* de media arroba y por cajetas de 1 a 3 libras. Da la sensación de que su peso de cara a la exportación era el mismo que dominaba en el comercio al por menor.

Todas estas medidas, complicadas y a veces difíciles de estudiar y clarificar, dominantes en el conjunto del mercado azucarero canario, son similares a las utilizadas en otras zonas productoras del mismo artículo. De hecho Braudel en los cuadros donde nos ilustra sobre el comercio, de Livorno, recoge bastantes de los términos utilizados por nosotros aquí (25). Quizá se deba esto a que tratándose de un producto de calidad, delicado de transportar y de alto valor en el mercado de menudeo, se imponga por los mercaderes unos envases determinados, usados incluso en el Mediterráneo, de nombre igual, pero de peso distinto en cada zona. Así por ejemplo el azúcar del Sus se exporta

(19) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, fs. 130 r. y 294 r.

(20) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 819, f. 154 r. Así en el envío de 46 pipas de remiel a Flandes se nos indica que van envasadas en 26 pipas y en 40 cuartos.

(21) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 772, f. 172 r. Al contabilizarse en un conocimiento de embarque el peso de 11 cuartos en 253 arrobas, matemáticamente nos resulta como el peso de este rondaba las 23 arrobas.

(22) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 772, f. 162 r. En 1559 se consignan tres tercios grandes equivalentes a 8 pipas y un cuarto.

(23) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, f. 17 r. Al remitirse hacia Flandes, en 1560, cierta cantidad de remiel se dice que una parte de ella va en un tercio que hace 10 cuartos.

(24) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 772, f. 173 r.

(25) BRAUDEL, F. et R. ROMANO: *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris, 1951, pp. 83 y 118.

en recipientes iguales en peso y medida a los utilizados en Canarias, tal como se comprueba en las arribadas de azúcar de aquella zona al puerto de las Isletas, para luego ser reexportada a Flandes (26).

En cuanto a estos pesos, sobra decir, son los que rigen en Canarias, y más particularmente en Gran Canaria, puesto que existían diferencias de una isla a otra. En los puertos de destino variaban, bien fueran en la Península Iberica o en los de los mercados europeos, y casi siempre perdían en el cambio. No obstante era norma generalizada que los mercaderes los recibieran por buenos, compensando la pérdida en el mercado receptor con el aumento del precio. Nos confirma esta hipótesis un documento publicado por Lapeyre en donde se dice textualmente

««En el peso de Canaria se pierden de 12 a 14 por ciento que es menos que el de aquí» (27).

Si esto sucedía en Ruan, en Lisboa pasaba algo similar, al ser

«El peso de Lisboa de la espeziería y el de aquí (Ruan) es casi todo uno» (28).

El peso de Andalucía debía ser muy parecido al de Canarias.

CUADRO 1
Pesas y medidas del azúcar y derivados/ en kilos

libra	460	gramos		0,460
pan	5	kilos		5,000
arroba	11,5	kilos		11,500
caja	16	arobas		184,000
tonelada	4	cajas	2 pipas	736,000
cajón	6	arobas		69,000
cajeta	1,2,3	arobas		23,000
tercio de caja	5,3	arobas		60,950
cuarto de caja	4	arobas		46,000
pipa	12	barriles	42,4 arr.	487,600
barril	53	litros	3,53 arr.	40,590
cuarto de pipa	23	arobas		264,500
tercio de pipa	30,6	arobas		351,900
barrilete	1/2	arroba		5,750

El vino, producto que inicia su vida comercial en Canarias en la época de Carlos V, es objeto de tráfico con Europa durante el reinado de Felipe II. Su comercio determinó toda una serie de medidas y a su vez un tráfico de importación, sobre todo madera de duelas y arcos para pipas. Sus medidas son similares a las comentadas para la remiel pero con distinta capacidad.

(26) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 118 r. Azúcar de Berberia, procedente del cabo de Aguer, es reexportada en el mismo envase en que llega a Las Palmas, es decir en cajas.

(27) LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne ou temps de Philippe II*, París, 1955, p. 624.

(28) Idem.

La *pipa* era la unidad básica y de hecho las mayores cantidades se exportan en este envase-medida. Medía esta 480 litros o 9 *barriles*, cada uno de los cuales venía a contener aproximadamente 53 litros. El *tercio* y el *cuarto* venían a ser submúltiplos de la *pipa*, así mientras el primero era igual a 4 *barriles*, el segundo equivalía a 3⁽²⁹⁾.

En cuanto al flete, se aforaba la *tonelada* por dos *pipas* de vino.

El vinagre, artículo de menor exportación que el vino se regía por las mismas medidas, para los mercados de Flandes y Francia.

CUADRO II
Medidas del vino y del vinagre

pipa	9 barriles	480 litros
barril	53 litros	53 »
tercio	4 barriles	212 »
cuarto	3 barriles	159 »

El resto de los productos ocupan un carácter residual en el comercio europeo, pero consideramos importante reseñar sus pesos y medidas.

La orchilla demandada en Europa por sus propiedades tintoreas se pesaba por *arrobos*, *quintales* y *sacas*. Las precauciones tomadas con este artículo favoreció en ocasiones la economía isleña, desde el momento en que solo podían coger orchilla en Tenerife, a principios del siglo XVI, los vecinos, quienes la podían llevar a los puertos en cantidad de 25 quintales arriba⁽³⁰⁾. El *quintal* equivalía a 100 libras, unos 46 kilos, en Canarias, sin embargo en un documento se especifica que la quiebra de los pesos se arreglaría al uso de Flandes⁽³¹⁾. La *saca*, utilizada más bien como envase, debía tener unas medidas particulares, al contener 2,8 quintales.

La pez o brea se pesaba también en *quintales*, aún cuando luego se embalara en cajas, similares a las del azúcar⁽³²⁾. El mismo peso era el utilizado para las bayas de laurel.

CUADRO III
Medidas de la orchilla y la pez

quintal	100 libras	46,000 kilos
libra	460 gramos	0,460 »
saca	2,8 quintales	128,800 »

(29) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, fs. 93 r y 97 r. Sacamos esta deducción al comprobar los datos reseñados en dos escrituras. En una de ellas se nos dice que un cuarto equivale a 3 *barriles*, mientras que en la otra se nos consigna como 12 tercios y cuatro cuartos son iguales a 5 toneladas.

(30) SERRA RAFOLS, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507*, La Laguna, 1949, ordenanzas 84 y 89.

(31) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 742, f. 347 v. Carta de fletamento fechada en 23 de mayo de 1536 entre el vecino de Tavira Diego Conquero, maestre de su carabela, y el vecino de Fuerteventura Juan Mateos.

(32) Así, por ejemplo, un maestre de nao, vecino de Portugaleta, reconocía haber cargado en su barco, junto con azúcar, para navegarla hasta Génova 64 cajas de pez consignadas a Juan Francisco de

Por último, amén de otros productos envasados y pesados en *botijas, cajas, cajones*, tenemos los cereales y los quesos. Los primeros tuvieron un área de comercio reducida, toda vez que Gran Canaria necesitó mucho más importar que exportar, a consecuencia de sus continuas crisis carenciales. Solo Portugal y Sevilla se beneficiaron de los excedentes de trigo y cebada en algunos años. El cereal se medía por *fanegas* pero el transporte determinó otras con dos capacidades distintas. Además la cantidad variaba según se tratara de trigo o cebada. El grano exportado al reino portugués, y transportado en navíos de aquella bandera, se medía por *toneladas portuguesas* equivalentes a 25 fanegas para el trigo y a 26 o 120 quintales para la cebada. En los envíos a Sevilla privaba la *tonelada isleña* igual a 20 fanegas de cebada (33).

Los quesos, elementos de comercio poco significativo, y a los que se les daba un tratamiento casi de lujo, eran enviados a los distintos mercados como encargos o regalos, se remitían en unidades, con un peso entre 3 y 4 kilos.

Los cueros, guantes y esclavos seguían el mismo tratamiento anterior, se compulsaban por unidades, mientras que el ámbar se pesaba por *onzas*.

2. MONEDAS

La moneda, utilizada como medio de pago en la compra de mercancías y en los fletes requiere un tratamiento particular. Su escasez hizo que se acudiera a dos remedios que conferían a la estructura económica un aspecto arcaico. Ladero señala como tales, el premiar la moneda, haciendo que su curso legal expresado en maravedís fuese superior al normal en Castilla, y el obligar a los mercaderes extranjeros a tomar como precio de sus ventas y de sus importaciones, mercancías a las que se confería el papel de moneda (34). De aquí resulta el que los pagos se realizaran en moneda isleña, gravada en un 33%, o con productos tasados según el numerario corriente en las islas. Los principales productos de exportación, tales como el azúcar y la orchilla tuvieron valor de moneda amonedada, al objeto de evitar la fuga de capitales (35).

La propia escasez de numerario hace que se permita en las islas la introducción de moneda extranjera, a la cual se le da curso legal, tomando como patrón la moneda isleña.

Fiesco Manufro y Vicencio Pinelo Adorno, más 167 quintales, aforados en 27 cajas, consignadas a Nicolao de Norava: A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 751, f. 455 r.

(33) LOBO CABRERA, M.: *Monedas...*, art. cit., A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 764, f. 147 r.; Cristóbal de San Clemente, n.º 739, f. 153 r. LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, 1980, p. 303.

(34) LADERO QUESADA, M. A.: *La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Americanos», XXXI, Sevilla, 1974, pp. 746-747.

(35) Así se tasó la fanega de cebada a 70 maravedís, la de trigo a 200, el arroba de azúcar a 300 y el resto de los productos al precio que corriera por la Isla. Este sistema funcionó en algunas islas durante el primer tercio del siglo XVI.

Algunos autores, entre ellos F. MAURO: *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle, 1570-1670*. Paris, 1960, pp. 396-398, han señalado como razones que aconsejan el sistema de trueque como modo de pago, la escasez de moneda, el doble interés obtenido en la operación y la posibilidad de eludir el préstamo con interés.

En Gran Canaria los pagos referentes a la compra de mercancías y a los fletes con destino a Cádiz y Sevilla se tasaban en *reales*, *doblas* y *ducados*. En cuanto a los *reales* circularon de dos tipos, el llamado *real viejo* y *el nuevo*. El viejo tenía un valor de 42 maravedís, pero en 1521, para que las islas estuviesen más proveídas de dinero, se ordenó que el real valiese 48 maravedís, al cual se le denomina a partir de ese momento real nuevo (36). La *dobla* era igual a 500 maravedís, y el *ducado* a 528, al contener 11 reales nuevos.

Las relaciones comerciales con otras zonas europeas provocan la circulación de moneda extranjera, tomada como medio de pago, con sus equivalencias de acuerdo al valor de las monedas isleñas.

Los fletes portugueses son pagados en *ducados*, *reis* y *tostones*. El *reis* venía a ser la moneda de cuenta portuguesa y su valor era inferior al maravedí. El *tostón*, de curso legal en Canarias, equivalía a 100 reis portugueses y a 126 maravedís isleños (37).

Los pagos italianos se adaptan casi siempre a la moneda insular, aún cuando, a veces, se hagan en *escudos*, valorados en 12 reales canarios, es decir unos 576 maravedís (38).

Entre los mercaderes franceses y los maestros de navío se entienden con la moneda de aquel país. Así se ejecutan los fletes, a pagar en *libras tornesas*, *florines* y *pistoletes*. La *libra tornesa* equivalía a 180 maravedís castellanos (39) o a 254 maravedís isleños. El *florín* valía 20 *placas* de Flandes, es decir medio ducado canario, toda vez que el ducado equivalía a 40 *placas* (39a). Los *pistoletes* evaluados, y con un curso legal variable entre 1555 y 1577 en Francia (40), entre 396 y 522 maravedís, tenían en Canarias un valor de 564 maravedís (41).

Los comerciantes flamencos se entendían tasando la mercancía y los fletes en *florines*, *libras de grueso* y *placas*. El florín, ya comentado, también llamado la *libra de Brabante*, tenía en Flandes un valor de 40 gruesos, es decir 200 maravedís, mientras que en Canarias se evaluaba en 264 maravedís. La *libra de grueso* tenía para Castilla una equivalencia de 1200 maravedís (42). En Gran Canaria los pagos y fletes se hacían de acuerdo a un valor de 1.644 maravedís (43). La *placa*, cuyo valor, de acuerdo al sistema monetario flamenco, era igual a dos gruesos, venía a equivaler allí unos 10 maravedís castellanos, el mismo valor que tuvieron en los dominios españoles donde se extendieron (44). En Canarias, al tener el ducado un valor aumentado de acuerdo con el premio de la

(36) SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L. de: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1518-1525*, La Laguna, 1970, p. 92. ZUAZNAVAR Y FRANCIA, J. M.: *Compendio de la Historia de Canarias*, Las Palmas, 1944, p. 44.

(37) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, p. 166.

(38) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 874, f. 802 r.

(39) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers*, París, 1960, T. I, pp. 238-239.

(39a) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 922, f. 184 r.

(40) LAPEYRE, H.: *Op. cit.*, p. 461.

(41) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 886, f. 327 r. En 1581 el maestre de navío Juan Coxón, establece que se le ha de pagar de flete por caja de azúcar, lleva 9 a bordo de su navío, tres pistoletes de moneda corriente de Francia, equivalente cada uno a 12 reales menos un cuarto.

(42) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. I, pp. 238-239; ULLOA, M.: *Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI*, «Anuario de Historia económica y social», 2, Madrid, 1969, p. 214.

(43) El aumento es lógico en función del premio de la moneda canaria.

(44) LOBO CABRERA, M.: *Monedas...*, art. cit.

moneda y valer este a su vez 40 placas⁽⁴⁵⁾, resulta la equivalencia de la placa en 13 maravedís.

Las pocas transacciones, a juzgar por la documentación, realizadas con Inglaterra se hacían en *libras esterlinas*, la cual corría allí, aproximadamente, en torno a los 1.340 maravedís⁽⁴⁶⁾; al ser su valor utilizado como medio de pago en Gran Canaria, se tasaba en 1.664,5 maravedís.

CUADRO IV
Tipos de monedas utilizadas en el mercado

real viejo	42	maravedís
real nuevo	48	maravedís
dobla	500	maravedís
ducado	528	maravedís
tostón portugués	126	maravedís
escudo italiano	576	maravedís
libra tornesa	254	maravedís
florín francés	264	maravedís
pistolete francés	564	maravedís
florín flamenco	264	maravedís
libra de grueso	1.664	maravedís
placa de Flandes	13	maravedís
libra esterlina	1.664,5	maravedís

Todas estas deducciones obtenidas en cuanto a la moneda y su cambio nos permite hacer algunas reflexiones. En primer lugar la escasez de numerario, ocasionado en gran parte porque los comerciantes sacaban cuanto podían en moneda de plata, mucho más de lo que se introducía en el mismo metal acuñado⁽⁴⁷⁾. El deficit hizo posible además un cambio bastante permeable, de modo que en las transacciones cualquier moneda era considerada buena, siempre que se ajustara a los cambios de la moneda isleña.

Además, igual que en todo tráfico de divisas, la escasez de numerario permitía la circulación en el mercado de monedas extranjeras.

Con respecto al precio de la moneda hay que considerar y valorar las repercusiones ocasionadas en una circulación sobrevalorada.

Todas estas circunstancias, consideramos, son de gran importancia, porque el numerario, su abundancia, escasez, premio, etc., condiciona toda la vida económica comercial y financiera. Así mientras la moneda estaba premiada para el comercio interno, se devaluaba con respecto a los pagos en el exterior. De hecho los artículos y productos comprados en la Península sufrían un proceso de inflación al llegar a Canarias, por lo cual se dió con frecuencia el fenómeno de la tesaurización de metales preciosos, para acudir a ellos ante la falta de moneda y mantenimientos, como más seguros en los cambios.

(45) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 922, f. 184 r.

(46) ULLOA, M.: *Art. cit.*, p. 214.

(47) GENTIL DA SILVA, J.: *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967, pp. 92-93 y pp. 77-78, cuadros 2, 3 y 9.

CAPITULO IV

PRODUCTOS DE INTERCAMBIO Y EXPORTACION

El comercio canario se debió, en gran parte, a su producción. A diferencia de otras regiones, fueron sus productos los que interesaron a los distintos mercados y a las distintas colonias extranjeras asentadas en Gran Canaria. De hecho puede decirse que su producción se orientó más al tráfico mercantil que a suplir las propias necesidades de la Isla, suponiendo un estímulo decisivo para su economía. Muchos de los productos, objeto de comercio, habían interesado a los mercaderes y negociantes desde fechas anteriores a la conquista, habiéndose limitado su exportación a artículos de recolección, tales como la orchilla, sangre y madera de drago y pajaros canarios, junto, por supuesto, con los esclavos aborígenes⁽¹⁾. Los otros productos comercializados, tuvieron en conjunto un cultivo sistemático en aras a la obtención de un mayor margen de lucro. Se encuentran entre ellos, principalmente, el azúcar y sus derivados y el vino.

También son objeto de comercio algunos productos, propios del sistema de abasto de la ciudad y sus pueblos, como los cereales. En épocas de excedente, tanto en Gran Canaria como en las otras islas, y de déficit en áreas con constantes crisis frumentarias también se exportaron. Junto a ellos concurren otros artículos, no necesariamente isleños, de origen indiano, tanto de las orientales como de las occidentales, que llegan a Gran Canaria para desde aquí ser reexportados a los mercados europeos.

Consideramos que el análisis de estos productos, su cultivo, recolección y elaboración, que sirvieron de palanca y de medio a los intercambios canarios, reviste una particular importancia, de ahí la dedicación de este capítulo. Sin ellos no hubiese sido posible la relación entre Gran Canaria y Europa; la construcción naval no se hubiese desarrollado; el puerto no se hubiese favorecido; la ciudad y la población hubieran permanecido estacionadas. Fueron, por lo tanto, estos productos y su demanda en los mercados europeos

(1) RUMFU DE ARMAS, A.: *El obispado de Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*, Madrid, 1960; *Mallorquines en el Atlántico*, en «Homenaje a Elías Serra Rafols», T. III, La Laguna, 1973, pp. 261-276. SERRA RAFOLS, E.: *Los mallorquines en Canarias*, «Revista de Historia», VII, La Laguna, 1940-1941, pp. 195-209 y 281-287. SEVILLANO COLOM, F.: *Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 18, Madrid-Las Palmas, 1972, pp. 25-57; VERLINDEN, Ch.: *Une taxation d'esclaves a Majorque en 1428 et la traite italienne*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», Rome, 1972, pp. 158-161. REGULO, J.: *El canario, ave macaronésica. Noticias bio-históricas*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, pp. 11-22.

los que insertaron a Canarias en el sistema de la llamada *economía-mundo* (2). Vamos a estudiarlos analizando su importancia en el volumen comercial canario. No quiere decir esto que vayamos a acometer un estudio completo de todos los productos canarios en la segunda mitad del siglo XVI, pues escapa a nuestro propósito y sería objeto de monografías individualizadas y contundentes. Nuestro objeto es dar cuenta somera de los artículos que potenciaron el comercio canario con los mercados europeos, tanto mediterráneos como atlánticos.

1. AZÚCAR Y DERIVADOS

La caña de azúcar, originaria del Oriente Próximo, pasó de ser una planta salvaje para ser cultivada en huertas. Su cultivo tenía como objeto la extracción de agua de azúcar y más tarde de azúcar, considerada durante gran parte de la Edad Media como medicamento. Desde aquella zona pasa al Mediterráneo encontrándose en Valencia en el siglo XV. La zona levantina fue productora de este artículo, y como tal fue exportado a los principales mercados mediterráneos (3). Desde Levante sigue su viaje hacia el oeste y en las islas atlánticas ocupa el puesto de relevo (4). Don Enrique el Navegante la introdujo en Madeira, haciendo cambiar la situación económica de aquella isla, al mudar su economía, basada en cereales, para pasar a depender del comercio del azúcar (5).

Desde Madeira el azúcar aporta a Gran Canaria. Concluida la conquista de la Isla, el gobernador Pedro de Vera la hace venir de la isla portuguesa junto con maestros de azúcar que enseñan el cultivo a los nuevos pobladores, y así se establecen las primeras plantaciones que se extienden por todo el territorio insular, en especial por la vertiente norte, desde Las Palmas a Agaete, y en algunos enclaves del sur (6). Con esta introducción la economía de la Isla se orienta hacia el azúcar, con lo cual su cultivo se convierte en dominante durante los años finales del siglo XV, y gran parte del siglo XVI, hasta que en el último tercio decae merced a la competencia del azúcar antillano, brasileño y africano.

(2) WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979. pp. 122-124 y 238.

(3) CHABAS, R.: *La cosecha del azúcar en el reino de Valencia*, en «El Archivo», T. I, Denia, 1886-1887, p. 44; ALMELA Y VIVES, F.: *Ausias March y la producción azucarera valenciana*, Valencia, 1959, p. 6; BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, I. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Madrid, 1984, p. 186, II, *Los juegos del intercambio*, Madrid, 1984, p. 157.

(4) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, T. I, Madrid, 1976, p. 203.

(5) BARROS, J. de: *Asia, primeira década*, Lisboa, 1945, p. 66; MAGALHAES GODINHO, V.: *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, 1982, pp. 217 y ss.; SERRAO, J.: *Le ble des iles Atlantiques. Madere et Açores aux XV^e et XVI^e siecles*, «Annales», 1954, p. 338; OLIVEIRA MARQUES, A. H.: *Introdução à história da agricultura em Portugal*, Lisboa, 1968, p. 250; VERLINDEN, Ch.: *Les débuts de la production et de l'exportation du sucre a Madère. Que role y jouerent les italiens?*, «Estratto da Studi in memoria di Luigi dal Pane», Bolonia, 1982, pp. 301-310.

(6) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 11-70.

La estructuración económica de Gran Canaria dependió en gran parte de este cultivo, observándose, en ocasiones, el perjuicio que se le hacía a la población, pues si por una parte exportaba grandes cantidades de azúcar, por otra tenía en contrapartida que importar cereales para abastecer a sus pobladores. Bien distinta fue la política económica implantada en Tenerife por el Adelantado don Alonso Fernández de Lugo, quién organiza la vida en aquella isla complementando agricultura y ganadería. Sin abandonar el cultivo de la caña de azúcar necesaria para lograr una compensación con los intercambios, destina gran parte de las tierras repartidas a los cereales, con lo cual Tenerife se permitía la exportación de sus excedentes a Gran Canaria y a otros mercados insulares y continentales (7).

Mientras se comienza a cultivar la caña se inicia la construcción de los primeros ingenios. El propio gobernador construye uno cerca del barranco de Guinguada, movido por el agua del mismo (8). A la vez conquistadores y pobladores, entre ellos los genoveses, hacían lo propio. En el primer tercio del siglo XVI se contabilizan en Gran Canaria unos 16 establecimientos azucareros, repartidos por toda su geografía (9).

La rapidez en la extensión del cultivo se observa en las constituciones sinodales, realizadas por el obispo don Fernando Vazquez de Arce, quién en 1515 crea las parroquias de Arucas y Moya, basándose en la concentración de población en los mismos lugares, a causa de haberse plantado en ellos «muchas cañas de azúcar» (10).

Desde estos momentos el azúcar constituye la base fundamental de las exportaciones canarias a los mercados europeos, tanto mediterráneos como atlánticos, hasta casi las últimas décadas del siglo XVI.

Las razones de preferencia por el cultivo de la caña de azúcar son fáciles de explicar. El producto era demandado en toda Europa donde había pasado de ser un artículo medicinal, expedido en las tiendas por los boticarios para convertirse en un alimento. Así se utilizaba tanto en la repostería y fabricación de confituras, como en la dieta que se entregaba a los soldados antes de partir a la batalla. Un autor del siglo XVI comentaba como el azúcar «se devora (hoy) por glotonería... La que antes servía de medicina nos sirve ahora de alimento...» (11). Además, las islas, recién conquistadas a fines del siglo XV, ofrecían una tierra virgen sin agotar, recursos acuíferos suficientes y bosques en abundancia: los tres elementos necesarios y esenciales para el cultivo de la caña y fabricación del azúcar, junto con la eficaz ayuda prestada por el clima. Por estas razones los ingenios se ubican cerca de los arroyos y barrancos, y cuando no se abren canales y acequias para

(7) MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Algunas consideraciones sobre Tenerife en el primer tercio del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977, pp. 373-374.

(8) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, pp. 13-14.

(9) Esta es la cantidad estimada por nosotros al no ponerse de acuerdo los distintos investigadores así mientras LADERO QUESADA, M. A.: *La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Americanos», XXXI, Sevilla, 1974, p. 744, estima que el número de ingenios en Gran Canaria era de unos 25 en torno a 1515, AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 397, basándose en la *Crónica de la conquista de Gran Canaria*, se remite a señalar 15 ingenios.

(10) A.M.C., *Constituciones Sinodales del Obispo don Fernando Vazquez de Arce*, 18 de abril de 1515. (Copia manuscrita de A. Millares Torres).

(11) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., p. 186, citando a A. Ortelius.

llevar el agua hasta el lugar donde se encuentra el establecimiento (12). Estos se construyen a base de madera y piedra. Sus dependencias más importantes estaban formadas por la casa de molienda, casa de calderas, casa de presa y picadero, casa de refinar, casa de purgar y casa de hacer espumás, más tanque para remiel y «fornallas». Al lado de esto se hallaban las casas de los trabajadores y esclavos, despensa, molino de pan, prensas, cobres y otros utensilios (13).

Tanto el cultivo como la fabricación exigía capitales que hicieran posible poner en marcha la zafra (14), y cadena de intermediarios que pusiesen el producto en circulación (15). El capital era previo, desde el momento en que cada zafra necesitaba un contingente de personal asalariado, que junto con los esclavos hiciesen la operación productiva, a causa de todas las tareas que se debían acometer (16).

A continuación vamos a describir someramente la técnica del cultivo y de la producción. Tanto una como otra es compleja y reúne características similares a las ofrecidas en el Mediterráneo y Madeira (17). Para Canarias existen dos trabajos que abarcan el primer tercio del siglo XVI (18), no obstante se echa en falta un estudio monográfico sobre el tema que trate y analice en extenso todas las técnicas, así como un análisis del sistema de precios y salarios.

Sobre el cultivo nos informa de manera precisa un contemporáneo, el mercader de azúcar, inglés, Tomás Nichols. Este nos dice que un terreno de buena calidad podía dar fruto nueve veces en 18 años, y que el primer brote se llamaba planta (19). En efecto, la plantación se realizaba con tallos de la propia planta, que tras ser introducidos en tierra producían nuevos brotes. Estos tallos se colocaban a lo largo de un surco donde el agua pudiera llegar a cada uno de ellos. Estas raíces producían varias cañas, que tardaba en crecer unos dos años. En este tiempo se cortaban por la base, procurando no dañar la raíz. La segunda cosecha tardaba en producir otros dos años, denominándose el cañaveral de zoca, y al que producía dos años más tarde se le llamaba de rezoca (20).

Cortadas las cañas se limpiaban de la punta y hojas, denominadas cogollo, y se

(12) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, pp. 17-22; FERNANDEZ-ARMESTO, F.: *The Canary Islands after the conquest. The making of a colonial society in the early sixteenth century*, Oxford, 1982, p. 97.

(13) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, p. 233; CHIL Y NARANJO, G.: *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*, T. III, Las Palmas, 1891, pp. 506-516. Testamento de Cristóbal García del Castillo. En documentos contemporáneos, bien de inventarios de bienes como de partición de herencias se enumeran estas dependencias. A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 818, f. 251 r., y Rodrigo de Cubas, n.º 3.127, fs. 92 r. y 165 v.

(14) LADERO QUESADA, M. A.: *Art. cit.*, p. 744; BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. I, p. 187.

(15) LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, «IV Coloquio de Historia Social Canaria», U.N.E.D., 5, Las Palmas, 1979, pp. 29-50.

(16) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., pp. 232-237; *Los libertos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Madrid-Tenerife, 1983, pp. 51-61.

(17) PEREZ VIDAL, J.: *La rapadura*, «El Museo Canario», XLIII, Madrid, 1983, pp. 51-70.

(18) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*; FABRELLAS, M. L.: *La producción de azúcar en Tenerife*, «Revista de Historia», 100, La Laguna, 1952, pp. 455-475.

(19) CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, con la edición y transcripción de su *Descripción de las Islas Afortunadas*, La Laguna, 1963, p. 108.

(20) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 24.

ataban en manojos (21). Hasta aquí las labores llevadas a cabo por cañavereros y desburgadores. Los primeros tenían como misión regar las cañas, limpiar las acequias y surcos, poner trampas a los conejos y ratones, guardar las suertes de gente y ganado, cavar, escardar y cercar las suertes de cañas, más lo demás necesario al cañaveral (22). Estando la planta lista para dar beneficio, entraban en acción los desburgadores, encargados de deshojar las cañas, cortarlas y amarrarlas, según costumbre, en tareas (23).

Una vez listos los manojos o flejes correspondía a los almocrebes el trasladarlos hasta los ingenios (24). Allí las cañas eran trituradas en un especie de molino de rodillos, dispuestos de diferente manera, y movidos bien por tracción animal, como el del alférez Alonso Jaimez de Sotomayor, como por energía hidráulica. El jugo extraído de la planta exigía tratamientos y preparaciones. Este dulce jugo corría por un canal hasta una vasija grande, y luego era cocido en calderas de cobre, donde hervía hasta quedar espeso. Desde aquí, el caldo era vertido en ollas de arcilla o formas, donde cristalizaba. A continuación pasaba a la casa de purgar, donde perdían las mieles que goteaba por un orificio abierto en el vertice. Para purgarlo, antes de retirarlo del molde, se extendía sobre la base — cara del pan — una capa de arcilla. El agua que este contenía empezaba a desprenderse y a descender arrastrando la melaza que aún contenía el pan y que se disolvía sin dar tiempo a que se disolviesen los cristales de azúcar (25). Los panes de azúcar, así resultantes, se limpiaban y se ponían a secar, hasta tanto fuese revisado por el lealdador. El azúcar aprobado por este oficial era el denominado azúcar blanco, aunque la blancura no se obtenía sino con el refinado. Era este el más demandado y comercializado, mientras que aquel que no conseguía el punto necesario y era roto por el martillo del lealdador, se conocía como azúcar quebrado (26).

De los restos que quedaban en la caldera se obtenía un segundo subproducto: las escumas, de calidad inferior. Del liquido resultante de la purga, es decir aquel que goteaba del azúcar blanco se conseguía una tercera suerte, las reescumas (27).

Las mieles eran sometidas luego a un nuevo proceso, pues eran nuevamente cocidas y puestas en formas, quedando purgadas al perder las remieles. Del resto se obtenía la panela, de peor calidad y de menos importancia que las reescumas (28), y finalmente del

(21) Esta misión correspondía a los desburgadores los cuales debían cortarlas por la base, y amarrarlas según costumbre en tareas. A.H.P.L.P., Rodrigo de Cubas, n.º 3.127, f. 34 r.

(22) En estos contratos los dueños del cañaveral se comprometen a darles a los cañavereros para armar a los conejos y que no se coman las cañas el alambre y arsenico necesario: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 827, f. 448 r.

(23) En algunas escrituras se observa como se lleva a cabo el concierto no solo para realizar el desburbue de las cañas, sino para que los oficiales trabajen más de prisa de manera que los almocrebes pudieran trabajar sin hacer espera y dar abasto a la tarea diaria de ocho calderas, normal en cualquier ingenio: CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 28. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 739, f. 225 r.

(24) Los almocrebes contrataban sus servicios al ingenio junto con sus animales de carga, por lo normal camellos, caballos, mulos y asnos. Vid LOBO CABRERA, M.: *Los libertos...*, op. cit., pp. 66-70.

(25) PEREZ VIDAL, J.: *Art. cit.*, p. 59.

(26) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, pp. 392-393.

(27) CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 110; CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 39.

(28) HERNANDEZ, F.: *Quatro libros de la naturaleza y virtudes de las plantas y animales que están recebidos en el uso de Medicina en la Nueva España...*, México, 1615, lib. I, parte III, cap. XIII.

desecho del conjunto de la purga se conseguía la remiel o melaza, y de estas a su vez el refinado (29).

Todas estas variedades de azúcar se exportaban a los mercados europeos, aunque existen diferencias entre unos y otros. Así algunas plazas mercantiles solo demandaban azúcar blanco, tales como Cádiz, Sevilla y las ciudades italianas, mientras que los mercados del norte de Europa reclamaban tanto azúcar blanco, como remieles, panelas y melazas. El objeto de importar azúcares de calidades inferiores era volver a refinarlo *in situ*, en refinerías propias, pues hay constancia de la existencia de las mismas en Amberes donde había 19, y 50 en Nantes (30), dos de nuestro principales mercados. Con la operación de este refinado se conseguían rendimientos, a veces, superiores a la compra del azúcar elaborado y dispuesto para consumir.

Para obtener calidad en estos productos y en sus demandas el concejo de Gran Canaria dicta unas ordenanzas en 1531 (31), en donde el cultivo y fabricación del azúcar ocupa dos títulos. Uno de ellos se titula «*de cañavereros y cañas de azúcar*», y en el se trata de regular la atención que debían prestar los oficiales de las cañas a las plantaciones. Para ello limitan el que se puedan tomar a cura más de dos suertes, a causa de los daños que se podían derivar de ello. También habla este título de las cañas que se habían de cortar para utilizarlas luego, de nuevo, como planta, bien por iniciativa de sus dueños como por encontrarse viciosas o tener gusanos (32). Más importante, desde nuestro punto de vista, es aquel que lleva por título «*de los açucares y ingenios e maestros y oficiales dellas*», porque aquí el objetivo es regular la fabricación de los azúcares para conseguir la mejor calidad y asegurar los mercados. Así se establece como los oficiales de ingenio y especialmente los maestros de azúcar, refinadores, purgadores y espumeros debían ser examinados por dos personas veedores nombradas al efecto por el cabildo, de modo que ninguna persona pudiera usar de tales oficios sin ser examinadas previamente. Así mismo se preveía la existencia de un lealdador y escribano, pagados por el consistorio, que fueran personas de confianza, buena conciencia, fama y hábiles, encargados de lealdar los azúcares en cada ingenio de quince en quince días, y quebrar aquellos no considerados buenos para exportar, de manera que estos no se pudiesen empapelar. El escribano debía tomar nota de todo esto.

Controlar la pericia y dedicación de los oficiales, fue también uno de los cometidos de la ordenanza, así se establece que no posean más de un oficio, aún cuando esto en la práctica no se llevó a efecto, al existir necesidad de mano de obra especializada, en especial cuando gran parte de los asalariados cualificados emigran a las Antillas (33).

(29) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 40.

(30) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, T. II, pp. 158-159. También en Sevilla existía al parecer una refinería según se desprende de un documento fechado en 1572, en el cual el vecino de la ciudad del Betis Pedro de la Torre reconoce que se le había dado por diez años el asiento para refinar el azúcar que en dicha ciudad entrare. A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 293.

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

(32) *Idem*, pp. 115-117.

(33) *Idem*, pp. 144-151.

Preveía la ordenanza, y con ella se intentaba evitar, el exportar un azúcar por otro, al venir el fraude en detrimento de la economía de la Isla. Por ello se hace hincapié en que una vez lealdado el azúcar no osaran los purgadores trocar los panes de azúcar blanco por otros. Del mismo modo ponía como plazo de secado del azúcar, una vez sacado de las formas, unos ocho días. También contemplaba el templado del azúcar, realizado por el maestro, y de las escumas y reescumas, por el escumero.

El peso de los panes de azúcar también quedó regulado, mediante la obligación de los dueños de ingenio de tener en sus establecimientos pesas fieles de pesar marcadas, de hierro, con dos arrobas de hierro y una arroba, para pesar el azúcar.

Con la intención de potenciar el mercado, y de que todo el azúcar vendido fuera comercializado hacia el exterior, se intenta evitar la reventa y la competencia de precios dentro del perímetro isleño. Así se establece que cuando alguna persona debiera a otra cierta cantidad de maravedís por algún contrato o albalá, el acreedor fuera obligado a recibir la paga en azúcar al precio que valiese en el momento, evitándose con ello la salida de numerario. En algunos documentos notariales de la época se observa este carácter, así en 1559 el vecino y regidor de la Isla Constantín Cairasco, vende al también regidor de origen italiano Juan Agustín Justiniano todos los azúcares que en ese año tenía en sus casas de purgar y refinar, hasta en cantidad de 600 arrobas de azúcar blanco, 160 de escumas, y 800 de reescumas; a cuenta del valor de los azúcares reconoce el vendedor haber recibido la cantidad de 446.000 maravedís que había pagado por él a segundas personas, o por haber aceptado libramientos de segundos⁽³⁴⁾. Estos azúcares comprados por los vecinos o por los mercaderes no podían ser vendidos en la Isla, sino que debían sacarlos y navegarlos hacia el exterior.

También para evitar la competencia de precios dentro del mismo mercado, por el perjuicio que con ello se recibía, se prohíbe que los trabajadores de ingenios vendan el azúcar recibido como salario, puesto que al ser en poca cantidad y tener necesidad de mantenimientos y ropas lo vendían a bajos precios. Esta medida se intentó poner en práctica prohibiendo a los dueños de ingenio pagar a sus oficiales en azúcar, pero ante la escasez de numerario aquellos no tenían otro medio de pagar a sus trabajadores que en el producto que producían. Por esta razón es común encontrar a cañavereros y maestros de azúcar vendiendo el dulce producto a mercaderes y otras personas. Algunos de ellos procuran venderlo al mismo precio que los hacendados de ingenios⁽³⁵⁾, pero otros juegan con la oferta y la demanda en función de sus necesidades; dos cañavereros, por ejemplo, vendían azúcar a un mercader flamenco a precio el arroba de azúcar blanco de

⁽³⁴⁾ A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 766, f. 181 v. El escribano en la fecha de otorgación de la escritura 14 de abril de 1559, da fe de que el vendedor había entregado al comprador la posesión de 1.000 arrobas de azúcar blanco, 280 de escumas y 120 de reescumas, las cuales dijo ser la mitad de todos los azúcares fabricados en dicho año. En esta venta no consta el precio de las partidas, sino solo se señala que se las vende al precio que se hiciera la primera partida de 500 arrobas de azúcar blanco juntas y el resto al respecto.

⁽³⁵⁾ Así en 1559 un maestro de azúcar se obligaba pagar al regidor Juan Agustín Justiniano 10 arrobas de escumas y 10 de reescumas, de las que le pertenecieran por su trabajo en el ingenio de la ciudad de Constantín Cairasco, por cuanto se las ha de pagar al mismo precio en que las vendió Cairasco. A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 766, f. 186 v.

950 maravedís (36), mientras que un labrador lo vendía en el mismo año a 966 maravedís (37).

Finalmente regulan las ordenanzas, la introducción de azúcar foráneo, prohibiendo su entrada bajo riesgo de pérdida el que lo tal hiciera. Sin embargo, con el paso de los años, esta medida iba a convertirse en letra muerta. Intentaba con ello el cabildo gran-canario evitar la entrada de azúcar de menor coste que pudiera hacer la competencia al producto isleño, en los años de mayor apogeo del azúcar, pero a medida que el siglo avanza observamos como ante la imposibilidad de satisfacer la demanda de los mercados se recurre a importar azúcar extranjero tanto de Berbería como de Brasil (38). Así en 1571 un maestre de navío, vecino de Amberes, declaraba haber introducido en la Isla azúcar y otras mercancías procedentes del cabo de Aguer (39).

Una vez analizados estos aspectos, veamos el rendimiento económico de los ingenios. Para emprender el negocio azucarero solo era necesario disponer de un capital fuerte y de una red comercial que diera salida al producto. Estos requisitos, indudablemente, solo estaban al alcance de unos pocos. El negocio era de bastante rentabilidad, pero no lo suficiente cuando se trataba de grandes capitalistas, como los Welser, quienes compran tierras en Canarias en 1509 y establecen sus plantaciones azucareras, pero al no encontrar la empresa lo rentable que ellos pretendían la abandonan en 1520 (40). Sin embargo barajando datos de la primera mitad del siglo como de la época de Felipe II, hallamos que el beneficio obtenido en los ingenios era importante. En torno a 1530 tenemos un ingenio cuyo costo había sido dos millones de maravedís, y su producción un año con otro ascendía a una cantidad similar, de la cual servían para amortizar gastos 700.000 maravedís y el resto revertía en beneficio del dueño, con lo cual podía recuperar con rapidez el capital invertido (41). Según esta estimación, al inicio del montaje de un establecimiento de este tipo, podía dar un rendimiento del 65%.

En épocas posteriores, el interés aumentaba considerablemente, estimándose un rendimiento del 200% (42).

Esta ventaja económica se siguió manteniendo en gran parte en la segunda mitad del siglo XVI, pues aunque se ha señalado como fecha tope del apogeo del azúcar el final

(36) A.H.P.L.P., Hernán González, n.º 761, fs. 289 r. El cañaverero Juan de Villanueva hacia reconocimiento de deuda en 1550 al mercader flamenco Lamberto Broque, de 4 arrobas de azúcar blanco de primera cocha, porque se las había pagado a 950 maravedís cada una.

(37) A.H.P.L.P., Hernán González, n.º 761, f. 309 v. En este caso el labrador además de entregar el azúcar, cuyo precio había recibido previamente, al año siguiente, puesto y pesado en el ingenio de Telde, se obligaba a pagar al mercader la suma de 10.340 maravedís por ropa recibida vendida.

(38) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 50 v. En 1575 un maestre de navío reconocía haber recibido a bordo de su barco, del mercader genovés Nicolao de Franquez 6 cajas de azúcar de Brasil, 4 de quebrado y dos de refinado.

(39) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 118 r. El maestre de nao Lorenzo Enrique Cupier, que había arribado a la Isla procedente del cabo de Aguer se daba por entregado del mercader flamenco Cornelis de Manacre de 8 cajas de azúcar, para pagarse de su flete, a quién había entregado la carga traída de Africa.

(40) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. II, p. 157.

(41) LADERO QUESADA, M. A.: *Art. cit.*, p. 745.

(42) LOBO CABRERA, M.: *Los libertos...*, op. cit., pp. 60-61. Llegamos a esta conclusión al estimar el valor del azúcar producido en una zafra, y descontar los gastos de la misma.

del reinado de don Carlos (43), estimamos que el azúcar canario mantuvo su importancia hasta bastante decenas después según se puede observar en las cifras de exportación, pues en los años 1571 y 1591 se mantenían ritmos similares a los observados en la primera mitad del siglo.

También se puede comprobar esta afirmación a través de las cifras dadas por historiadores y viajeros sobre la cantidad de ingenios existentes en las islas. Datos de la segunda mitad del siglo establecen en torno a 1556 la ubicación de 12 ingenios en Gran Canaria (44); en 1590, fecha en donde consideramos que el azúcar había entrado ya en crisis, un autor nos confirma la existencia de siete u ocho establecimientos (45). Por las mismas fechas, nosotros estimamos que siguen aún en pie 12 ingenios, aún cuando su productividad había descendido (46). En torno a 1632 Abreu y Galindo nos señala, aún, la existencia de 5 ingenios (47).

El haber defendido la idea del declive del azúcar a partir de 1550, está en función de la competencia de otros centros productores del dulce jugo y del incremento de la producción vinícola. En efecto, los nuevos productores, no cabe duda de que entorpecían la continuidad de los mercados, al producir azúcar en mayor cantidad y menos precio, explicado por la generalización del sistema esclavista en las plantaciones, con lo cual los costos eran menores. En este sentido algunos precios del azúcar en mercados franceses nos ayudan, así el azúcar de Canarias junto con el de Madeira y Berbería era de los más caros, mientras que el de Santo Tomé y el de las Antillas era de los más baratos, en una proporción de 42 a 12 y 32 libras respectivamente (48). Sin embargo no hay que perder de vista que la demanda principal del producto la ofrecía Europa, insaciable con respecto a la oferta ofrecida por las Islas Canarias (49), pues solo Ruan consumía anualmente unas 3.000 cajas (50).

El interés de los mercaderes franceses por el azúcar canario se mantiene todavía hacia 1580, según se desprende de algunas escrituras notariales. Por ejemplo en mayo de ese año el mercader bretón Juan Bolen daba poder a un mercader italiano para que le comprara 200 arrobas de azúcar blanco, 66 de escumas y 34 de reescumas (51).

(43) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 261. Las razones que da el autor para argumentar esta hipótesis son esencialmente dos: la competencia de otros productores y el incremento de la producción vitícola.

(44) CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 108.

(45) MARCO DORTA, E.: *Descripción de las Islas Canarias por virtud del mandato de Su Majestad, por un tío del licenciado Valcárcel*, «Revista de Historia», 63, La Laguna, 1943, p. 198.

(46) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 233.

(47) ABREU Y GALINDO, J.: *Historia de la conquista de las siete islas de la Gran Canaria*, S/C. de Tenerife, 1977, p. 239.

(48) LAPFYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*, París, 1955, p. 621. El documento transcrito dice así «Azúcar de Madera el ciento bale 45 L., lo de Canaria 42 L. 10 s., lo de San Tomé 12 L., lo de las Antillas blanco 31 L, y lo mediano de 26 a 27 L., lo fino que viene de Lisboa en pequeños panes, de 48 a 50 L., lo de Berbería siendo blanco como lo que agora viene, de 38 a 40 L.».

(49) LADERO QUESADA, M. A.: *Art. cit.*, p. 745.

(50) El documento citado por LAPFYRE, H.: continúa «De todas suertes de azúcar se gastan más de 3.000 cajas,...». Estima este autor, p. 589, que la proporción de azúcar llegada de Portugal y de España era de 250.000 L. frente a 50.000.

(51) A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Córdoba, n.º 2.581, f.r. En ese mismo año el italiano le daba poder al bretón para que vendiera en Francia 3.000 arrobas de azúcar, puestas en el navío que lo

El argumentar la producción vinícola como caída del azúcar no se sostiene totalmente. Si bien es cierto que en torno a 1550 se comienzan a hacer extensivas las plantaciones de vides, ello no quiere decir que se eliminaran totalmente las cañas. Es más, ambos cultivos conviven durante todo el siglo XVI e incluso en, al menos, el primer tercio del siglo XVII.

Con respecto a la exportación, depende en gran parte de la producción de los ingenios. Indudablemente es el azúcar blanco el monopolizador del mercado, al ser tal como dicen los documentos «azúcar de primera cocha»; a partir de sus residuos se obtenían, las escumas, reescumas, remieles y panelas. Los contratos de venta de azúcar a mercaderes dan idea de la proporción de azúcar blanco y demás derivados que se podían obtener en una zafra. De una venta de 2.500 arrobas de azúcar, corresponden al blanco el 60%, el 12% a las escumas, el 8% a las reescumas y el 20% al azúcar refinado (52).

Con respecto a otros subproductos hemos de añadir la elaboración y exportación de melazas y rapaduras. La melaza era una especie de miel, resultante de todo el proceso, mas negra que la remiel y líquida. En Canarias era normal dar este líquido a las bestias (53), sin embargo los mercaderes extranjeros la llevaban entre sus productos para comercializarla, al consumirse en sus países como miel (54).

La rapadura o raspadura, como su nombre indica, era el producto resultante del azúcar que quedaba pegado a las calderas. Es este uno de los pocos artículos que todavía hoy recuerda en Canarias el antiguo esplendor azucarero (55). Las ordenanzas mandaban refinar las rapaduras, esto es, hacer con ellas panes; pero estos por mucho que se les refinase, debían tener ya, una cristalización muy baja; un aspecto, mas que de azúcar, de miel solidificada (56).

Esta especie de azúcar acaremalada fue también aprovechada por los mercaderes, hasta el punto de que en 1567 se remiten a Flandes 95 arrobas, es decir 1.092 kilos (57).

viniese a buscar a la Isla, y vendidas estas le enviaría 1.000 arrobas de escumas, para que a cambio le remitiese diferentes cantidades de fardos de bitre, pacas de crea, piezas de caricea, anascote, brin, y otras calidades.

(52) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 344 r. En esta venta realizada por el matrimonio Azuaje a los mercaderes Antonio de Montesa y Francisco Manrique, agentes de comerciantes burgaleses en Las Palmas, se entienden que las 2.500 arrobas van repartidas así: 1.500 arrobas de azúcar blanco, de primera cocha, 300 de escumas, 200 de rescumas, 500 de refinado, más 25 pipas de remiel. El precio lo estiman en función de a como vendieren el azúcar otros dueños de ingenio.

(53) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 40. Muchas veces en los contratos realizados con los almocrebes, los hacendados se obligaban a darle para las bestias algunas batideras de remiel.

(54) Así por ejemplo en 1580 se remiten con destino a Amberes, vía Francia, 4 pipas de melazas junto con carga de vino, y azúcares blancos, consignadas al mercader residente en Ruan, Diego de Quesada, A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 865, f. 343 r.

(55) PEREZ VIDAL, J.: *Art. cit.*, p. 61.

(56) *Ordenanzas...*, op. cit., p. 147. Así se mandaba que «... el señor del engeno sea obligado a hazer refinar todas las myeles que en su engeno obiere de todas las cañas que se molieren en cada çafra que se entiendo ansy las myeles del açucar blanco como las de los refinados y espumas y respumas y las rapaduras e coguchos...».

(57) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 826, f.r. Eran remitidas junto con una carga aceptable de azúcar, conservas, melado, vino y orchilla al mercader vecino de Amberes Luis de Quesada, el cual había asegurado la mercancía.

También la caña dulce fue objeto de comercio. Su uso puede estar en relación a lo comentado en la época sobre que rejuvenecía, daba sensualidad al cuerpo, refrescaba el hígado y blanqueaba los dientes (58). Un viajero del siglo XVI, al describir la isla de La Madeira, comenta uno de sus usos en esta manera:

«Le donne di parto usano di fare certo suppeco'l pane primieramente brustolato, posto poi nell'última cotta del sugo de le canne, spargendoui sopra i rossi dell'ova: e dicono, che questo cibo fá rihauere le perdute forze; conforta lo stomaco, con l'interiora, dispone a poco a poco il ventre;...» (59).

En el análisis de los precios a lo largo del siglo se observa el proceso de inflación operado en los mercados, de acuerdo con lo sucedido en Castilla (60).

Entre el primer cuarto del siglo y el último el precio del arroba de azúcar blanco se cuatricula, pasando de valer 500 maravedís en 1517 a 2.112 en 1580 (61). Tomando como base los precios en cada decada se observa un ascenso paulatino comparable al registrado por Hamilton en la Península (62). No obstante el proceso no es muy claro para el caso que tratamos al tratarse más de un artículo de exportación que de consumo. En la época de Carlos V se opera un aumento de casi el 100% del valor del azúcar entre 1527 y 1550. El año 1557 (63), coincidente con la primera bancarrota de Felipe II, el precio se mantiene, pero diez años más tarde observamos un aumento del 30% (64). El mayor índice de inflación se produce en torno a 1580, fecha en donde el azúcar se encuentra ya en plena decadencia. Es posible que la menor producción y mayor demanda estén relación con el precio circulante en el mercado. Coincide además esto con la menor oferta de esclavos y mayor precio de los mismos (65); pues en cuestión de seis años el arroba de azúcar blanco pasa de valer 1.340 a 2.112 maravedís. Los mercaderes conoedores de la carestía ponen un tope al precio que deben pagar sus apoderados y agentes

(58) ARAGAO, A.: *A Madeira vista por estrangeiros, 1455-1700*, Funchal, 1981, p. 86.

(59) Idem. «Descrittione de l'isola di Madera scritta gia latinamente dal molto illustre signor conte Giulio Landi & hora fatta volgare da M. Alemanio Fini», p. 63.

(60) HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975.

(61) CAMACHO PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, p. 55. En las actas del cabildo catedral de Canaria, se establece ya en 1517 en vender el producto a 500 maravedís, aunque en el mercado según la documentación notarial el precio se establece en 392 maravedís. A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 733, fr.

En 1580 un mercader establece que se pague por el arroba de azúcar blanco 44 reales y no más.

(62) HAMILTON, E. J.: *Op. cit.*, pp. 342-345.

(63) Así mientras en 1526 el cabildo catedral establece un precio de 650 maravedís para el azúcar de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, en 1550 un cañaverero vendía a un mercader flamenco 5 arrobas de azúcar blanco a 950 maravedís. AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 401; A.H.P.L.P., Hernán González, n.º 761, f. 339 r.

En estas fechas se venden distintas partidas de azúcar a mercaderes, oscilando su precio entre 900 y 1.000 maravedís. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 580 v., 536 v., 358 r., 398 v.

(64) En esta fecha, 1568, se vende el azúcar blanco a 1.310 maravedís, según consta en una carta de venta, en donde el doctor Angel Lercaro y Francisco de Azuaje, vecinos, venden a los mercaderes italianos Vivencio Interian y Andrea Buggio 150 arrobas de azúcar blanco, 35 de escumas y 15 de rescumas. A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 793, f. 51 r.

(65) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., pp. 143 y 167.

como un comerciante francés, el cual recomienda y pone como condición a un agente suyo que pague el azúcar blanco, el arroba a 44 reales y no a más, y de ahí abajo a como pudiese (66).

CUADRO I
Precios de azúcar en mrs.

ANO	AZÚCAR BLANCO	ESCUMAS	REESCUMAS
1517	500	—	—
1525	600	—	—
1526	650	—	—
1550	950	—	—
1557	1.000	900	800
1568	1.310	1.210	1.110
1570	1.320	1.220	1.120
1574	1.340	1.240	1.140
1580	2.112	2.012	1.912

Comparando los precios canarios con los circulantes en Andalucía, uno de los mercados del azúcar isleño, hallamos poca diferencia si nos atenemos a los precios ofrecidos por Hamilton (67), y reconvertimos los maravedís isleños a los peninsulares, es decir le desgravamos el 33%. Así por ejemplo el arroba de azúcar medido en Gran Canaria en 1557 costaba a 670 maravedís mientras que en Andalucía su costo ascendía a 680 maravedís. Sin embargo ya en 1570 la diferencia es sustancial al existir una ventaja de 477 maravedís, es decir un 35%.

Con respecto a Francia la diferencia es aún mayor, lógica por otra parte si tenemos en cuenta mayores costes y riesgos. Según un documento publicado por H. Lapeyre (68), el azúcar de Canaria valía a 42 libras 10 sueldos el ciento. Si entendemos el ciento como cien libras, es decir 46 kilos, equivalentes a 4 arrobas, hallamos que el precio al cual se vendía en Ruan el quintal de azúcar era igual a 10.080 maravedís. Cotejando el precio del azúcar por arroba ese mismo año, 1565, en Gran Canaria, a 1310 maravedís, tendremos como el beneficio obtenido por los mercaderes bretones es del 200%, en lo que respecta solo al azúcar blanco, ya que del resto de los derivados no se dan precios en el mercado francés. No obstante de las escumas y reescumas se pueden hallar costos aproximados al tener una diferencia de precio de 100 y 200 maravedís respectivamente con respecto al blanco.

También precisa comentario el precio del azúcar en el mercado interno, porque si bien es cierto que las ordenanzas había regulado un único precio para evitar la competencia entre los señores de ingenios, estos en función de la zafra y de las necesidades de numerario para llevarla a efecto, se ven condicionados a vender el azúcar adelantado a los mercaderes, a menor precio del circulante en el mercado. Así en 1557 nos encon-

(66) A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.581, f.r.

(67) HAMILTON, E. J.: *Op. cit.*, pp. 353 a 357.

(68) LAPEYRE, H.: *Op. cit.*, p. 621.

tramos con tres partidas de azúcar vendidas al mercader otañés Juan Pérez de Returbio, agente en Las Palmas del comerciante Diego de Ayala, residente en Ruan, como hombre de confianza de los hermanos burgaleses Castro (69), a distintos precios. Alonso Venegas, vecino y depositario general de la Isla, le vende 200 arrobas de azúcar procedentes de su cañaveral a 1.025 maravedís arroba (70); el vecino y regidor Constantín Cairasco, de ascendencia genovesa, le entrega 1.290 arrobas a 950 maravedís; Hernando de Vera hace lo propio con 250 arrobas a precio de 1.000 maravedís (71). Los dos últimos le entregan el azúcar a cambio de deudas contraídas con el mercader. En otras ocasiones se explica como el azúcar se vendía para pagar ropas recibidas, o dinero, por adelantado para iniciar la zafra y como ayuda a fabricar los azúcares (72).

La conserva es otro de los productos, lo mismo que la confitura, derivada y fabricada a partir del azúcar. Muchas veces el propio azúcar canaria se utilizaba en los mercados extranjeros por los confiteros, al salir su preparado de mejor calidad, pues las confituras realizadas con él eran menos propensas a escarcharse (73). No obstante Gran Canaria exporta también conservas y confituras, siendo sus principales mercados Cádiz, y Flandes, aunque también algunas partidas se enviaron a Sevilla, Italia, Francia y Portugal.

Se fabricaban los dos tipos: la conserva, como fruta cocida en almibar y guardaba en él, y la confitura, entendida como pulpa de fruta, en dulce (74). En cuanto a los tipos hallamos conservas de diacitrón, sidra, calabaza, limón, naranja, pera y un tipo especial de confitura llamada de «grajea». También se exportaba fruta en salmuera (75).

Las ordenanzas de Gran Canaria también se preocupan de este artículo a fin de preservar el buen nombre comercial de la Isla. Así en el título dedicado a confiteros y confituras establecen

«... que todas las conservas que los oficiales dellas fizieren sean de buen açucar blanco de cañas syn mestura de rescumas ni escumas so pena que aya perdido las conservas...» (76).

En otro apartado se vuelve a incidir sobre lo mismo pero refiriéndose a los confites y confituras. Pero el interés del cabildo grancanario va más lejos. El hecho de que parte de sus regidores fueran hombres de negocio y dueños de ingenio puede explicar el por qué

(69) LOBO CABRERA, M.: *El comercio ...*, art. cit., p. 37.

(70) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 536 v.

(71) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, fs. 580 v. y s.f. Ese mismo año Cairasco vende a Luis de Balboa 100 arrobas de azúcar refinado a 900 maravedís, y 150 al mercader flamenco Gerardo Brinzeles al mismo precio.

(72) En una venta realizada en 1556, los vendedores reconocen haber recibido de los compradores 2.000 doblas en ropa, y a partir de la navidad de ese año, la escritura fue otorgada en octubre, recibirían cada mes 100 doblas de oro en contado para servicio de la zafra y fabricación del azúcar. Asimismo estiman que a la entrega del primer peso del azúcar le pagaran de contado un tercio del valor total de la venta para ayuda de pagar los servicios y soldadas. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 344 r.

(73) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., t. II, p. 157.

(74) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 487 v. CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Art. cit.*, pp. 40-41; AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 391.

(75) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, f. 17 v. En 1560 se envían a Flandes junto con otras mercancías un tercio y tres cuartos de sidra y limones en salmuera, más 4 barriles de conserva.

(76) *Ordenanzas...*, op. cit., p. 98.

de su insistencia en velar por convertir la Isla en un buen mercado de materias primas y suertes elaboradas con nombre de calidad en el exterior. Así se prohíbe que se saquen conservas y confituras como mercancía sin que antes de que el producto fuese puesto en barriles, los veedores y diputados diesen su visto bueno, para dictaminar si podían embarcarse, porque era

«... en mucho perjuicio de la isla porque es perjuicio della que se lleven malos conservas e malas confituras...» (77).

2. VINOS Y DERIVADOS

El segundo producto en importancia después del azúcar en el periodo que nos ocupa, fue sin lugar a dudas el vino. Su cultivo se inicia en la Isla, inmediatamente después de la conquista, orientado más al autoconsumo que al comercio, y para evitar el tener que importarlo (78). Bethencourt Massieu nos adelanta el carácter de alternancia de este cultivo con la caña de azúcar, y la sustitución de aquel por este de manera gradual, por lo cual la crisis del azúcar apenas se percibió (79).

El cultivo y uso del vino en Canarias se martiene totalmente dentro de la lógica, si tenemos en cuenta la aseveración de F. Braudel cuando nos dice que el vino siguió a los europeos (80). En las islas atlánticas, tanto en Canarias como en Madeira, el vino fue sin lugar a dudas el sustituto del azúcar, ampliando por supuesto los mercados ganados por aquella, desde el momento en que su exportación se orienta tanto a Europa, como a Africa y América.

La vid encontró buenas condiciones en el archipiélago canario, tanto en lo que se refiere a clima como a calidad de suelos. Viera y Clavijo en su *Diccionario de Historia Natural* nos relata las excelencias de los vinos cañarios de antaño, y la introducción de las primeras cepas en Canarias. Así nos informa como

«Las parras, traídas a estas islas por sus conquistadores y pobladores, hallaron un clima y un suelo los más oportunos para su prosperidad; porque los terrenos secos, ligeros, pedregosos, areniscos, mezclados de lavas de volcán desmenuzadas, y que se levantan en cerros, colinas, lomas y laderas, son los que ordinariamente producen los mejores vinos, favorecidos por la reverberación oblicua de los rayos del sol, que suministran el calor necesario...» (81)

Las primeras vides se plantaron en huertas y lugares marginales, pero poco a poco fueron desplazándose hasta las zonas ocupadas por la caña de azúcar. Así la rica vega

(77) Idem, p. 99.

(78) CAMACHO Y PÉREZ ÚLDOS, G.: *Cultivos de cereales, viña y huerta en Gran Canaria (1510-1537)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 12, Madrid-Las Palmas, 1966, pp. 29 y ss.

(79) BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 2, Madrid-Las Palmas, 1956, p. 198; *Panorama del Quinientos Canario*, en *La esclavitud...*, op. cit. de LOBO CABRERA, M.: pp. 18-19.

(80) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. I, p. 192.

(81) VIERA Y CLAVIJO, J. de: *Diccionario de Historia natural de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1982, p. 335.

de Telde ocupada en la primera mitad del siglo por cañas, se convierte ya en la segunda mitad en un gran viñedo ⁽⁸²⁾. No en vano en 1556 Tomás Nichols al hablar de la calidad del vino de Gran Canaria nos dice «especialmente en la ciudad de Telde» ⁽⁸³⁾. La importancia vinícola de la zona aparece recogida en algún contrato de compañía, donde uno de los socios, impone como condición que los vinos exportados a Indias, debían ser de la comarca de Telde, en atención a la calidad de sus caldos ⁽⁸⁴⁾.

El vino, como producto de exportación e intercambio, comienza a aparecer en los contratos de fletamento a partir de la década de los treinta. En esta fecha hallamos la primera referencia a la exportación de vinos con destino a Indias ⁽⁸⁵⁾; sin embargo será en torno a 1550, ocho años después que en Tenerife, cuando la isla de Gran Canaria consigue una real cédula donde se le permite la plantación de vides ⁽⁸⁶⁾.

En enero de 1550 el rey concede a la Isla, la solicitud hecha por la misma por parte de don Alonso Pacheco, y la confirmación de una ordenanza sobre la plantación de vides. En octubre del mismo año la vuelve a confirmar en estos términos

«... que aviendo platicado en el ayuntamiento desdicha ysla ser cosa muy nescesaria que en ella se plantasen viñas, avian dado para ello çierta horden y asiento porque pareçia que si aquel se guardase bendría gran provecho y utilidad a dicha ysla y vezinos della...» ⁽⁸⁷⁾.

La utilidad de las plantaciones de vides se corrobora en 1551, al comprobar como el diezmo de los parrales de Telde era rematado en el escribano público Francisco Velázquez por valor de 233.000 maravedís, mientras que el de Las Palmas recaía en el procurador de causas Melchor Gómez por cuantía de 138.000 maravedís ⁽⁸⁸⁾.

Años más tarde en un amplio informe enviado a la corte por el licenciado y personero general de la Isla Luis Melán de Betancor ⁽⁸⁹⁾, se habla de la producción e importancia vinícola de Gran Canaria. Estimamos, al no tener fecha el documento, que este fue redactado en torno a 1564, fecha en que se establece en La Palma el primer juez

⁽⁸²⁾ Se puede comprobar esto consultando en el A.H.P.L.P., los protocolos notariales referentes a Telde, especialmente los de Juan de Vega y Rodrigo de Cubas, que abarcan de 1557 a 1578 el primero y de 1578 a 1600 el segundo.

⁽⁸³⁾ CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 110.

⁽⁸⁴⁾ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de Registros. 1566*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», I, Las Palmas, 1982, p. 136. A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 312 v.

⁽⁸⁵⁾ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria...*, art. cit., p. 130. A.H.P.L.P., Jerónimo Batista, n.º 756, s.f.

⁽⁸⁶⁾ A.G.S., Registro General del Sello, 29 de abril de 1542. En esta fecha el rey don Carlos concede cédula a Tenerife para que los vinos de la isla se puedan exportar a Indias y a otras partes, por la mucha cantidad que en ella se recoge.

⁽⁸⁷⁾ A.G.S., Registro General del Sello, 12 de enero de 1550 y 24 de septiembre de 1550. Las dos cédulas tratan sobre el mismo asunto.

⁽⁸⁸⁾ LOBO CABRERA, M.: *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552)*, Las Palmas, 1980, pp. 17-18. Las cifras de los remates dan a entender que el mayor volumen de producción correspondía a la comarca de Telde, lo cual confirma nuestra idea de la existencia de mayor cantidad de tierras dedicada a parrales y vides.

⁽⁸⁹⁾ A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153.

del registro de Indias⁽⁹⁰⁾, motivo y causa de la protesta del personero en la forma siguiente

«Digo que su magestad hizo merçed a la dicha isla de darle registro para que los vezinos cargasen para Indias sus frutos, y para este tracto se han deshecho todos de su principal granjería que era de açucares, y han puesto y plantado sus tierras y aguas de viñas, que de seis años a esta parte que se començo se cogen agora más de seis mil botas de vino...»⁽⁹¹⁾.

De esta cantidad señalada en el texto, no cabe duda de que gran parte se destinaba al comercio con Indias y Africa⁽⁹²⁾, pero también había acaparado ya los mercados europeos, en especial el de Flandes, hacia donde se comienzan a exportar pipas de vinos desde 1557⁽⁹³⁾. La fluctuación del mercado flamenco, a consecuencia de la inestabilidad política, es aprovechada por los bretones, que se convierten desde 1565 en los principales importadores de vino isleño, bien para consumo propio como para reexportarlo desde allí a Inglaterra⁽⁹⁴⁾.

Además el vino generó otra industria y vitalizó los intercambios. Por un lado la construcción de pipas y barriles permitió ocupar a un mayor número de mano de obra de carpinteros y toneleros. Esto indudablemente repercutió en el mercado interno con la venta de pipas como las 60 de castaño que vende el vecino y tonelero Pedro Suárez al mercader y regidor Francisco Méndez a precio cada una de 25,5 reales⁽⁹⁵⁾. Al propio tiempo se importaban de los países del norte duelas y madera para pipas, pagadas comúnmente con vino o azúcar⁽⁹⁶⁾.

Como derivados del vino también se exporta el vinagre y el aguardiente. Estos productos indican la importancia del sector vinícola en Canarias, puesto que el conoci-

(90) MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA, J.: *El regimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.

(91) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153. En el informe el personero de la isla acusa a los gobernadores que hacían el registro como causantes del envío del juez, y comenta los litigios entre ambos en estos terminos «En el poco tiempo que ha que el dicho juez está en las dichas islas han avido y ay muchos y muy grandes diferencias entre él y los gobernadores en competencias de jurisdicciones, que los unos y los otros han preso sus alguaziles y escrivanos hasta llegar a las armas...».

(92) PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*; MORALES PADRON, F.: *Op. cit.*, RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterias y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947, T. I, pp. 276-309; LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, *op. cit.*; *Viajes canarias a Guinea*, en «Homenaje a A. Teixeira da Mota», (en prensa).

(93) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 335 r. En 22 de marzo de 1557 se envía la primera pipa de vino, según la documentación, a Amberes, junto con azúcar, quesos, árboles, guantes y simientes.

(94) En 1565 se hace el primer envío de vino a Ruan, cargandose 19 pipas de dicho artículo. La sospecha del contrabando entre Francia e Inglaterra era conocido en las islas y de hecho algunos gobernadores lo hacen notar, como el capitán Juan Nuñez, gobernador de las islas de Tenerife y La Palma, que en Garachico estaban dos navíos franceses, los cuales habían venido a cargar vinos, pero solo habían traído dineros, porque lo querían para abastecer las armadas contrarias, especialmente las de Holanda e Inglaterra. A.G.S., Registro General del Sello, 30 de abril de 1588.

(95) A.H.P.L.P., Francisco de Campos, n.º 868, f. 1 r. De la cantidad en que estaban valoradas las pipas, el tonelero había recibido 200 reales en contado y 180 en 20 fejes de arcos de castaño, posiblemente importados por Méndez desde Francia, con la cual mantenía bastantes relaciones mercantiles.

(96) En las visitas de navío realizadas por los comisarios de la Inquisición, muchos maestros y capitanes de navío declaran traer entre sus mercancías duelas de pipas y madera para las mismas. a veces hasta en cantidad de 3,5 millares: A.M.C., Inquisición, leg. CLXXV-73 y CLV-31.

miento de la destilación del aguardiente, ramo importante en el comercio indiano, en Gran Canaria, presupone ya la expansión de la viticultura; en 1570 hallamos la primera bota de aguardiente exportada a Francia, junto con un cargamento de azúcar (97).

3. LA ORCHILLA

Si bien los productos más importantes que animaron el mercado y el comercio fueron el azúcar y el vino, no por ello hemos de olvidar otros, no de tanto peso específico como los anteriores, pero que indudablemente atrajeron a mercaderes de distintos puntos de Europa. Uno de ellos es la orchilla. Esta (*roccella tinctorum*) es un líquen que, espontáneamente, crece sobre las peñas marítimas de Canarias.

Este líquen abundaba en Canarias desde antes de la conquista, y su comercio atrajo a las islas a los primeros navegantes. Se supone incluso que los aborígenes la traficaban con los fenicios y cartagineses, dando así la razón algunos investigadores, al por qué de llamar a las islas «Purpureas», a causa del color extraído de la planta (98). Cada-mosto, ya en 1455, atestigua la existencia de su comercio, indicándonos el papel de distribución que tenían algunos puertos andaluces (99), y se puede asegurar con certeza el conocimiento que tenían de ella los indígenas, quienes la utilizaban para teñir sus tejidos o como trueque; las fuentes confirman un asentamiento de paces entre los canarios y Diego García de Herrera, en donde aquellos se comprometen a entregarle toda la orchilla que en la Isla se cogiere. Al propio tiempo cuando se hacía presa entre los aborígenes, se tomaba muchas veces junto con ellos cantidades de orchilla (100).

Una vez colonizado el archipiélago la recolección de la orchilla constituyó una de las bases de su economía, al ser utilizada como colorante en la industria textil.

La producción mayor se obtenía en las islas de señorío, hasta el punto de que algún viajero solo destaca como único producto digno de mención en la producción de La Gomera, la orchilla (101). La exportación de este artículo en aquella isla como en las demás de señorío estaba regulado por los señores de las mismas, mientras que en las islas de realengo estaba considerado como una regalía, cuyo arrendador gozaba de un auténtico monopolio (102). Se estima que los derechos que la hacienda le impuso tuvieron cierta importancia relativa en el conjunto de los pagados por Canarias. En la época del empe-

(97) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 61 v. Esta bota de aguardiente lo mismo que el azúcar que llevaba a bordo la nao *Santa Ana*, era negociada por su maestre, Pedro de Le Clerque y los marineros.

(98) ALVAREZ DELGADO, J.: *Purpura Gaetúlica*, «Emérita», XIV, Madrid, 1946, pp. 100-127.

(99) Cit. por HEFERS, J.: *Genes au XV siècle*, París, 1961, p. 494; CA DA MOSTO, A. de: *Relatos de los viajes a la costa occidental de Africa*, Lisboa, 1948-1950.

(100) ABREU Y GALINDO, J.: *Op. cit.*, p. 135; A.G.S., Registro General del Sello, 30 de diciembre de 1494.

(101) CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 118. T. Nichols nos dice en su Descripción que La Gomera no producía otro artículo más que la orchilla, sin embargo a pesar de la importancia de la planta tintorea, el autor estaba errado, puesto que la isla también producía azúcar. Al hacer referencia a Fuerteventura, p. 122, también destaca su riqueza en el líquen tintoreo.

(102) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 125.

rador, 1532, el arrendatario, Agustín de Illán, pagaba 600.000 maravedís anuales por esta renta (103).

En el reinado de Felipe II tuvo arrendada la renta de la orchilla Martín de Arriola, entre 1559-1561 y desde 1561-1566 hasta 1571 (104). En el primer periodo tuvo como agente suyo en la Isla a Juan de Matamoros, el cual se denominaba cobrador de la orchilla de las islas realengas. En este tiempo vendía el liquen a los mercaderes en diversas partidas, a razón de 27,5 reales el quintal (105). Una vez vendida y cobrada, entregaba a los comerciantes licencia para poder obtenerla, por lo cual aquellos se concertaban con los orchilleros para que se la recogiesen, pagándole por quintal recogido 3,5 reales (106). Eran estos hombres los únicos capaces de distinguirla, porque al decir de Viera y Clavijo

«Nace en mucha copia en los poros de los riscos, peñas y paredones que miran al mar, sin que eche de ver ninguna tierra en sus raices; confundiéndose tanto su color con el de las mismas peñas, que solamente los orchilleros acostumbrados a cogerla en los despeñaderos, con mucho riesgo de su vida, la saben distinguir de lejos.» (107).

En el segundo periodo actuaba en Gran Canaria en nombre de Arriola, el regidor don Juan Pacheco, quién en 1562 vendía al mercader inglés Duarte Quinzamill 200 quintales, limpios de tierra y arena, y horra de costas y almojarifazgo, a precio de 32 reales el quintal (108).

En Gran Canaria hay constancia de la exportación de orchilla desde los primeros años del siglo XVI, siendo los genoveses los más interesados en su tráfico, entre los cuales destaca Francisco Lerca (109). Los principales puertos de destino eran Cádiz y Flandes, y en tercer lugar Italia. No obstante el puerto andaluz solo servía como lugar de distribución según se desprende de algunos documentos, en donde aparece como consignatario un agente radicado en Cádiz, el cual tenía como misión recibirla en tránsito, para desde allí remitirla a Génova (110). La importancia del comercio de la orchilla mantenido entre

(103) ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 544.

(104) Idem.

(105) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 781, f. 271 v. En 28 de septiembre de 1560, Juan de Matamoros, estante en Gran Canaria, como tal cobrador hasta fines de agosto de 1561, en nombre de Martín de Arriola, vendía al mercader Luis Hernández Rasco, 100 quintales de orchilla, buena y sin piedra, puesta en la ciudad de Las Palmas o en el puerto de las Isletas. En la venta se pone como condición que si la entrega de la orchilla se realiza debajo de verga, le ha de pagar los derechos de almojarifazgo.

(106) En marzo de 1561 Pero Moreno se obligaba a cogerle a Luis Hernández Rasco los 100 quintales de orchilla que este había comprado, puesta y pesada en el aldea de Nicolás, en lugar donde se pudiese cargar. Esta cantidad es a cuenta de 200 quintales que Matamoros había vendido a Rasco, a quién le había dado licencia: A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 791, s.f.

(107) VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 315.

(108) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 818, f. 477 r. En esta venta se pone como condición que las sacas necesarias para sacar la orchilla de la isla corrian por cuenta del mercader.

(109) GOMEZ GALTIER, I. M.: *El genovés Francisco Lerca, prestamista y comerciante de orchilla en Las Palmas de Gran Canaria en el decenio 1517-1526*, «Revista de Historia», XXIX, La Laguna, 1963-1964, pp. 70-76.

(110) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 836, f. 816 r. En 20 de agosto de 1580 el maestre de navío y vecino de Cádiz, Juan Gómez, se daba por recibido de Vicencio Interian, genovés, de 6 sacas de

Canarias e Italia queda de manifiesto en las constituciones realizadas por el obispo don Cristóbal de la Camara y Murga el cual al referirse al liquen dice

«... que es cierta yerba que se lleva a Italia para teñir paños: suele valer el quintal cargado a treinta y seis reales...»⁽¹¹¹⁾.

En el periodo estudiado la orchilla se exportó con cierta regularidad, acentuándose su salida a fines del siglo, coincidiendo con el declive del azúcar; no obstante su comercio se mantuvo durante todo el Antiguo Regimen, hasta el punto de que en el siglo XVIII Viera y Clavijo estima que se podían recoger anualmente en todo el archipiélago algo más de 2.600 quintales, 400 de los cuales correspondían a Gran Canaria⁽¹¹²⁾. Durante el siglo XVI conocemos arrendadores hasta 1591, fecha en que Diego de Olivares paga por este concepto 303.600 reales⁽¹¹³⁾.

No toda la orchilla que se exportaba por el puerto de las Isletas se producía en la Isla, sino que gran parte de ella procedía de las islas de señorío, principalmente de Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera. Así un vecino de esta última isla se comprometía a entregar a un vecino de Gran Canaria 100 quintales, en el puerto principal de aquella isla: 80 libras de derechos y diezmo, a precio de 25 reales el quintal, y 20 a 13 reales, pagando el comprador los canones⁽¹¹⁴⁾. De la misma manera es fletada en Las Palmas una carabela por el alférez mayor de Fuerteventura, Lucas de Betancor Sanabria, para cargarla de orchilla en dicha isla, donde se decía la casa de la señora, y desde allí dirigirse a Cádiz, donde sería vendida⁽¹¹⁵⁾.

Para aplicar este producto, debía reducirse a pasta, humedeciéndola con orina, a la cual se le añadía un poco de cal apagada. Después de varias operaciones

«El color natural que comunica la orchilla es de flor de lino, tirando a violada; pero si se tiñe antes la misma estofa de un azul más o menos claro, sacará un color como de flor de romero, de pensamiento o de amaranto. Preparada la estofa con zumo de limón, recibe de la orchilla un hermoso color azul.»⁽¹¹⁶⁾.

orchilla, cosidas y traídas desde Fuerteventura, para entregar en Cádiz a Cristóbal Cibo, quién las había de recibir en tránsito para remitirlas a Genova en el primer navío, consignadas a Cristóbal Batista Encía.

⁽¹¹¹⁾ A.M.C., Constituciones Sinodales del Obispado de la Gran Canaria ... por el doctor don Cristóbal de la Camara y Murga..., Madrid, 1634.

⁽¹¹²⁾ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 315. Estos 2.600 quintales se repartían entre islas de la siguiente manera: 500 en Tenerife, 400 en Canaria, 300 en Lanzarote, 300 en Fuerteventura, 300 en La Gomera y 800 en El Hierro.

⁽¹¹³⁾ ULLOA, M.: *Op. cit.*, p. 544.

⁽¹¹⁴⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 841, f. 186 r.

⁽¹¹⁵⁾ A.H.P.L.P., Ambrosio de Campos, n.º 884, f. 302 v. La carga tendría que darsela al maestre en seis días despues de llegado a Fuerteventura, pagandole por cada día más de demora 2 ducados, y de flete 11 reales por quintal más 100 reales de avería el día que comenzase a tomar carga.

⁽¹¹⁶⁾ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, pp. 315-316.

4. LOS CEREALES

La orientación de la economía de Gran Canaria hacia el azúcar, resulta problemática para abastecer de pan a la población insular. No obstante conocemos datos de la producción cerealera de la Isla, más como producto propio de autoconsumo que como materia exportable⁽¹¹⁷⁾. De ello se desprende el que en el primer tercio del siglo los vendedores de trigo no sean labradores, sino hacedores de diezmo y del almojarifazgo, arrendadores de las tercias reales, beneficiarios de rentas eclesiásticas y mercaderes genoveses que hacían provisión de grano con fines eminentemente comerciales.

Como señala Braudel la trilogía: trigo, harina y pan llena toda la historia de Europa⁽¹¹⁸⁾, y por consiguiente de las islas. Era el cereal un artículo que preocupaba a los estados, a los comerciantes y a los hombres en general, para los que vivir era sinónimo de tener pan. Gran Canaria siempre fue deficitaria en granos, por lo cual reclamó en ocasiones la saca de pan de Tenerife, manteniendo litigios con el cabildo de aquella isla⁽¹¹⁹⁾. En una cédula de don Carlos, fechada en 1550, y dirigida a las justicias de Tenerife y La Palma, les cominaba a que permitieran al dean y cabildo de la catedral de Canarias, con sede en Las Palmas, sacar de las dichas islas el pan que les pertenecía de sus diezmos, a causa de que en Gran Canaria por los muchos azucares plantados se cojía muy poco pan, y el poco que se recojía no bastaba para el proveimiento de la mitad del año⁽¹²⁰⁾.

La escasez de pan en esta primera mitad llega, a veces, a situaciones extremas, hasta el punto de que algunos gobernadores tienen que requisar los excedentes de algunos vecinos importantes, tal como hizo el gobernador Alonso de Corral, en 1546, a causa de

«... la extrema nesçesidad e hanbre de pan que esta ysla padesçe y tanta que por no aver en el posito desta çibdad trigo para hasta más de ayer lunes proximo pasado que se contaron veynte e nueve deste presente mes de março e viendo que a faltar del todo el dicho pan los vezinos desta ysla padesçian grand peligro de muerte de hanbre...»⁽¹²¹⁾.

Un año después la escasez continuaba, por lo cual llegaban navíos de Tenerife cargados de trigo, el cual estaban dispuesto a negociar los mercaderes. Por esta razón el inquisidor licenciado Luis Padilla solicitaba licencia para traer trigo de aquella isla para proveimiento de los oficiales del tribunal⁽¹²²⁾.

(117) CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *Cultivos de cereales...*, art. cit., pp. 223-251.

(118) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. I, p. 80 y ss.

(119) En el Archivo Municipal de La Laguna existe abundante documentación que da fe del problema. En alguna ocasión como en 1562, el concejo, justicia y regimiento de Gran Canaria, ayuntados en cabildo según costumbre, dan poder a un vecino de Tenerife, para que pida y suplique a los señores justicia y regimiento de aquella isla, hagan licencia para poder sacar pan para el posito de Gran Canaria, del trigo perteneciente a las tercias reales. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 782, s.f.

(120) A.G.S., Registro General del Sello, 23 de abril de 1550. En esta cédula el emperador hace referencia a otras anteriores, expedidas a causa del mismo problema.

(121) A.G.S., Camara de Castilla, leg. 2.755. En este documento al gobernador acusa al licenciado Fernán García del Castillo de negarse a entregar el trigo necesario para la población.

(122) A.M.C., Inquisición, leg. CLXXIII-81. El inquisidor Padilla pedía al cabildo de Tenerife 300 fanegas de trigo para repartirlas entre los que servían al Santo Oficio, explicando que veía «... que los

En la segunda mitad del siglo la situación se mantiene igual o peor, hasta el punto de que un vecino de la Isla, declara ante el tribunal de la Inquisición en 1572 la desesperante situación de la población como sigue

«... que este presente año de setenta y dos por quaresma uvo en esta ysla de Canaria la mayor falta de pan y de todos generos de mantenimientos que a avido jamás y vía este testigo que muchas personas y muy muchas avía en esta ysla que se les pasaban días que no comían pan ni lo podían aber y que en el posito tenían dadas çedulas por casas para cada persona un pan...» (123).

Las consecutivas crisis, obligaron al cabildo de la Isla a tener que importar trigo en muchas ocasiones de la Península y de los puertos del norte de Europa. En el mismo año 1572 el concejo de Gran Canaria importó de los puertos andaluces 8.000 fanegas de trigo para socorrer a la población (124).

A pesar de esto los cereales se encuentran entre los productos que exporta Gran Canaria hacia el exterior, principalmente trigo y cebada, con destino a Sevilla y Portugal. Portugal siempre había sido mercado receptor del grano canario desde la época del emperador; en esos años el reino lusitano padecía continuas crisis frumentarias, al ser estas una constante de su economía; la escasez de pan le llevó a importarlo desde sus propias islas y desde los países nórdicos y mediterráneos (125).

En el reinado de Felipe II era Sevilla el principal mercado demandante de los cereales canarios, coincidiendo con la década de los años setenta. Sin embargo los granos no eran producidos en Gran Canaria, sino que se utilizaban sus puertos para fletar en él los navíos con destino a Lanzarote y Fuerteventura, donde se cargaban de trigo y cebada para remitirlos a los puertos andaluces. A veces el propio concejo de la Isla o el cabildo catedral socorren a las ciudades andaluzas con sus excedentes. Así la justicia y regimiento, por medio de sus regidores, fletan navíos para cargarlos con trigo y dirigirlos a Sevilla, pidiendo, previamente, fianza a los maestros de no llevarlo fuera de los reinos de España (126). Al propio tiempo cuando se preve que las embarcaciones pueden cambiar su rumbo, las propias autoridades o los mercaderes encargados de negociar el grano, nombran como consignatario del mismo a alguna de las personas que van a bordo para que se

navíos que de esa ysla vienen traen unos quatroçientas y otros quinientas hanegas de trigo de particulares que lo saben negoçiar en esa ysla...».

(123) A.M.C., Inquisición, Fondo Bute, Procesos, T. II, 2.ª serie, 1570-1573, fs. 105 r. y v. Explica el testigo que «... en el posito tenían dadas çedulas por casas para cada persona un pan y a que este testigo le tenían señalado tres panes por cada día y muchos días no le davan más de un pan y otras vezes dos y para aver estos hera menester andar perdido todo el día tras el pan y que vía que el reverendísimo señor obispo de Canaria vista la gran neçesidad y hambre que avía en esta ysla dava en su casa pan para todos los dichos días, cada día a más de dozientas personas...».

(124) A.G.S., Registro General del Sello, 21 de octubre de 1572. Esta importación se llevó a cabo por expedición de una cédula real de Felipe II, vista la necesidad que había en la isla.

(125) MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, vol. II, pp. 217-244.

(126) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 451 v., 456 v. En 1579 un maestre de navío, Miguel de Ribas, vecino de Sevilla da fianzas de no llevar el trigo, cuyo destino es la ciudad hispalense, fuera de los reinos de su majestad, y si lo contrario hiciera pagará las penas en que incurren los que estos hacen.

hagan cargo del cereal, en el caso de que el navío aportare a algún puerto de Portugal (127).

El obispo de Canarias en persona, don Cristóbal Vale, o algún delegado suyo, también envía granos a la ciudad del Betis, producto del diezmo (128).

En conclusión, tanto el regimiento como el cabildo catedral aprovechan las crisis andaluzas para colocar el excedente en el mercado a buen precio, es por ello por lo que el prelado nombra como receptores del grano al juez y factor de la Casa de la Contratación Francisco Duarte, o a sus propios hermanos, para que hagan con él el mejor beneficio (129).

5. OTROS PRODUCTOS ISLENOS

Aunque el comercio canario-europeo estuvo capitalizado principalmente por azúcar, ello no es óbice para que los vecinos apuraran al máximo los recursos de la Isla, y exportaran junto con aquellos otros artículos. Estos podemos dividirlos en vegetales y animales en función del tipo de economía de Gran Canaria, aunque también exportaron algunos productos elaborados.

La pez, obtenida de la madera de pino quemada por destilación, venía a ser una especie de brea oscura, utilizada fundamentalmente para el calafateo de los navíos, aunque también era demandada en África (130). Su obtención y legislación respecto a los productores fue regulada en Tenerife por las autoridades locales, al objeto de beneficiar la economía insular y no perjudicar otras producciones (131). En Gran Canaria no se tienen noticias al respecto.

Su uso en la Isla era generalizado, para carenar los barcos de la flota pesquera y del tráfico interinsular, y el resto se exportaba. Eran los puertos peninsulares los que más demandaban este producto, aunque en alguna ocasión se exporta también cierta cantidad a Italia (132).

Relacionada con la silvicultura tenemos los envíos de madera, especialmente de palo blanco, en palos para la construcción de lagares, y como ejes con destino al puerto de

(127) A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Córdoba, n.º 2.582, f. 92 r. Por esta razón cuando el mercader flamenco Cornieles de Manacre, remite a Sevilla 867 fanegas de trigo, designa como consignatario a Bartolomé Perdomo Cabrera, persona que iba en el navío, para que si este aportare a Portugal u otro sitio, reciba el trigo y pague el flete.

(128) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f.r. Así el obispo da poder en 1579 a dos clérigos, beneficiados en La Palma, para que pidan licencia para sacar y cargar fuera de la isla, para España u otras parte, todo el trigo, cebada y centeno que le pudiera pertenecer de las rentas del año 1578.

(129) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 52 r.

(130) VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. II, pp. 285-300.

(131) AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 425.

(132) En efecto en 1538 son cargadas en la nao *El Santo Crucifijo*, su maestre el vecino de Portugaleta Juan Pérez de San Martín, 64 cajas de pez consignadas a Juan Francisco de Fiesco Manufro y Vicencio Pinelo Adorno, y 27 a Nicolao de Novara, en Genova. A.H.P.L.P., Hernando de Padilla, n.º 751, f. 455 r.

Cádiz⁽¹³³⁾. Al parecer su madera era muy apreciada, según el juicio del naturalista Viera y Clavijo

«La madera del palo blanco excede a todo aprecio por su incomparable solidez, incorruptibilidad, igualdad de fibra, blancura y demás buenas cualidades que la hacen competidora para ejes de carreta, aperos de labranza y otros utensilios que exigen la mor firmeza.»⁽¹³⁴⁾.

En efecto, en varias ocasiones, hallamos la remisión de madera de este tipo para fabricar un lagar en Jerez⁽¹³⁵⁾, e incluso para ser utilizada como husillos en molinos de aceite, como los dos palos mayores remitidos desde Gran Canaria por el gobernador Diego Melgarejo a su posible pariente, Juan Suárez de Melgarejo, vecino de Jerez de la Frontera⁽¹³⁶⁾.

Del mismo modo la madera de drago era exportada en forma de rodela, lo mismo que los palmitos, a pesar de la prohibición existente sobre su corte⁽¹³⁷⁾. No es extraño encontrar en los envíos a Flandes, junto con azúcares, alguna partida de palmitos, en cantidad de varias docenas⁽¹³⁸⁾. Palillos de diente elaborados con madera de drago también se exportaron; en una ocasión se remiten algunos con destino a Italia⁽¹³⁹⁾.

Arboles y sarmientos, lo mismo que sarmientos, ya aclimatados en Canarias, se embarcan para Flandes; en 1557 son remitidos con aquel destino arboles y sarmientos injertados, en un cajón y media pipa, aclarando el maestre del navío que si recibieren algún daño no sería a su cargo, por ser «árboles que de un día a otro vienen a menos»⁽¹⁴⁰⁾.

De los bosques de laurisilva, y especialmente de los laureles, se obtenía su baya, un fruto, de forma oval, con hueso a manera de aceituna, de color negro en el momento de la maduración⁽¹⁴¹⁾. Varios quintales de este producto fueron exportados a Francia y

⁽¹³³⁾ A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 179 r. En septiembre de 1596 el capitán Baltasar Armas envía a Cádiz 46 ejes de palo blanco al comisario del Santo Oficio de la Inquisición de Sevilla Benito de Roca, para que haga la voluntad de Pedro Martínez de la Vega, secretario de la Inquisición de Sevilla, cuyos son los ejes. En este mismo año se remiten otras partidas de ejes al puerto gaditano.

⁽¹³⁴⁾ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 326.

⁽¹³⁵⁾ A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 878, f. 281 r. El bachiller Simón de Trujillo, teniente de gobernador de la Isla, remite en 1580 a su hermano Alonso de Trujillo, y en su ausencia a otros vecinos de Jerez, 29 ejes buenos y 9 tablones para un lagar.

⁽¹³⁶⁾ A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 877, f. 200 r. El gobernador remite junto con estos husillos, 30 palos de a palmo y medio de frente para husillos de un lagar de vino.

⁽¹³⁷⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 832, f. r. En 1574 son remitidas a Cádiz, por cuenta del genovés Julio Cibo, una caja de azúcar más un fardo con 5 rodela de drago. Pensamos que el último destino de las mismas sería algún puerto italiano. *Ordenanzas...*, op. cit., p. 138. Se establecía en ellas que ninguna persona fuera osada de cortar palmitos sin licencia de la ciudad.

⁽¹³⁸⁾ Así se envían palmitos a Flandes en 1557, 1562 y 1565, en cantidad de 12, 12 y 4 unidades respectivamente. A Francia, asimismo, se remiten 6 en 1565: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 359 v.

⁽¹³⁹⁾ En 1578 el catalán Gabriel Sarrial, natural de Sitges, como maestre y patrón de la saetía *Santa María y San Cristóbal*, recibe a bordo de su barco de Tomás Pinelo, junto con distintas partidas de azúcar un barril de media arroba de palillos de limpiar dientes, que llevan 10 mazos, para entregar en Italia al hermano de Tomás Pinelo: A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Córdoba, n.º 2.580, f. 409 r.

⁽¹⁴⁰⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 335 r. Van consignados, junto con el resto de la carga, al mercader español, vecino de Amberes, Diego de Ayala.

⁽¹⁴¹⁾ VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 241.

Flandes, sin regularidad alguna^(141b). La demanda de este artículo obedecía a su uso en tintes lo mismo que para la obtención de aceite, con destino a la fabricación de cera y jabón, o como artículo medicinal⁽¹⁴²⁾. Los mercaderes para su recolección se concertaban con algún vecino para que las recogiera, pagandoles por ello, así en 1596 el mercader francés Juan Ley Grave celebra escritura con el vecino de Teror Juan Alonso, para que le proporcionara 100 fanegas de baya de laurel, pagandole por cada una 5 reales⁽¹⁴³⁾.

Los frutos recogidos en huertas, también fueron objeto de comercio. Thomás Nichols en 1556 observa la existencia en Gran Canaria de varias clases de buena fruta⁽¹⁴⁴⁾. Las naranjas y limones, permitida su exportación por las ordenanzas de la Isla, hacen viaje a los mercados europeos⁽¹⁴⁵⁾. En varias ocasiones se remiten con destino a Flandes cajones de fruta, sin especificar, mientras que otras veces de habla de envío de barriles con limones, naranjas y sidras⁽¹⁴⁶⁾. También, a veces, se envían productos elaborados, obtenidos de estos frutos, bien para perfumes o con fines medicinales, como el agua de azahar, tal como se envía en 1574 a Francia⁽¹⁴⁷⁾.

Productos vegetales de origen indiano y aclimatados en Canarias también hacen la ruta del comercio europeo. Nos referimos a la batata y a la papa. Las primeras batatas de que tenemos noticias, se exportan a Sevilla en 1590, en un barril⁽¹⁴⁸⁾, aunque su cultivo y producción está testimoniado en 1556⁽¹⁴⁹⁾.

De la papa se dice que se importó directamente como semilla, y que hacia 1560 fue propagada por los españoles en Italia y Flandes⁽¹⁵⁰⁾. Nosotros estimamos que fue

^(141b) Con destino a Francia fueron remitidos 3,5 quintales en 1579 y 14 sacas en 1582, mientras que a Flandes se enviaron 22 quintales en 1560, 16 cuartos en 1569 y 41 quintales en 1582.

⁽¹⁴²⁾ Viera nos dice que en La Palma se hacían velas, del aceite extraído, de color verdoso, añadiendonos su uso en linimentos y emplastos, pues las mismas eran reputadas de «emenagosas, nervinas, resolutivas y emolientes». AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 426.

⁽¹⁴³⁾ A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 907, f. 338 r. Las bayas se debían recoger en las montañas de Oramas o Laurelal, zonas de abundante población de laurisilvas, comprometiéndose el vecino a entregarlas en una de las dos montañas. A cambio del valor de la cantidad a recoger había recibido 161 reales en mercaderías, pago normal en estos tratos, y en otras cosas.

⁽¹⁴⁴⁾ CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 110. El factor inglés nos habla en su descripción de batatas, melones, peras, manzanas, naranjas, limones, granadas, higos, melocotones de varios tipos, y otros muchos frutos.

⁽¹⁴⁵⁾ *Ordenanzas...*, op. cit., p. 92. En el título «de las cosas que no se pueden sacar fuera desta ysla», se establece «que ninguna ny algunas personas sean osados de sacar fuera desta ysla ninguna cosa de mantenimientos que en ella se criaren... excepto naranjas e limas...».

⁽¹⁴⁶⁾ A veces da la sensación de que el envío de fruta es más bien objeto de regalo, como el cajoncito de ellas remitido a Amberes en 1560. Sin embargo en 1565, 1567 y 1569 se envían con el mismo destino 2, 3 y 2 barriles de limones y naranjas, respectivamente.

⁽¹⁴⁷⁾ En ese año Juan de Molina, estante en la Isla, en nombre de Hernando de Quintanadueñas, le envía al mismo junto con otras mercancías 8 frascos de agua de azahar. A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 115 v.

⁽¹⁴⁸⁾ En efecto en esa fecha el maestre de carabela Juan Gonzáiez, vecino de Setubal, recibía del mercader Francisco de Molina, 1 barril de batatas para entregar en la ciudad hispalense al mercader Juan de Molina: A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 924, f. 328 r.

⁽¹⁴⁹⁾ CIORANESCU, A.: *Opj cit.*, p. 110.

⁽¹⁵⁰⁾ CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía. 1516-1566*, Madrid, 1944, p. 323.

desde Canarias desde donde se extendió al continente; en torno a 1560 debía ya estar plantada en Gran Canaria, desde el momento en que en 1567 se exporta a Flandes (151); en 1574 se continúa con el envío de este producto, en esta ocasión a Francia (152).

Los productos animales exportados a Europa, hacen viaje bien vivos, como materia prima o elaborados. Animales vivos se exportaron principalmente a Indias: ganado de todo tipo hizo esa ruta desde el comienzo del descubrimiento (153). A Europa se envían pajaros canarios. Su exportación comienza desde el momento en que los europeos aportan a Canarias, así en el siglo XV los normandos llevan consigo animales de este tipo a Europa como objetos curiosos (154). Desde ese momento se convirtió en un producto codiciado por la belleza de su canto, tanto en el continente europeo como en el Nuevo Mundo. Viera y Clavijo nos indica que «los que más se aprecian en todas partes son los más pequeños y de cola larga» y en especial el macho, más valorado por su canto, y si era blanco mejor aún, al ser un ejemplar raro (155). Su comercio determinó la aparición de personas encargadas de recogerlos y negociarlos, como los pajareros y tratantes en pajaros, al tiempo que permitió el nacimiento de compañías para ir a su caza a las diferentes islas (156). De estas las más principales productoras fueron Gran Canaria y La Palma. Su cotización en el mercado hizo que se utilizaran como medio de pago y trueque, así una esclava negra de 12 años es cambiada por 25 docenas de pajaros canarios más dos pajaros reclamos con sus jaulas (157).

Los principales mercados de absorción son Francia y Flandes, y los mercaderes más interesados los de aquel origen. En nuestra documentación tenemos constancia del envío a Francia de una jaula, lo mismo que a Cádiz y a Italia (158). En el siglo XVII este comercio continuó en aumento, ya que entre 1605 y 1633 se recogen en las islas 556 docenas (159). Estos viajaban con sus correspondientes jaulas y el alpiste necesario para la travesía (160).

(151) En este año el mercader Juan de Molina enviaba a su hermano, Luis de Quesada, residente en Amberes, junto con cantidades importantes de azúcar, remiel y vino, 3 barriles medianos con «patatas», limones verdes y naranjas: A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 826, f. 1.563 r.

(152) Dos barriles de «patatas» son remitidos por Juan de Molina al mercader burgalés, asentado en Ruan, Hernando de Quintanadueñas: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 115 v.

(153) PEREZ VIDAL, J.: *Aportación de Canarias a la población de América*, Anuario de Estudios Atlánticos, 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 91-197; GONZALEZ YANES, E. y M. MARRERO RODRIGUEZ: *Protocolos del escrivano Hernán Guerra. La Laguna 1508-1510*, La Laguna, 1958, dcs. 155, 1.366.

(154) REGULO, J.: *Art. cit.*, p. 15.

(155) VIERA Y CLAVIJO, J.: *Op. cit.*, p. 99.

(156) TORRES SANTANA, M. E.: *Notas sobre el comercio de pajaros canarios en el siglo XVII*, en «Homenaje a J. Regulo» (en prensa).

(157) A.H.P.L.P., Diego de Alarcón, n.º 757, s.f.

(158) En 1578 el maestre de nao Nicolás Quemin, vecino de Fecan, recibe de Juan de Molina una jaula con pajaritos canarios para entregar en Le Havre al mercader español Diego de Quesada, residente en Ruan: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 863, f. 385 v. A Cádiz se remiten en 1574 dos jaulas de pajaros y a Italia 24 pajaros en 1578: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 832, f.r.; Alonso Hernández de Cordoba, n.º 2.580, f. 409 r.

(159) TORRES SANTANA, M. E.: *Art. cit.* Solo en 1609 se han de recoger 409 docenas.

(160) Para las dos jaulas de pajaros enviadas a Cádiz, el agente debía entregar al maestre de navío un cuarto y dos talegas de alpiste, mientras que en el envío a Italia el maestre se quedaba con un tercio de los pajaros que llegaran vivos, al tener que sustentarlos de agua y comida en Génova.

El ganado cabrío y ovino y sus derivados también interesó a los comerciantes. Los quesos canarios eran apreciados tanto en los mercados peninsulares como en los europeos. De ahí el que aparezcan consignados en los conocimientos de embarque ⁽¹⁶¹⁾. Lo mismo puede decirse de los famosos cordobanes, tratados en las tenerías isleñas; su trabajo determinó el consumo de zumaque importado de Madeira ⁽¹⁶²⁾. Los cordobanes estaba prohibido exportarlos, sin embargo tenemos constancia de su embarque y remisión a puertos europeos. Un navío denunciado por llevar a bordo cordobanes fue interceptado hallándose en su bodega 102 cordobanes y 10 badanas ⁽¹⁶³⁾. Si en un navío francés se halló esta cantidad, es lógico pensar que esto lo harían cientos, por lo cual estimamos que su comercio fue mucho mayor del percibido en los documentos.

Los pellejos de cabrito lo mismo que los guantes elaborados con su piel hicieron también la travesía europea, con el envío de 96 unidades a Flandes en 1557 ⁽¹⁶⁴⁾.

Lana isleña, lo mismo que mantas elaboradas con ella, idóneas para resistir el frío, fue exportada de manera ocasional. Italia, Francia y Flandes reclaman algunas partidas ⁽¹⁶⁵⁾. Mercaderes de ese origen la compran directamente a los laneros para exportarla, como el flamenco Gregorio de Manaquer, quién aunque la consigue de estos artesanos, también se las vende ⁽¹⁶⁶⁾. Por ser de escasa calidad, era basta, es posible se utilizara como relleno de colchones o para elaborar tejidos corrientes ⁽¹⁶⁷⁾.

Cueros vacunos también se exportaron y en alguna ocasión tocinetas. Los primeros deben ser indios, reexportados desde Canarias, al escasear en las islas el ganado vacuno. Lo normal de su llegada a Gran Canaria es como objeto de intercambio de los productos isleños, pues es normal hallar poderes otorgados en Las Palmas a mercaderes sevillanos, reclamando la llegada de cueros desde el Nuevo Mundo, así en 1545 un vecino apodera a Pedro Alvarez Ariscado para que le cobrara 200 cueros, resto de 580 que le habían remitido desde Cuba a Sevilla ⁽¹⁶⁸⁾. En algunos embarques se especifica que los cueros son

⁽¹⁶¹⁾ Quesos se remitieron a Flandes en 1557 y 1569, a Sevilla en cuatro ocasiones en cantidad de 60 unidades, y a Cádiz en siete fechas diferentes. A este último puerto se consignaron 1 caja, 1 cajón, 2 barriles y 337 piezas.

⁽¹⁶²⁾ LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, «Comisión Internacional de Historia Marítima», Las Palmas, 1982.

⁽¹⁶³⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 825, s.f., f. 526 r. En 1565 por denuncia del alguacil de la isla Gaspar de Alarcón, fue preso el maestre y capitán de la nao *La Francesa*, acusado de intentar llevar a Francia a bordo de su navío cierta cantidad de cordobanes y de dinero, considerado como delito por ser contra las leyes y pragmáticas del reino, en donde se prohíbe sacar cordobanes y dinero para reino extraño.

⁽¹⁶⁴⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 770, f. 335 r. También a Cádiz se envían pellejos de cabritos y guantes, tal como se comprueba en 1553, 1578 y 1591.

⁽¹⁶⁵⁾ 13 sacas de lana y 15 mantas de lana de la tierra son consignadas al puerto de Amberes en 1567 y 1595, lo mismo que 15 sacas a Francia en 1582, y 44 quintales y 4 libras a Italia en 1578.

⁽¹⁶⁶⁾ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, s.f. Así en 1569 tres laneros se obligan pagar al citado mercader 288 reales nuevos por 6 quintales de lana que le habían comprado.

⁽¹⁶⁷⁾ Colchones rellenos de lana son enviados tanto a Flandes como a Cádiz. En 1567 son cargados en una nao con destino a Amberes 4 colchones y una colcha: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 826, f. 1.563 r.

⁽¹⁶⁸⁾ A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 758, f. 331 r. El vecino es Rodrigo de Quesada, y la remisión de los cueros se la había hecho desde las Indias Antón Pérez Cabeza.

de Indias, como los 10 remitidos a Cádiz o Sevilla por el mercader catalán Juan Codina; aclara el mercader en la escritura que estos habían quedado en la Isla de la nao de Bernardino de Andino (169). En 1568 se exportaron 119 cueros vacunos enteros al pelo y 5 medios por Miguel de Arencibia, consignados al mercader gaditano Hernando de la Fuente Velluga (170), el mismo a quién Felipe II incautó en 1558 más de medio millón de maravedís que le venían de Indias (171).

Las tocinetas eran carne seca de cabra, utilizadas como tocino, de buen comer (171a). Era un producto elaborado principalmente en Lanzarote, desde donde se exportaba a las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma.

La miel, prohibida su saca como la cera, los quesos, los pellejos y los cueros (172), sin licencia de la ciudad, también interesó a los mercaderes, más como objeto circunstancial que como artículo habitual en el comercio (173).

El ámbar, objeto de recolección, también se exportó, aunque su circulación es más bien anecdótica, al tratarse de una actividad irregular. No obstante en dos fechas bien distintas se remiten cantidades nada despreciables al puerto de Cádiz; en una de ellas se envían con destino a aquel mercado 79 onzas, apreciada cada una en 10 doblas (174).

6. PRODUCTOS EXÓTICOS

La posición privilegiada de Gran Canaria en el Atlántico, el que sirva de escala y refresco tanto a los navíos que van a las Indias como a los que regresan de la India, la convirtió en el siglo XVI en un mercado de primer orden donde se asociaban productos peninsulares con isleños y extranjeros, como con artículos indios, raros y exóticos, que llamaban la atención de los mercaderes. También su ubicación la convirtió en un lugar donde entraba y salía, con relativa facilidad, oro y dinero, lo mismo que joyas con destino a los mercados exteriores. Del mismo modo sus relaciones con Africa hacen posible

(169) A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 764, l. 1.164 r. Van consignados a Antonio de Segovia, vecino de Sevilla, y en su ausencia al mercader burgalés, asentado en Cádiz, Diego de Polanco.

(170) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, f. 182 v.

(171) LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercados y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, p. 358.

(171a) CIORANESCU, A.: *Op. cit.*, p. 122.

(172) *Ordenanzas...*, op. cit., p. 92. En el título «de las cosas que no se pueden sacar fuera desta ysla», se prohíbe sacar, al menos hasta 1531, pan, vino, carne, pescado, aceite, quesos, miel, cera, sebo, cueros al pelo ni curtidos, pellejas, botas vacías ni cascós, yeguas ni vacas.

(173) Miel es remitida a Flandes y Cádiz en varias ocasiones. Con el primer destino salen del puerto de Las Isletas 1 cuarto en 1559 y 2 en 1572. Al puerto gaditano se remiten 10 botijas en 1581.

(174) El envío de esta partida se originó a causa de la remisión de una letra a Cádiz. En 1566 Tomás Hernández declaraba ante escribano que por cuanto el había vendido 79 onzas de ámbar gris al almorjate Antonio de Campos, más otra onza dada con anterioridad, y era obligado a pagarle 800 doblas en letra de cambio para Cádiz sobre Hernando de la Fuente Velluga a mes y medio vista, y en el momento de firmar la letra no podía hacerlo por tener herida la mano derecha, son de acuerdo en que Campos le entregue la letra firmada por su hermano, llevando para seguridad del pago de la misma el ámbar a riesgo de Campos y de los aseguradores: A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 587 r.

las exportaciones de productos isleños junto con artículos africanos. Todos los productos que desde Gran Canaria salen con destino a Europa evidencian lo comentado.

Los artículos exportados se pueden dividir por su naturaleza como por su origen. Preferimos este último sistema y por ello vamos a comenzar por los de procedencia europea. Es desde aquí, desde donde Gran Canaria se nutre de todo lo que le falta, sin embargo hay productos que hacen un viaje de ida y vuelta; así mientras por una parte se importaba aceite de Sevilla, por otra se exportaba alguna cantidad de la misma, posiblemente en épocas de saturación del mercado isleño, a Francia, como los once jarros remitidos a Ruan en 1560 junto con una partida importante de azúcar (175).

Al mismo tiempo artículos procedentes de Flandes y Francia son remitidos a esos mismos puertos por falta de mercado o por encontrarse en mal estado como 18 piezas de tapicerías que en 1556 son enviadas a Amberes (176). La península también se nutre de objetos recibidos en Gran Canaria desde Flandes, tal como se comprueba en algunas escrituras (177).

Las expediciones canarias a Berbería y a Guinea reportan a la Isla seres humanos, esclavos, y productos, objetos luego de comercio con Europa. Dientes de márfil, procedentes del Cabo de Aguer, son negociados para venderlos en Amberes (178). La algalia, conseguida mediante trueque y rescate en Guinea, donde según un anónimo de 1600 existía «gran serie de pozos de oro, ámbar, algalia, almizcle y márfil» (179), es remitida a Sevilla, hacia donde se dirigen en 1592 29 onzas (180). Son sin embargo los esclavos negros las piezas más asiduas en el comercio con Cádiz y Sevilla (181). En el periodo estudiado se remiten 13 a Sevilla y 8 al puerto gaditano (182). El objeto de estos envíos es comerciar allí las piezas, para a cambio obtener tejidos y manufacturas, como el esclavo enviado a la ciudad del Betis, para venderlo y de su beneficio comprar tafetanes (183). El beneficio

(175) Así, por ejemplo, en 1572 arribaban al puerto de las Isletas desde España 7 toneladas y 4 arrobas de aceite: A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 812, f. 216 r.; Alonso de Balboa, n.º 773, f. 271 v.: El aceite era remitida al puerto de Le Havre, al mercader Raberto Morderete, vecino de Ruan, el mismo que la había cargado en Las Palmas.

(176) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 211 r. Estas tapicerías son remitidas, dentro de dos cajas, por el mercader flamenco Nicolás Jans a su hermano, vecino de Amberes, Hernán Jans.

(177) A Cádiz, por ejemplo, se consigna en 1571 un cofre de ropa.

(178) En 1534 el vecino de la isla Francisco Montes daba finiquito al mercader francés Juan Mansel de los riesgos que pudieran sufrir 18 dientes de márfil, que con consentimiento suyo embarcó para Flandes. Establece que valen todos 100 doblas: A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 741, f. 480 r.

(179) TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Un document nouveau pour l'Histoire de peuls au Senegal pendant les XVeme et XVIeme*, «Secção de Lisboa», LVI, Lisboa, 1969, p. 48.

(180) Junto con el algalia son enviadas 28 onzas de ámbar por el señor Guillén de Ayala. El maestre consigna que ambas cantidades van debajo del seguro realizado en Tenerife por Diego Pérez de Cabrejas, regidor de aquella isla: A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 925, f.r.

(181) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., pp. 161-163. Para todo el siglo XVI hemos estimado la salida de Gran Canaria de 52 esclavos cuyo destino son Cádiz y Sevilla en el 90% de los casos.

(182) Los esclavos remitidos a Sevilla se distribuyen entre 1532 en que se envía uno, cuatro en 1592 y ocho en 1593, y los dirigidos a Cádiz van en piezas sueltas entre 1556 y 1596.

(183) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, f. 85 r. En efecto el boticario Diego Lazaro entrega en 1560 al mercader, vecino de Sevilla, Diego de Medina, un esclavillo negro de 13 años para que lo venda en aquella ciudad, y de lo obtenido le compre y envíe ciertos tafetanes. Al poco tiempo recibe a cambio del esclavo 60 varas de tafetanes, negros y de colores.

logrado en estas operaciones rondaba el 100%, a pesar de que esta mercancía humana además del flete reportaba otros gastos, como eran el alimentarlos a bordo; para ello los comerciantes entregaban a los maestros algo de comida: vino, aceite y vinagre para regalo de los cautivos⁽¹⁸⁴⁾.

De la India portuguesa tenemos constancia de la llegada a Gran Canaria de cañafistola y gatos de algalia. La primera se dirige a los puertos extranjeros, donde era demandada por sus poderes medicinales. Tampoco descartamos la idea de su procedencia americana, pues se localiza también en las Antillas, sobre todo en La Española, seguida de cerca por Cuba y a más distancia por Jamaica y Puerto Rico⁽¹⁸⁵⁾.

Los segundos, mamíferos, oriundos de Asia, además de su pelaje, tenían la particularidad de tener cerca del ano, una especie de bolsa donde segregaban algalia: dos de ellos se envían a Sevilla en 1595⁽¹⁸⁶⁾.

Los barcos que llegaban a Gran Canaria directamente de las Indias, y los propios isleños que habían ido a aquel continente a hacer negocios, traían joyas, oro, palo Brasil y palo campeche. Era normal tesaurizar los metales preciosos, fundamentales para hacer objetos de arte y joyas⁽¹⁸⁷⁾, pero en momentos de necesidad los ponían en circulación. También se exportó oro en pedazos a puertos nacionales⁽¹⁸⁸⁾. En 1564 los hermanos y mercaderes Luis de Quesada y Juan de Quesada y Molina, con intereses en el comercio indiano y europeo⁽¹⁸⁹⁾, remiten a Cádiz 4 marcos y 7,5 onzas de plata y 10,5 onzas de perlas para entregar en el puerto andaluz a Domingos Simón, para que hiciera la voluntad del vecino sevillano Francisco de Abrego, y de Simón Gachupín, jurado y fiel ejecutor de Jerez⁽¹⁹⁰⁾. Era este un modo de hacer contrabando y de evitar el control de la Casa de la Contratación de Sevilla. Los mismos remiten un año más tarde un tejuelo de plata y un pedazuelo de oro al mercader burgalés asentado en Cádiz Diego Polanco⁽¹⁹¹⁾. Joyas como una cruz de oro engastada con piedras y esmeraldas, es remitida por doña Jerónima Arnao a su hijo Agustín Espíndola, residente en Sevilla, para hacer su voluntad⁽¹⁹²⁾.

(184) En 1593 el vecino Guillen de Ayala entregaba al maestre de navío Manuel Prieto 8 esclavos negros, consignados a distintas personas. Estos debían pagar por el flete y comida a razón de 4 ducados, habiendo recibido el maestre a cuenta 8 ducados más una perulera de vino, una botija de aceite y otra de vinagre: A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 850, f. 140 r.

(185) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 609.

(186) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 906, f. 355 r. El maestre recibía para alimentar a los gatos durante el viaje dos corderos y un pedazo de tocino para que asimismo comieran y lanieran los animales.

(187) SERRERA, R. M.: *Un uso marginal de la riqueza minera indiana: La acumulación suntuaria de metales preciosos*, «Anuario de Estudios Americanos», XXXIV, Sevilla, 1977, pp. 487-515.

(188) En este sentido Cádiz era el principal puerto receptor.

(189) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit., p. 137. *El comercio...*, art. cit., p. 40.

(190) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 254 r. Las perlas pertenecían a Abrego y la plata a Gacupín.

(191) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 258 r. El tejuelo de plata pesaba dos marcos y una onza y el pedazuelo de oro 10 castellanos. Los mercaderes declaran ante el escribano, que el oro y la plata es propiedad del vecino de Sevilla Francisco de Chaves, que llegó a la isla en el navío cuyo maestre era Pedro Machorro.

(192) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 826, f. 479 r. La cruz contaba con siete esmeraldas, y tres peritas de oro esmaltadas que colgaban de la misma.

El dinero también formaba parte del comercio, a pesar de estar prohibida su saca, por ir en contra de la economía de la Isla al descapitalizar el mercado. Sin embargo dinero salió de Gran Canaria con destino, principalmente, a Cádiz, aunque también en alguna ocasión se intentó sacar numerario para reino extranjero, a pesar de estar prohibido por pragmáticas reales. En varias ocasiones hallamos la salida de metal amonedado con destino a Cádiz (193). En una de ellas el maestre recibe, sin más, cierta cantidad de reales para entregarla en aquella ciudad a un mercader, cuando lo recomendable era pagar en mercancías. Otra vez se remiten 22 coronas dobles de a 23 reales cada una, en nombre de la ermita de Nuestra Señora de los Reyes, con el objeto de con ellas su consignatario, el licenciado Luis de Morales, comprara tejas y ladrillos para la ermita (194). También recibían los maestros numerario por parte de padres que tenían sus hijos residiendo en la ciudad del Betis, como los 800 reales enviados por Leonor García a su hijo Antonio Rodríguez, estante en Sevilla (195). Este dinero solía ir asegurado, corriendo el riesgo del mismo el asegurador, en este caso el mercader flamenco Daniel Vandama.

Cuando el dinero tenía por destino algún puerto extranjero, y se tenía sospecha de este tráfico o era denunciado el maestre intervenía la justicia; en 1565 un maestre francés fue preso y condenado a perder el dinero, por llevar a bordo monedas sin permiso (196).

Las materias tintoreas indianas como el palo Brasil y el palo Campeche también fueron objeto de exportación desde Gran Canaria. Como se sabe el palo Brasil es propio de países tropicales, cuya madera, dura y capaz de hermoso pulimento, sirve para teñir de encarnado. De las Indias, su procedencia era principalmente Santo Domingo y Cuba (197), zonas con las que Gran Canaria mantenía activas relaciones mercantiles (198). Desde esta isla se comienza a exportar en 1575 con destino a Cádiz y Francia (199). Pensamos que este palo no venía directamente de centroamérica sino del propio Brasil, puesto que con cierta cantidad de azúcar exportada al puerto de Cádiz, cuyo origen es aquel país, se envía también palo de esta procedencia. Al parecer estaba prohibida la entrada de brasil extranjero en los reinos hispánicos, pero al ser de mala calidad el que venía de las Indias españolas existió durante algunos años un tráfico fraudulento de aquel (200). Para este comercio ilegal se utilizó como plataforma la isla de Gran Canaria y su puerto, puesto

(193) En 1578 el vecino de Telde García del Castillo envía al vecino de Cádiz, junto con 8 quintales de lana lavada, 240 reales en dinero: A.H.P.L.P., Melchor de Solís, n.º 876, f.r.

(194) A.H.P.L.P., Melchor de Solís, n.º 876, f.r. Las coronas iban a riesgo de la propia ermita.

(195) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 902, f. 162 r. La madre hace entrega de los mismos al señor y patrón del navío *Santa Margarita* y Buenaventura, el marsellés Onorato Mazuco, especificando este que los reales son de valor de 34 maravedís, de Castilla.

(196) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 825, f.r., f. 526 r. Este secuestro motivó pleito entre el maestre del barco y el mercader, por lo cual se nombraron fiadores por la justicia de la isla. Aquellos para el despacho de la nao y salir de Gran Canaria le entregaron para gastos del viaje 1.000 reales de plata, entregados por orden de Sancho de Quintanadueñas, vecino de Sevilla, el cual se obliga a pagarlos, o en su defecto los pagaría Hernando de Quintanadueñas, señor de Bretaña.

(197) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 598.

(198) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit.

(199) Partidas importantes se remiten a Cádiz en 1575 y 1576, y con destino a Francia salen en 1575 82,5 quintales de este producto, consignados al mercader francés vecino de San Malo, Esteban Rixome: A.H.P.L.P., Francisco de Cabrejas, n.º 856, f. 186 v.

(200) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 599.

que mientras en Sevilla no se registra ninguna entrada en el año 1575, salen por el puerto de las Isletas ese mismo año 178 quintales, 3 arrobas y 20 libras rumbo a Cádiz (201), consignados a un mercader genovés, y con destino a Ruan 82,5 quintales (202).

El palo Campeche, originario de la península de Yucatán, aunque Campeche, dentro de ella, ocupaba la primacía dando nombre a dicho árbol, proporcionaba una madera dura, negruzca, de olor agradable, y una tintura para teñir de encarnado (203). Se empleaba para teñir paños y sedas, más bien como materia para la obtención de otros colores, como el morado (204). Se tiene constancia de la primera partida registrada en Sevilla en 1581 (205), sin embargo siete años antes se exportan desde Gran Canaria 85 quintales con destino a ser utilizado en las tintorerías bretonas (206), donde los tintoreros preferían comprar el palo y no el tinte del mismo debido a que les salía más barata la tintura (207). La exportación directa de este palo tintoreo confirma lo comentado más arriba, del carácter de puerto fraudulento ocupado por Gran Canaria en esta época.

Más artículos se exportaron por el puerto de Las Isletas, pero de menos relevancia, tales como regalos, golosinas, menudencias, colchones y colchas, junto con muebles, cuentas e incluso un ancla de hierro con su cepo de madera y argolla de hierro, que completaban las cargazonas de los barcos, y eran aprovechados por los mercaderes para ampliar sus negocios.

(201) Idem. A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 50 v.

(202) Vid nota 199.

(203) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 600.

(204) A.G.S., Diversos de Castilla, leg. 46, n.º 33.

(205) En efecto en esa fecha llega al puerto sevillano la primera remesa con 3.272 quintales. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 599.

(206) Los 85 quintales iban en 214 palos de campeche: A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 52 v.

(207) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 601.

CAPITULO V

VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES Y RELACION CON LOS MERCADOS

Conocidos los productos, objeto de intercambio, que desde Gran Canaria hicieron travesía y trasbordo, a veces, hacia los puertos y mercados europeos a lo largo del siglo XVI, nos interesa ahora calcular y estimar de manera aproximada el volumen de los mismos en la época de Felipe II. Hacemos hincapié en la palabra estimar por varias razones. En primer lugar porque somos conscientes que las cifras aportadas por nosotros en este capítulo no son ni reales ni definitivas, son tan solo aproximadas. Obedece ello a cuestiones meramente formales. No es necesario insistir, y en ello estamos completamente de acuerdo con H. Lapeyre y R. Carande (1), en los obstáculos a los cuales tiene y debe enfrentarse el investigador: el mal estado de conservación y la dificultad de lectura de los documentos ocasionan ineludibles lagunas que dejan las estadísticas incompletas. En Canarias, y más particularmente en Gran Canaria, el problema se agudiza. El clima, productor de la humedad, y la polilla son dos enemigos de la documentación; la tinta, a veces, ha traspasado el papel por un exceso de fortaleza o se ha desvaído con el paso del tiempo (2). A esto se une la situación insular, ya comentada en el segundo capítulo, donde la piratería se convierte durante todo el siglo y todo el Antiguo Regiman en el pan nuestro de cada día (3). De todos los ataques y asaltos a Gran Canaria durante la centuria del Quinientos, fue el de 1599 el más nefasto para nuestras fuentes: ardió media ciudad y con ella, por supuesto, muchos papeles. Escribanías completas de la época con sus correspondientes protocolos desaparecieron. Del mismo modo se desconoce el paradero de los acuerdos y demás documentos del antiguo cabildo de la Isla. No sabemos si fueron quemados por el pirata holandés Van der Doetz o llevados a bordo de sus naves a Holanda. Ambas cuestiones dificultan el trabajo.

Los protocolos notariales, fuente casi única para nuestro estudio, nos van proporcionando datos sueltos, que cuando se acumulan resultan significativos, pero siempre se sospecha, nosotros también, que nunca son exhaustivos, pero hay que recurrir a ellos

(1) LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, p. 701.

(2) Sobre el estado de la documentación canaria y sus avatares históricos, vid. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Salvamento y restauración del Archivo de la Real Audiencia de Canarias (1769-1783)*, «Boletín Millares Carló», II, Las Palmas, 1981, pp. 357-378.

(3) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, 3 vols., 5 tomos, Madrid, 1947-1950.

cuando no existen otros documentos más aleccionadores. Las dudas son constantes, en especial cuando cotejamos otras fuentes, bien locales o nacionales. Datos sueltos hallados en Simancas nos hacen dudar de lo que hacemos; referencias bibliográficas ayudan a descorazonarnos aún más.

En segundo lugar en relación a los mercados nos sucede algo similar. Resulta, a veces, difícil identificar los puertos de destino y los de procedencia, lo mismo que el nombre de las mercancías y los apellidos de los mercaderes y maestros de navíos, disfrazados las más de las veces por la fantasía de los escribanos poco duchos en idiomas extranjeros. En los fletamentos y conocimientos de embarque se nos reseña el último puerto de destino, pero somos conscientes de que los navíos, muchas veces, iban haciendo escalas a lo largo de la costa. A título de ejemplo conocemos, y para ello nos apoyamos en la bibliografía, las relaciones comerciales entre Canarias y los puertos de Málaga (4), Alicante, Valencia (5) y Barcelona (6), refiriendonos solo al área mediterránea. Sin embargo en nuestras fuentes no hallamos referencia alguna al respecto, aunque por otra parte encontramos citas a la circulación en el mercado interno de productos tales como esparto, arroz y manufacturas valencianas, de producción netamente levantina.

Conscientes de ello, y sin minimizar estos aspectos, vamos a intentar calcular el volumen global de las exportaciones y su distribución en función de los mercados demandantes. Para ello hemos optado por el sistema de reducir las medidas de la época a pesos actuales, contando con la posibilidad de algún error, no obstante nos ha parecido lo más oportuno. Las reducciones las hemos seguido de acuerdo a lo analizado en el capítulo tres.

1. ESTUDIO CUANTITATIVO

Huelga decir que cuantificar siempre es difícil, desde el momento en que la documentación manejada no es todo lo completa que sería menester. La bibliografía sobre el tema en la época del rey Prudente tampoco ayuda mucho, al no contar con ninguna serie publicada sobre la llegada del azúcar canario y otros productos a los mercados receptores tales como Livorno, Amberes o Nantes. En las series elaboradas por F. Braudel y R. Romano no hay ninguna referencia al comercio canario con aquella plaza, a excepción de lo comentado en una nota, donde señalan el arribo al puerto italiano de tres navíos, cuya travesía era directa desde Canarias a Livorno (7), pero no sabemos desde que isla fueron despachados. Quizá se incluya entre ellos el emitido desde Las Palmas en 1592 (8).

(4) LOPEZ BELTRAN, M. T.: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos. Introducción a su estudio*, «Baetica», 2, Málaga, 1979, p. 197.

(5) SALVADOR, E.: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia, 1972, pp. 142, 143, 169, 172, 232 y 362.

(6) MADURELL MARINON, J. M.: *Los seguros marítimos y el comercio con las islas de La Madera y Canarias*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 5, Madrid-Las Palmas, 1959, pp. 485-568; *El antiguo comercio con las Islas Canarias y las Indias de Nueva España o del Mar Oceano (1498-1683). Mas documentos para su historia*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 71-132.

(7) BRAUDEL, F. y R. ROMANO: *Navires et Marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, París, 1951, p. 48, n. 44.

(8) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 925, fs. 74 v., 77 r., 79 v. y 99 r. El maestro, un francés, estuvo recibiendo mercancía el 30 de diciembre de 1591 y el 3 de enero de 1592.

Lapeyre nos habla del consumo de azúcar en Ruan, estableciendo la absorción en esta plaza de 3.000 cajas de azúcar en 1565, procedentes de Madeira, Canarias, Santo Tomé, Antillas y Berbería, sin en ningún momento detallarnos las cifras pormenorizadas, tan solo se reduce a decirnos como España contribuyó en el mercado francés gracias al azúcar de Canarias y Santo Domingo, en una proporción de 50.000 libras frente a las 250.000 recibidas desde Portugal⁽⁹⁾. Solo sabemos que en ese año, 1565, fueron remitidas al mercado francés desde Gran Canaria 236 cajas de azúcar, según obra en nuestra documentación.

Sobre la recepción de azúcares en Flandes, uno de nuestro principales mercados, no tenemos referencias del volumen de llegadas, tan solo sabemos los precios circulantes en Amberes del azúcar canario en los años 1570 y 1571⁽¹⁰⁾.

A la vista de lo comentado hemos de remitirnos a las cifras obtenidas a partir de los protocolos notariales. Según las series elaboradas y en función de los cuadros presentados vamos a referirnos en primer lugar al azúcar. La razón es obvia. Con este producto podemos estudiar el ascenso y descenso de los mercados más fácilmente. Primero por ser su exportación continua a determinados mercados, y en segundo lugar porque nos permite hacer comparaciones con el periodo anterior.

La remiel y la conserva, productos derivados de la producción azucarera, así como la panela, tienen mercados más restrictivos, y un volumen de exportación menos significativo.

La exportación de la orchilla fue esporádica, y frente a años de gran demanda, encontramos frecuentes lagunas.

El vino se incorpora al mercado europeo, coincidiendo justamente con el advenimiento de Felipe II a la corona española. Con respecto a él podemos centrar la atención en pequeñas series, de 15 a 20 años, interrumpidas por los acontecimientos políticos.

Gran Canaria exportó azúcar hacia los mercados continentales, nacionales y extranjeros, por valor de 2.854.030,83 kilos que en arrobas nos da un total de 248,1 aproximadamente. Estimando la caja con una capacidad de 16 arrobas, hallamos un total de 15.511 cajas exportadas, con un movimiento de tonelaje superior a 3.877,75 toneladas para el periodo acotado. La deducción puede parecer simple, desde el momento en que el papel de absorción de todos los mercados no fue igual. Política, crisis, piratería, belicismo inciden en los mercados y hacen desigual el reparto.

El volumen total de arrobas nos puede dar una idea exacta del capital movilizado por este concepto y de su repercusión en las rentas. Si estimamos como precio medio del arroba de azúcar para el periodo 1.200 maravedís, nos hallamos con una inversión solo en este ramo de 3.424.836.000 maravedís. El valor de la renta del almojarifazgo era por lo tanto de 29.549.016 maravedís. Obteniendo la media para el periodo de mayor intensidad nos resulta una renta anual de 1.181.960 maravedís. Si según el personero de la Isla, en torno a 1564-1565, la renta de Gran Canaria se fijaba en unos 20.000 ducados — 10.560.000 maravedís — tendremos que el azúcar solo sin contar los otros productos,

(9) LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne ou temps de Philippe II*, París, 1955, pp. 589 y 621.

(10) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers, 4 ts.*, París, 1960, T. I, p. 252, 386 y 387.

ni las exportaciones a África y América, ni por supuesto las importaciones, dejaba al almoxarifazgo por esos años el 11,1 %.

Ahora bien si comparamos el movimiento del azúcar de la época de Felipe II con lo sucedido en tiempos de su padre hallamos como el volumen de exportación casi se triplicó (11).

Sin embargo en esto no coinciden los investigadores, al poner como fecha tope para el inicio de la crisis azucarera canaria el comienzo de la segunda mitad del siglo (12). En este mismo sentido el personero general al solicitar del rey el registro de Indias para Gran Canaria, en especial para dar salida a los caldos, señala como para «este tracto se han deshecho todos de su principal granjería que era de açucares» (13). Todo parece indicar lo contrario a lo apuntado por la fuente. También es cierto la pérdida de escribanías y series de registros completas de la primera mitad del siglo, aunque también hay que añadir que las series de protocolos de 1556 a 1591 tampoco están completas. En lo que si parecen estar de acuerdo todos los historiadores es en reconocer que bajo Carlos V y Felipe II España conoció un extraordinario desarrollo comercial (14) y de rebote, por supuesto, Canarias. Refiriendonos concretamente a la época del rey Prudente Sancho de Moncada señalaba en 1618 «Hace cinquenta y ocho años los españoles llevaban a los reinos vecinos la mercadería de España, como ellos (ahora) la traen acá» (15).

Dentro de la tendencia general de las exportaciones azucareras la punta más sobresaliente la señala el año 1557, el cual acapara casi el 10 % del total de las cantidades salidas de la Isla en todo el periodo, con un volumen de kilos de 311.072,93. A partir de este año y merced quizá, a la primera bancarrota de Felipe II, la demanda se contrae y las exportaciones sufren un retroceso, estableciéndose las remisiones en la mitad. La posible coincidencia de este hecho hacendístico con el inicio de las exportaciones vinícolas a Europa, es posible ponerlo en relación con la disminución de tierras dedicadas al cultivo de la caña.

En los años siguientes — 1558, 1559 y 1560 — las cifras se mantienen, produciéndose un parón y una baja en las exportaciones en los años primeros de la década de los sesenta, que coincide con los años de hostilidad de ingleses y franceses. Efectivamente a partir de 1560 se desencadenan las guerras de religión en Francia a la vez que aumenta la tensión con Inglaterra y son constantes los incidentes provocados por los corsarios. Estos aspectos repercuten directamente en el colapso que se produce en el comercio canario-flamenco, más aún al intentar oponerse Felipe II a la ayuda que Isabel I otorgaba a los rebeldes holandeses, y cerrarse Amberes al comercio inglés. Hasta 1566 no se aprecia recuperación en las exportaciones canarias hacia el Atlántico norte a causa de inseguridad marítima,

(11) Durante el reinado de Carlos I, se exportó azúcar desde Gran Canaria, hacia Europa por valor de 1.022.910,41 kilos, siendo los mercados de absorción los mismos estudiados para la época de Felipe II. Cádiz recibió 478.994,3 kilos, Italia 235.762,11, Flandes 220.570, Sevilla 11.040, Francia 73.600 y Portugal 2.944.

(12) AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p. 261.

(13) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153.

(14) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 118.

(15) Cit. por VINAS MEY, C.: *Notas sobre primeras materias, capitalismo industrial e inflación en Castilla durante el siglo XVI*, «Anuario de Historia Económica y Social», 3, Madrid, 1970, p. 409.

CUADRO I

Exportaciones de azúcar a Europa / en kilos

ANO	CÑDIZ	SEVILLA	ITALIA	PORTUGAL	FRANCIA	FLANDES	OTROS	TOTAL
1556	5.842,46	—	—	—	—	43.372,25	—	49.214,71
1557	193.699,56	—	30.969,5	—	—	86.403,87	—	311.072,93
1558	104.089,95	—	—	—	—	49.303,72	—	153.393,67
1559	61.244,86	—	—	—	—	61.907,95	—	123.152,81
1560	71.074,37	—	—	—	35.788	45.209,95	—	152.072,32
1561	123.860,75	—	—	—	—	—	—	123.860,75
1562	62.166,70	—	—	—	—	5.704	—	67.870,70
1563	—	—	—	—	—	12.854,70	—	12.854,70
1564	59.922,53	—	—	—	—	12.144	—	72.066,53
1565	58.052	—	—	—	43.424	42.757	3.680	147.913
1566	106.980,82	—	—	—	—	—	—	106.980,82
1567	106.989,33	—	—	—	13.999,18	11.328,57	—	132.317,08
1568	8.958,50	—	—	—	—	—	—	8.958,50
1569	30.265,24	2.058,5	82.800	—	13.834,50	27.808,61	—	156.766,85
1570	1.288	552	—	—	2.944	2.944	—	7.728
1571	35.225,38	—	157.008,58	—	2.766,1	—	—	195.000,06
1572	76.521	—	22.448	—	—	276	—	99.245
1573	4.163	—	—	—	9.384	—	—	13.547
1574	12.109,04	—	47.633	—	3.197	—	—	62.939,04
1575	49.300,04	—	—	—	18.032	—	—	67.332,04
1576	39.301,48	—	—	—	—	2.461	—	41.762,48
1577	8.483,78	—	—	—	—	—	—	8.483,78
1578	43.172,61	13.314,7	39.625,09	—	26.772	—	—	122.884,4
1579	28.833,26	22.405,22	—	—	63.755,54	—	—	114.994,02
1580	25.573,01	1.288	—	—	26.826,26	—	—	53.687,27
1581	1.834,25	—	—	—	3.496	—	—	5.330,25
1582	24.574,12	—	—	—	10.028	—	—	34.602,12
1583	1.840	—	—	—	7.912	—	—	9.752
1584	1.104	—	—	—	7.254,2	—	—	8.358,2
1585	—	—	—	—	13.616	—	—	13.616
1586	28.919	19.900,06	—	14.671,7	5.980	—	—	69.470,76
1587	22.890,98	—	—	13.674,88	26.956	—	—	63.521,86
1588	69	—	—	—	—	—	—	69
1589	920	345	—	—	2.030,9	—	—	3.295,9
1590	33.810	7.360	—	—	—	—	—	41.170
1591	54.464	13.271	36.570	—	—	—	—	104.305
1592	—	874	24.334	—	—	253	—	25.461
1593	1.725	2.656,5	—	—	—	—	—	4.381,5
1594	6.072	598	—	—	—	—	—	6.670
1595	—	5.160,74	—	—	—	1.471,54	—	6.632,28
1596	—	16.042,5	—	—	—	—	—	16.042,5
1597	1.380	184	—	—	—	—	3.680	5.244
1598	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1.496.720,02	106.010,22	441.388,17	28.346,58	338.005,68	436.200,1	7.360	2.854.030,77

Fuentes: Protocolos notariales.

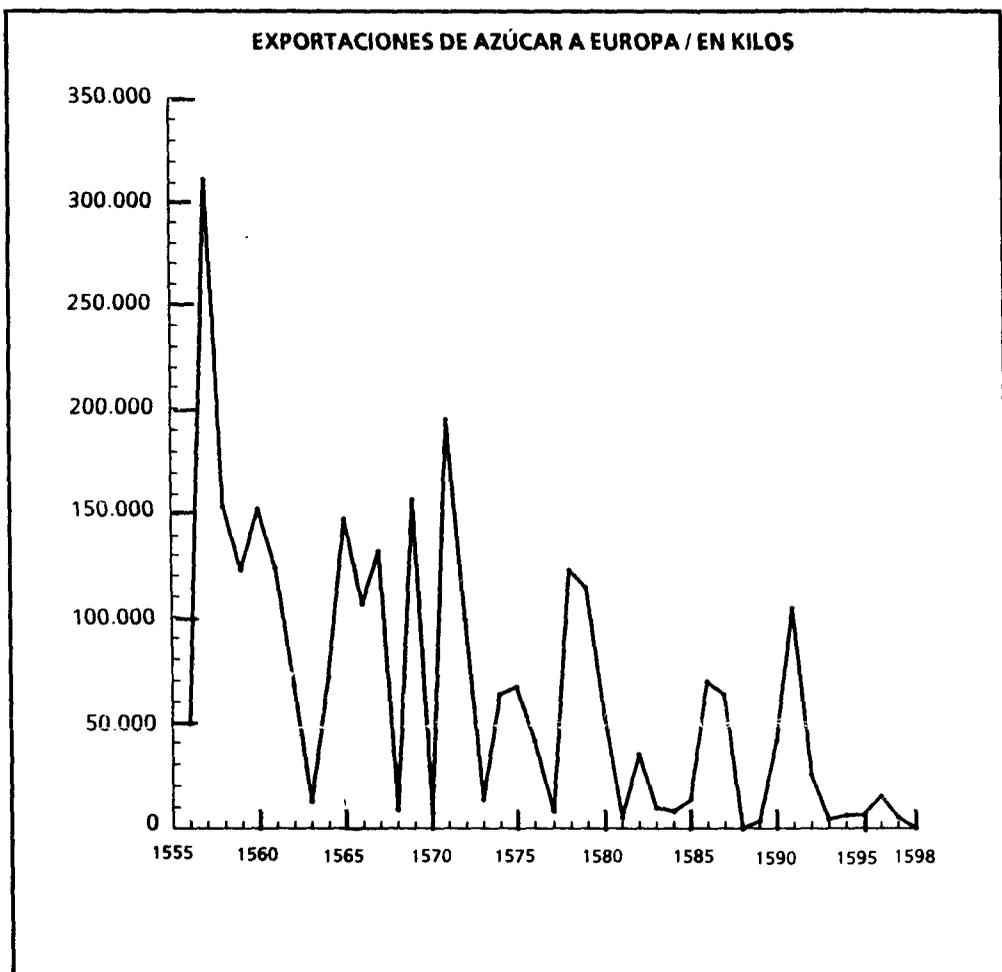
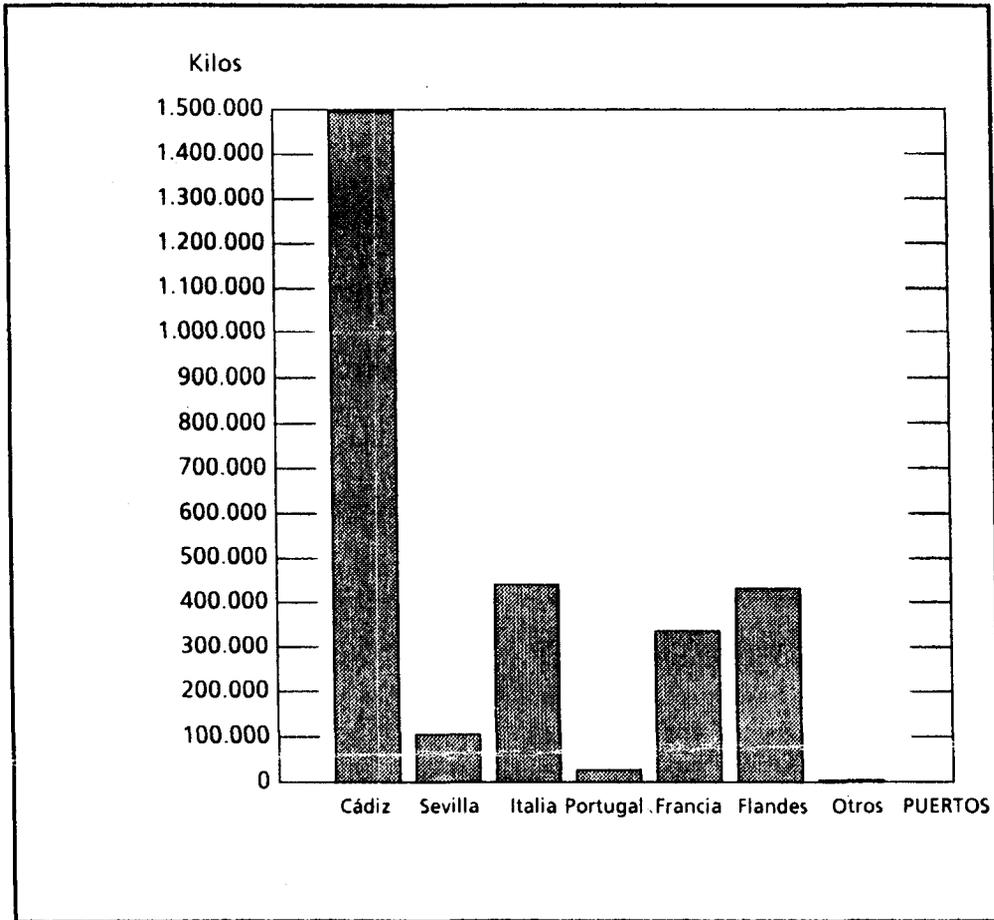


GRÁFICO n.º 3

EXPORTACIONES DE AZÚCAR EN KILOS SEGÙN PUERTOS



PUERTOS	TOTALES EN KILOS
Cádiz	1.496.720,02
Sevilla	106.010,22
Italia	441.388,17
Portugal	28.346,58
Francia	338.005,68
Flandes	436.200,1
Otros	7.360

GRÁFICO n.º 4

pues entre 1564 y 1566 la presión se acentúa, sobre todo por parte de los ingleses dueños de la navegación en el canal de la Mancha (16).

El año 1567 se produce un aumento, que salvo alguna laguna se mantiene hasta 1571, donde se logra otro máximo que ya no volverá a repetirse. Este ascenso coincide con la expedición de una importante partida hacia Italia. Está esto en relación con el hecho señalado por Vazquez de Prada, de que hacia los años 70 el eje atlántico se quiebra y es sustituido por un nuevo eje que liga a España e Italia por vía mediterránea (17). Coincidimos perfectamente con él en este sentido, pues a partir de dichos años Gran Canaria pierde uno de sus más importantes mercados: Amberes.

Los años que siguen hasta fin de siglo se mantienen zigzagueante, con algunas inflexiones en torno a los años 1583-1585, coincidentes por el brote de peste en Cádiz e inundación en Sevilla (18). Por estas mismas fechas las cortes se quejan de la escasez de azúcar, atribuyendosela a las grandes compras realizadas por los genoveses y otros extranjeros con vistas a la exportación (19).

No cabe duda ya que en los últimos años del siglo el azúcar se encuentra ya en plena decadencia, aún cuando se recobran las exportaciones en alguna fecha puntual, merced a la demanda de los mercaderes franceses e italianos. El fin de la centuria deja ya ver la total desaparición del azúcar como principal producto en los intercambios. De 1592 a 1598 no existe ninguna cifra superior a los 10.000 kilos.

El azúcar americano ha acaparado ya los mercados europeos, compitiendo en precio y cantidad. En 1584 llegaban a Sevilla desde Tierra Firme 1.021 cajas, a las cuales se añadían 1.591 arribadas de La Española y Puerto Rico (20); 450 llegaban en 1586 procedentes de Nueva España y al año siguiente se recibían de Santo Domingo 200 cajas y 900 de Nueva España (21).

La panela, obtenida después de la purga por dos veces del residuo del azúcar blanco, fue otro de los productos más demandados junto con la remiel por los mercaderes extranjeros, dentro de los derivados extraídos de la caña. Su comercialización, según la documentación trabajada, se inicia en torno a 1555, para continuar interesando a los puertos del norte hasta fin de siglo. Los mercados receptores son aquellos donde está confirmada la existencia de refinerías: Amberes, Ruan, San Malo y Sevilla. Posiblemente allí se obtenían otros subproductos, al tiempo que era utilizada en confituras y conservas. Para ser un artículo procedente de la continua destilación de los azúcares — blanco, escumas y reescumas — alcanzó cotas importantes de exportación. En total salieron con

(16) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Letres...*, op. cit., pp. 54 y ss.

(17) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *La actividad económica del Levante español en relación con Italia a finales del siglo XVI*, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, p. 901.

(18) A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 879, f. 368 r. El 8 de octubre de 1582 se hace constar en un conocimiento de embarque la poca salud de la ciudad de Cádiz. MORALES PADRON, F.: *La ciudad del Quinientos. Historia de Sevilla, III*, Sevilla, 1977, p. 107.

(19) HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975, p. 302.

(20) MORINEAU, M.: *Gazzetes hollandaises et tresors americains*, «Anuario de Historia Económica y social», 2, Madrid, 1969, p. 140. LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, p. 615.

(21) MORINEAU, M.: *Art. cit.*, pp. 141, 142 y 143.

destino a Europa 77.409,73 kilos, siendo el mercado de más demanda Amberes. Francia se interesa por el artículo a partir de 1569, y a Sevilla solo se remiten dos partidas: una en 1590 y otra en 1591, de poco valor, en relación al conjunto: 276 y 1.311 kilos respectivamente. La mayor salida se registra al ducado de Brabante, y especialmente en los años correspondientes a la década de los cincuenta, momentos en los cuales Amberes goza de importancia dentro del mercado internacional de mercancías.

Cádiz recibe una sola partida de panela, 130 arrobas en 1557, remitidas por un confitero a un vecino de la Isla, residente en aquella plaza (22).

CUADRO II

Exportaciones de panela / en kilos

ANO	CÁDIZ	SEVILLA	FLANDES	FRANCIA	TOTAL
1555	--	--	552	--	552
1556	--	--	40,6	--	40,6
1557	1.495	--	1.196	--	2.691
1558	--	--	10.430,5	--	10.430,5
1559	--	--	14.197,9	--	14.197,9
1560	--	--	1.144,6	--	1.144,6
1561	--	--	--	--	--
1562	--	--	92	--	92
1563	--	--	147,55	--	147,55
1565	--	--	492,38	--	492,38
1569	--	--	6.822,95	5.342,9	12.165,85
1570	--	--	--	184	184
1572	--	--	4.529,75	--	4.529,75
1574	--	--	--	92	92
1575	--	--	--	4.207,85	4.207,85
1576	--	--	4.234	9.338	13.572
1578	--	--	--	4.888	4.888
1579	--	--	--	9.338	9.338
1580	--	--	3.496	460	3.956
1582	--	--	--	552	552
1585	--	--	--	--	--
1586	--	--	--	1.081	1.081
1590	--	276	--	--	276
1591	--	1.311	--	--	1.311
1592	--	--	715,75	--	715,75
Total	1.495	1.587	48.181,98	26.145,75	77.409,73

Fuentes: Protocolos notariales.

(22) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 779, f. 162 r. En 19 de mayo de 1557 el maestre de carabela Pedrianes confesaba recibir de Juan Salmeron 6 cuartos de panela donde iban 130 arrobas, para entregar en Cádiz al mismo, y en su ausencia a Simón López, confitero, vecino de Cádiz.

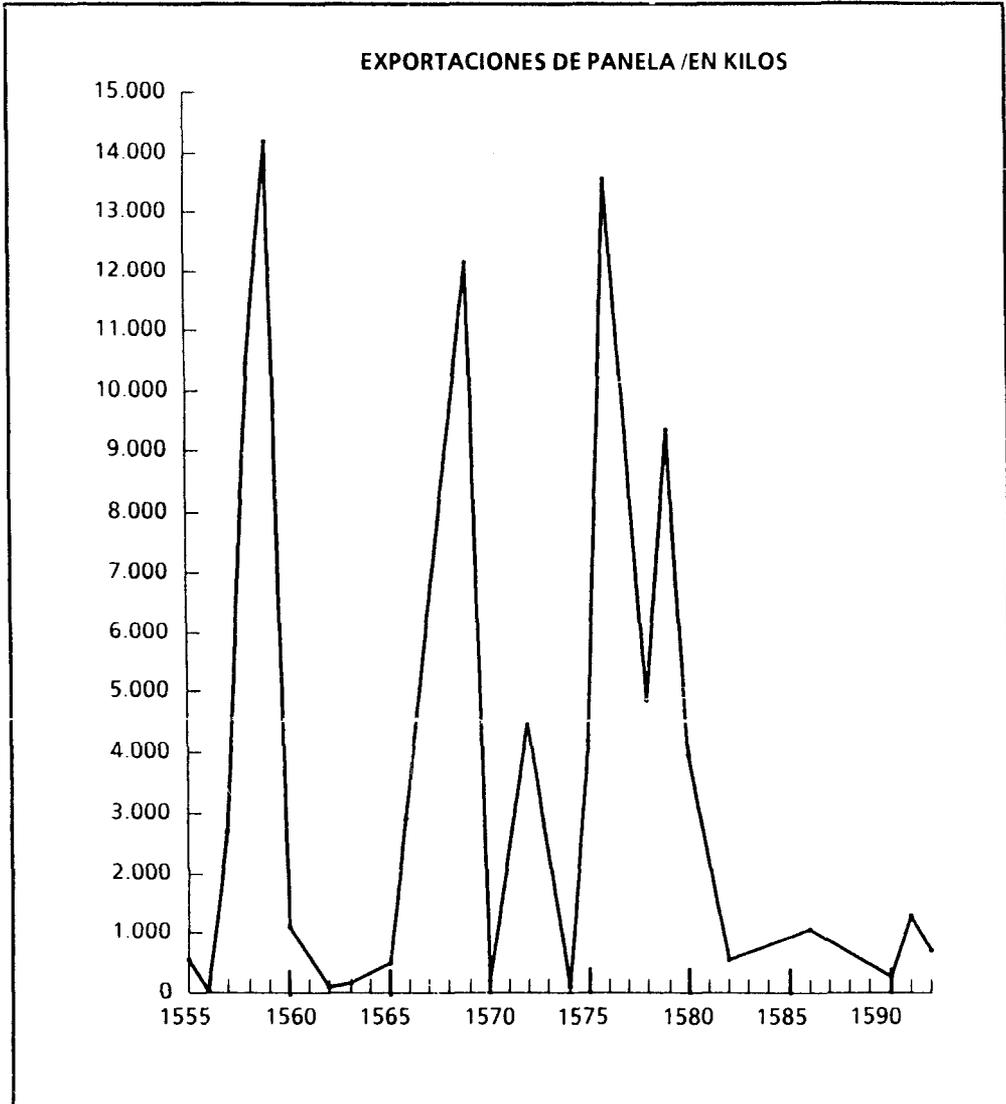


GRÁFICO n.º 5

La remiel seguida de la orchilla, el vino y la conserva son los siguientes productos dignos de cuantificar, tanto por la cantidad como por los mercados receptores. En la época de Felipe II salieron desde el puerto de Las Isletas con destino a los puertos europeos un total de 743.886,76 kilos, tres veces superior a lo exportado en tiempos de Carlos I. Indudablemente esta cantidad puede parecer ridícula si se compara con el volumen de azúcar exportado pero debe tenerse en cuenta que la remiel es un residuo obtenido tras varias cocciones. Por otra parte los mercados demandantes solo se remiten a dos, aquellos que cuentan con refinerías en su solar. Nos referimos al mercado atlántico francés y al de Amberes. Tampoco debe olvidarse las características peculiares de los mismos. Uno litigante con España, al cual se abre la exportación a partir de 1559, tras la paz de Cateau-Cambresis, y otro bloqueado e interrumpido. Además la demanda no es continua, frente a periodos de años con niveles de exportación, nos tropezamos con lagunas e intervalos, producidos las más de las veces por cortes en el comercio a causa de la guerra, aunque también se producen lógicamente por poca oferta del producto.

CUADRO III
Exportaciones de remiel / en kilos

ANO	FLANDES	FRANCIA	TOTAL
1556	60.099	—	60.099
1557	54.289,2	—	54.289,2
1558	28.657,7	—	28.657,7
1559	95.822,6	—	95.822,6
1560	74.623,5	—	74.623,5
1562	11.136,6	—	11.136,6
1563	11.904,6	—	11.904,6
1564	16.256,4	—	16.256,4
1565	40.001,6	1.587	41.588,6
1567	54.595,1	5.851,2	60.446,3
1569	45.858,8	44.940,4	90.799,2
1570	6.690,7	—	6.690,7
1572	13.556,2	4.876	18.432,2
1573	—	18.770,3	18.770,3
1574	—	3.654,7	3.654,7
1575	—	26.109,6	26.109,6
1576	7.042,6	24.444,4	31.487
1578	—	—	—
1579	—	42.101,5	42.101,5
1580	8.944,7	19.991,6	28.936,3
1582	—	3.102,7	3.102,7
1585	—	4.222,8	4.222,8
1586	—	9.786,5	9.786,5
1592	1.232,8	—	1.232,8
1595	1.970,7	—	1.970,7
1596	1.767,26	—	1.767,26
Total	534.448,06	209.438,7	743.886,76

Fuente: Protocolos notariales.

EXPORTACIONES DE REMIEL/EN KILOS

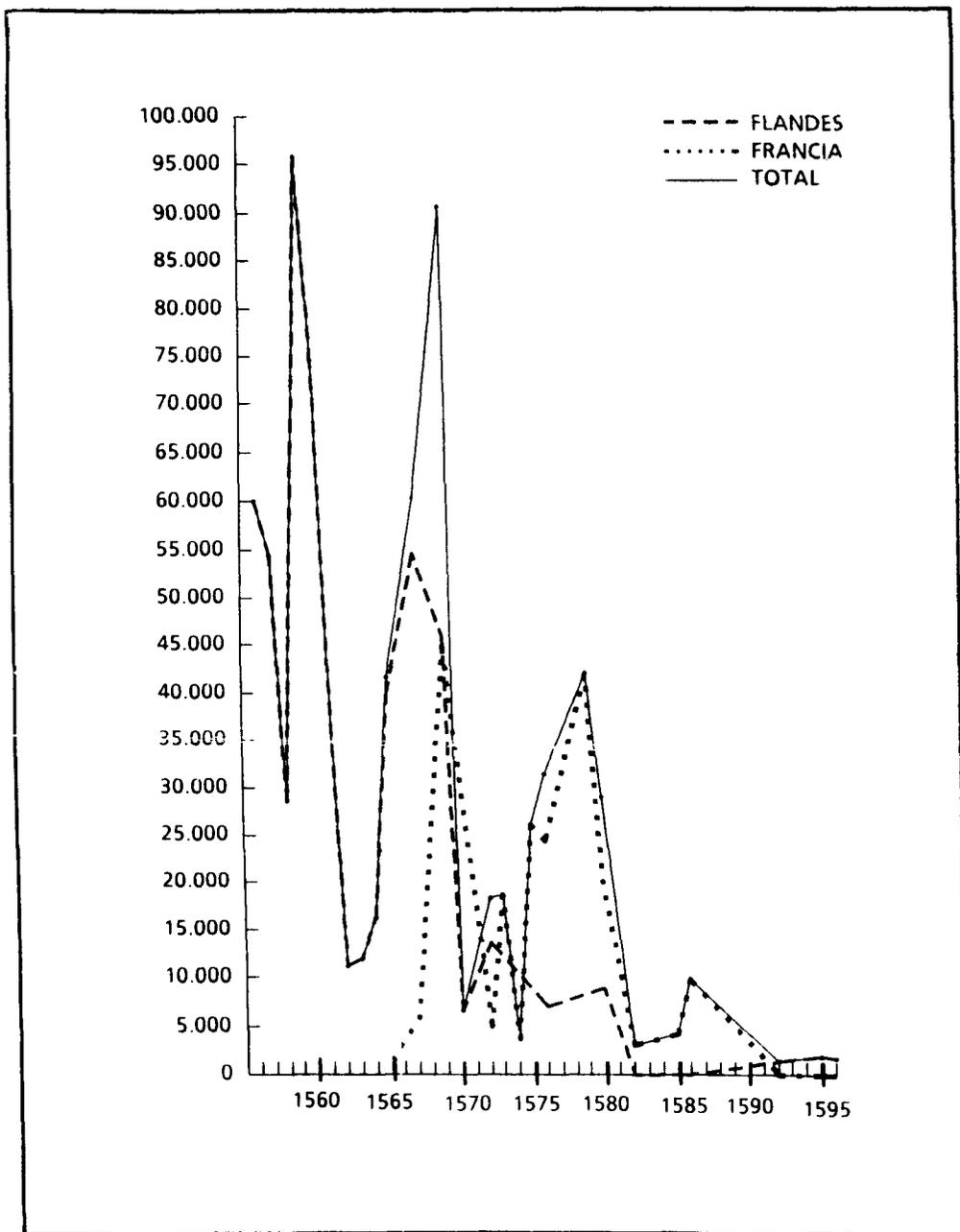


GRÁFICO n.º 6

La orchilla fue un producto irregular en el campo de las exportaciones a lo largo del siglo XVI, aunque mantuvo casi siempre los mercados. A la inversa de los artículos ya comentados, mantuvo mayor constancia en el comercio en los años últimos del siglo, coincidiendo con el auge del mercado mediterráneo. El volumen del producto remitido al exterior fue superior en la época del rey Prudente. Durante los años del reinado de su padre se exportaron a Europa unos 61.088 kilos, frente a los 317.047,3 de la época de su hijo (23). Los mercados del norte de Europa tuvieron poca incidencia en la comercialización de este producto, a pesar de poseer en sus tierras tintorerías, especialmente la Bretaña francesa. La zona italiana, bien directamente bien a través del puerto distribuidor de Cádiz, fue la que más demandó el liquen canario.

CUADRO IV
Exportaciones de orchilla / en kilos

ANO	CÁDIZ	SEVILLA	ITALIA	FRANCIA	FLANDES	TOTAL
1559	5.948,72	—	—	—	25.898	31.846,72
1560	5.520	—	—	—	5.280,8	10.800,8
1562	17.158	—	—	—	—	17.158
1567	—	—	—	772,8	20.792	21.564,8
1569	—	—	—	—	257,6	257,6
1571	—	—	46.478,4	—	—	46.478,4
1578	4.508	—	4.600	—	—	9.108
1580	—	—	368	—	—	368
1582	9.200	—	—	—	—	9.200
1584	44.332,5	—	—	—	—	44.332,5
1586	2.612,2	—	—	—	—	2.612,2
1588	28.777,14	—	5.685,14	—	—	34.462,28
1589	—	—	19.274	—	—	19.274
1591	9.200	—	—	—	—	9.200
1592	9.200	—	—	—	—	9.200
1594	9.200	—	—	—	—	9.200
1597	14.375	27.600	—	—	—	41.975
Total	160.040,56	27.600	76.405,54	772,8	52.228,4	317.047,3

Fuentes: Protocolos notariales.

El vino inicia su andadura comercial con Europa en 1557. Es el único producto isleño que comienza a exportarse y a abrirse al comercio europeo en la época de Felipe II. El resto de los artículos comentados ya tenían tradición en los intercambios con Flandes e Italia principalmente. Sin embargo en poco tiempo acaparará los mercados del norte

(23) Desde 1534 a 1555 se exportaron con destino a los mercados europeos 61.088 kilos, distribuidos de la siguiente manera; unos 46.000 kilos a Cádiz, 5.888 a Flandes y 9.200 a Portugal.

EXPORTACION DE ORCHILLA/EN KILOS

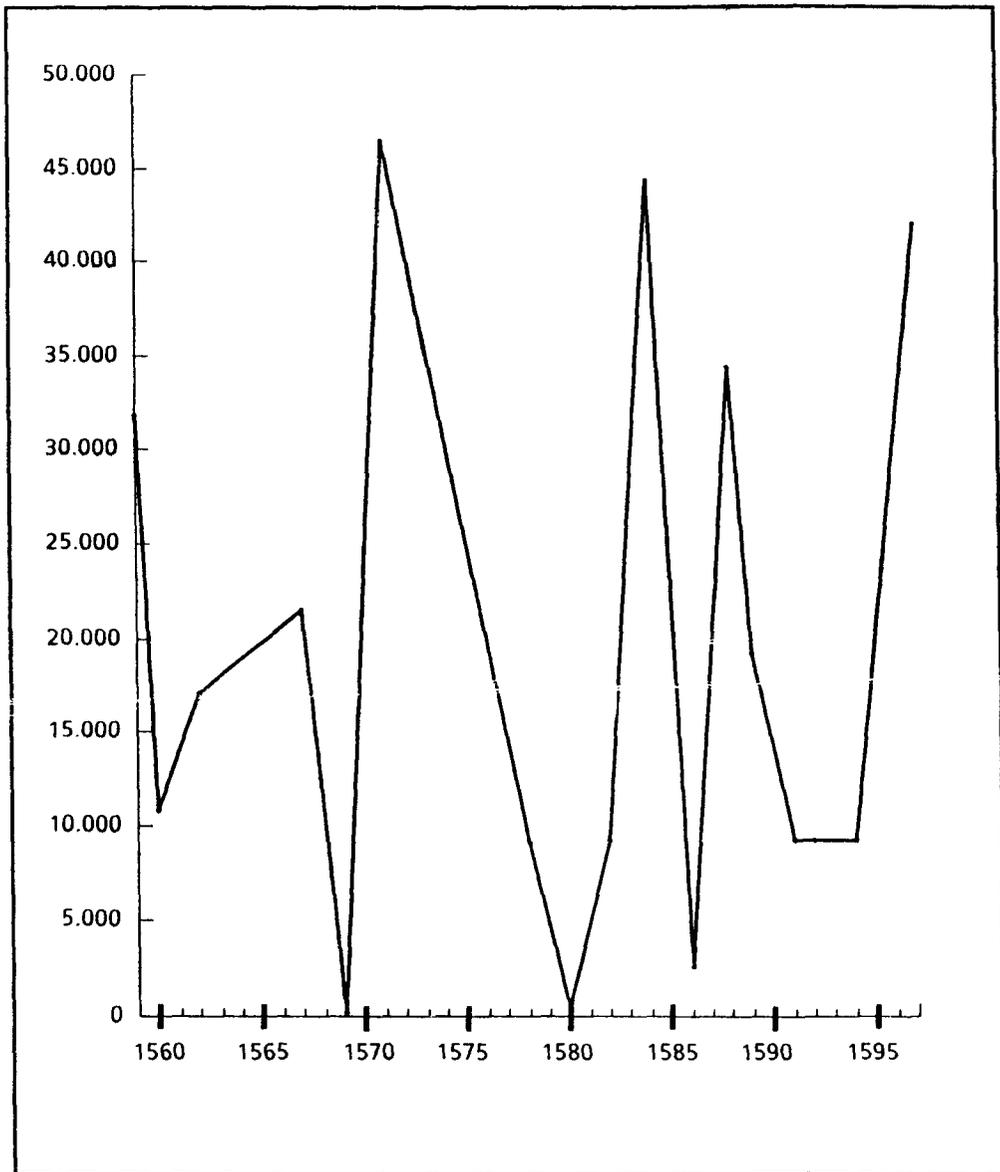


GRÁFICO n.º 7

EXPORTACIONES DE ORCHILLA / EN KILOS

PUERTOS	TOTAL
Cádiz	160.040,56
Sevilla	27.600
Italia	76.405,54
Francia	772,8
Flandes	52.228,4

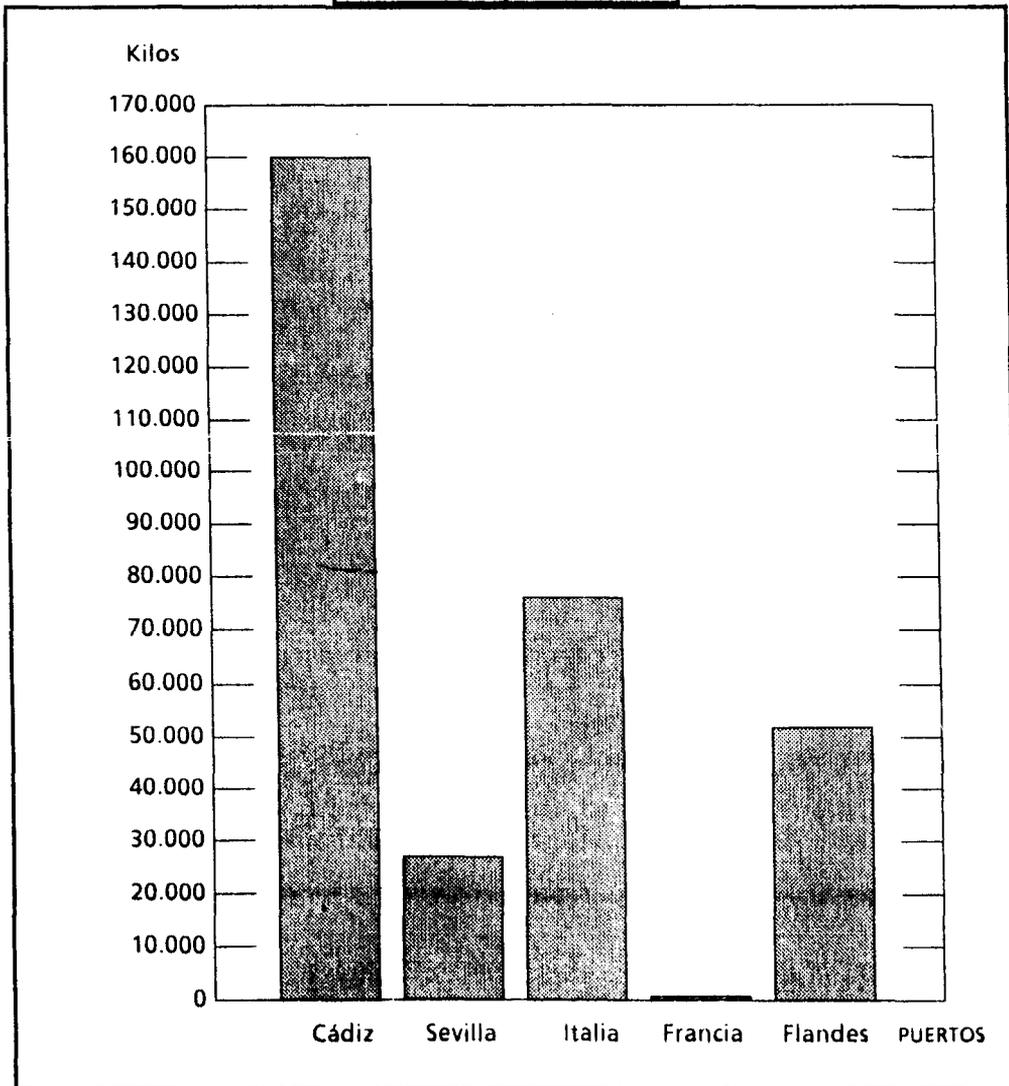


GRÁFICO n.º 8

de Europa, para ampliarlos más aún en el siglo XVII (24). Sus mercados preferentes son Flandes y Francia, aunque también Portugal demanda algunas partidas de importancia. La relación de este producto con los puertos italianos y andaluces es casi anecdótica, al producirse en la zona buenos vinos, dignos de ser exportados a Europa y América.

El ritmo de las exportaciones se puede dividir en dos partes: un primer periodo en donde los envíos se dirigen casi exclusivamente al mercado de Amberes y puertos circundantes, y un segundo en donde los mercados franceses son los acaparadores del mismo. En conjunto se remitieron a Europa 919.482 litros, a lo largo del periodo. Indudablemente esta cantidad no es muy voluminosa, si se compara con los posibles envíos a Indias y África, pero sí importante, tanto desde el punto de vista cuantitativo como del de la apertura del mercado europeo, hasta ser acaparada la producción por el mercado inglés principalmente (25).

Los envíos son bastante irregulares, están en función de los mercados y de los conflictos bélicos. En algún periodo se observa un incremento notable, son los años en que se está preparando la Armada Invencible en el puerto de Lisboa; por esas fechas y en solo dos años salen con destino a Portugal casi la misma cantidad de vinos, que la importada por Amberes en 11 años.

La conserva, producto artesanal elaborado y fabricado en las islas, también merece nuestra atención desde el punto de vista cuantitativo. Desde luego no es artículo con el cual se puedan construir series largas, no hallamos más de cinco años seguidos en las exportaciones, porque su relación con algunos mercados solo es puntual. No obstante su nivel de exportación, en conjunto, es sustancial, si tenemos en cuenta la irregularidad de sus envíos; 20.583,385 kilos fueron exportados en el periodo objeto de estudio. La cifra es importante si se compara con la ofrecida en el periodo anterior, donde solo se remitieron 3.467,25 kilos (26).

Cantidades importantes en anualidades aisladas solo se observan en relación con Flandes y Francia, pues las remitidas a Cádiz son de menos valor, desde el momento en que el producto era más bien enviado como regalo, en ocasiones, que como objeto de comercio.

El resto de los productos tienen un solo carácter residual en relación al comercio, por lo cual hemos estimado conveniente comentarlos al analizar cada uno de los mercados receptores. Se encuentran entre ellos la pez, el vinagre, los quesos, los cereales, la miel y otros artículos, tanto isleños como foráneos.

Todas las operaciones realizadas y relativas a los productos exportados durante el reinado de Felipe II a Europa, nos pueden ayudar a comprender cual era la base del comercio canario-europeo.

Si analizamos los porcentajes de los artículos reducidos a kilos, entre los cuales se encuentran el azúcar y sus derivados, más la orchilla, y omitimos el vino por haber sido

(24) BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, «Anuario de Estudios Atlánticos» 2, Madrid-Las Palmas, 1956, pp. 195-308.

(25) Idem.

(26) Conserva se exportó entre 1545 y 1555 en cantidad de 3.467,25 kilos, de los cuales 793,5 se remitieron a Flandes y el resto a Cádiz.

CUADRO V
Exportaciones de vino / en litros

ANO	CÁDIZ	SEVILLA	PORTUGAL	FRANCIA	FLANDES	OTROS	TOTAL
1557	—	—	—	—	5.280	—	5.280
1558	—	—	—	—	960	—	960
1559	—	—	—	—	45.120	—	45.120
1560	—	—	—	—	3.092	—	3.092
1562	—	—	—	—	4.320	—	4.320
1565	—	—	—	9.120	30.590	19.200	58.910
1566	33.600	—	—	—	—	—	33.600
1567	4.320	—	—	—	45.591	—	49.911
1569	—	—	19.200	41.168	27.931	—	88.299
1570	—	—	25.920	—	24.480	—	50.400
1572	—	—	—	—	2.076	—	2.076
1573	—	—	28.800	—	—	—	28.800
1574	—	—	—	84.555	—	—	84.555
1575	—	—	—	19.977	—	51.713	71.690
1578	—	—	—	80.319	—	—	80.319
1579	—	28.800	—	—	—	—	28.800
1580	—	—	—	3.840	—	—	3.840
1581	—	—	9.600	—	—	—	9.600
1582	—	—	102.720	14.400	—	—	117.120
1586	—	—	51.840	81.600	—	—	133.440
1588	—	—	—	150	—	—	150
1593	—	—	—	19.200	—	—	19.200
Total	37.920	28.800	238.080	354.329	189.400	70.913	919.482

Fuentes: Protocolos notariales.

CUADRO VI
Exportaciones de conserva / en kilos

ANO	CÁDIZ	SEVILLA	ITALIA	PORTUGAL	FRANCIA	FLANDES	TOTAL
1556	—	—	—	—	—	736	736
1557	47	—	—	—	—	414	461
1558	2.035,5	—	—	—	—	3.381	5.416,5
1559	184	—	—	—	—	736	920
1560	—	—	—	—	—	162,38	162,38
1567	—	—	—	—	—	471,5	471,5
1568	69	—	—	—	—	—	69
1569	132,25	—	—	—	6.698,17	—	6.830,42
1572	—	—	—	—	368	224,59	592,59
1574	632,5	1.129,87	—	—	—	—	1.762,37
1576	138	—	—	—	—	—	138
1578	690	—	747,5	—	—	—	1.437,5
1580	40,6	—	—	—	—	—	40,6
1581	299	—	—	138	—	—	437
1584	239,89	—	—	—	—	—	239,89
1591	86,25	—	—	—	—	—	86,25
1592	—	184	—	—	—	—	184
1594	47,38	—	—	—	—	—	47,38
1596	—	552	—	—	—	—	552
Total	4.460,37	1.865,87	747,5	138	7.066,17	6.125,47	20.583,38

Fuentes: Protocolos notariales.

EXPORTACIONES DE VINO/EN LITROS

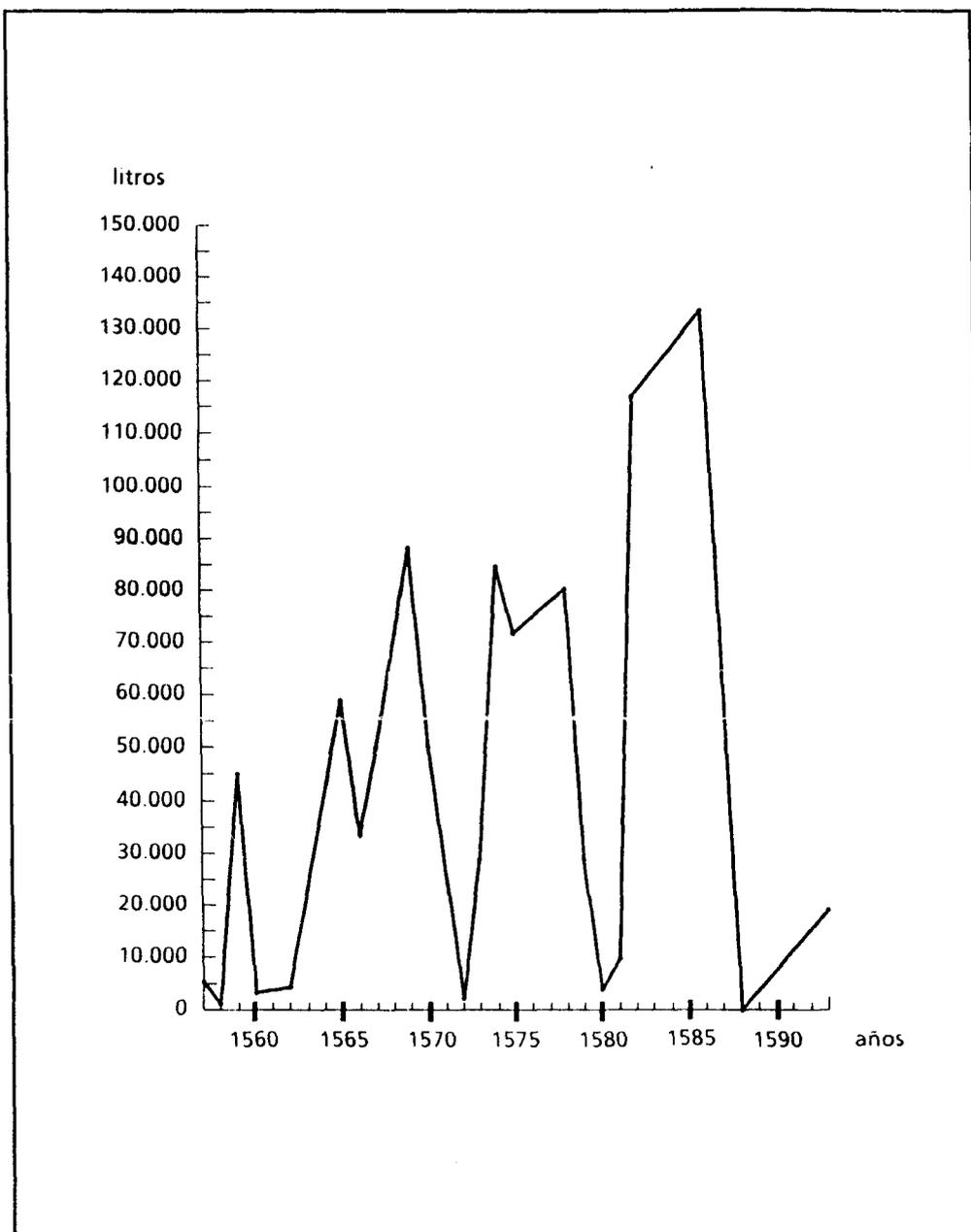


GRÁFICO n.º 9

EXPORTACIONES DE VINO / EN LITROS

PUERTOS	Cádiz	Sevilla	Portugal	Francia	Flandes	Otros
TOTAL	37.920	28.800	238.080	354.329	189.400	70.913

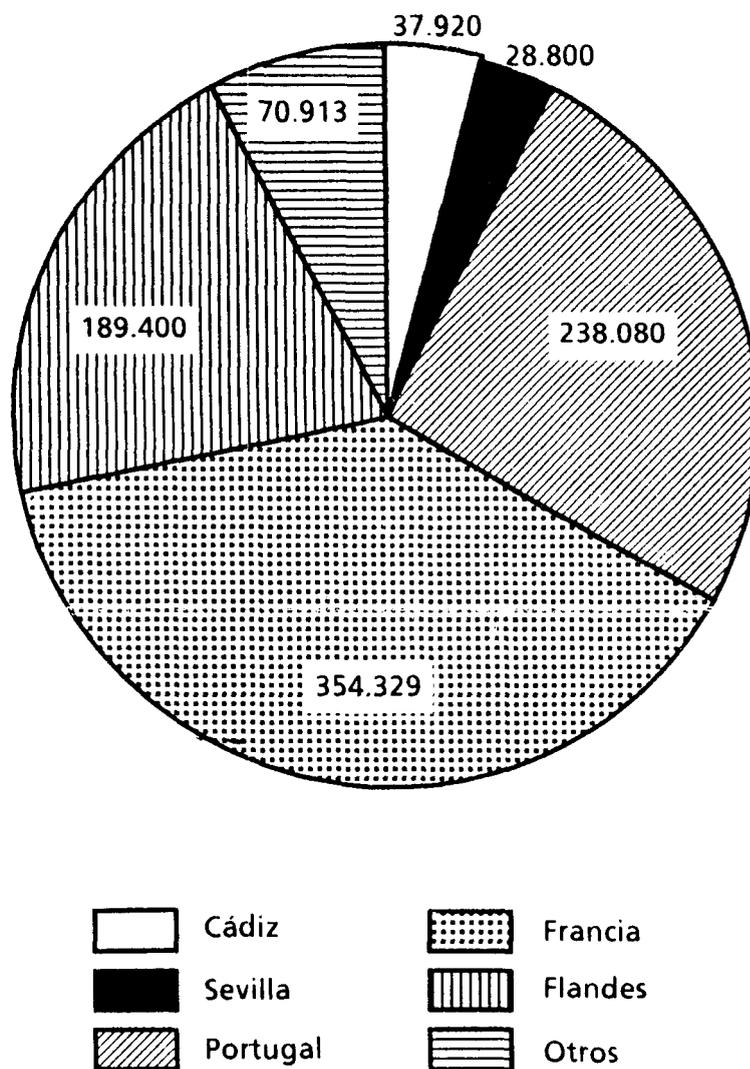


GRÁFICO n.º 10

EXPORTACIONES DE CONSERVA / EN KILOS

PUERTOS	Cádiz	Sevilla	Italia	Portugal	Francia	Flandes
TOTALES	4.460,37	1.865,87	747,5	138	7.066,17	6.125,47

Cádiz

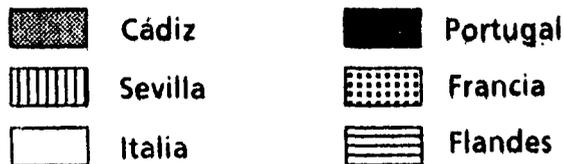
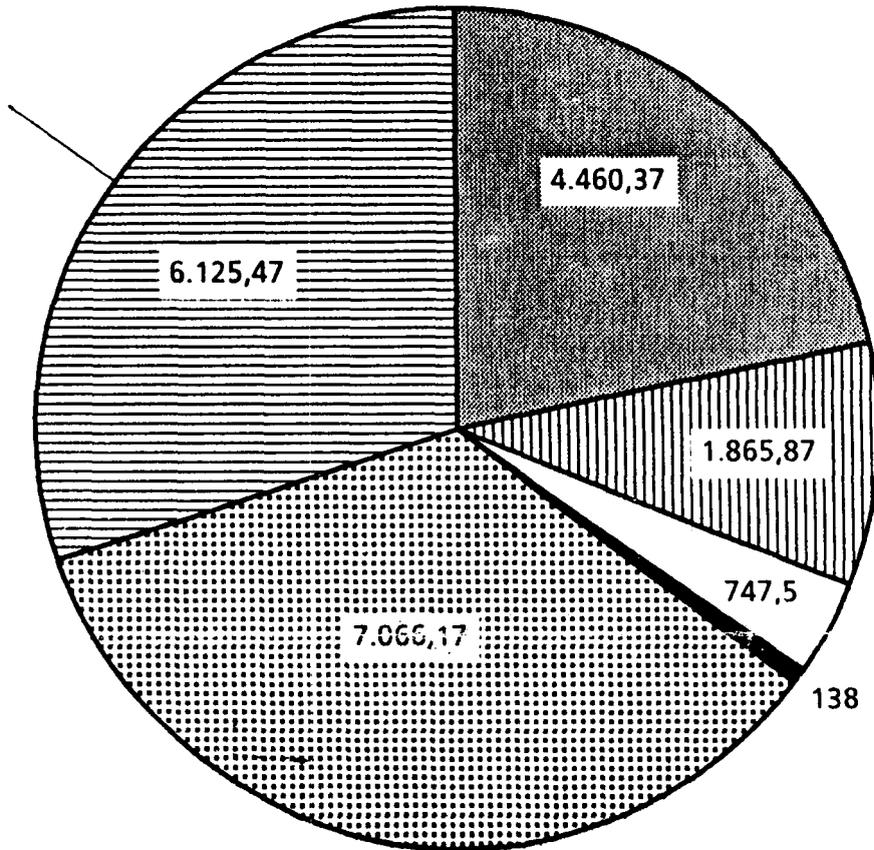


GRÁFICO n.º 11

EXPORTACIONES DE CONSERVA/EN KILOS

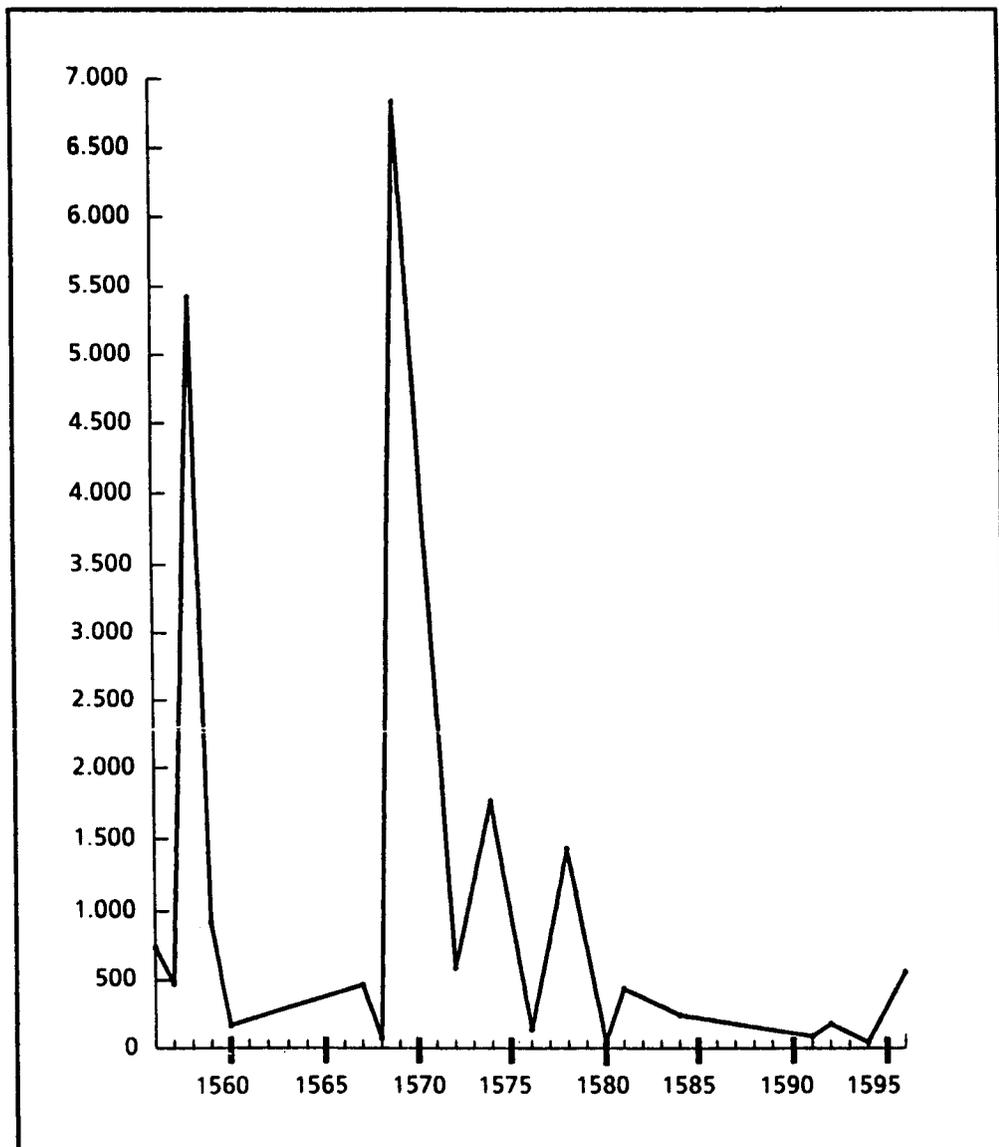


GRÁFICO n.º 12

reducido a otra medida de capacidad — el litro —, nos encontramos con el siguiente cuadro:

CUADRO VII
Totales y porcentajes de los productos exportados

PRODUCTO	TOTAL	%
Azúcar	2.854.030,83	71
Panela	77.409,73	2
Remiel	743.886,76	18,6
Conserva	20.583,38	0,5
Orchilla	317.047,3	7,9
Total	4.012.958	100

A la vista de estos datos queda fuera de toda duda la importancia del azúcar en los intercambios mercantiles de esta época. El papel y valor de la remiel no debe tampoco minusvalorarse, si tenemos en cuenta su peso específico en solo dos mercados: Francia y Flandes. La panela y la conserva mantienen el carácter ya comentado más arriba: son productos marginales con un papel muy específico en las exportaciones. Son más bien artículos de botica, recomendados a personas delicadas.

La orchilla a pesar de su escualido porcentaje — 7,9 —, debe ser tenida en cuenta al tratarse de un líquen, cuya recolección requería muchas horas de trabajo para reunir un kilo. Además con respecto a los mercados es de precisar que solo uno — Cádiz —, absorbe más de la mitad de la producción.

2. MERCADOS

Según una relación de la década de los sesenta los mercados más importantes con los cuales trataba la isla de Gran Canaria, y a donde los isleños y demás mercaderes enviaban sus granjerías de azúcar eran Levante, Flandes, Francia, Inglaterra y otras partes (27). A estos hay que añadir por supuesto los mercados andaluces y portugueses. En lo que respecta a Europa el cuadro puede ampliarse hasta los países bálticos y Alemania. Cada una de las zonas plantea cuestiones diferentes, bien por los productos importados como por la propia coyuntura por la cual atraviesa España durante el reinado de Felipe II. Por otra parte nuestra relación con cada uno de los mercados receptores fue distinta, tanto en función de las importaciones como de las exportaciones. Así mientras los productos exportados por Gran Canaria no ofrecían un abanico muy amplio, en el campo de las importaciones se contaba con mercados precisos. Debe tenerse además en cuenta que gran parte de los ingenios se ponían en marcha gracias al capital facilitado por los mercaderes extranjeros, acaparadores del producto elaborado, a quienes se devolvía el

(27) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 56-153.

préstamo en productos de la tierra. De este modo y a través de los mercados europeos el capitalismo penetra en las islas, a través de los circuitos mercantiles. Braudel nos señala como el intercambio significaba reciprocidad, es decir a un trayecto determinado corresponde cierto retorno, cerrándose así en el intercambio, el circuito sobre sí mismo (28). Este circuito se contempla en Gran Canaria mediante el envío de azúcares y otros artículos y la arribada a la Isla de productos caros: obras de arte, tejidos, tapicerías, junto con artículos de primera necesidad.

En esto flujo y reflujo se aprecian cuatro fases: dos ofertas y dos demandas, entrando en juego el capital, que afecta tanto al mercado externo como al interno.

Carande estima que el incremento de dinero mediante las exportaciones favoreció una subida de precios en el interior, a un excedente en las importaciones y a un endeudamiento continuo con el extranjero, con el consiguiente resultado de una balanza desfavorable para el comercio canario-europeo (29), desde el momento en que con los productos exportados se compraban artículos manufacturados caros y productos para el abasto de la población tales como legumbres, aceite, cereales y otras menudencias. Este desnivel en la balanza de pagos con respecto a Europa se compesó con los intercambios americanos y con la llegada de remesas.

A la hora de analizar cada uno de los mercados, en lo que se refiere a las exportaciones canarias, de las importaciones nos ocuparemos más adelante, vamos a iniciarlo con los nacionales, seguidos por los mediterráneos para luego pasar a estudiar los del Atlántico norte.

2.1. Cádiz

Cádiz se había convertido desde la Edad Media en un lugar estratégico de primer orden dentro del comercio internacional, al confluir en él las rutas mediterráneas y atlánticas (30). Los italianos persuadidos de la importancia del puerto utilizaron a la ciudad como una parada intermedia en el comercio a larga distancia, pues enviaban regularmente galeras desde Pisa, Génova y Venecia hasta Brujas y Londres (31). Los catalanes y demás pueblos levantinos se dieron cuenta, asimismo, de este papel, y lo utilizaron como trampolín en sus transacciones (32). La primacía gaditana se debió al hecho de la apertura del estrecho en la Edad Media, y en consecuencia a que el costo del transporte disminuyera, frente a las sobrecargas de la ruta renana. A partir de ahí tanto Cádiz como Lisboa pasaron a ser lugares de escala y conexión, lo cual explica su enorme desarrollo. Cádiz se convirtió, por lo tanto, en un importante mercado que distribuía aceite, vino, tintes y

(28) BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Los juegos del intercambio*, Madrid, 1984, p. 111.

(29) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 64-65.

(30) RUMEU DE ARMAS, A.: *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, Cádiz, 1976; HEERS, J.: *Genes au XVe siècle*, París, 1961; SANCHEZ HERRERO, J.: *Cádiz. La ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba, 1981.

(31) HEERS, J.: *Op. cit.*; DAVIS, R.: *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Madrid, 1976, p. 72.

(32) MADURELL MARINON, J. M.: *Arts. cits.*

mercurio, así como azúcar, orchilla y otros productos canarios. Por lo tanto hemos de ver el mercado gaditano como un centro distribuidor, tanto hacia Levante como hacia la ciudad de Sevilla y hacia el resto del hinterland castellano. Sabemos de las relaciones canarias con Málaga, Valencia y Barcelona, a través de Cádiz⁽³³⁾. Llegaban a estos mercados productos canarios, a la vez que las islas importaban sus excedentes. Se impone pensar, por lo tanto, en el rol jugado por Cádiz como mercado intermediario.

Conocemos también los envíos realizados por mercaderes ingleses a sus homónimos en Cádiz, quizá en tránsito para algún cliente particular en el mercado de Londres⁽³⁴⁾. Muchas remesas de azúcar, e incluso letras de cambio eran giradas a Cádiz, para luego ser reexpedidas a Amberes. También en las relaciones atlánticas hemos de ver a Cádiz desde la óptica de un mercado distribuidor.

Estos aspectos hemos de tenerlos en cuenta al analizar el volumen de exportaciones remitidas hacia aquel mercado. En momentos de crisis políticas y de acontecimientos bélicos solo se mantiene abierto, para recibir los productos canarios, este mercado, y solo se observan lagunas en el ritmo general cuando existe peligro de peste en la ciudad o cuando la misma es incendiada por los ingleses.

Si tenemos presente estas cuestiones podemos comprender el porqué de su importancia en las relaciones entre Gran Canaria y Europa. Mantiene el primer lugar en cuanto a importaciones se refiere, con índices importantes, si se compara con el resto de los mercados, sin embargo los agentes y factores a quienes van consignadas las mercancías rara vez son oriundos del lugar, sino mercaderes italianos, flamencos, sevillanos y burgaleses, avecindados en la ciudad andaluza. Indudablemente fueron los italianos, especialmente los genoveses, algunos nacionalizados, los mayores acaparadores de productos isleños dentro de aquel mercado. Productos que a su vez remitían a Genova o Livorno según la orden recibida.

Comenzando por el azúcar, producto más importante dentro de los intercambios comerciales, podemos observar como más del 50% del total es absorbido por el mercado gaditano. Posiblemente gran parte del volumen total de este producto, 1.476.720,02 kilos, era desviado hacia los puertos italianos. Si cotejamos la relación de barcos arribados al puerto de Livorno entre 1574 y 1593, donde los procedentes de Cádiz son 54 frente a 10 y 3 cuyos puertos de despacho eran los de Sevilla y Sanlúcar respectivamente, hallamos la respuesta, lo mismo que si cuantificamos la cantidad de cajas de azúcar llegadas al puerto italiano⁽³⁵⁾. Suponemos y creemos acertadamente, que aunque parte del azúcar pueda tener un origen americano otra parte es de procedencia isleña.

Por otra parte llama poderosamente la atención el tipo de azúcar remitido al puerto gaditano; solo se remiten con aquel destino azúcar blanco, escumas y reescumas, las mismas variedades demandadas por los italianos, quienes en ninguna ocasión reciben ni

(33) LOPEZ BELTRAN, M. T.: *Art. cit.*; SALVADOR, E.: *Op. cit.*; MADURELL MARINON, J. M.: *Arts. cit.*

(34) CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, con la edición y traducción de su «Descripción de las Islas Afortunadas», La Laguna, 1963, p. 18. A.H.P.L.P., García Ortíz, n.º 852, f. 55 r. En 1565 el mercader inglés Tomás Pollriton confesaba haber enviado el año anterior a Ricardo Castel, mercader inglés, residente en Cádiz, una partida de azúcar.

(35) BRAUDEL, F. y R. ROMANO: *Op. cit.*, p. 48.

remiel ni panela, artículos en los cuales estaban más interesados los mercados del norte de Europa. Además son significativos algunos años, en los cuales al no remitirse ninguna cantidad directamente a Italia, aumenta el nivel de exportaciones a Cádiz, como por ejemplo, 1561, 1566, 1567 y 1575.

Algo similar sucede con la orchilla. Este liquen tiene principalmente tres mercados. De ellos el más importante, en cuanto a volumen movido, es el gaditano. De un total de 317.047,3 kilos, exportados entre 1559 y 1597, 160.040,56 son remitidos al puerto gaditano, alcanzando un índice del 50,4 %. Obviamente este producto no se consumía en tanta copiosidad en el mercado andaluz, al no existir tintorerías importantes, por la tanto las remesas eran comercializadas allí para dirigirlas a otros mercados, o eran remitidas directamente por los agentes genoveses a Italia. En los últimos años del siglo, cuando el resto de las exportaciones descienden por razones obvias, crisis del azúcar, las partidas de orchilla aumentan, así entre 1582 y 1597 salen de Gran Canaria con destino a Cádiz 126.905,84 kilos, lo cual representa el 40%. Coincide esto con lo observado por V. Vazquez de Prada, quién nos dice que hacia los años 80 se observa una activación, un indudable remozamiento de la actividad económica en el Mediterráneo, manifiesta, en primer lugar, en las intensificaciones de las relaciones económicas entre España e Italia por vía directa (36).

La conserva fue el tercer producto en importancia dentro de las exportaciones isleñas, en las relaciones Cádiz-Gran Canaria. Ya hemos comentado como su comercialización no se mantuvo igual, pues atravesó momentos algidos y momentos de decaimiento. Así frente a la salida de 46 kilos en 1557 se opone el envío de 2.035,5 kilos en 1558. Producto utilizado en la dieta alimenticia, en la repostería y en el recetario medicinal era demandado por todo aquel que pudiese pagar su costo.

La conserva tenía un mercado asegurado tanto en Cádiz como en Sevilla, en función de las personas a quienes iba consignada. La ciudad del Betis se nutrió de este producto a través del puerto gaditano, al ser más intensas las relaciones, por la facilidad del puerto, entre Canarias y Cádiz. Del total este mercado andaluz acaparó el 22,54% de los envíos. No cabe duda de que gran parte de los mismos tenían por destino el mercado local, pero también es cierto la remisión de algunas partidas a funcionarios reales o a representantes del Santo Oficio.

El resto de los productos remitidos con destino a aquella plaza no tienen un flujo continuo. Se envían cantidades aisladas. La pez se despacha en cuatro fechas aisladas. La mayor cantidad fue mercada en época del rey Carlos, quizá por ser más intensa la construcción naval. En el periodo abarcado se destina 208 quintales y una arroba en 1567, 104 en 1575 y 12 en 1586.

El ámbar se consigna en un solo conocimiento de embarque, otorgado en 1566. Los quesos debieron tener aceptación entre la población andaluza, desde el momento en que aproximadamente más de 400 llevaron aquel destino. Los guantes de pellejo de carnero y las badanas, también aparecen reseñados en los embarques, junto con tocinetas, miel, cordobanes y esclavos.

La lana, pajaros y madera, para lagares y molinos de aceite, tuvieron también fortuna en aquel mercado. Del mismo modo productos americanos, arribados a Gran Canaria,

(26) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *La actividad...*, art. cit., p. 901.

desde las Indias y Brasil, se encaminan a aquel mercado, como los cueros vacunos, y las materias tintoreas, como el palo campeche y el palo brasil.

Junto con estas mercancías se embarcaba la hacienda de los pasajeros y personajes ilustres, entre la cual se englobaban ropas de vestir, libros y muebles (37). A bordo de los barcos al lado de los productos objeto de comercio, iba documentación y cartas, y en poder de los maestros se encontraban pequeñas cantidades de dinero, oro y plata remitidas desde la Isla (38).

En conclusión fue Cádiz el principal importador de productos isleños, aún cuando gran parte de los mismos, solo utilizaron aquella plaza como escala hacia nuevos mercados, tanto mediterráneos como atlánticos; a la vez se introducían a través de la ciudad al resto de Andalucía y a Castilla. Cádiz recibió, también, en alguna ocasión artículos y productos cuyo destino último era la corte.

2.2. Sevilla

Sevilla se convirtió en el siglo XVI en la urbe y metropoli del comercio atlántico. Para los italianos la ciudad era el centro desde donde organizaban sus transacciones mercantiles, puesto que en ella se reunían los productos del sur de España, no solo para la exportación sino también para la nobleza andaluza que había hecho de ella su capital (39), y para la industria, en aras a atender sus necesidades. Por otra parte el descubrimiento de América y el establecimiento de la Casa de la Contratación en su seno dieron empuje a la ciudad andaluza, destacando como una próspera metropoli internacional (40). Tomás de Mercado comentada de ella «Sevilla y toda la Andalucía era el lugar más remoto y el final de toda tierra, y ahora es el centro al que llega lo mejor y lo más estimado del Viejo Mundo... para ser conducido al Nuevo» (41). Con este carácter nació entre sus muros una sociedad adquisitiva, donde el espíritu de ganancia dominaba a la ciudad (42).

Sobre Sevilla se ponían todas las miras desde los mercados europeos, y desde allí se pedían informaciones al respecto sobre las llegadas de las flotas, y de todo lo que traían a bordo (43). Estas circunstancias la convirtieron en el lugar preferido por los mercaderes extranjeros de la época, atraídos hacia ella por la sugestión de los metales preciosos y la posibilidad de comerciar con ellos. Asimismo fue el lugar de atracción para los visitantes foráneos, los cuales no se resistieron a hacer descripciones y comentarios sobre la ciudad del Betis, en las cuales resaltaban su riqueza e importancia. Uno de ellos, llegado a la

(37) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 963, f. 19 v. En 1596 el obispo de Canarias don Fernando Suárez de Figueroa había fletado un navío, en el cual cargaba 15 cajoncitos llenos de libros, 1 barril lleno de ropa y otras cosas, 2 cajas de lo mismo, dos capillos de cedro, 2 secretorillos de lo mismo, una esclava con su matalotaje y un colchoncillo.

(38) Artículos con estas características se remitieron al puerto gaditano en 1564, 1565 y 1593.

(39) PIKE, R.: *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978, pp. 32 y ss.

(40) *Idem*, p. 13. MORALES PADRON, F.: *Op. cit.*, p. 165.

(41) MERCADO, T. de: *Suma de tratos y contratos*, edición y estudio de N. SANCHEZ-ALBORNOZ, Madrid, 1977.

(42) PIKE, R.: *Op. cit.*, p. 32; MORALES PADRON, F.: *Op. cit.*, p. 66.

(43) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 26 y ss.

urbe, en 1599, comenta de la misma «Tienen aquí su trato casi todas las naciones, Alemanes, Flamencos, Franceses, Italianos» (44). En efecto estos comerciantes se sintieron atraídos principalmente por el negocio del comercio, pero no solo del Nuevo Mundo, sino también de aquel mantenido con el resto del país, África y Europa. Así es, Morales Padrón señala como los mercaderes, tanto nacionales como extranjeros no estaban solo para absorber los metales americanos y remitir hacia el Nuevo Mundo sus manufacturas, sino también se interesaron por los productos de la región como eran los vinos, el aceite, la sal, el anís o las lanas (45).

En este comercio se integra Gran Canaria y el resto de las islas del archipiélago, quienes mantienen contactos comerciales con la ciudad hispalense desde el mismo momento de la conquista (46). En el período que nos ocupa, los tratos entre Sevilla y la Isla no son tan importantes como los mantenidos con Cádiz, en gran parte porque esta última ciudad servía de intermediaria con la ciudad del Betis, según se comprueba por los conocimientos de embarque, en donde gran parte de los productos son consignados a mercaderes y vecinos sevillanos, que bien residían momentáneamente en Cádiz o tenían allí sus agentes (47). En relación a los productos, coinciden algunos con los remitidos a otros mercados, aunque otros son casi exclusivamente demandados por esta plaza.

El azúcar se exportó directamente a la ciudad del Betis, aunque en cantidades reducidas. A lo largo del período fue recibiendo pequeñas partidas, iniciadas con 2.058,5 kilos remitidos desde el puerto de las Isletas en 1569. Hasta 1580 los envíos dirigidos con aquel destino solo alcanzaron la cifra de 38.330,42 kilos. Desde 1580 hasta 1597 se remite el resto, hasta completar los 106.012,22 kilos. Este cambio se debe, quizá, a las circunstancias del momento, aunque lo lógico hubiese sido el descenso de las exportaciones azucareras en relación con aquel mercado, al estar abastecido por el producto indiano (48). En primer lugar se debe a las vicisitudes por las cuales atraviesa la ciudad gaditana, insalubridad y poca seguridad. Así en 1582 un mercader carga azúcar en un navío para entregar a su agente en Cádiz, pero el maestre señala que solo se hará la descarga si está la tierra sana (49). Otra circunstancia viene dada por la residencia en Sevilla del propietario de ingenio de Arucas, Francisco Duarte Cerón, factor de la Casa de la Contratación, y a la larga presidente de la misma, a quién se le remite azúcar por su administrador. En estos años también reciben azúcar dos mercaderes sevillanos: Pedro de la Cal y Francisco Prieto de Belmonte (50). En conjunto Sevilla ocupa el penúltimo lugar como mercado receptor de azúcar canario, con el 3,7%.

(44) MORALES PADRON, F.: *Op. cit.*, pp. 56-58. Este comentario se debe a Diego Cuelvis.

(45) *Idem*, p. 191.

(46) LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, «Aspetti della vita económica medievale», Firenze-Pisa-Prato, marzo, 1984; LA ROSA OLIVERA, L.: *Francisco Riberol y la colonia genovesa en Canarias*, en «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales», Las Palmas, 1978; MORALES PADRON, F.: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7 y 8, Madrid-Las Palmas, 1961-1962, pp. 239-340, 355-492.

(47) Entre los vecinos sevillanos a quienes van consignadas las mercancías, tenemos residentes en Cádiz a Pedro de la Cal Ochoa, Bartolomé Caletote, Antonio Gallardo, Pedro de la Hoz, Cristóbal Jiménez, y Antonio de Pesquera entre otros.

(48) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 614-617.

(49) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 838, f. 390 r.

(50) Estos dos mercaderes recibieron azúcar y otros artículos canarios en 1592, 1593, 1595 y 1596.

Productos derivados del azúcar y demandados en la ciudad hispalense son la conserva, la panela, el melado y la rapadura, pero en cantidades poco significativas dentro del conjunto. Algún envío puntual, en algún que otro año. Conserva también se consumió en aquella plaza, aunque fue usual abastecerse de la importada por Cádiz. En 1574 se remiten a la ciudad del Betis 10 cajas y 25 barriletes. Parte de esta era enviada por el mercader Juan Codina, catalán, al obispo de Córdoba (51).

Los cereales fueron los que realmente hicieron intensas las relaciones entre Sevilla y Gran Canaria, y el resto de las islas. Algunas partidas no iban directamente a la ciudad hispalense, sino que tenían como destino el puerto de Huelva o el de Sanlúcar, aunque el definitivo era Sevilla. Fueron corrientes allí las calamidades públicas. Problemas derivados de las lluvias, inundaciones, desbordamientos del río, sequías, huracanes, provocaron hambres y pestes, que según Morales Padrón constituyeron la maldición de la ciudad (52). El trigo y la harina abundantes en la primera parte del siglo, faltaron más tarde y su abastecimiento constituyó siempre un problema. En parte la escasez de los mismos se debía a las exportaciones a Indias y tierras de infieles, lo cual originaba la falta y carestía del trigo en la plaza. Normalmente el mercado se nutría con cereal de Flandes, Alemania, Sicilia, Francia y otras zonas, las mismas con las cuales Gran Canaria mantenía contacto cuando su población pasaba hambre. Sin embargo Canarias, en general, y Gran Canaria, en particular, se permitió la exportación de cereales a la ciudad del Betis en años calamitosos. El primer envío del que tenemos constancia, en el periodo que nos ocupa, se realiza en 1561, año en que Sevilla padece hambre. Se remiten al puerto sevillano 1.000 fanegas de trigo y 900 de cebada. En la década de los setenta son remitidas varias partidas en los años 1570, 1578 y 1579, fechas en las cuales la ciudad tiene necesidad. La primera data coincide con un problema nacional, según se confirma por la pragmática de la misma fecha (53). Desde Gran Canaria salieron para Sevilla unas 1.750 fanegas de trigo y 1.000 de cebada, aunque al parecer la ciudad importó ese mismo año de Canarias 40.000 fanegas de trigo y 20.000 de cebada (54). En 1578 se remiten un total de 7.567 fanegas de cereal, 6.667 de trigo y el resto de cebada. Parte del mismo fue negociado por flamencos, administradores del almojarifazgo, clérigos y el propio concejo de la Isla, y fue consignado a algunos mercaderes, vecinos de Sevilla, a un veinte y cuatro de aquella ciudad, al propio rey y a factores de la Casa de la Contratación (55). En el año 1579 salieron todavía cargamentos superiores, tanto en un cereal como en otro. En este año el propio obispo exporta el importe de parte de su renta, lo mismo que algún clérigo y el propio

(51) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 65 v. El mercader y catalán Juan Codina remite la conserva de membrillada en nombre del obispo de Córdoba, pero va consignada a Sevilla o Cádiz, al señor Ortega de Melgosa, contador de la Casa de la Contratación.

(52) MORALES PADRON, F.: *La ciudad...*, op. cit., pp. 106-111.

(53) MERCADO, T. de: *Op. cit.* T. II. Este autor realizó un comentario sobre la citada pragmática del trigo.

(54) MORALES PADRON, F.: *La ciudad...*, op. cit., p. 193.

(55) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 228 v. En 1578 Agustín García Lozano, como fiel y administrador del almojarifazgo de ese año, confiesa tener cargadas en un navío 1.900 fanegas de trigo, pertenecientes a las tercias del almojarifazgo de la Isla, las cuales ha cargado con licencia del concejo de la Isla, para pagar al Rey en Sevilla el precio del citado impuesto.

concejo de la Isla. El almojarife del año 78 remite en el 79 lo que debe a su majestad de la renta en 1.000 fanegas de trigo (56).

La última partida, integrada por 1.500 fanegas de cebada, sale de Gran Canaria con destino a Sevilla en 1584, un años después de que la ciudad sufriera una inundación y dos después de la mortífera peste de 1580-1582 (57).

En total la plaza hispalense absorbió cereal canario, exportado por el puerto de Las Isletas, o concertados los fletamentos en la ciudad de Las Palmas, en cantidad de 17.977 fanegas de trigo y 6.059 de cebada.

Debe tenerse en cuenta que la Isla exportó estas cantidades, a pesar de sus continuas crisis carenciales, lo que la obligaba a importar cereal del extranjero, de la Península y del resto del archipiélago, especialmente de Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura, en crecidas sumas.

Otros artículos absorbidos por aquel mercado son la brea, harina, quesos, alguna minúscula partida de vino, importada por un jurado de Sevilla, miel, esclavos — 13 negros —, ámbar y algalia. Junto con estas mercancías se remitieron también regalos, alguna joya, una cruz de oro con esmeraldas, barriles de fruta y animales exóticos.

2.3. Italia

El mercado italiano, y en especial Génova, mantuvo relaciones comerciales con Canarias, desde el siglo XV (58). Génova, en el siglo XVI, aunque no dominara al mundo por sus barcos, marinos y comerciantes, se convierte, en especial a partir de 1550, en una potencia importante (59). Su éxito se debe a la capacidad múltiple de sus habitantes, y al contrabando que organizaban a partir de Sevilla. La importancia de sus operaciones hará que el comercio de Levante florezca nuevamente (60). Sus hombres se encuentran esparcidos no solo por las ciudades italianas sino por toda España, donde arraigan en todas las etapas de su economía (61). En Canarias intervienen directamente, tanto financiando la conquista como el desarrollo de la industria azucarera a la vez que controlan su comercialización, bien solos o formando compañías.

Junto con Génova destaca el mercado florentino, especialmente después del desarrollo del puerto de Livorno. Su localización se debió a las expectativas de su propio hinterland, así en torno a 1550, se convierte en un puerto cosmopolita, donde la procedencia de los mercaderes y de las mercancías comerciales de dan una actividad destacada (62). Las obras realizadas en el canal abre su puerto a las aguas del Arno, vía de la economía tos-

(56) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 530 v.

(57) A.H.P.L.P., Francisco de Casares, n.º 822, f. 272 r. MORALES PADRON, F.: *La ciudad...*, op. cit., p. 107-108.

(58) HEERS, J.: *Op. cit.*, p. 494. Habla el autor de la importancia de la orchilla en el comercio entre Genova y Canarias. También llegaron esclavos canarios a Genova como objetos mercantiles. Vid. GIOFFRE, D.: *El mercato degli schiavi a Génova nel secolo XV*, Génova, 1971.

(59) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. III, pp. 130 y ss.

(60) LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Art. cit.*; VAZQUEZ DE PRADA, V.: *La actividad...*, art. cit.

(61) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. III, p. 134.

(62) En el puerto de Livorno la entrada de mercancías del mundo ibérico ocupa, en los años finales del XVI, el primer puesto. Vid. BRAUDEL, F. y R. ROMANO: *Op. cit.*, pp. 45-46.

cana, por donde entran las mercaderías y salen los generos textiles de la industria comarcana (63).

Pues bien, tanto una zona como otra mantuvieron relaciones directas con Gran Canaria, sin contar las remesas remitidas a aquellos mercados, vía Cádiz, según hemos comentado. Desde el puerto andaluz, bien sueltos o en flotas, navegando en conserva, para prevenirse de los corsarios, los navíos recorrían la costa levantina, haciendo escalas en Valencia, Marsella, Napoles o Civitavecchia, hasta llegar a Genova o Livorno.

Dos productos reclaman la atención de los mercados italianos: el azúcar y la orchilla.

En la época de Carlos I el azúcar remitida a Italia, ocupa el primer lugar en el volumen de las exportaciones isleñas. En el periodo estudiado los italianos absorben el 15,5% del azúcar producido en Gran Canaria, a pesar de lo esporádico de sus exportaciones directas. Los años en donde apreciamos la remisión del producto a la península italiana apenas constituyen series seguidas, sino años aislados: 1557, 1569, 1571, 1572, 1574, 1578, 1591 y 1592. Si relacionamos estos años con las cantidades exportadas, un total de 441.388,17 kilos, obtenemos una media de 55.173,5 kilos/año. No obstante esta relación no es del todo real, pues frente a años donde se envían cantidades importantes — 157.008,58 kilos — hallamos otros más escualidos — 24.334 kilos —. Indudablemente, tenemos la certeza de que Italia fue, bien directamente bien a través de otros mercados, nuestro mejor cliente. Afirmamos esto al conocer los envíos de azúcar de Cádiz a Italia. Si sumáramos la cantidad exportada directamente con al menos dos tercios del azúcar remitido a Cádiz, el volumen sería bastante superior al resto de los mercados.

Con la orchilla sucede algo similar. Este liquen, como otros colorantes y mordientes, fue demandado por Italia, donde era empleado en los centros textiles de la Toscana y Lombardía. Desde 1571 e 1589, con bastantes lagunas intermedias, se remitieron a la península itálica 76.405,54 kilos, alcanzando un índice del 24%. Con este cupo se convierte el mercado italiano en nuestro segundo cliente, después de Cádiz. Si mantenemos el mismo presupuesto comentado para el azúcar, no existe duda de la primacía de esta zona como receptora del artículo isleño.

Otros productos remitidos en cantidades insignificantes son la pez o brea, la conserva, lana, pajaros canarios e incluso palillos de diente. En definitiva estos productos, a excepción de algunos netamente isleños, son los mismos importados por las plazas italianas desde la Península Ibérica en la centuria del Quinientos, y parte de la siguiente (64).

2.4. Portugal

Portugal desempeñó un papel decisivo en la expansión geográfica europea desde fines del siglo XV. Las explicaciones ya han sido dadas por distintos historiadores (65). Estos hechos van a poner el pequeño estado en contacto con el resto del mundo. Sus hombres navegan la costa de Africa y las Islas Canarias hasta Irlanda y Flandes. Los

(63) LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Art. cit.*, p. 722.

(64) *Idem*, pp. 729-756. BRAUDEL, F. y R. ROMANO: *Op. cit.*

(65) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, T. III, op. cit., p. 109. Quién mejor define el papel de Portugal en estas fechas es MAGALHÃES GODINHO, V.: *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, 1971, 3 vols.

descubrimientos africanos constituyeron un espacio económico donde lo esencial fue la explotación del márfil, la malagueta, el polvo de oro y el comercio de esclavos (66). Estos productos pondrán en conexión al país lusitano, y especialmente a Lisboa, con el Levante y el Norte. Estas relaciones convertirán a la ciudad del Tajo en internacional; allí las colonias extranjeras se multiplicarán. Los genoveses practicarán en ella el comercio al por mayor e incluso el comercio al detalle. De este modo Lisboa y en conjunto Portugal estarán bajo el control de los extranjeros (67).

En relación a Canarias el comercio mantenido entre el archipiélago y el país ibérico, mantiene una tradición que se remonta a la Edad Media. En el siglo XVI continúan para acrecentarse a partir de la Unión Ibérica (68). En este periodo los mayores intercambios se producen con la capital del reino, aunque también son dignos de tener en cuenta los mercados del Algarbe: Faro, Portimao, Lagos, Tavira, y los situados a ambos márgenes del Tajo: Setubal, Sesimbra, Viana y Aveiro (69). En este comercio dos productos llaman la atención: los cereales y el vino, además de otros artículos más esporádicos en los intercambios.

La intensidad del tráfico a lo largo del siglo fue posible gracias a los cereales, destacando en esta relación la isla de Tenerife (70). La documentación insular y la portuguesa da pruebas de ello (71). M. Godinho nos los señala al comentarnos las importaciones de granos canarios por parte de Portugal.

En el vecino país el trigo y demás cereales escaseaban, y podemos comprobar que el déficit era una cuestión permanente. Fortunato de Almeida mantiene como la producción de cereales constituía un serio problema en Portugal, por su variabilidad en relación al consumo (72). Este país preveía sus crisis frumentarias, y por ello convirtió al archipiélago de Azores, desde fines del siglo XV y principios del siguiente en el área triquera portuguesa, suplantando a Madeira, así lo confirma F. Mauro cuando dice que el trigo de Azores abastecía en gran parte a Lisboa (73). M. Godinho nos explica asimismo

(66) REPARAZ, G. de: *La época de los grandes descubrimientos españoles y portugueses*, Madrid, 1931.

(67) RAU, V.: *A family of Italian merchants in Portugal in the XVth. Century: the Lomellini*, «Studi in onore de A. Saporiti», 1957, pp. 717-726.

(68) LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudio aproximativo*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, 1983.

(69) *Idem*. Faro representa el 1,6% en sus relaciones comerciales con Canarias, Portimao el mismo índice, Lagos el 5%, Tavira el 6,5%, Setubal el 11,5%, Sesimbra el 1,6%. Lisboa está por encima de todos con gran diferencia, el 60%, y el resto se reparte entre Aveiro y Viana con el 1,6%, y un 11,5% donde solo se nombra como lugar de destino Portugal.

(70) SERRA RAFOLS, E.: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507*, La Laguna, 1949, acuerdos 492, 503, 504, 511. SERRA RAFOLS, E. y LA ROSA OLIVERA, L.: *Acuerdos del cabildo de Tenerife, 1508-1513*, La Laguna, 1952, pp. 63, 71, 164, 200; CLAVIJO HERNANDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980, dcs. 455, 581.

(71) LOBO CABRERA, M.: *El comercio...*, art. cit.; MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, Vol. III, pp. 241-243. Este autor basándose en fuentes manuscritas lusitanas nos refiere como la obstinación portuguesa por anexionarse Canarias se basó en imperativos de constituir un poblamiento agrícola con vistas a constituir una zona cerealera y una posición estratégica clave.

(72) ALMEIDA, F. de: *Historia de Portugal*, Coimbra, 1925, T. III, p. 472.

(73) MAURO, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969; MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, Vol. III, pp. 237-240.

el carácter de las economías de subsistencia portuguesa, al convertirse en una constante de la misma la escasez de pan, por ello importa cereales de las islas atlánticas, del norte de Europa y del Mediterráneo (74). Entre estos mercados se encontraban las Islas Canarias.

Las cantidades exportadas desde Gran Canaria, no son excesivas, aunque pueden tener su importancia, si tenemos en cuenta las crisis de subsistencia de Gran Canaria. Las cifras poseídas no corresponde al reinado del rey Felipe, sino al de su padre. Entre 1528 y 1555 se exportaron al continente 500 fanegas de cebada y 560 de trigo. No obstante la información dada por el historiador portugués M. Godinho, habla de mayor intensidad en el tráfico (75). Datos tangenciales nos lo confirma, y aunque el cereal no sea gran-canario, si se utilizó su puerto para concertar el flete. Así por los años cercanos a la partida de la Armada Invencible de Lisboa, se fleta una carabela, la cual había arribado a la Isla procedente de Vila do Conde con mercaderías, con obligación de descargarla en Tenerife; el maestre hizo concierto, mientras estuvo en Las Palmas, con tres portugueses, para cargar en ella, primero en Gran Canaria y luego en Lanzarote, todo lo que se pudiera llevar, sin tomar nada de otras personas, excepto de los mercaderes y 6 moyos de pan para el maestre (76). La derrota seguida por la nave, con escala en Lanzarote, isla con excedente de pan, nos hace pensar en la ida allí para cargar pan.

El vino canario y su exportación hacia Portugal pasa por dos etapas, antes y después de 1580. El caldo isleño contribuyó al abastecimiento europeo; el de Madeira ocupó a partir de 1570 el lugar del azúcar en la economía de la isla y redundó en beneficio del continente (77). Sin embargo, en los primeros años, la producción no debió ser muy abundante al ser reclamado desde el continente el vino canario.

El inicio de las exportaciones vinícolas comienza según nuestros datos en 1569. En los años siguientes se amplían. El año 1580 marca un auge en el comercio desarrollado entre Portugal y el archipiélago, con incidencia en Gran Canaria. El año 1581 se inicia con un cargamento de 10 toneladas de vino con destino a Lisboa. Al año siguiente se fleta un navío por parte de dos mercaderes, para llevar a Portugal 95 pipas de vino. Ese mismo año, y mediante un crédito, se envía más vino a la capital del reino lusitano.

En 1586 la exportación de los caldos canarios continua, observándose una novedad. Se realizan varios fletamentos para Lisboa con vino y mercaderías. La novedad la impone la compra del producto al objeto de suministrar a la Armada Invencible, que se prepara en Lisboa, de mantenimiento.

En total se remitieron a aquel mercado unas 496 pipas, es decir 238.080 litros, representados con el 28% en el conjunto de las exportaciones del producto a Europa.

Otros productos demandados por Portugal son la pez, quesos, vinagre y otras menudencias como azúcar, salitre, cajas de artillería y madera. La pez fue muy demandada en la primera mitad del siglo, sin embargo en nuestra época solo se registra un envío:

(74) MAGALHÃES GODINHO, V.: *Op. cit.*, Vol. III, pp. 217 y ss.

(75) *Idem*, pp. 241-243.

(76) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 892, f. 218 v. El contrato de fletamento se realiza en 1 de mayo de 1588, entre el maestre Gonzalo González y los portugueses Juan Folguera, Melchor Ribero y Bartolomé Forges.

(77) MAURO, F.: *Op. cit.*, p. 47.

en Las Palmas se contrata un barco, en 1563, para ir a El Hierro a cargar 250 quintales del producto y quesos.

Azúcar también se envió ocasionalmente. Después de 1580 parten dos navíos con aquel destino con azúcar y suertes. Creemos que esta demanda no obedece a necesidad del mercado, al estar Portugal surtido por sus colonias, sino a la casualidad de residir en Lisboa, quizá en relación con la flota equipada para dirigirse a Inglaterra, el factor real Francisco Duarte, propietario del ingenio de Arucas. Su administrador, Hernando Hernández Moreno, le remite entre 1586 y 1587 28.346,58 kilos.

2.5. Francia

La paz de Cateau-Cambresis de 1559 abrió el mercado francés a España y por supuesto a Canarias. No cabe duda de que este comercio fue irregular y sufrió durante casi toda la primera mitad del siglo XVI restricciones, a causa del continuo y frecuente estado de beligerancia; en los periodos de paz se mantuvo activo el comercio de vino, azúcares y remieles canarias, cambiados principalmente por paños, madera, sardinas y otras mercancías. La mayor actividad se registró en el último cuarto del siglo XVI y en el primero del siguiente (78).

En fechas anteriores se vislumbra algo de tráfico entre ambas zonas; fue uno de sus más activos comerciantes Juan Mansel, fundador del mayorazgo de Arucas, con agentes y factores en Ruan (79).

La actividad comercial se revela también por el tráfico de seguros de Ruan, donde se aplicaba del 7 al 7,5% al comercio canario, como por la capacidad de absorción del azúcar hispano, gracias a Canarias y Santo Domingo, y del malvasía isleño (80).

El azúcar canario y sus derivados, fue el producto más demandado por los mercados franceses de Ruan, Le Havre, San Malo y Nantes. A partir de 1560, un año después de celebrarse la paz entre Felipe II y Enrique II comienzan las exportaciones canarias con destino a aquellos mercados. Durante los primeros años de apertura del tráfico, este no fue muy intenso. Se activa a partir del cierre del mercado flamenco, fechas en las cuales las plazas galas ocupan un lugar importante, al realizarse el tráfico de mercancías desde sus puertos a Amberes por tierra (81). A partir de 1570 el puesto ocupado por el mercado flamenco en la importación de azúcar isleño, es recuperado por Ruan y Le Havre principalmente. De hecho entre 1569 y 1587 Francia acapara todo el intercambio mantenido entre Gran Canaria y los mercados del norte de Europa. Entre esas fechas las plazas francesas importan el 71,8% del azúcar, remitido a las mismas en todo el periodo.

Francia fue un mercado capaz para los productos isleños, no de la importancia de Flandes e Italia, pero indudablemente de consideración. Importó entre 1559 y 1589 338.005,68 kilos de azúcar, representados, dentro del conjunto, con el 11,8%. No obstante el tráfico no se puede aplicar por igual a todo el periodo, pues solo fue intenso entre

(78) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977. T. II, pp. 22 y ss.

(79) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*, op. cit., T. I, p. 309.

(80) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 237. Los seguros de Canarias estaban en el punto medio entre los de Lisboa, Cádiz, Sevilla, y Larache.

(81) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres...*, op. cit., T. I, pp. 60-61.

1569 y 1587; en el resto de los años alternan los envíos con lagunas comerciales, así solo se remite azúcar a Ruan y Le Havre en 1560, 1565 y 1567. En el periodo más activo se observan asimismo baches en la serie, producto de la beligerancia en el canal, de las guerras de religión, del bloqueo de Amberes, y de la vigilancia de los corsarios rocheleses al comercio practicado entre España y Flandes, junto con la insurrección de Holanda en 1572 (82).

También debió llegar azúcar canario a Francia, por vía indirecta, a través de Cádiz, según se desprende de una relación fechada en 1565, donde se señala «lo que se compra en Cádiz o otros lugares donde no se hace» (83).

La remiel fue uno de los productos, donde Francia y Flandes compitieron por absorberla, al ser los únicos mercados demandantes, quizá para reelaborarla y refinarla en las refinerías francesas y flamencas. Las vicisitudes por las cuales atraviesa la exportación de este artículo, son las mismas comentadas para el azúcar. Los envíos a los mercados bretones tienen una fecha inicial y otra final: 1565 y 1586. En este periodo remiel envasada en pipas, cuartos, tercios y barriles navegó con destino a la costa atlántica gala en cantidad de 209.438,7 kilos, con un índice de absorción por parte de aquel mercado del 28,1 % del total.

Con respecto al vino fue Francia nuestro mejor mercado. Acaparó el 41,7 % de nuestra exportación a Europa. Sin embargo existen dudas acerca de si el volumen importado por las plazas bretonas, 354.229 litros, fue consumido íntegramente en ellas. Los puertos del litoral atlántico francés mantuvieron un intenso comercio de contrabando con Inglaterra, después del cierre de relaciones entre España y la isla inglesa. En el Archipiélago se tiene conciencia, y así debió ser, del tráfico de vino a Holanda e Inglaterra, a través de navíos franceses (84).

La panela y la conserva, artículos derivados del azúcar y elaborados a partir de ella, también fueron demandados por las ciudades francesas. La panela, lo mismo que la remiel, solo tuvo dos buenos mercados: Francia y Flandes. El primero importó 26.145,75 kilos, representados por un porcentaje del 33,8 %. La conserva solo fue comercializada en dos ocasiones: 1569 y 1572, años en los cuales se envían 7.066,17 kilos.

La orchilla, producto necesario en las tintorerías normandas, no interesó en demasía a los franceses, interesados más en las tinturas americanas. Solo se remitieron a aquel mercado 772,8 kilos en 1567.

Variedad de productos, tanto isleños como foráneos, completaban las cargas de los navíos. Por lo exiguo de las remisiones, más parecen objeto de curiosidad que elementos importantes del tráfico. Productos isleños enviados a los puertos bretones son las bayas de laurel, vinagre, aguardiente, palmitos, lana, melaza, papas, fruta, pajaros canarios y rapaduras. Artículos americanos, importados por la Isla para su posterior comercialización, salieron con aquel destino tales como el palo brasil y el palo campeche. Estos productos se acompañaban con cajoncitos y barriles de regalos, remitidos por los factores a sus señores en señal de agradecimiento.

(82) *Idem*, pp. 54-62.

(83) LAPEYRE, H.: *Une famille...*, op. cit., p. 621.

(84) A.G.S., Consejo y Junta de Hacienda, leg. 291; Cámara de Castilla, leg. 2.755; Guerra Antigua, leg. 74-71.

2.6. Flandes

El mercado flamenco está representado realmente por la ciudad de Amberes, la cual junto con Sevilla y Lisboa formaba el llamado eje atlántico, en torno al cual había girado, en buena parte, la economía de la Península Ibérica, desde finales de la Edad Media.

La ciudad del Escalda, situada desde luego en la encrucijada de los intercambios con el norte de Europa, se convierte en un centro mercantil de primer orden, alcanzando su plenitud a mediados del siglo XVI, al erigirse en el punto neuralgico de toda la economía internacional. La vida comercial y financiera allí era intensa.

Fue sin lugar a dudas la economía atlántica la que decidió la suerte de Amberes. Todo cambió para ella con la llegada del primer barco portugués cargado de pimienta y nuez moscada⁽⁸⁵⁾. Desde esta fecha, 1501, hasta 1569 pasa por diferentes etapas de choque y reactivación. En este periodo se distinguen al menos tres etapas. La primera se centra entre 1501-1521, en donde la ciudad estuvo bajo el signo de Portugal, siendo la pimienta su artífice, tal como refiere H. van der Wee⁽⁸⁶⁾.

Entre 1530 y 1557 cae bajo la orbita de España y de las remesas de los metales americanos⁽⁸⁷⁾; en estos años se observa un abandono del tráfico de mercancías en favor del referente al dinero, que a la larga contribuye a arruinar el comercio de Amberes.

El tercer período, coincide con el avance de Amberes, después de la paz de Cateau-Cambresis⁽⁸⁸⁾. Sin embargo la calma dura poco y los acontecimientos políticos impiden el desarrollo del comercio con toda normalidad. A partir de 1560 comienza la hostilidad de franceses e ingleses durante las primeras guerras de religión. En 1560 Amberes se cierra al comercio inglés y en respuesta en los años siguientes se efectúan numerosas capturas de barcos españoles; entre finales de 1563 y los primeros meses de 1564 los ingleses capturaron más de 70 barcos que comerciaban entre Normandía y los Países Bajos. A estos hechos se añade la insurrección de 1566 y la llegada del duque de Alba a Flandes, aumentando aún más la tensión. Una serie de circunstancias hace que los ingleses cierren la navegación en el canal de la Mancha durante más de un año. Este bloqueo coincide con la guerra de Francia con lo cual el comercio marítimo termina por estar prácticamente interrumpido. Ante la gravedad del peligro percibido por el duque de Alba, este entabla negociaciones consiguiendo que en 1571 se vuelva a una libertad de circulación.

Otro obstáculo a la navegación hispana con Flandes eran los corsarios rocheleses, pero la tensión se agrava con la insurrección de Holanda y Zelanda y el nuevo bloqueo de Amberes entre 1572-1577. Los rebeldes comienzan a interceptar la navegación llegando hasta el mismo puerto de Amberes, intentando en contrapartida el duque de Alba romper los asedios y restablecer el tráfico, sin embargo los holandeses consiguen mantenerse fuertes en el control del canal. Ante esta situación es necesario buscar nuevas rutas entre los Países Bajos y España, una de las cuales era la terrestre hasta Ruan o Nantes, donde las mercancías eran embarcadas en navíos franceses. Así continuaban las cosas hasta que

(85) VAN DER VEE, H.: *The growth of the Antwerp market and the European economy, (fourteenth-sixteenth centuries)*, La Haya, 1963, Vol. II, p. 127.

(86) *Idem*, Vol. II, p. 128.

(87) BRAUDEL, F.: *Civilización...*, op. cit., T. III, p. 117.

(88) *Idem*.

Alejandro de Farnesio reconquista los Países Bajos católicos y Amberes en 1585. A partir de 1588 se comienza a observar en la ciudad del Escalda una lenta pero animada recuperación, al asumir su puerto nuevas funciones comerciales, a la par que reviven tradicionales industrias, retornan las colonias mercantiles extranjeras, y la política de asientos de Felipe II abre nuevos horizontes a su actividad como plaza financiera (89).

En este contexto se sitúa el comercio canario-flamenco. Existía tradición mercantil entre ambas zonas, desde finales del siglo XV y primer tercio del XVI (90), pero el verdadero auge en los intercambios se aprecia entre 1556 y 1567. En estos años se observa el mayor volumen en el tráfico. Solo en azúcar se remiten a aquella ciudad 400.986,01 kilos, el doble de lo enviado a Amberes hasta 1555 (91). Dicha cantidad representa el 91,9% del azúcar importado por el ducado de Brabante, desde Gran Canaria.

En conjunto Flandes se convirtió en el tercer mercado en importancia con respecto a la importación del producto isleño, tras Cádiz e Italia, teniendo en cuenta que su tráfico sufrió grandes alteraciones. En todo el periodo salió azúcar con aquel destino en cantidad de 433.200,16 kilos, con un índice del 15,3% dentro del total.

A partir de 1570 su comercio apenas sí está representado, salvo por el envío de minúsculas partidas, coincidiendo con algún momento de paz. De todos modos el tráfico no se volverá a recuperar, y las remisiones que tenían por destino la ciudad del Escalda, se dirigen ahora al puerto de Calais, desde donde se reexpiden por tierra a la ciudad de Amberes (92).

La remiel pasa por los mismos avatares. Este producto interesó desde el principio a los moradores flamencos. En la época del rey Carlos absorbió 252.301 kilos. Cantidad doblada en el periodo de su hijo. Igual que el azúcar la época de esplendor culmina en 1570, aún cuando en los años finales del siglo, aparezca como artículo demandado por aquel mercado. Amberes importó en el reinado de Felipe II 534.448,06 kilos, alcanzando con ello un porcentaje en las exportaciones canarias del 71,9%, seguido a distancia del mercado francés. Gran parte de este producto sería reelaborado en las refinerías antuerpienses y exportado hacia el interior y norte de Europa.

El vino tiene un mercado con dos fechas tope: 1557 y 1572. A partir de este último año no se registra ninguna salida de caldo isleño para la ciudad del Escalda. No obstante en tan poco espacio de tiempo demandó una cantidad importante: 189.440 litros, lo cual representa un índice del 22,4% en el conjunto de las exportaciones vinícolas.

La orchilla solo se envía a Amberes en cuatro ocasiones: 1559, 1560, 1567 y 1569. A pesar de contar la ciudad flamenca y el ducado de Brabante con talleres industriales es obvio que sus dueños se interesaron más por la cochinilla y maderas tintoreas, que por el

(89) VAN DER WEE, H.: *Op. cit.*, Vol. II.

(90) LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, «IV Coloquio de Historia social de Canarias», Las Palmas, 1979, pp. 29-50; GORIS, J. A.: *Etude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens), a Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain, 1925.

(91) A Amberes se remiten entre 1522 y 1555 220.570 kilos de azúcar distribuidos en los siguientes años: 1522, 1532, 1533, 1534, 1536, 1545, 1549 y 1555. El mayor volumen corresponde al año 1534 con un nivel de exportación de 66.240 kilos.

(92) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres...*, op. cit., T. I, p. 61.

liquen canario. No obstante en estos años importó Amberes una cantidad respetable: 52.228,4 kilos, con un porcentaje del 16,4%.

En la recepción de panela y conserva isleña ocupa Amberes uno de los principales puestos. Del primero absorbió el 62,4% con 48.181,98 kilos, y del segundo el 29,75%.

Además de estas importaciones, los flamencos se interesaron por casi todos los productos elaborados, fabricados e importados en la Isla. Vinagre, quesos, guantes y miel completaban las cargas. El aceite, importado de la Península para el abasto de la Isla, y las bayas de laurel, usadas en cosmética, farmacia y en la fabricación del jabón, también fueron demandadas. Junto a esto se incluye árboles, palmitos, simientes y sarmientos, acompañados con dientes de márfil, fruta, pájaros, cañadulce, rapaduras, lana, mantas de la tierra y melaza.

2.7. Otros mercados

Además de los mercados ya analizados, mantuvo Gran Canaria relaciones comerciales con otras zonas, tanto hispanas como europeas. Entre las primeras se cuenta Galicia y Vizcaya. Los contactos con el reino gallego son más propios de la primera mitad del siglo y están basados en la exportación de cereales, a consecuencia de las crisis frumentarias propias de aquella zona⁽⁹³⁾. No obstante, en el periodo estudiado, se observa la relación mediante las importaciones de productos gallegos, tales como la madera y otros artículos.

El país vasco mantiene contacto directo con Canarias a través de sus hombres. Muchos de ellos participaron en la conquista de Gran Canaria, y durante los primeros años contribuyeron como marinos a conectar la Isla con el exterior⁽⁹⁴⁾.

En relación al comercio y a los intercambios entre la Isla y Vizcaya fueron frecuentes, en especial en lo que respecta a la importación de hierro por parte de las islas. En contrapartida Bilbao y San Sebastián recibían vino canario. En 1588 Baltasar de Lezama escribía a la corte, indicando el haber recibido comisión de don Rodrigo de Santillan para embargar todos los vinos de Andalucía y Canarias, que se hallasen en Bilbao. Con tal nombramiento consiguió un saldo de 400 pipas, destinadas a la armada real⁽⁹⁵⁾.

En 1575 se otorgan un fletamento y dos conocimientos de embarque, al objeto de remitir vino canario a Vizcaya. En junio de dicho año el maestro de navío, un portugués, fletaba al tesorero de la catedral, doctor Juan de Unzueta, su nave para cargar en ella hasta 64 pipas de vino, las cuales había de cargar en el puerto de Melenara, comarca de Telde, percibiendo por el flete 182 ducados a pagar en los puertos de destino: Bilbao y San Sebastián⁽⁹⁶⁾. Al mes siguiente el mismo maestro reconocía haber recibido del tesorero 43 pipas

⁽⁹³⁾ LOBO CABRERA, M.: *Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI*, «Actas del II Coloquio de Metodología histórica aplicada. La documentación notarial y la Historia», Santiago de Compostela, 1984, pp. 221-222.

⁽⁹⁴⁾ AZNAR VALLEJO, E.: *Op. cit.*, p. 194.

⁽⁹⁵⁾ A.G.S., Guerra Antigua, leg. 228-183. El informe está fechado en Bilbao, a 27 de diciembre de 1588.

⁽⁹⁶⁾ A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 149 r. Entre las condiciones señaladas en el fletamento se indica que las pipas se debían descargar juntas en cualquiera de los dos puertos; además si en el

de vino y 5 cuartos consignadas a Juanes de Ybarreta y Francisco de Mirubra, clérigo, los cuales iban en el navío. Estos se comprometían a vender el vino en Vizcaya al mayor provecho y utilidad, y vendido darían cuenta y razón a Unzueta, empleando el producto en cosas de la tierra conforme a las memorias recibidas (97).

En Europa otros mercados se interesaron por los productos canarios, en especial por el azúcar, al gozar el Archipiélago de fama por su producción y calidad, según se desprende de la literatura de la época (98). Un autor francés del siglo XVI se refiere a las Islas Canarias como a un lugar al que se acude en busca de azúcar para los golosos:

«Pour vous, ventres goulus, pour vous il faut aller Chercher le sucre dous jusques en Canarie, et jusqu'en Calicut la fine espicería...» (99).

Inglaterra fue un mercado importante para el azúcar y el vino en el siglo XVI, aún cuando no se perciba con suficiente constancia en la documentación. Al parecer el azúcar que importaba Londres procedía en su mayor parte de Granada y en menor cantidad llegaba azúcar a la capital inglesa y a Southampton desde Lisboa, Sanlúcar e islas de Atlántico Oriental. Colorantes también importaba, así orchilla canaria llega a Bristol entre 1503-1504 (100). Rumeu de Armas hace referencia a los tempranos inicios del comercio con Inglaterra, y a las expediciones organizadas a Canarias, Azores y norte de Marruecos por comerciantes de Bristol, que poco a poco establecieron factorías fijas en las islas, con importantes operaciones comerciales (101). En 1556 fue enviado a Canarias Tomás Nichols, al objeto de aprender la lengua, para después servir de factor en las islas. Representaba, concretamente, en Tenerife los intereses de Antony Hihman, de Edward Castelin y Tomás Lock. En Gran Canaria estos mismos tenían como factor a Duarte Kingsmil. Este declara, con ocasión del proceso inquisitorial contra Nichols, el valor de las mercancías llevadas y traídas en una sola vez, estimadas en 30.000 ducados (192).

En fecha cercana a estos años, 1565, el maestre de navío, Jaimes Antón, vecino de Plymouth, fletaba su barco al mercader inglés, Duarte Selaçan o Selnanque, residente en Las Palmas, para cargarlo de azúcar, remiel y vino, y llevarlo a Inglaterra, al puerto más cercano, con mayor seguridad el de Londres, donde una vez llegado daría aviso a los mercaderes Leonel Duquet, Antonio Hiqueman y Duarte Castelan, vecinos de Londres,

navío no cupieran todas las toneladas, 32, se descontarían las que no cupieran del precio del flete, y se pagarían fuera de flete los derechos de entrada de barras en el puerto de Vizcaya.

(97) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 786, f. 196 r. y 196 v.

(98) PEREZ VIDAL, J.: *Canarias, el azúcar, los dulces y las conservas*, «II Jornadas de Estudios Canarias-América», S/C. de Tenerife, 1981, pp. 173-193. Este autor recoge las citas literarias de Quevedo y Gongora, principalmente, referidas al azúcar canario.

(99) LOPEZ ESTRADA, F.: *Dulce fama de las Canarias en la Francia del siglo XVI*, «Revista de Historia», 89, La Laguna, 1950, p. 85. El autor francés que recoge este poema es Guillaume de Saluste du Bartas.

(100) ULLOA, M.: *Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI*, «Anuario de Historia económica y social», 2, Madrid, 1969, p. 197.

(101) RUMEAU DE ARMAS, A.: *Piraterías...*, op. cit., T. I, pp. 314 y ss.

(102) CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols...*, op. cit., pp. 15-18. Estas noticias las recoge el citado autor del proceso incoado por la Inquisición al mercader inglés.

para que si quisieran descargar allí lo pudieran hacer, y si lo enviaran a Amberes cumpliría igualmente (103).

Estos contactos continuaron de manera indirecta, remitiéndose azúcar a Cádiz por mercaderes ingleses quienes la consignan a sus paisanos, vecinos en aquella plaza, según se desprende de envíos realizadas en 1558 y 1565 (104). A partir de aquí no existe constancia del envío de nuevas partidas al mercado inglés, a excepción de una noticia recogida a través de un poder en 1585, coincidiendo con el deterioro de relaciones entre Felipe II e Isabel I. En dicho año el arcediano, canónigo y contador del Santo Oficio don Juan Salvago, da poder a otro canónigo para cobrar de Juan Ganbre, francés, lo procedido de 2 pipas de vino, llevadas a Inglaterra, de las cuales no le había dado cuenta (105).

También sabemos de la llegada de productos canarios al país inglés, en los momentos de tensión política, a través de navíos bretones (106).

Alemania mantuvo relaciones esporádicas con el Archipiélago, más intensas a finales de siglo, en especial en lo que se refiere a las importaciones. No obstante azúcar también se remitió con destino a aquel país. En 1597 un maestre de navío flamenco, de viaje a Conimberge, tierra de Prusia, recibía de un mercader flamenco, en nombre del italiano y mercader Pascual Leardin, 17 cajas de azúcar y 8 cajones de lo mismo, para entregar en la ciudad alemana al vecino de la misma Aleviño de Molenara. La carga iba a riesgo y cuenta del seguro realizado por Justo Cans, Roberto Arnao, Adrian van der Platen e Icon Cortes (107).

Del mismo modo conocemos las relaciones entre Gran Canaria y otros puertos europeos, como Marsella y algunos del norte de Europa, tales como Hamburgo y otros de los países bálticos. Las naos arribadas al puerto de las Isletas con aquella procedencia traían mercaderías, y es lógico pensar que en el retorno llevaran artículos y productos canarios, aún cuando no consta referencia alguna al respecto (108).

(103) A.H.P.L.P., García Ortiz, n.º 852, f. 266 r. Por este flete los mercaderes pagarían al maestre de navío 60 libras de moneda inglesa, en un plazo de tres días después de haber descargado las mercaderías.

(104) A.H.P.L.P., García Ortiz, n.º 852, f. 55 r. Así en 1565 el mercader inglés, estante en la Isla, Tomás Pollniton, declara que el había enviado a Ricardo Castel, mercader inglés, residente en Cádiz, 18 cajas de azúcar, además de otras dos remitidas en fecha diferente. Al enterarse de que Castel había muerto da poder al inglés Juan Flecher para que cobrara de sus herederos lo procedido de las cajas de azúcar.

(105) A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 880, f. 48 r.

(106) A.G.S., Guerra Antigua, leg. 204-222. En 1587, informaba desde Gran Canaria al rey, el licenciado Aldaya, entre otras cosas como «... así los yngleses como los flamencos fletan navíos bretones de quién no se sospecha cargan para partes reveladas... venden los vinos a quién mejor se los paga aunque sean yngleses y revelados contra la corona real...».

(107) A.H.P.L.P., Francisco de la Cruz, n.º 851, fs. 129 r. y 130 r. En 7 de mayo de 1597 el mercader flamenco Lorenzo Guesquier declara que la carga le ha costado 1.225 ducados.

(108) El maestre señalado en la cita anterior arribó a Gran Canaria en febrero de 1597 procedente de Conimberge trayendo a bordo fardos y cajas abatidas, tablas, linos, holandas y anascotes. A.M.C., Inquisición, papeles sueltos. En 1593 llegó al puerto de Las Isletas un navío grande procedente de Hamburgo con centeno y trigo, y otro de Noruega: A.M.C., Inquisición, leg. CV-7.

CAPITULO VI

EXPORTADORES Y CONSIGNATARIOS. LAS COLONIAS MERCANTILES

Los intercambios no solo necesitaban de transporte sino de una red bien distribuida en las plazas productoras y en los mercados para poner los productos en circulación.

Gran Canaria contactó con Europa a través de los negociantes que la utilizaron como base de sus operaciones, primero como inversores en los establecimientos azucareros y luego como activos traficantes del producto. De este modo se confirma la presencia de diferentes colonias mercantiles en la Isla y en su capital. También los artículos isleños fueron distribuidos gracias a la pericia de sus vecinos, quienes solos o fundando compañías y sociedades de carácter familiar o particular, colocaban los excedentes de sus cosechas en las plazas europeas y los ponían en circulación. Así junto a representantes de las islas, miembros de la administración y del clero, solventes negociantes, hallamos a italianos, flamencos, franceses e ingleses, quienes utilizaron la ciudad de Las Palmas y la isla de Gran Canaria como residencia de sus actividades.

Frente a los exportadores o remitentes de los productos, los cuales trabajan por su cuenta o por la de otro, hallamos a los vecinos y residentes en los puertos de destino, a quienes van consignadas las mercancías. Estos normalmente son los capitalistas o agentes de los mismos.

Las relaciones entre las diferentes zonas experimentan una fuerte división del trabajo, aspecto a acometer en este capítulo. Por un lado tenemos los propios productores, negociantes personales del rendimiento de sus cosechas y zafras, relacionados con los mercados europeos mediante la designación de un agente. De otro, los receptores, oriundos de las propias plazas o residentes en ellas en función del negocio. Para organizar este circuito se organizaban compañías, residiendo cada socio en un puerto, el de despacho y el de destino; sin embargo lo normal fue nombrar agentes o factores, quienes actuaban como empleados de la sociedad mediante la retribución de un sueldo; para operar recibían un poder de sus representados.

Las actividades desarrolladas por ambos tipos son diferentes, bien por el rol desempeñado, como en función de las relaciones mantenidas entre Gran Canaria y los distintos mercados, donde cambia la distribución de las colonias y los contactos de las mismas con la ciudad de Las Palmas, al estar cada una de las plazas mercantiles monopolizada por diferentes grupos.

Sin embargo al ser la estructura comercial similar o igual, hemos estimado conveniente señalar algunas de las características comunes de los mercaderes. Como señala

Braudel (1) todas las sociedades mercantiles han elaborado jerarquías semejantes. En Canarias nos encontramos con negociantes, tenderos, comisionistas y encomenderos. En ocasiones estas cuatro acepciones las hallamos reunidas en una sola persona, a la vez que encontramos a individuos dedicados por separado a cada una de estas actividades.

No cabe duda de que la mejor forma para estudiarlos es a través de sus operaciones, de sus tiendas, de sus viajes, de sus libros y de su correspondencia. De todos estos elementos, contamos, aunque sea de manera aislada, con algún ejemplo, que nos sirve para enfatizar las actividades de los mercaderes en relación al comercio canario-europeo.

P. Jeannin (2) nos informa sobre el desarrollo de la vida del mercader, desde su aprendizaje hasta la culminación de su carrera, puesto que es imposible la existencia del capitalismo mercantil sin instrucción previa. La frase «conducta y estilo de mercaderes» era empleada en los textos de este periodo, para designar una gran variedad de actividades.

El primer problema con el que se encuentra un mercader, cuya actividad debe ser desarrollada en un país extranjero, es con el de la lengua, vehículo importante en sus relaciones. Para ello o bien la aprenden en su país o se instruyen en la misma en casa de algún pariente, residente en la plaza comercial. El flamenco Andrés Anrique Guesquier, tenía en su casa un sobrino, al que instruye en la lengua castellana y le enseña los secretos de la profesión (3). Cuando no entendían el idioma recurrían a un compatriota para que le sirviera de interprete en las negociaciones (4).

También era necesario el aprendizaje de aritmética y contabilidad, para poder llevar luego los libros con toda puntualidad, al ser pedidos por sus señores. Era imprescindible introducirse en el vocabulario comercial básico, conformado por los tipos de tejidos, pesas y medidas y cambios. La mayoría de los mercaderes y agentes radicados en Gran Canaria, habían recibido este tipo de educación según se desprenden de sus cuentas y del perfecto dominio del castellano. Amberes gozaba de reputación en este sentido (5), por ello los mercaderes flamencos eran los más experimentados en estas cuestiones. De la misma manera los españoles residentes en Ruán y en la ciudad del Escalda eran perfectos conocedores de toda la práctica mercantil, aprendida quizá en España y ampliada luego en las plazas europeas (6). Afirmamos esto al observar como igual que los italianos, conocedores de todas las técnicas comerciales, los burgaleses principalmente estaban repartidos por los más importantes mercados de la geografía europea (7).

(1) BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. 2. *Los juegos del intercambio*, Madrid, 1984, pp. 323 y ss.

(2) JEANNIN, P.: *Merchants of the sixteenth century*, New York, 1972, pp. 79-87.

(3) Según se desprende de la información facilitada por los dos testamentos otorgados por Guesquier en Las Palmas en noviembre de 1572 y octubre de 1573: A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 812, f. 220 r.; Rodrigo de Mesa, n.º 784, f. 550 v.

(4) Lorenzo Guesquier, mercader flamenco, y Juan Ley Grave, mercader francés, ambos residentes en Las Palmas, actúan como interpretes, en 1593 y 1597 respectivamente, de dos mercaderes procedentes de Conisbergue y Holanda. A.M.C., Inquisición, leg. XCVIII — 7. Papeles sueltos.

(5) BRAUDEL, F.: *Op. cit.*, p. 350-354.

(6) MARAVALL, J. A.: *Estado moderno y mentalidad social (siglos XV a XVII)*, T. II, Madrid, 1972, p. 190.

(7) BASAS FERNANDEZ, M.: *Mercaderes burgaleses del siglo XVI*, «Boletín Institución Fernan González» ns. 126-127, Burgos, 1954 y 1954, pp. 55-67, 156-169.

Los mercaderes extranjeros, avecindados en Canarias, no solo informan a sus patrones de los envíos, de las compras y ventas de mercancías, sino que a la vez escriben con noticias del mercado, de las cosechas, de las mercancías esperadas, de la saturación de las mismas y de las necesidades de la población, en aras a una mejor explotación del mercado. El mercader francés Pablos Reynaldos escribía a Juan Boduyn en 1581 refiriéndole que «la tirtaña es buena mercadería y se gasta muy bien...» (8).

Una de las características de los factores es su capacidad de movilidad. Algunos residen en la Isla todo el resto de su vida, ocupando cargos en la administración pública, e independizándose para convertirse en grandes negociantes. Los hay que amplían sus redes y a la vez que negocian sus mercancías hacen lo propio con las de sus antiguos socios. Desarrollan su actividad invirtiendo en el comercio americano y africano. Otros, sin embargo mantienen una residencia temporal, dos o tres años, así en 1563 el mercader Gerardo Brinzeles, flamenco, a cuyo cargo había estado la negociación de los bienes de Cornelio de Francisco Artsón, vecino de Amberes, viaja a aquella ciudad, y da poder para regir la administración a otro factor, Adrián de Bohemia (9). En el tiempo de permanencia en la Isla introducen la compañía, invierten en mercancías y al final liquidan cuentas y vuelven a su patria.

1. EXPORTADORES Y CONSIGNATARIOS

No es posible delimitar a unos de otros porque ambos están íntimamente relacionados. El primero actúa por cuenta ajena o por propia, pero tiene necesidad de contar con personas radicadas en el punto de destino, a quienes dirigir los productos, para que se los comercialice e invierta el numerario obtenido en mercancías demandadas y con buen mercado en la Isla. El que desempeña el papel de factor, reside por lo general en Las Palmas con un cometido preciso: colocar mercancías y recibir a cambio artículos isleños solicitados por los mercados extranjeros y nacionales. Este carácter explica la existencia de mercaderes europeos e hispanos en Gran Canaria.

Entre los exportadores hallamos vecinos de la Isla, algunos con cargos en la administración y en la Iglesia como los regidores, oidores, alferoces, capitanes generales, almojarifes, obispos, canónigos y deanes. Junto a ellos comparece, en ocasiones, el propio concejo de la Isla y el dean y cabildo de la catedral, quienes no quieren perder la oportunidad de obtener beneficio en los intercambios. A su lado hacen acto de presencia, remitiendo mercancías a los distintos mercados, los extranjeros, conformados por genoveses, portugueses, franceses, flamencos e ingleses.

En total hemos contabilizado 302 individuos, entre ellos tres que comercian con otros puertos, los cuales entregan mercancías a los maestros de navíos para que las lleven a la Península Ibérica y Europa. De ellos 117 son foráneos, representando el 38,7%. Entre estos son los genoveses los más asiduos con un porcentaje del 48,7%, seguidos en menor

(8) Estas noticias aparecen incorporadas al proceso ejecutado por Juan de Moya, en nombre de Juan Boduyn, contra el mercader francés Pablos Reynaldos. A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 890, f. 612 r. y ss.

(9) A H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, f. 280 r.

escala por los franceses y flamencos, quienes de la misma manera que estaban repartidos por la geografía peninsular en busca de negocios, llegaron al Archipiélago canario. La mayoría residen en Las Palmas, donde abren tienda, forman familia, pueblan casa e incluso llegan a ocupar puestos de importancia en el consistorio isleño como regidores o como almojarifes. Otros utilizan la ciudad como residencia transitoria, en función de su cometido.

El avecindarse en la Isla y casarse con isleña les reporta beneficios. Aquellos que así actúan y permanecen en Canarias más de veinte años como solteros o diez como casados pueden, y así lo establece la legislación, comerciar directamente con las Indias sin necesidad de utilizar testaferros.

En el cuadro I puede observarse perfectamente la composición de los exportadores en relación con los principales mercados europeos. Son los isleños, entendiéndolos como tales los avecindados en la Isla, los más numerosos. Estos actúan por cuenta propia o con poder de individuos o compañías comerciales radicadas en el puerto de destino. Sólo en el caso de Italia y Francia hallamos como el mayor peso específico está representado por agentes procedentes de esos mercados con un cometido claro de controlar el tráfico de mercancías.

CUADRO I

Exportadores residentes en Gran Canaria a

	CÁDIZ	%	SEVILLA	%	ITALIA	%	PORTUGAL	%	FRANCIA	%	FLANDES	%
vecinos	83	61,5	39	76,4	1	8,3	14	70	7	28	19	41,4
genoveses	32	23,7	3	5,8	10	83,4	—	—	3	12	9	19,6
venecianos	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
portugueses	—	—	5	9,8	—	—	5	25	—	—	—	—
flamencos	6	4,4	1	2	—	—	—	—	2	8	13	28,3
franceses	4	2,9	—	—	1	8,3	1	5	12	48	4	8,6
ingleses	3	2,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
españoles	7	5,2	2	4	—	—	—	—	1	4	1	2,1
Total	135	100	51	100	12	100	20	100	25	100	46	100

Fuentes: Protocolos notariales.

&. Entre los vecinos se engloban los propios isleños y figuras de la administración, y del clero.

&. Entre los españoles hemos contabilizado juntos a castellanos, burgaleses, vizcainos y catalanes.

Los consignatarios, relacionados con los anteriores en función del comercio o por lazos de parentesco, son un eslabón más dentro del engranaje de las compañías. Viven en los mercados receptores, como vecinos o como estantes, cumpliendo ordenes y mandatos de sus superiores en la estructura comercial. Relacionados con los exportadores, mercaderes o no, hallamos una nómina de 309 personas, incluyendo siete individuos que tienen relación con otros mercados distintos a los habituales, ampliable en cincuenta enteros más, al no constar en los conocimientos de embarque el nombre del consignatario, sino solo la indicación de la entrega «a su orden». La no coincidencia entre ambas cifras, la de exportadores

tadores y receptores, se debe a una razón simple: los envíos son, por lo común, dirigidos a una sola persona, pero en ocasiones el número de consignatarios se amplía, a veces llegan a la veintena. En una ocasión varias partidas de azúcar con destino a Italia son dirigidas a veinte y uno genoveses.

De la cifra anterior 180 son extranjeros, muchos de ellos naturales y avecindados en el puerto de destino, pero otros tienen allí una residencia esporádica, aunque a la larga se convierta en fija, como los veinte y seis españoles, en su mayoría burgaleses, asentados en Ruan y Amberes. Entre ellos siguen marcando la pauta los genoveses, quienes aglutinan el 46,1 % del total, seguidos a bastante distancia por los flamencos, franceses y españoles.

En los puertos de destino nacionales — Cádiz y Sevilla — los receptores suelen ser vecinos de la ciudad receptora, aunque estén allí representando intereses de casas comerciales burgalesas. También allí hallamos vecinos isleños, con cargos en la administración y en el clero, que a la vez que cumplen su misión, negocian los envíos remitidos por parientes y amigos.

CUADRO II

Consignatarios residentes en los puertos de destino

	CÁDIZ	%	SEVILLA	%	ITALIA	%	PORTUGAL	%	FRANCIA	%	FLANDES	%
vecinos	53	43	24	60	3	7	11	61,1	2	6,4	—	—
genoveses	38	30,8	1	2,5	35	81,4	1	5,6	—	—	8	17
venecianos	—	—	1	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—
florentinos	1	0,8	—	—	3	7	—	—	—	—	—	—
portugueses	—	—	3	7,5	—	—	5	27,7	—	—	—	—
flamencos	4	3,3	1	2,5	—	—	—	—	1	3,2	17	36,2
franceses	6	4,8	—	—	1	2,3	1	5,6	21	67,8	3	6,4
ingleses	2	1,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
españoles	19	15,6	10	25	1	2,3	—	—	7	22,5	19	40,4
Total	123	100	40	100	43	100	18	100	31	100	47	100

Fuentes: Protocolos notariales.

Las autoridades gaditanas y sevillanas también se sienten atraídas por los intercambios y en consecuencia actúan y se involucran en el comercio.

En el cuadro II se ve claramente el peso representado por cada colonia. El mercado italiano, flamenco y francés está controlado por hombres de la misma nacionalidad del mercado, mientras que en los mercados nacionales existen diferencias sustanciales. Cádiz reparte las consignaciones entre sus propios moradores, y los italianos, castellanos, burgaleses y catalanes. El porcentaje representado por los genoveses — 30,8 % — es obvio, si no perdemos de vista el papel jugado por Cádiz como centro distribuidor hacia Levante, y en donde se radican agentes de casas comerciales italianas. En Sevilla las recepciones caen directamente en manos hispanas.

El mercado portugués es controlado directamente por los vecinos de Lisboa, lusitanos o no, y por una representación nacional.

La participación de los distintos grupos en las relaciones mercantiles obliga a estudiar la incidencia de los mismos, sobre la población mercantil. Este sistema nos ha parecido el más oportuno en aras a la claridad y sistematización de las colonias y firmas mercantiles.

1.1. Comercio con Cádiz

Cádiz, por la movilidad del tráfico y por el carácter particular de su mercado, aglutina el mayor número de exportadores y receptores. 135 personas, residentes y vecindadas en Gran Canaria, son las implicadas en los contactos mercantiles. Muchas de ellas participando en una sola operación, pero otras con una actividad destacada según se comprueba por los envíos: un solo individuo aparece relacionado con 18 operaciones comerciales.

Es en este comercio donde participan no solo el mayor número de personas sino la mayor variedad en cuanto a procedencia y rango. Vecinos de Castilla y Andalucía, catalanes, burgaleses y vizcainos fijan su residencia en la capital isleña para utilizarla como base de sus negocios. Las más importantes colonias mercantiles de la época se instalan a su sombra, abren tienda, compran tierras y casas y acaban por comprar o heredar un puesto como regidores.

Las autoridades isleñas, desde el gobernador al regidor, pasando por el almojarife, oidor, capitán general y receptor de rentas envían productos al puerto gaditano. El clero, representado por obispos, canónigos y deanes se involucra en el comercio remitiendo los frutos de sus haciendas y prebendas. Pero son los vecinos, sin cualificar específicamente, en una proporción del 19,2%, los más activos en el trato.

En Cádiz el panorama es similar. Hay variedad en número y participación. Allí además de los vecinos hallamos sevillanos, toledanos, burgaleses, onubenses y catalanes cumpliendo ordenes y encomiendas de casas principales en los negocios, como la de los Ruiz, Espinosa, Salamanca y otras, oriundas de Burgos⁽¹⁰⁾. Isleños toman también la ciudad andaluza como lugar de asentamiento para negociar los envíos de sus paisanos.

Autoridades y personajes de la administración andaluza aparecen también implicados en las consignaciones.

Los extranjeros acaparan un sector importante de las remisiones. Genoveses, flamencos y franceses se dan la mano con florentinos e ingleses. Estos actúan allí como agentes y factores de casas comerciales radicadas en sus lugares de origen, bien para mercar en Cádiz los productos o para remitirlos a los mercados europeos.

Estudiar una a una estas figuras, no es productivo y se podría caer en la reiteración, pero no debemos obviar aquellos personajes cuya vida estuvo dedicada intensamente al comercio y en consecuencia al riesgo y a la ganancia⁽¹¹⁾.

(10) BASAS FERNANDEZ, M.: *Art. cit.*, pp. 159, 161, 163 y 164.

(11) A continuación vamos a reseñar los nombres de los exportadores y consignatarios radicados en Cádiz.

EXPORTADORES

Alvarez, Diego
Arencibia, Miguel
Argiroffo, Andrea: genovés, regidor

CONSIGNATARIOS

Al..., Pedro
Alvarez, doña Isabel
Alvarez, Jorge

Dentro del grupo de los vecinos isleños, entendiendo como tales a los residentes en la Isla de manera fija, cuyo caracter estaba a medio camino entre la producción y la capi-

Armas, Baltasar de: capitán
Arnaldos, Pablos, francés
Ayala, Guillén de
Azuaje, Damián de: genovés, regidor
Balboa, Luis de, v.º
Balboa, Rodrigo de
Banquisel, Enrique: flamenco
Baptista, Francisco: genovés
Bedoya, Cristóbal
Betancor Sanabria, Lucas: alférez de Fuerte-
ventura
Brinzeles, Gerardo: flamenco
Buggio, Andrea: genovés
Cabrera, Ldo Rodrigo de: oidor
Cairasco, canónigo
Calderín, Jerónimo: genovés
Calderón, Francisco: regidor de Tfe
Campos, Antonio de: almojarife
Campos, Francisco de: vecino
Canino, Bernardino: genovés, regidor
Castro, Antonio de: burgalés
Cazolin, Benito: genovés
Castillo, Pedro del: almojarife de Cádiz
Cerón, Pedro: capitán general
Cibo, Cosme: genovés
Cibo, Juanoto: genovés
Cibo de Soberanis, Juan A.: genovés
Corona, Domingo: genovés
Cortes, Juan
Cortes de los Rios, Juan: almojarife
Danie, Doménigo: genovés
Dean y cabildo catedral
Díaz de Valdivielso, Pedro
Espelta, Teodoro: genovés
Espindola, Juan B.: genovés
Espino, Pedro: canónigo
Fernández, Juan: catalán, vecino de Sevilla
Flores, Luis: vecino
Franquez, Antonio de: genovés
Franquez, Nicolás: genovés
García del Castillo, Hernán
García Lozano, Agustín
Gomar, Pedro: v.º de Sanlúcar
Interian, Pélegro: genovés
Guzman, Tomás de: almojarife
Helman, Duarte: inglés
Hernández, Diego
Hernandez Rasco, Luis
Herrera Contreras, Juan de: vecino de Toledo

Alvarez de Iniesta, Alonso: vecino de Cádiz
Anayus, Guillermo', francés, estante en Sevilla
Argiroffo, Andrea: genovés
Artogue, Francisco: flamenco
Ausaldo, Guillermo: genovés
Basilio, Gentil: genovés
Boti, Jacome
Buyo, Constantín: genovés
Burón, Batista, y Cia: genovés
Cal Ochoa, Pedro de la: v.º de Sevilla
Cabrera, Rodrigo de: oidor
Calderín, Jerónimo: genovés
Calderin, Teodoro: genovés
Caletote, Bartolomé: v.º de Sevilla
Calvo, Jerónimo: v.º de Cádiz
Calvo, Simón: genovés
Cantín, Jerónimo
Casanova, Diego A.: genovés: v.º de Cádiz
Casanova, Cebrián: genovés, v.º de Cádiz
Castel, Ricardo: inglés
Casteleto, Bartolomé: genovés, vecino de Cádiz
Castillo, Pedro del: almojarife de Cádiz

Castrodelfino, Nicolás
Cazoli, Benito: genovés
Cibo, Cosme: genovés
Cibo, Cristóbal: genovés
Cibo, Tomás: genovés
Cibo de Soberanis, Esteban: genovés
Díaz, Sebastián: v.º Cádiz
Doria, Esteban: genovés
Duarte, Francisco: factor Casa Contratación
Escobar, Pedro de: regidor de Gran Canaria
Espelta, Bartolomé: genovés
Espindola, Jerónimo: genovés
Espindola, Vicencio: genovés
Fabeau, Juan, francés
Fantoni, Juan: v.º de Cádiz
Flores, Luis
Franquiz, Juan de: genovés
Fuente, Hernando de la
Fuente Velluga, Alonso de
Fuente Velluga, Hernando: almojarife de Cádiz
Gallardo, Antonio de: v.º de Sevilla
González, Adan
Grimaldo, Tomás: genovés
Hernandez, Gaspar
Herrera Terán, Juan de: vecino de Sevilla
Herrera Torres, Alonso: v.º de Toledo

talización, con actuaciones eventuales como mercaderes, son de destacar algunas figuras claves, por su capacidad de intervención. Del conjunto es Luis de Balboa el personaje

Inglés, Luis
Interian, Pélegro: genovés
Interian, Vicencio: genovés
Janse, Nicolás: flamenco
Justiniano, Juan A.: genovés, regidor
León, canónigo
Lercaro, Jacome
Lercaro, Jerónimo: genovés
Lezcano, Hernando: regidor
López, Antonio: vecino
López, Pedro: v.º de Huelva
Lorenzo, Antonio: regidor
Manacre, Cornieles: flamenco
Manaquer, Aleman de: flamenco
Manrique, Francisco: burgalés
Manrique, Martín
Marquez, Jerónimo
Mata, Francisco de la: vecino
Matamoros, Juan de
Mayuelo, Diego
Medina, Andrés de: vizcaino
Mejía, doctor Francisco
Melgarejo, Diego: gobernador
Méndez, Francisco: regidor
Méndez, Silvestre
Mendoza, Alonso de
Mim, Juan: inglés
Molina, Francisco de
Montesa, Antonio de: regidor
Morales, Luis de: canónigo
Moya, Juan de
Muen, Francisco: bretón
Note, Juan: genovés
Olazabal, Juan de: receptor rentas
Olivares, Alonso de: regidor
Olmedo, Juan de
Ortiz, Juan
Ortiz, Nicolás
Pacheco, Juan: regidor
Palencia, Francisco de
Palomar, Francisco
Pelegro, Oberto: genovés
Peña, García de la
Peralta, Marcos de
Pérez, Victoria: viuda
Pérez de Returbio, Juan: otañes
Pineo, Tomás: genovés
Horbique, Enrique: inglés
Hoz, Pedro de la: v.º de Sevilla
Huf Nagenel, Abrahan: flamenco
Izaque, Juan: flamenco
Jiménez, Cristóbal: v.º Sevilla
Justiniano, Alarame: genovés
Justiniano, Nicolao: genovés
Lagos, Pedro de: est. en Sevilla
León, Tomás de
Lercaro Buron, Batista: genovés
Lezcano, Juan de
Maluendas, Los
Martín, Adrian: flamenco
Martín, Antonio
Martínez, Bartolomé: secret.º S.O
Martínez de la Vega, Pedro: secret.º S.O de Sevilla
Mata, Francisco de la
Mata, Gregorio de la: jesuita
Manacre, Gregorio de: flamenco
Mayuelo, Diego de
Molina, Gaspar de
Molina, Juan de
Morales, Luis de: canónigo
Moya, Juan de: francés
Muen, Francisco: bretón
Nero, Neroso del: genovés
Nobilis, Galeote de: genovés
Orden de exportadores
Origiuela, Juan de
Ortiz, Nicolás
Ortiz de Valdivielso, Diego: almojarife de Cartaya
Palenzuela, Martín: v.º de Cádiz
Palavesín, Baltasar: genovés
Palavesín, Domingo: genovés
Pelegro, Oberto: genovés
Pérez de la Fuente, Alonso: vecino de Cádiz y Sevilla
Pérez de la Fuente, Hernán: vecino de Cádiz y Sevilla
Peri, Perosio: florentino
Pesquera, Antonio: v.º de Sevilla
Pochón, Ris: bretón
Polanco, Diego de: burgalés
Quesada, Gil de
Raya, Juan B. de la: v.º Cádiz
Rodríguez, Antonio: v.º de Cádiz

más asiduo en las operaciones de exportación. Este hombre, hijo y hermano de escribanos (12), oficio al cual el mismo accede en 1572 para mantenerse como tal hasta 1583 (13), comparece unas diez y ocho veces entregando mercancías a los maestros de navío para dirigirlas a Cádiz. No solo se relaciona por este medio con la ciudad andaluza, sino también con Francia y Flandes. Actuaba en la Isla como agente de mercaderes genoveses que tenían por residencia la ciudad de Cádiz. Los Calderín son sus socios en este negocio. A los hermanos Teodoro y Jerónimo Calderín remite azúcar con asiduidad en los años

Pochón, Ris: bretón	Rodríguez, Aparicio: v.º de Cádiz
Pollmitón, Tomás: inglés	Roso, Andrea del: genovés
Porras, Francisco de	Roso, Lorenzo: genovés
Promontorio, Jacome: genovés	Rota, Benito de: comisº S.O de Sevilla
Quesada, Gil de	Ruiz de Salazar, Diego
Quesada Molina, Juan de	Sainz de Pesquera, Francisco: v.º de Sevilla
Quesada Molina, Luis de	Salamanca, Francisco: est. en Sevilla
Rato, Juan B.: genovés	Salinas, Francisco: v.º de Sevilla
Reinaldos, Pablos: francés	Sánchez Granado, Diego: v.º Cádiz
Rodríguez, Antonio	Sandoval, Gaspar de: est. Sevilla
Ruiz, Francisco: tesorº Sta. Cruzada	San Juan Valderrama, Bernardino de
Ruiz de Bustamante, Juan	Santa Cruz, María de: mujer de Tomás de
Ruiz de Salazar, Diego	Guzman
Salazar, Dr.: prior catedral	Santi, Esteban
Salmerón, Juan	Santi, Francisco de: v.º de Cádiz
Sánchez Garrido, Diego	Sequera, Antonio de: v.º de Sevilla
Serpa, Cristóbal de: regidor	Simón, Batista: catalán
Soberanis, Diego: genovés	Simón, Domingo
Sojo, Francisco de	Soto, Francisco del
Sojo, Pedro de	Suárez Melgarejo, Juan: v.º Jerez
San Juan, Bernardino de: regidor	Tapia, Pedro: v.º de Sevilla
Surio, Juan B.: genovés	Trujillo, Alonso de: v.º de Jerez
Suárez de Figueroa: obispo	Valenzuela, Jerónimo: escribano de Cádiz
Torre, Tomás de la: tesorº Cruzada	Vargas, Juan de
Torres, Ribero, Francisco de la	Velez, Pedro: v.º de Huelva
Toscano, Lcdo Juan: deán de Los Reyes en Perú	Xinoco, Antonio: genovés
Trujillo, Simón: teniente de la Isla	Zorita, Gaspar de: v.º de Cádiz
Valdes, Simón: secretº obispo	Zurbaran, Juan de: v.º de Sevilla
Vanegas, Alonso de: regidor	Zurbaran, Pedro de
Vandama, Daniel: flamenco	
Vargas, Juan de	
Velastegui, Francisco de	
Vera, Francisco de: regidor	
Villarreal, Pedro de	
Villalta Maldonado, Baltasar	
Viñol, Jerónimo de	
Xinoco, Antonio: genovés	

(12) Su padre Alonso de Balboa fue escribano de Las Palmas entre 1556 y 1580. Tanto este como su hermano estuvieron en relación directa con el comercio, pues este último aparece remitiendo azúcar al puerto de Cádiz.

(13) Según consta en la relación de registros de protocolos del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

finales de la década de los 50. Uno de ellos había residido en Gran Canaria algún tiempo, pues en 1520 Teodoro figura como vecino de la misma (14).

Otras veces el consignatario es un mercader sevillano de origen burgales, Antonio de Pesquera (15), posiblemente factor en la ciudad del Betis de alguna compañía ubicada en Burgos con intereses en Ruan y Flandes. También le vemos realizar conjuntamente envíos con otros mercaderes como García de la Peña o Antonio de Montesa, agente este último de Jerónimo de Espinosa, para ser entregados en Cádiz según su orden.

Los almojarifes son hombres asiduos en este trato. Muchas veces las mercancías las remiten a la Península para liquidar sus cuentas con la corona, pero otras veces lo hacen a nivel personal. Son de señalar Antonio de Campos, Tomás de Guzman y Alonso Venegas. El primero remite mercancías más de quince veces consignadas al vecino y almojarife de Cádiz Hernando de la Fuente Velluga. En 1564 envía el canario al gaditano 33 cajas de azúcar, señalando en el conocimiento que el azúcar iba a cuenta del seguro hecho por de la Fuente, y su producto tenía como destino la paga de la renta real del año anterior (16). En los años siguientes sigue enviando azúcar, principalmente, al puerto gaditano con la misma consignación, ampliada, a veces, al vecino de Sevilla Alonso Pérez de la Fuente. También Antonio de Campos, como tal almojarife, aparece implicado en el comercio con Flandes.

Tomás de Guzman, vecino de Madrid, y arrendador de los almojarifazgos de Gran Canaria y Tenerife entre 1567-1572, quizá el mismo que aparece en Sevilla como mercader, de más de 80.000 ducados de capital (17), interviene en relación con el comercio gaditano una veintena de veces. El 1567, el mismo año en que se hace con la renta, remite a Cádiz cuatro partidas de azúcar, dos consignadas a Pedro de Lagos, estante en Sevilla, y dos al mercader burgalés, vecino de Cádiz, Diego Polanco. La relación de este madrileño, con la colonia burgalesa asentada en Andalucía es patente, pues en 1568 hace cinco envíos dirigidos a Pedro de la Hoz, vecino de Sevilla, mercader de Burgos (18). Al año siguiente continua con la misma consignación, para variarla en 1571, en que nombra como receptor a Francisco de Santi, est. en Cádiz y relacionado, quizá su factor, con Francisco Morovelly, hombre de negocios con intereses en Florencia, donde permanece seis años, Flandes e Indias, en conexión directa con los Ruiz (19).

Alonso Venegas es un hombre dinámico, tanto en relación con el comercio como en la ocupación de cargos. Fue regidor, ejecutor de oidores y depositario general de la

(14) LA ROSA OLIVERA, L.: *Francisco de Riberol y la colonia genovesa en Canarias*, en «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales», Las Palmas, 1978, p. 283.

(15) BASAS FERNANDEZ, M.: *Art. cit.*, p. 163.

(16) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 193 r. Las cajas contenían 307 arrobas de azúcar blanco, 18 de apartado y 171 y 8 libras de escumas.

(17) LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, p. 363. Se señala que al haber tenido 10.000 ducados de pérdida en Santo Domingo, muere.

(18) BASAS FERNANDEZ, M.: *Art. cit.*, p. 161.

(19) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 309-314. La firma formada por Francisco Morovelly y Luis Pérez de Flandes, personaje relacionado también con el comercio canario-flamenco, es una de las de mayor envergadura del tráfico indiano.

Isla. Formó parte de importantes compañías dirigidas a Indias⁽²⁰⁾, participó directamente en la trata y mantuvo contactos comerciales con Sevilla y Flandes⁽²¹⁾. La importancia de su capital se comprueba en la dote de una de sus hijas y en su testamento e inventario *post mortem*⁽²²⁾. Con respecto al comercio gaditano unas trece veces comparece ante escribano para enviar azúcar a Cádiz. Sus remisiones van dirigidas a los vecinos de aquella ciudad Alonso y Hernando de la Fuente Velluga, aunque en ocasiones indica al maestro del navío su intención de que se entregue la mercancía según su orden al vecino y almojarife de Cádiz, Pedro del Castillo, acaudalado mercader activo en el comercio con Indias⁽²³⁾.

Entre los mercaderes castellanos, casados y avecindados en Las Palmas, donde obtienen el cargo de regidores son a destacar el burgalés Francisco Manrique y Antonio de Montesa. Ambos, socios, hacen acto de presencia en la Isla en torno a la década de los años cincuenta, y como tales remiten azúcar a Cádiz y Flandes.

Francisco Manrique, natural de Burgos, hijo de Andrés de Manrique y Catalina de Salas, se casa con la hija del hacendado genovés Felipe Cibo de Sobranis, y recibe en dote con ella la cantidad nada despreciable de 2.000.000 de maravedís. En su testamento declara la relación que le unía a Antonio de Montesa, pues ambos habían formado compañía. En 1557 los dos se asociaron con Jerónimo de Salamanca, uno de los más importantes mercaderes de Burgos, el cual a su vez había formado compañía con Francisco de Arriaga⁽²⁴⁾. De él se dice que negoció con una intensidad desconocida, pues llegó a tener de renta solo en juros 60.000 ducados, y realizó una operación en la bolsa de Amberes donde ganó en un solo día 50.000 ducados. Este hombre, prestamista de Felipe II y regidor de Burgos, el cual dió en fianza de juros 26.810.000 maravedís⁽²⁵⁾, se relaciona con el comercio canario a través de sus socios factores. Francisco Manrique en sus negocios con él privilegiado burgalés salió endeudado, y este envió a la Isla para tratar de cobrar la cantidad de 13.000 y tantas doblas a Tomás de Guzman, almojarife luego de la Isla, según hemos comentado. Manrique al no poseer capital para hacer frente a la deuda viaja a la corte y allí en una entrevista con don Jerónimo consigue que este le rebaje la cuenta a 8.000 ducados. En el momento de otorgar su testamento⁽²⁶⁾ Manrique declaraba,

(20) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registros. 1566*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, pp. 138-139. En 1562 Alonso Venegas, como regidor y depositario general de la Isla, formaba compañía con los mercaderes sevillanos Gaspar Melchor y Hernán Vazquez de Mexico por tres años y con destino a Nueva España.

(21) LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982, p. 619. Vid. cuadros de ventas de esclavos negros, registros 309, 315, 424, 984, 1.104. LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 338.

(22) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 829, f. 175 r.; Francisco Méndez, n.º 819, f. 172 r.; Francisco Méndez, n.º 820, f. 85.

(23) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 348. A este personaje se le acusó de negocios fraudulentos en 1561.

(24) BASAS FERNANDEZ, M.: *Art. cit.*, p. 164.

(25) ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, pp. 248-250, 257-259.

(26) Otorgado ante el escribano público Rodrigo de Mesa en 26 de noviembre de 1568 y protocolizado en el escribano Lorenzo Hernández Millares, n.º 1.686, f. 478 r., correspondiente al año 1760. En su testamento confiesa ser hijo de Andrés Manrique y Catalina de Salas, vecinos de Burgos, y estar

junto con lo anterior, que aunque había intentado pagar no lo había podido hacer por estar la tierra «tan trabajosa y falta de si por la esterilidad de los tiempos como por las guerras», por lo cual ordenaba vender sus bienes para cumplir lo prometido, poniendo por intercesora en la espera a la mujer de aquel doña Barbola de Matanza.

Francisco Manrique y Antonio de Montesa, como tales socios, remitieron azúcar a Cádiz en 19 ocasiones, siendo sus consignatarios el burgalés Diego de Polanco y Gaspar de Sandoval, agente en Sevilla de Jerónimo y Miguel de Salamanca (27).

Mención aparte merecen los italianos y especialmente los genoveses. La colonia ligur instalada en la Península Ibérica desde la Edad Media participó en las empresas canarias desde sus inicios (28). Fueron unos de los principales autores del comercio exterior y financiadores de gran número de empresas, tanto por su disponibilidad de numerario como por su perfecto dominio de las técnicas comerciales. Sus intensas operaciones y conexiones en los viajes transatlánticos eran similares a las desarrolladas por los florentinos mediante compañías comerciales o exportaciones aisladas dirigidas a la Península, con base en los puertos de Cádiz y Sevilla, en conexión con Italia, Flandes y Francia (29).

En la primera mitad del siglo XVI las transacciones entre Gran Canaria y Cádiz eran controladas por genoveses en un 53 %, privando el carácter individual de la empresa sobre el resto, al parecer comportamiento típico en las operaciones de los representantes de la república ligur (30), con hacienda particular. En el periodo que nos ocupa residen en Las Palmas, bien con casa poblada y familia o estantes en función de sus negocios, 32 genoveses, representados con el 23,7 %.

Algunos de los partícipes en este comercio son hacendados, como Damian de Azuaje, propietario de un ingenio, regidores, como Andres de Argiroffo y Bernardino Canino de Veintemilla, o simplemente vecinos. Cinco o seis sobresalen del resto en este comercio por su asiduidad en los intercambios.

Bernardino Canino, descendiente de Francisco Canino, mayordomo de la capilla de los genoveses de Las Palmas, era un hombre muy activo en las operaciones mercantiles en especial en aquellas relacionadas con Cádiz y Amberes. En varias ocasiones, catorce, remite azúcar a Cádiz, consignada a paisanos suyos radicados en aquella ciudad para negociarla, entre ellos Esteban Cibo de Soprani de larga tradición en el comercio gaditano (31). También mantuvo relaciones con otros italianos avecindados en la ciudad

casado con dona Isabel de Soberanis, hija de Felipe de Soberanis, mercader genovés, asentado y casado en Canarias con una hija de conquistadores. En su casamiento recibió en dote con su mujer cuatro mil doblas.

(27) BASAS FERNANDEZ, M.: *Los libros mercantiles de Garcia y Miguel de Salamanca (Burgos, siglo XVI)*, Burgos, 1960, p. 10.

(28) LA ROSA OLIVERA, L.: *Art. cit.*, pp. 182-199; MARRERO, M.: *Los genoveses en la colonización de Tenerife*, «Revista de Historia», XVI, La Laguna, 1950, p. 53; HEERS, J.: *Genes au XVe siecles*, París, 1961.

(29) MELIS, F.: *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI. (Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Sevilla, 1976. VERLINDEN, Ch.: *Influenze italiane nello sviluppo economico dell'Iberia*, «Aspetti della vita economica medievale», Firenze-Pisa-Prato, 1984, pp. 153-172.

(30) MELIS, F.: *Gli italiani e l'apertura delle vie atlantique*, en «Mercaderes...», Op. cit., p. 170.

(31) SANCHO DE SOPRANIS, H.: *Los genoveses en la región gaditano-xericense de 1460 a 1500*, «Hispania», XXXII, Madrid, 1945; *Los genoveses en Cádiz antes de 1600*, Jerez, 1939; *Los Soprani en Canarias, 1499-1620*, «Revista de Historia Canaria», XVII, La Laguna, 1951.

andaluza, los cuales actuaban como agentes suyos. Eran estos el genovés Juan de Franquiz y Jerónimo Calvo. El primero recibía en la década de los setenta varias partidas de azúcar, desarrollando su labor como enlace suyo en la ciudad del Betis, sobre todo en relación al comercio con América (32). Jerónimo Calvo actuaba como factor suyo en Cádiz según se desprende de un poder otorgado por la mujer de Bernardino Canino en 1581; en él Catalina González como curadora de sus hijos apoderaba al vecino de Cádiz Jorge Alvarez para recibir de Calvo y herederos 15.419 maravedís de resto del envío de 6,5 cajas de azúcar y suertes, y los libros, borradores, memoriales, manuales de cartas y demás papeles que hubiesen quedado del tiempo en que Calvo llevó los negocios de Canino (33).

Cosme Cibo, Nicolao de Franquez y Jacome Promontorio mantienen un nivel de operaciones muy semejante al anterior. Varios Cibo se encuentran relacionados tanto con el comercio del azúcar como con su fabricación, en especial aquellos entroncados con el albergó Sopranis (34). Cosme remite en más de diez ocasiones azúcar a Cádiz siendo sus receptores la compañía formada por los hermanos Domingo y Baltasar Palavesin, agentes de la sociedad familiar radicada en Genova, el genovés Juan de Franquez, Tomás Cibo, Jerónimo Calvo, Vicencio Espíndola y Nicolas Castrodelfino entre otros. Este último residía en Cádiz, al menos, desde 1524 (35). A veces el consignatario es el mismo exportador que viaja con la mercancía o la remite para ser entregada según su orden. También actúa en sociedad con otros genoveses residentes en la Isla, así lo vemos expedir azúcar en cantidades considerables en unión de Juanoto Cibo. En 1561 ambos cargan en una nao 433 cajas, pertenecientes a varias personas según se desprende del conocimiento de embarque, consignadas a ellos mismos y a las personas que señalaran tanto en Cádiz como en Livorno y Genova conforme a la escritura de flete, otorgada por el maestre y Batista Burón y Cia en Cádiz (36). Esto da pie para afirmar su carácter mercantil, pues tanto actuaba por cuenta propia como de segundos, recibiendo encomiendas de distintos individuos y compañeros. En 1560 compra 120 quintales de orchilla al procurador del arrendador de la renta de la orchilla en las islas realengas al objeto de remitirla a Cádiz (37).

Nicolao de Franquez, regidor de la Isla, establecido en la misma desde mediados del siglo XVI y casado en ella, se incorpora a los intercambios comerciales en la década de los años setenta, fecha en que toma a renta el ingenio de Agaete. En este último periodo tanto él como su mujer realizan operaciones, con el envío de azúcar a Cádiz en

(32) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 358. Este autor recoge la reseña de Juan Franquiz como mercader sevillano que comercia en 1566 en América del Sur y Nueva España.

(33) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 886, f. 230 v. La viuda de Canino tenía conocimiento de recibo del azúcar por parte de Calvo, según carta del mismo de 21 de junio de 1577.

(34) LA ROSA OLIVERA, L.: *Art. cit.*, pp. 271-273; BLANCO, J. y M. LOBO CABRERA: *Notas a la biografía de Ana Cibo de Sopranis*, en «Biografía de Canarios Célebres de A. Millares Torres», Las Palmas, 1982, pp. 119-124.

(35) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 64. Aparece como vecino de Cádiz en 1562.

(36) A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 767, f. 36 r. Los nombres de los consignatarios estaban registrados en la memoria firmada por Marco Antonio Melarse, escribano de la nao.

(37) En marzo de 1560 compra en compañía del genovés Juan Note la orchilla a Juan de Matornos, apoderado de Pedro de Segura, vecino de Toledo, recaudador mayor de las rentas de las orchillas de las islas realengas, a precio de 25 reales nuevos el quintal: A.H.P.L.P., Alonso Hernández, n.º 789, f. 39 r.

diez y ocho ocasiones. Normalmente sus consignatarios son casi los mismos que reciben azúcar de otros genoveses. Tomás Cibo, Jerónimo Calvo, Gentil Basilio y Galeote de Nobilis, son los más citados, quizá agentes de casas comerciales italianas. En 1574 entrega Franquez azúcar a un maestre de navío por cuenta de varios mercaderes residentes en Genova como Batista Lercaro de Genova, Francisco Interian, Juan Baptista Promontorio y otros genoveses (38). Además de con azúcar negoció con otros productos como palo brasil, conserva y orchilla.

Jacome Promontorio, avecindado en la Isla desde mediados del siglo, se incorpora pronto a la actividad mercantil. En la década de los sesenta remite varias partidas de azúcar al puerto gaditano siendo sus receptores elementos de familias genoveses de rancia permanencia en Andalucía por sus operaciones comerciales como los Palavesin, los Cibo, los Espindola, los Franquiz, ... En 1566 un maestre de navío, vecino de Cádiz, recibía de él 40 cajas de azúcar, las cuales iban a riesgo de mercaderes avecindados en Génova, según el seguro realizado por los mismos, y de otros genoveses estantes en Sevilla (39). Los consignatarios residentes en Cádiz no eran otra cosa que factores de los asentados en la república ligur como eran, por ejemplo, los hermanos Domingo y Baltasar Palavesin, quienes actuaban en Cádiz con ordenes de Bartolomé y Nicolao Palavesin, para reexportar el azúcar a Italia.

Las colonias francesa, flamenca e inglesa también realizaban intercambios con la ciudad de Cádiz. Su peso en este trato es insignificante si lo comparamos con el conjunto, pero es curioso observar como a la vez que representan intereses de compañías propias de su país para dirigir hacia allí las mercancías, se enrolan en el comercio con otras zonas. Existe casi la misma proporción entre estos extranjeros residentes en la Isla y los avecindados en Cádiz. En relación a este intercambio cuatro franceses, seis flamencos y tres ingleses operan en Gran Canaria, y seis, cuatro y dos respectivamente lo hacen en la ciudad andaluza. Normalmente su margen de actuación es mínimo, alguna remisión esporádica dirigida a algún paisano e incluso al almojarife gaditano Hernando de la Fuente. A veces, algún inglés aparece asociado a mercaderes flamencos en estos intercambios. Las partidas remitidas por los ingleses van dirigidas exclusivamente a sus compatriotas, alguno de los cuales tiene su residencia fija en Cádiz como Ricardo Casten o Castel (40).

En cuanto a los consignatarios, muchos de los cuales ya han sido aludidos, privan los vecinos de Cádiz, con cargos en la administración, los sevillanos, agentes de mercaderes de la ciudad de Burgos, con redes en el comercio transoceanico, y los italianos, con tradición mercantil en aquella plaza, representantes de sociedades genovesas particulares y fami-

(38) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 832, f.r. En este año, el 28 de septiembre el maestre de navío Baltasar Rodríguez, reconocía tener a bordo recibidas de Franquez 10 cajas de azúcares por cuenta de Batista de Lercaro de Genova, 4 por cuenta de Francisco Interian, 3 por su propia cuenta, 2 por la de Juan B. Promontorio, 2 por la de Nicolao y Guillermo An... de Genova, una por Esteban Anes y otra por Gentil Basilio y Galeote de Nobilis.

(39) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, fs. rs. En el mismo día le entregó Promontorio al maestre 32 cajas más, 14 de las cuales pertenecían: 10 a Agustín y Juan Batista Calví, vecinos de Genova, que van a su riesgo y seguro, 2 a Jerónimo Franquiz y 2 a Urban Justiniano, vecinos de Genova; iban consignadas a Cádiz a Constantín Boyu y Bartolomé Caletote.

(40) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 72. Aparece asentado en Cádiz en 1561, contando con 38 años de edad.

liares (41). Estos últimos, por ejemplo, representan el 30,9% en el conjunto de los receptores.

1.2. Comercio con Sevilla

Las características del comercio canario-sevillano hacen variar sustancialmente la estructura de los mercaderes implicados en los intercambios. Además el menor trato entre Gran Canaria y la ciudad del Betis reduce bastante a los exportadores y receptores. Implicados en la recepción de productos solo aparecen 51 individuos, consignatarios de 40 personas. Estas cifras arrojan porcentajes del 16,8 y 12,9% respectivamente (42).

(41) SANCHO DE SOPRANIS, H.: *Los genoveses...*, Op. cit.

(42) La relación de exportadores a Sevilla, y los consignatarios en la plaza, es la siguiente:

EXPORTADORES	CONSIGNATARIOS
Alarcón, Pedro de: boticario	Alvarez, Antonio
Albornoz de Valera, Francisco: canónigo	Alvarez, Rodrigo
Alvarez, Antonio	Argote de Molina, Gonzalo: veintecuatro de Sevilla
Alvarez, Diego	Bustanca, Juan de
Alvarez, Rodrigo	Cal, Pedro de la
Ayala, Bartolomé: v.º de Tfe.	Díaz, Antonio: portugués
Ayala, Gaspar de	Duarte, Francisco: factor Casa de la Contratación
Ayala, Guillén	Espíndola, Agustín
Baniberbe, Jerónimo	Estevez, Andrés: estudiante
Codina, Juan: catalán	Franquez, Esteban: genovés
Codina, Juan Fco: canónigo	Fragoso, Rodrigo: beneficiado y licenciado
Colombo, Juan B.: canónigo	Gaspar, Antonio: v.º Averó
Concejo de la Isla	Hernández, Domingo: portugués
Cortes de los Rios, Juan: regidor	Herrera de Contreras, Juan de: v.º de Toledo
Cruz, Francisco de la: el mozo	Jerónimo, Miguel: sedero, v.º
Díaz, Antonio: portugués	Lampisen, Leviño: flamenco
Díaz de Morón, Benito	León, Tomás: v.º de Sevilla
García Lozano, Agustín: almorzarife	López, Diego: capellan
Gaspar, Antonio: v.º Averó	López, Pedro: v.º de Huelva
Hernández, Domingo: portugués	Machado, Francisco: portugués
Hernández Moreno, Martín	Martínez de la Vega, Pedro: secº S.O. de Sevilla
Herrera Contreras, Juan: v.º de Toledo	Melgosa, Ortega de: contador Casa de Contratación
León, Pedro de: maestrescuela	Molina, Francisco: jurado de Sevilla
López, Diego	Molina, Juan de: v.º Sevilla
Luis, Diego: portugués	Narea, Francisco de
Manacre, Cornelio: flamenco	Orden de exportadores
Martínez de la Vega, Pedro secretº S.O. Sevilla	Palencia, Francisco de: v.º de Sevilla
Molina, Francisco: estante	Pedro de...: v.º Sevilla
Molina, Juan de: regidor	Pesquera, Antonio de: v.º Sevilla
Olmedo, Juan	Pesquera, Francisco: v.º Sevilla
Ortega, Leonor de	Prieto Belmonte, Francisco: v.º de Sevilla
Ortiz de Padilla, Luis: regidor	Rey
Perera, Francisco: portugués	
Pérez, Antón	

En su mayoría, tanto los unos como los otros, solo intervienen en alguna operación aislada, salvo excepciones ejemplificadas por dos o tres personas. Nota a destacar es la presencia de los portugueses, con intereses en este comercio. Tanto en Sevilla como en Las Palmas hallamos lusitanos implicados en su mayoría en el comercio de cereales, quizá representantes de compatriotas sitios en Lisboa.

Los intercambios de trigo y cebada con la ciudad del Betis es lo que hace comparecer en este trato a representantes de la Iglesia — obispos, maestrescuelas, canónigos y priores de la catedral —, y de la administración — concejo de la Isla, regidores y almojarifes —. Estos últimos liquidaban sus deudas con la administración central remitiendo trigo y cebada a Sevilla, entre ellos, Agustín García Lozano, hombre con intereses también en el comercio indiano (43).

El azúcar está monopolizada por los administradores y factores del ingenio de Arucas, quienes remiten parte de la producción del establecimiento al factor de la Casa de la Contratación, a la larga presidente de la misma, Francisco Duarte Cerón, heredero del capitán general Pedro Cerón.

Algunos de los exportadores y receptores son figuras relevantes no por su peso en el comercio canario, sino por sus conexiones en los intercambios americanos, entre ellos Francisco de Molina, denominado el viejo, jurado de la ciudad hispalense. Fuerte cargador indiano en la década de los cincuenta y sesenta (44), negocia vino y azúcar canario. Miguel Jerónimo, sedero y vecino de Sevilla, Antonio Rodríguez, mercader y vecino de la ciudad andaluza, y Pedro de Tapia hacen lo propio (45). Este último en 1595 recibe dos gatos de algalia y 20 aves remitidas por el regidor isleño Gaspar de Ayala (46). Tapia, de origen castellano como tantos otros establecidos en la ciudad del Betis, llevando negocios propios o de casas burgalesas, trabajaba en sociedad con un hermano suyo o con otros mercaderes, realizando diversas actividades, a la vez que cumplía comisiones de

Pinelo, Tomás: genovés
Promontorio, Jacome: genovés
Quesada, Gil de: v.º
Rodríguez Perdomo, Juan, v.º de Lanzarote
Rodríguez de Vargas, Diego
Ruiz de Salazar, Diego
Ruiz de Salazar, Luis: prior de la catedral
Salazar, Dr.: prior catedral
Salinas, Diego: maestrescuela
Simon Estrasoldo, Jerónimo: veneciano
Surio, Gaspar: regidor
Tello, Juan: regidor
Vela, Cristóbal: obispo
Venegas, Alonso' regidor
Viñol, Jerónimo

Rodríguez, Antonio
Rodríguez Perdomo, Juan: v.º de Lanzarote
Rodríguez de Vargas, Diego
Salinas, Diego de
Santi, Francisco: v.º Cádiz
Simon Estrasoldo, Jerónimo: veneciano
Sojo, Pedro de
Tapia, Pedro de: v.º Sevilla

(43) LOBO CABRERA, M.: *Gran Canaria e Indias...*, art. cit.

(44) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 380-381. En 1558 Felipe II le requisó 2,8 millones de maravedís que le venían de Indias.

(45) *Idem*, p. 370.

(46) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 906, f. 355 r.

mercaderes radicados en Flandes, como los Pérez, relacionados también con el comercio canario (47).

Los integrantes de las colonias mercantiles extranjeras implicados en este tráfico son mínimos. Tres genoveses, un veneciano y un flamenco remiten productos canarios y un genovés, un francés y un veneciano los reciben. Entre ellos destacan Agustín Espínola y los Franquez. El primero, natural de la Isla e hijo de Jacomina de Arnao, mantiene relaciones con la colonia genovesa de Sevilla. Junto con Lucas Centurion arrendó entre 1567 y 1572 el almojarifazgo de Indias a razón de 71,5 millones de maravedís anuales (48).

Los Franquez asentados en Sevilla, entre los cuales destacan Esteban y Diego, mantienen contactos con Canarias e Indias. Diego fue un cargador sevillano de gran envergadura, con redes de negocios en Puerto Rico, Santo Domingo y Nueva España (49). Amplia su actividad a Flandes, mediante compañía formada con su padre en Las Palmas. En Sevilla y en relación al comercio con las Indias, apresta dos naos con destino a Santo Domingo y Puerto Rico, las cuales y al objeto de no abonar derechos desvía por la ruta de Canarias con el pretexto de comerciar con las Islas (50).

1.3. Comercio con Italia

El comercio directo con la Península Itálica está controlado enteramente por los italianos, principalmente por los genoveses. Estos van a dominar tanto el mercado receptor como el productor. Fue práctica común en la primera mitad del siglo XVI el dominio liguor en todas las facetas de comercio canario-europeo (51). Las relaciones con Génova, la Península Ibérica, Flandes y Francia entraban dentro de sus actividades mercantiles en un porcentaje superior al 50%, oscilando en función de los puertos de destino.

Durante el reinado de Felipe II solo acaparan en proporción elevada el tráfico directo con sus lugares de origen y en menor escala los intercambios con Cádiz. En el resto de las operaciones mercantiles, en especial en las relativas a los países del norte de Europa, fueron sustituidos por flamencos y franceses, quienes aprendieron tanto de los españoles como de los italianos el uso de la letra de cambio y otras prácticas y elementos del derecho mercantil (52).

Aunque el volumen de las exportaciones azucareras a Livorno y Genova fue cuantioso, solo remiten el producto doce personas, diez de las cuales eran de origen liguor. En contrapartida las mercancías iban consignadas a cuarenta y tres individuos, treinta y cinco de ellos genoveses.

(47) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 276-277. VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers*, París, 1960, t. I, p. 227. LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*, «IV Coloquio de Historia Social de Canarias», Las Palmas, 1979, p. 38.

(48) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 67.

(49) *Idem*, p. 315. En 1566 recibe hacienda de Puerto Rico y ese mismo año carga para Santo Domingo y Nueva España por valor de un millón de maravedís.

(50) *Idem*.

(51) LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria...*, art. cit.; *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, «Aspetti della vita economica medievale», Firenze-Pisa-Prato, 1984.

(52) MARAVALL, J. A.: *Op. cit.*, p. 190.

Esta desproporción señala como los italianos residentes en la Isla eran representantes a la vez de tres o cuatro mercaderes. En efecto, una muestra obtenida por ordenador nos refleja perfectamente esto.

CUADRO I

Exportadores y consignatarios en el comercio canario-italiano

EXPORTADORES	CONSIGNATARIOS
1. Ambrosio Fiesco Boti	Ambrosio Fiesco Boti Jerónimo Cibo de Sopranis Jacomio Sauli
2. Andrea Buggio	Batista Lercaro
3. Andrea Buggio & Nicolás de Franquiz	Tomás Cibo
4. Andrea Buggio & Tomás Pinelo	21 genoveses y Cia. Cristóbal Centurión de G. Juan B. Pinelo
5. Cosme Cibo	Juan Franquiz Nicolao Castrodelfino Nicolao Calvo Cosme Cibo & Angel Grimaldi
6. Guillen de Ayala	Guillén de Ayala
7. Juan B. Espindola	Juan Lorenzo Espindola
8. Juan B. Rato	Domingo y Baltasar Palavesin
9. Juan Fabran	Pepini Juan Fabran
10. Nicolao de Franquiz	Nicolao de Franquiz Marcos de Forne Angelo Grimaldi Jacome Cibo de Genova
11. Pelegro Interian	Agustín y Juan B. Salvi Polo Guardi Juan B. Calvo Agustín y Juan B. Calvo Diego Juan Rafael Gentil de Genova Espíndola
12. Tomás Pinelo	Batista Burón Felice de Benito. Guillermo Julian Nicolao y Domingo Berti Jerónimo Franquez Juan B. Viacava Nicolao y Domingo Peri Bartolomé Caletote
13. Tomás Pinelo Viacava	Juan B. Viacava
14. Vicencio Interian	Pedro y Domingo Oberti
15. Vicencio Interian & Andrea Buggio	Los Lercaro

* Fuentes: Protocolos notariales

Mercaderes italianos con destino en Las Palmas remiten azúcar, bien solos o asociados con otros paisanos, hasta once consignatarios distintos, e incluso en una ocasión son enviadas 368 cajas y 5 cajones de azúcar más 194 quintales de orchilla a más de una veintena de genoveses, asociados muchos de ellos en compañía. Estas cantidades iban repartidas en pequeñas consignaciones, desde 5 a 73 cajas (53). Los remitentes eran Andrea Buggio y Tomás Pinelo. Este último era hermano de uno de los receptores Juan Bautista Pinelo Viacava, el cual había concertado la carta de fletamento con el maestre de la nao. El carácter de agente de los mismos se comprueba en el conocimiento de embarque otorgado en Las Palmas, en donde el maestre se comprometía a que los consignatarios harían entrega a Buggio y Pinelo, y por ellos a Juan B. Pinelo, del testimonio de la paga de los maravedís que le quedarán debiendo por el costo de los azúcares y de lo pagado en Sevilla por cuenta de los mismos a Domingo y Baltasar Palavesín y a Antonio Centurion (54). Buggio además remitía azúcar a Italia en solitario y asociado con Nicolao de Franquez, con el cual debía mantener relaciones mercantiles y de amistad al comparecer en compañía de Juan Bautista Rato y Bernardo Coquilla como albacea suyo. Debió tener también tienda abierta en Las Palmas según se desprende de la relación de deudas y mercancías que tenía en depósito (55). Por su parte tanto Nicolao de Franquez como Tomás Pinelo aparecen remitiendo productos isleños en solitario en cantidades importantes (56).

En función de la relación de los apellidos de los exportadores y de los consignatarios es lógico pensar en el carácter cuasi familiar de las asociaciones. Este carácter hacía más viables y seguras las empresas, a la vez que les confería el aspecto de la continuidad. No obstante los mercaderes italianos, tan duchos en el engranaje mercantil, aprovechaban su estancia en Gran Canaria para recibir encomiendas de amigos y paisanos, de ahí la gran actividad desempeñada por los residentes en Las Palmas. Algunos, en función de sus gestiones, manejan grandes cantidades de dinero, bien en metálico como en libramientos, así Juan Bautista Espíndola, agente en la ciudad por su pariente Juan Lorenzo Espíndola, había hecho entrega a don Juan Pacheco de Benavides de la suma de 1.640.652 maravedís en libramientos; esta cantidad la recibe luego del mismo en 750 arrobas de azúcar (57).

El monto de sus negocios también se comprueba a través de las inversiones realizadas en productos isleños, así Ambrosio Fiesco Botti dirige a Jacóme Sauli en una ocasión

(53) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 783, f. 530 r. Los consignatarios del azúcar son entre otros: herederos de Juan B. Bernardise, Luis Alexandre y Mariolo Nerete y compañeros, Lorenzo Interian, Salvador Guaratesí, y otros más, los cuales debían hacer la orden de sus señores.

(54) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 783, f. 532 r.

(55) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 832, fs. 1.172 v. y 1.173 v. En 1574 se hace el remate de bienes de Buggio, y en él se consignan las personas que adeudan dineros al mercader genovés por el recibo de ropas. Los bienes de casa de Buggio se remataron en 45.834 maravedís.

(56) A.H.P.L.P., Alonso Hernández de Córdoba, n.º 2.580, f. 422 r. En 1578 Tomás Pinelo entregaba al catalán Gabriel Sarriall, maestre de su saetía, dos cajas de azúcar, consignadas a Liorna y Genova en función de la derrota de la nave.

(57) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 831, f. 305 r. El azúcar al final fue valorado en 1.682.800 maravedís, con lo cual el mercader le restaba debiendo 41.148 maravedís que le pagó en el momento de otorgar la escritura de venta.

1.733 arrobas de azúcar, lo cual supone un desembolso de capital de 2.079.600 maravedís (58).

El nivel de sus operaciones está en consonancia con el papel desempeñado por los genoveses en las plazas andaluzas, a donde están vinculados por lazos de parentesco y de comercio, y desde donde se integran en la red mercantil canaria. Apellidos como los Fiesco, Botti, Cibo, Interian, Franquiz y Corona, entre otros, suenan tanto en un sitio como en otro (59).

1.4. Comercio con Portugal

Las relaciones entre este país ibérico y Gran Canaria en lo referente a los intercambios comerciales mantienen características muy particulares. En primer lugar es exiguo en el número de vecinos y mercaderes exportadores y en conexión con ellos los receptores. Al propio tiempo estos, son en su mayoría, los mismos que entregan la mercancía a los maestros, viajando frecuentemente con las mismas. En casos muy excepcionales los productos son negociados por algún agente, o por personas de importancia residentes en Lisboa.

Entre 1558 y 1588 se relacionan directamente con el mercado portugués veinte individuos, representados con el 6,6% en el conjunto de los implicados en el comercio canario-europeo. De ellos doce son vecinos de la Isla, cinco son portugueses y en el resto, tres, es de destacar el gobernador de Gran Canaria, don Martín de Benavides, el cual envía en 1582 tres cajas para artillería en seis tablones, tres ejes de palo blanco y doce libras de salitre, consignado todo al vecino de la Isla Francisco Hernández, persona que iba en el navío, para entregarlo en Lisboa a Felipe II, residente a la sazón en la capital lusitana (60).

Como agente de dos vecinos figura el también vecino de Las Palmas Nufro Jordan, quién lleva a su cargo de los mismos 214 pipas de vino, para descargarlas en Setúbal. Aquel y su hijo, Andrés Jordan, deberían depositar el vino en los almacenes necesarios, de donde lo tomarían para venderlo y beneficiarlo al mayor provecho. De lo obtenido se pagarían fletes, gastos de alojamiento del caldo, derechos de entrada en Portugal, más costos de sustento del agente. Una vez libres de gastos, del resto se sacaría el valor principal del vino, y las ganancias se dividirían en tres partes, dos para los exportadores y una para Jordan. El principal y ganancias se invertirían en las cosas de más beneficio, para vender al retorno en la Isla (61). Esta es la fórmula más usual, pero existe otra en

(58) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 779, f. 193 r. El azúcar va por cuenta de Jacome Sauli Casanova, genovés, vecino de Cádiz, por haberse comprado en su nombre, y pagado en cédulas sobre él y Jacome Lomelin de Alegre en Sevilla, lo cual costó hasta ponerse en la nao 2.491.510 maravedís, no entrando en la suma los costos de los seguros.

(59) OTTE, E.: *Los Botti y los Lugo*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, T. I, pp. 47-86.

(60) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 887, f. 360 r. Las tres cajas son: una de palo laurel, otra de til y la tercera de barbusano.

(61) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 866, f. 423 r. En la escritura se pone por condición que si no pudiese vender el vino a 10,5 doblas la pipa, precio en el que se incluye el casco, vino, adobios, acarreto y flete, tendrá que traer testimonio de dos escribanos del precio a como lo vendió.

la cual dos exportadores se concertan con Jordan para el mismo fin, llevando luego de ganancia tanto uno como otro (62).

La mayor parte de las mercancías, cereales y vino, se consignan siempre a los propios cargadores salvo tres partidas dirigidas a Francisco Duarte, factor por el rey en la Casa de la Contratación de Sevilla, y residente en Lisboa en 1586 y 1587. Dos son remisiones de azúcar y una de vino. La presencia de Duarte en la capital portuguesa se debe a su papel como proveedor general de la armada que se estaba preparando para dirigirla contra Inglaterra, y allí fleta los navíos para venir a Gran Canaria a recoger el azúcar producida por su ingenio, a cargo del cual estaba su administrador Martín Hernández Moreno (63).

Los extranjeros apenas aparecen implicados en este trato. La razón es obvia. El mercado lusitano demanda en gran parte productos para el abastecimiento interno, al estar surtido de materias coloniales de sus islas atlánticas y demás posesiones ultramarinas. Los mercaderes y negociantes del norte de Europa interesados en el comercio portugués actúan como agentes y factores en la propia Lisboa para ponerla en conexión con Amberes y Ruan. En los intercambios realizados entre Gran Canaria y Portugal solo hallamos implicado a un bretón, Juan Regulete, quién envía con destino a la capital lusitana 20 toneladas de vinos y mercaderías (64).

Los pasajeros que van a bordo de los navíos llevan además de su matalotaje y hacienda de casa, productos canarios fáciles de comerciar, así el alférez Juan Niño, con destino a Lisboa, lleva a bordo de la carabela *San Pedro*, junto con su criado y ropas, dos cajones de conserva y un cajón de azúcar (65).

1.5. Comercio con Francia

El comercio con el Atlántico norte reviste aspectos más amplios e interesantes, por la constitución de grandes empresas con factores y agentes residentes en el Archipiélago como por el poder de control que los habitantes de la zona ejercen sobre el comercio canario en relación a las plazas de Francia y Flandes.

Las relaciones franco-canarias se amplian después de la paz de Cateau-Cambresis, pero desde mucho antes existían intercambios entre ambas zonas, a pesar de la beligerencia entre España y Francia. Los primeros intercambios se llevan a cabo bien por vecinos de las islas como por mercaderes franceses atraídos a las islas por los tratos, así por ejemplo en 1519 unos mercaderes bretones piden y consiguen licencia de la justicia de Tenerife para

(62) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 838, f. 319 r.

(63) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 872, f. 199 r.: en 1587 Beltrán Cadiera, vecino de Marsella, maestro de su saetía, recibía de Martín Hernández Moreno, administrador de la hacienda de Francisco Duarte, factor de su majestad, 76 cajas de azúcar, para entregar en Lisboa a Duarte. Luis de Loreto, n.º 872, f. 239 v.º: En el mismo año el maestro de carabela Andrés González, vecino de Matusinos, reconocía haber venido fletado desde Lisboa por Francisco Duarte, proveedor general de la armada de su majestad.

(64) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 821, f. 98 v. El maestro fleta la carabela juntamente con el bretón a Antonio Gomez y a Manuel Gomez, su hermano, para ir a Lisboa, pasando por la isla de Tenerife donde tomaría la carga.

(65) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 886, f. 575 v.

mercar en la Isla como lo hacían en Gran Canaria; lo mismo solicita el mercader de Ruan Jean Mignot en mayo del mismo año (66).

Con respecto a los asentados en Gran Canaria puede destacarse a Juan Mansel, con agentes y factores en Ruan (67).

A partir de 1559, gracias a la citada paz, los tratos comerciales se amplían. Su principal granjería, motivo de la arribada a Canarias de los mercaderes galos, en especial bretones, está relacionada directamente con el azúcar y el vino. Para ello organizan el comercio con la importación de mercaderías compuestas por lienzos, cereales y otros productos. Estas las negociaban por cuenta propia o de otros mercaderes. Lo normal es que viniesen por cuenta de compañías formadas primero en Ruan y luego en San Malo.

En total negociaron productos isleños veinte y cinco individuos, doce de los cuales son de origen galo. El resto se reparte así: seis vecinos, un burgalés, tres genoveses, dos flamencos y un regidor de la Isla. Estos son los residentes en Las Palmas, quienes consignan los envíos a treinta y una personas, de las cuales veinte y una son francesas y siete eran españoles, integrantes de la colonia asentada en Ruan (68).

(66) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, T. II, 1977, p. 447, nota 100. Fue solicitada la licencia el 17 de mayo de 1519.

(67) RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950, T. I, p. 309.

(68) Los exportadores y consignatarios relacionados con el comercio franco-canario son los siguientes:

EXPORTADORES

Balboa, Luis de
Castro, Antonio de: burgalés
Caletote, Román: francés
Franquez, Nicolao de: genovés
Hovet, Juan: francés
Interian, Pelegro: genovés
Leclerque, Pedro: v.º Rosco, maestre de navío
Letelier, Guillermo: v.º Ruan
Mahieur, Juan
Méndez, Francisco: regidor
Morderete, Roberto: v.º Ruan
Moya, Juan de: francés
Obín, Tomás: bretón
Pinelo, Tomás: genovés
Provenzal, Francisco: francés
Quesada, Luis
Quesada Molina, Juan
Reinaldos, Pablos: francés
Richome, Esteban: v.º San Malo
Samarriba, Pedro de
Siobrans, Lorenzo: v.º Rosco
Sojo, Pedro de: residente

CONSIGNATARIOS

Ayala, Diego de: v.º de Ruan
Bolen, Juan: maestre de navío, v.º de San Malo
Burto, Guillén: v.º San Malo
Broqueta, Martín: francés
Caletote, Miguel
Caletote, Román: francés
Chovet, Juan: francés
Joven, Antonio: v.º Ruan
Leclerque, Pedro: maestre navío
Lemagre, Oliver: v.º Rosco
Lubin, Pedro: v.º Ruan
Magro, Oliver: natural Rosco
Mareaje, Miguel
Moya, Juan de: francés
Nicalli, Buenaventura
Obín, Tomás: bretón
Orden de exportadores
Porea, Tomás
Provenzal, Francisco: v.º Rosco
Quesada, Diego de: est. Amberes
Quesada, Gil de
Quintanadueñas, Hernando de: v.º de Ruan

Entre los residentes en Gran Canaria destaca el regidor Francisco Méndez, de origen catalán. Este comerciante tinerfeño se afincó en Gran Canaria donde estuvo, primero, al frente de una escribanía y luego de una regiduría. Mantuvo activa relación mercantil con su hermano Antonio Joven, vecino de Ruan, a donde había ido en su juventud para organizar el tráfico comercial con Canarias. Naturalizado francés, casado allí con una «gran señora», se había convertido en un verdadero personaje normando: corsario para combatir la piratería en el canal de la Mancha por encargo especial del rey Enrique III (69). Méndez en 1575 le remite una partida de azúcar a su hermano y a cambio recibe del mismo mercaderías francesas, sobre todo tejidos procedentes de los telares de Normandía.

Las mercaderías recibidas Méndez las merca en la Isla personalmente o entregándola a un mercader, en compañía, para su venta por los pueblos y lugares de Gran Canaria, así en 1573 se concertaba con el mercader Paulo Langarode para entregarle 1.500 doblas de paño y lienzo variado, según una memoria realizada al efecto; esta cantidad se la daría cada uno de los cuatro años, tiempo que duraría la sociedad, comenzando a contarse desde el día de la llegada de una nao procedente de Francia con lencería y otras cosas (70). El beneficio y principal de la ropa se emplearía en azúcar, que posteriormente sería remitida a su hermano a Francia, según se desprende de la compra realizada en 1575. En este año compra al genovés y regidor Francisco de Azuaje y a su mujer 2.669 arrobas de azúcar de la fábrica del año siguiente, por valor de 3.193.070 maravedís (71), que previamente le había entregado en ropa, libramientos y cédulas de cambio.

Los negocios mantenidos con su hermano los declara en su testamento y última voluntad. En él explica como había tenido muchas cuentas de dares y tomares con Antonio Joven, de las cuales este se había valido y sustentado; a la vez se habían enviado mutuamente muchas cargazones, perdiéndose en alguna de ellas bastantes dineros. En efecto se tiene noticia de la remisión de Joven a su hermano de hasta tres navíos anuales cargados de mercaderías (72).

Consciente Méndez de que la averiguación de las cuentas sería harto difícil, manda se le envíe la clausula testamentaria a su hermano, para que actúe en consecuencia, y acuda

Tiles, Art., flamenco
Vandama, Daniel: flamenco

Rebolledo, Hernando: v.º Ruan
Richome, Esteban: v.º San Malo
Sánchez de Flandes, Juan: v.º de Amberes
Santa Cruz, Carlos de: v.º de Amberes
Trenache, Ostacho
Udemara, Pedro de: francés
Vandama, Daniel: flamenco

(69) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. I, p. 309.

(70) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 785, fs. 14 r. y ss. En esa fecha el mercader le entregaba a Langarode ropa por valor de 149.874 maravedís. En una de las condiciones se refleja la ganancia obtenida por Méndez en el concierto. Así durante los cuatro años de duración de la compañía Langarode no podía tener ropa suya ni ajena, de paño, lienzo u otras cosas, salvo la contenida en la memoria, a excepción de menudencias, con tal que no fueran sombreros, que recibiría con el 50% sobre el costo de España, y lo que más se ganase se partiría de por medio.

(71) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 777, fs. 422 r. y 174 r. El vendedor hipoteca a la deuda sus bienes de casas, ingenio, aguas, tierras y cañas. Del total Méndez había entregado en ropas 1.500.000 maravedís.

(72) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. I, p. 310.

a sus hijos con el alcance, pues él se fiaba plenamente de la buena voluntad de su hermano (73).

Juan Molina o Juan de Quesada Molina, con ambas denominaciones aparece en la documentación, al parecer francés, avecindado en Gran Canaria, es otro de los negociantes más activos. Se relaciona directamente con el mercado gaditano, flamenco y francés, hacia donde remite azúcar en cantidades importantes, en diez y nueve, nueve y trece ocasiones respectivamente. Es agente en Las Palmas de Hernando de Quintanadueñas, señor de Breña, y de Diego de Quesada, residente tanto en Ruan como en Amberes. En Gran Canaria es colaborador suyo su hermano, agente a la vez de los mismos mercaderes, Luis de Quesada Molina. El volumen de sus transacciones es enorme, pues en 1587, según se desprende de sus cuentas, presenta un balance por el cual había movilizado un capital superior a los 19.000.000 de maravedís (74).

La intensificación de este comercio se produce también al crearse en Ruan en 1570 la compañía comercial Halle-LeSeigneur-Trevache, que estableció factorías fijas en Marruecos y Canarias. Fueron agentes de la misma en el archipiélago Paul Regnault y Jean de Moy, castellanizados como Pablos Reynaldos y Juan de Moya (75).

Pablos Reynaldos, hijo de Guillermo Reynaldos y María Broca, vecinos de Ruan (76), llega a Canarias en el primer tercio del año de 1570. Su arribada a las islas se vio envuelta en un acontecimiento pirático, relacionado con la llegada a La Gomera del corsario francés Jacques de Soria (77). Este suceso le valió la apertura de un proceso y la retención en las cárceles del Santo Oficio, acusado de luterano y de ayudar a los invasores (78). Durante el periodo de su estancia en prisión se presentaron ante el tribunal reclamaciones de mercaderes bretones por parte de sus apoderados, al haber sido embargados como bienes de Reynaldos partidas propiedad de los mismos (79). Las protestas nos permiten afirmar la actividad de este mercader, quién una vez radicado en el Archipiélago como factor de una compañía, se ocupa de negocios por cuenta propia, invirtiendo sus ganancias en mercancías demandadas en el mercado isleño, y recibe encomiendas de paisanos suyos. De este modo entra Reynaldos en el escenario de la vida isleña. Era el típico mercader de la

(73) A.H.P.L.P., Alonso Hernandez de Cordoba, n.º 2.582, fs. 150 y ss. En la cláusula testamentaria Méndez releva a su hermano de los cargos, aclarando con respecto a sus hijos «... que los tome a su cargo como suyos y haga lo que yo e echo por el, e hiciere con los suyos si Dios me llevare primero que a él, y con esto no se trate de más cuentas, porque yo me fio de su bondad que lo hará como buen hermano, y le pido por amor de Dios me perdone algunas reprensiones demasiadas que siempre le he dado».

(74) A.H.P.L.P., Francisco Casares, n.º 923, fs. 291 y ss., 328 r. y 330 r.

(75) RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*, T. I, p. 311.

(76) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 841, f. 665 v. Así lo dice él mismo en la escritura en que da poder a su tío el licenciado Reynaldos para vender una casa en Ruan, en la rúa de la Veracruz, porque el concejo de la ciudad la quería derribar.

(77) A.M.C., Inquisición, fondo Bute, vol. VII. Testificaciones, 1568-1572. En 17 de agosto de 1570 testificó en su contra Domingo de Bayde, arreaez de su barca, y Alonso Romo, vecinos de La Gomera.

(78) A.M.C., Inquisición, fondo Bute, vol. IX, f. 10 v. Un mercader catalán declaraba: «que tenía a Pablos Reynaldos por luterano y quel primer hombre que de los fransezes saltó en tierra fue el dicho Pablos Reynaldos...».

(79) A.M.C., Inquisición, legs. CLXXVII — 58 y CXI — 26. Sobre las deudas y partidas de ropa que debía a los bretones se abrió información en Tenerife por comisión del Inquisidor.

época, avido en conseguir negocios, representaciones y beneficios. Fue agente y factor de varios comerciantes a la vez desde el principio hasta el fin de sus días.

A fines de la década de los setenta debió salir de las cárceles de la Inquisición y enseguida se integró en los tratos. En 1580 era el agente de la familia Boduin. Un proceso seguido en Las Palmas contra él por Juan de Moya, agente de la misma compañía por la que llegó a Canarias, en nombre de Juan Boduin, nos informa de sus actividades durante un periodo de cinco años. Según la correspondencia mantenida con sus patronos conocemos el índice de beneficios obtenidos en los intercambios. Por sus servicios obtenía un 60% de interés⁽⁸⁰⁾.

Tenía en Las Palmas tienda abierta, y a la vez actuaba por cuenta ajena, según la relación de cuentas donde consigna los gastos y las inversiones, y recibía encomiendas de mercaderes bretones. Por ellas percibía: por las mercancías regociadas en la Isla el 3% y por las remitidas a Francia el 20%.

Al propio tiempo amplía sus actividades. En 1580 participa en el remate del diezmo de los azúcares, y lo obtiene como mayor ponedor por precio de 1.680 maravedís la arroba de azúcar blanco, las suertes a 100 maravedís menos y la pipa de remiel a 3.500 maravedís⁽⁸¹⁾.

Las operaciones llevadas a cabo para la compra del azúcar le incitan a interesarse por la adquisición de un ingenio azucarero, el del regidor y genovés de ascendencia Francisco de Azuaje, su deudor y fiador en alguna ocasión; al parecer se hizo con el establecimiento por fenecimiento de cuentas con Azuaje⁽⁸²⁾.

En la última década del siglo lo hallamos definitivamente instalado en Las Palmas. Casa con Beatriz Ponce, y merced a esta unión y al hecho de haber residido en el Archipiélago más de veinte años, amplía sus actividades y redes comerciales. Trafica con Indias, donde negocia personalmente la mercancía y presta dinero a isleños que regresan, quienes una vez en las islas entregan el capital más los intereses a la mujer de Reynaldos⁽⁸³⁾. En Indias termina sus días, después de una agitada vida mercantil.

Más mercaderes bretones realizan actividades semejantes como Francisco Provenzal, Gabriel de la Rosa y Tomás Caletote. Este, factor en la Isla de su padre, Miguel Caletote, y de Diego de Ayala, a quienes remite azúcar y derivados, se interesa por otros asuntos relacionados con el comercio. En 1567 forma compañía con otros extranjeros y vecinos para negociar en Guinea, interesándose así en la trata de negros⁽⁸⁴⁾.

La presencia de los franceses en Canarias y el desarrollo de sus negocios justifica el que en 1568 Yvon Rocaz comentara acerca de los bretones, su capacidad de acción, pues habían acaparado, según él, el comercio andaluz y canario, consiguiendo ganancias

⁽⁸⁰⁾ A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 890, fs. 613 r. a 627 r. En ellos se halla la correspondencia de Reynaldos a su señor y el balance de cuentas.

⁽⁸¹⁾ A.H.P.L.P., Alonso de San Juan, n.º 878, f. 115 v.

⁽⁸²⁾ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, f. 70 r. No le debió ir bien como hacendado puesto que en 1586 lo vende a otro genovés por el precio de 1.000.000 de maravedís.

⁽⁸³⁾ También trafica con productos indios como cueros vacunos y salsaparrilla. A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 902, f. 690 r.

⁽⁸⁴⁾ LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit., p. 112. En la compañía Caletote junto con otros dos extranjeros, Jacôme Nuremberque y Juan Absolbi, invierte 125.000 maravedís.

tan elevadas que los hacía más ricos que los de Nantes en una proporción de tres veces a una (85).

En los puertos bretones de Ruan, Le Havre y San Malo los consignatarios se agrupaban en dos colonias: franceses y españoles. Los bretones residen en los puertos de destino por ser naturales o de allí o estar vecindados en la plaza, y actúan como socios de compañías relacionados directamente con sus agentes en Canarias.

Los españoles eran en su mayoría burgaleses. La colonia mercantil castellana, tanto en Amberes como en Ruan, era una de las más importantes en el siglo XVI tal como han demostrado Goris y M. Mollat (86). Nombres conocidos son Diego de Ayala, Hernando Rebolledo, Carlos de Santa Cruz y sobre todo Hernando de Quintanadueñas, relacionado también con el comercio indiano (87). Procedía de un linaje oriundo de Burgos, arraigado en Ruan lo mismo que otros apellidos españoles interesados en el comercio. Hernando además de heredar el señorío de Bretigny, ocupó el cargo de consul de los mercaderes de Ruan en 1565 (88). Mollat señala a esta familia como una de las más importantes de Ruan, junto con los Sevilla y Saldaña (89). Hernando recibió azúcar canario, según nuestras fuentes, en cinco ocasiones, siendo sus remitentes: Juan de Molina y Luis de Quesada, ambos hermanos (90).

1.6. Comercio con Flandes

Amberes y su comercio en relación a Canarias, controlado en la primera mitad del siglo por los genoveses principalmente (91), va a pasar en este periodo a manos flamencas y españoles. Los primeros, como es lógico, implicados directamente en los intercambios consignados a su país de origen, aprendieron técnicas y operaciones mercantiles de los italianos. Hasta 1567 el gran comercio estaba en relación con los mercaderes castellanos, italianos, y alto-alemanes, todos ellos muy bien representados en Amberes por sus respectivas naciones (92), por lo cual puede decirse que la plaza de Amberes pertenecía más a los extranjeros que a los naturales. Sin embargo desde 1550, con respecto al comercio canario, los flamencos desplazan a alguna de estas colonias, controlando el mercado e

(85) LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: Les Ruiz*, París, 1955, p. 121.

(86) GORIS, J. A.: *Étude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens), à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain, 1925; MOLLAT, M.: *Le commerce de la Haute-Normandie au XVe siècle et au début du XVIe siècle*, París, 1952; *Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle. Étude d'histoire économique et sociale*, París, 1925.

(87) LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, p. 273.

(88) BASAS FERNANDEZ, M.: *El mercaderes burgaleses Gómez de Quintanadueñas*, Burgos, s.a.; *Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de las Damas (1529)*, «Hispania», LXXXVII, Madrid, 1962, pp. 1-35; MOLLAT, M.: *Le commerce...*, *op. cit.*, pp. 512-521.

(89) MOLLAT, M.: *Le rôle international des marchands espagnols dans les ports de l'Europe occidentale à l'époque des rois catholiques*, «Anuario de Historia Económica y Social», 3, Madrid, 1970, p. 49.

(90) En 1565 le remiten 236 cajas de azúcar, 6 cuartos de panela, 19 pipas de vino y 6 palmitos, y en 1573 le remite solo Juan Molina cuatro partidas en cuatro navios; en una de las remisiones van 214 palos de campeche con un peso de 85 quintales.

(91) LOBO CABRERA, M.: *El comercio...*, *art. cit.*; *Los mercaderes*, *art. cit.*

(92) GORIS, J. A.: *Op. cit.*

incluso el transporte. A partir de 1569 el control de los naturales del país se hace más patente, aún cuando los españoles aparezcan todavía implicados en el tráfico. Después de esa fecha se producen en la posición internacional de Amberes hondas transformaciones que por supuesto repercuten en Canarias lo mismo que en otros mercados (93). Los disturbios religiosos, la caída de la ciudad en 1585, la obstrucción del Escalda, la interrupción de la llegada de la plata desde el Catambrico a Amberes, debilitaron profundamente a la ciudad, por lo cual centenares de mercaderes salieron, entre ellos los españoles e italianos. Pero no solo se explica por estas razones el éxodo, sino porque también a mediados del siglo XVI, ya Amberes había alcanzado en lo mercantil una verdadera saturación de hombres y capitales (94).

Con respecto a la relación de los mercaderes españoles con el mercado de Amberes, es conocida la importancia de su participación, y puede asegurarse que había allí más nombres castellanos que de ninguna otra nación (95). Esta colonia, junto con la de otros países, contribuyó con sus exenciones a crear un ambiente favorable a la libertad mercantil a la vez que revolucionaron las condiciones económicas del siglo XVI (96). Un registro de exportación del puerto de Amberes, fechado entre 1553-1554, menciona a 200 españoles comerciando con la Península y países vecinos. En 1560 se estimaba que la colonia estaba formada por trescientos individuos y 1583, se tiene constancia, todavía funcionaban en Amberes cuatro grandes firmas españolas de origen burgalés (97).

Canarias no es una excepción en las relaciones mercantiles con Amberes, y un carácter similar al dibujado en función del comercio con la Península se perfila en Gran Canaria. Entre los exportadores es la colonia flamenca la más sólida, representada por trece individuos entre los que sobresalen: Gerardo Brinzeles, Cornelio Hertogue y Cornelis Manacker alias Manacre (98). Estos llegaron a la Isla de diferente manera. Unos con pequeñas encomiendas de padres y hermanos, como primera prueba comercial, medio marino-medio mercader. Fue usual también, y así lo ha señalado E. Stols, en las casas de negocios antuerpienses enviar un hijo, hermano o cuñado a perfeccionar el aprendizaje, para posteriormente convertirse en colaboradores y representantes (99). Por este sistema se realizaban y concluían asociaciones y acuerdos comerciales. Estos flamencos relacionados directamente con su país recibían pedidos de mercancías a la vez que negociaban lo recibido de Flandes.

Individuos procedentes de Amberes y Brujas como los Jansen, Helman y Manacker se establecieron en Las Palmas, Gerardo Brinzeles, asiduo remitente como agente de su

(93) STOLS, E.: *La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos españoles en la primera mitad del siglo XVII*, «Anuario de Historia económica y social», Madrid, 1968, p. 366.

(94) *Idem*, p. 364.

(95) GORIS, J. A.: *Op. cit.*, pp. 69-70. Este autor estima en unas trescientas las familias españolas asentadas en Amberes.

(96) *Idem*, pp. 33-35.

(97) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, T. 1, pp. 162-163. Citando a VAN DER ESSEN, L.: *Contribution a l'histoire du port d'Anvers et du commerce d'exportation des Pays-Bas vers l'Espagne et le époque de Charles Quint (1553-1554)*.

(98) STOLS, E.: *Les Canaries et l'expansion coloniales des Pays-Bas meridionaux au sezieme siècle et de la Belgica vers 1900*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. II, p. 913.

(99) STOLS, E.: *La colonia...*, art. cit., p. 365.

suegro Cornelis Francisco Artson, y Cornelio y Gregorio de Manacker, como factor de su hermano Helmar de Manacker, vecino de Amberes.

Los poderes, cuentas y fenecimientos de compañías otorgados en Las Palmas dan idea de sus negocios y actividades, y de la temporalidad de las factorías, por unos pocos años o para una sola transacción.

Algunos ejemplos son significativos. En 1557 figura como agente de Art Coquen Helman van de Manacker, y en 1560 aparece como tal Andres de Chiebres o Fiebres, quién declara haber residido en la Isla unos cuatro años, durante los cuales había tenido a su cargo los negocios de aquel, vendiendo y comprando ropas y mercaderías. En enero del citado año su representado le había mandado llamar por lo cual deja los negocios y cobranza de deudas en manos de Nicolás Jans, mercader, según el poder recibido de Flandes⁽¹⁰⁰⁾. Un mes más tarde Jans, en nombre de su patrono, traspasaba el poder a otro mercader flamenco, avecindado en la Isla, Art. Coquen Artiles, quizá pariente del capitalista de Amberes⁽¹⁰¹⁾.

Características similares se aprecian en la documentación otorgada por los representantes en la Isla de Cornelio de Francisco Artsón, uno de los comerciantes de Amberes más relacionado con Gran Canaria en lo que a exportación de azúcar se refiere. En la década de los sesenta fueron factores suyos en Las Palmas Jorge de Ayala, Cornieles de Hertogue, Gerardo Brinzeles y Adriano de Bohemia. En 1561 Hertogue confesaba haber llevado los negocios de aquel en los años 1558, 1559 y 1560. En 1559 fue enviado a la Isla para tomarle cuenta y hacerse cargo de los negocios Jorge de Ayala⁽¹⁰²⁾. Un año más tarde Ayala rendía cuenta a Gerardo Brinzeles, yerno de Artsón, por lo cual le entrega un memorial de deudas superior a los 2.000.000 maravedís⁽¹⁰³⁾. En 1563 hacía viaje a Flandes, donde se radicaría y actuaría como consignatario de los envíos canarios⁽¹⁰⁴⁾, y nombra como agente de su suegro a Adrián de Bohemia, natural de Geldernaquen en el ducado de Brabante, dándole poder para cobrar deudas por valor de 2.656.071 maravedís, según constaba en el cuaderno de cuentas, escrito en 41 planas de papel de marca mayor. Bohemia se obligaba, por su parte, a tener un libro de caja y otro manual donde asentaría las cuentas, sacando al final de cada año balance del libro de caja, para remitirlo a Amberes; por ello llevaría de encomienda por su trabajo, además de lo contenido en la escritura de capitulación, poco según los costos y gastos de la Isla, 50 doblas anuales⁽¹⁰⁵⁾.

Brinzeles, por su parte, nos aparece con un perfil doble en los negocios, pues no actuaba sólo por cuenta de su suegro, sino también por su propio interés, según manifiesta

(100) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, s.f.; Idem, f. 51 r. y 82 v.

(101) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 780, f. 51 r.

(102) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 817, f. 106 v. En 13 de febrero de 1561 por haberse ausentado de la Isla Jorge de Ayala, Cornelis de Hertogue da poder a Gerardo Brinzeles para que cobre la hacienda de Cornelis de Francisco Artsón.

(103) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 773, fs. 220 r. y ss. En 27 de septiembre de 1560 Jorge de Ayala daba poder a Brinzeles para cobrar la cantidad de maravedís adeudados a Artsón por vecinos de la Isla, entre ellos aparece Alonso Venegas con una deuda de 373.660 maravedís por tres albalás desde la época de Cornelis Hertogue.

(104) A partir de 1565 aparece en los conocimientos de embarque Gerardo Brinzeles como consignatario.

(105) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 774, f. 280 r. Asimismo tenía poder Bohemia para recibir cargazones de mercaderías procedentes de Amberes y venderlas.

en su testamento ⁽¹⁰⁶⁾. En efecto, en 1557 ya estaba en Gran Canaria, desde donde enviaba azúcar a varios flamencos. A su vez tenía su propio agente, Cornelis de Hertogue, quién confesaba haber recibido de él mercaderías y otras cosas tasadas en 1.289.219 maravedís ⁽¹⁰⁷⁾. Una vez en Flandes, Brinzeles sigue relacionado con Canarias tal como se aprecia por los envíos remitidos por el regidor de la Isla Miguel de Mujica ⁽¹⁰⁸⁾.

Estos flamencos, residentes en Canarias por un periodo corto, aprovechan su estancia para relacionarse con otras figuras interesadas en los tratos mercantiles. El propio Brinzeles realizaba operaciones comerciales con Alonso Venegas, regidor y depositario general de la Isla, y en 1558 le da un poder para cobra 4.593.025 maravedís ⁽¹⁰⁹⁾. Su suegro también tenía negocios con Venegas. Este había formado compañía con los hermanos Cornelis y Gregorio de Manacker, residentes en la Isla, y con Helman de Manacker, vecino de Amberes, por valor de 1.200 libras de gruesos, unos 1.972.800 maravedís ⁽¹¹⁰⁾. Los Manacker son asimismo otros mercaderes con movilidad dentro del mercado de capitales y productos, fuera y dentro de la Isla. En 1571 uno de ellos, Cornelis, recibía de un paisano suyo 454.626 maravedís por razón de la ropa entregada más la ganancia, estimada en un 80% sobre el principal ⁽¹¹¹⁾. Años más tarde reclamaba junto con el regidor Miguel de Mujica, hombre con intereses en el comercio interno y externo, cierta cantidad de ropas de paño, lienzos y otras mercaderías, al mercader flamenco Daniel Vandama, a quién la había entregada para su venta ⁽¹¹²⁾.

Los genoveses radicados en Canarias, con cargos en la administración, también se organizan para comerciar con Flandes, en menor escala, por supuesto, que los flamencos. Tres figuras destacan sobre el resto: Bernardino Canino, Andrea de Argiroffo y Melchor Franquiz. Canino despliega una actividad semejante a la mantenida con Cádiz. En diez ocasiones remite azúcar a Amberes, siendo sus consignatarios paisanos suyos y españoles. Uno de ellos Diego de Ayala, relacionado con familias burgalesas, y el mismo que en 1568 se hallaba en Ruan como hombre de confianza de los hermanos Castro, juntamente con

⁽¹⁰⁶⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, f.º 774, f. 284 r. En su testamento, otorgado por estar de viaje para Amberes, confiesa tener cuentas con Cornelis de Francisco Artsón, su suegro, vecino de Amberes, tanto de la dote de su esposa, como de los empleos hechos por su cuenta.

⁽¹⁰⁷⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, s.f.: 145.814 maravedís los había recibido en mercaderías, 63.188 en menaje, en mercaderías de la tienda 101.704 maravedís, y el resto en más artículos de piezas de paños y deudas.

⁽¹⁰⁸⁾ Entre 1565 y 1567 aparece como consignatario de los envíos de Mujica Gerardo Brinzeles, vecino de Amberes. En ambos años le remite partidas de azúcar, vino y remiel.

⁽¹⁰⁹⁾ A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 771, s.f. Le da el poder asimismo para que reciba todas las cargazonas que vinieren a su nombre, así como las polizas de seguro, letras de cambios, y para que con el dinero recibido invierta en azúcares y remieles y se lo remita a Cádiz, cargando en cada navío 5 cajas.

⁽¹¹⁰⁾ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 136 r. En 1566 el regidor de Tenerife Francisco Calderón, como tutor de los hijos de Alonso Venegas, junto con los hermanos Gregorio y Cornelis de Manacker, reconocen haber formado compañía en la cual Venegas heredaba la tercia parte; por cuenta de la misma se enviaron mercancías desde la Isla a Flandes y de allí se recibió una cargazón que montó 1.252 libras, 13 sueldos y 7 dineros.

⁽¹¹¹⁾ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 43 r. La mercadería solo montó 252.570 maravedís y el 80% de ganancia 202.056 maravedís.

⁽¹¹²⁾ A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 148 r. Las mercaderías reclamadas habían sido entregadas a Vandama para que las vendiese en su tienda, pero al ser apresado este por el Santo Oficio reclaman la mercancía ante el temor del secuestro.

Francisco Martínez de Bejar, quién deja de pagar ciertas deudas debido a la decadencia del comercio de Flandes (113).

En 1569 Canino otorga dos documentos referidos al mercader español. En febrero de ese año le da poder para que cobre las deudas debidas en Flandes, en especial de la compañía de Lorenzo Sauli y Esteban Justiniano de Amberes 497 libras, 17 sueldos y 2 dineros, de resto de cuenta mantenida con ellos de mercancías enviadas (114). En efecto, en 1565 les había remitido 7 cajas de azúcar (115). En febrero del mismo año Canino declaraba haber recibido de Ayala carta y poder para cobrar sus deudas en la Isla (116). En este año se hallaba el español apremiado a causa de la decadencia comercial de Amberes, y por tal motivo reclama el cobro de sus deudas.

Andrea de Argiroffo nos aparece remitiendo vino a la ciudad del Escalda en 1567, aunque sus negocios debieron ser más amplios, según se desprende de una escritura otorgada en 1569 (117).

Los Franquiz, de los cuales ya hemos comentado su filiación mercantil, tuvieron activa relación con Flandes. En 1561 Melchor de Franquiz y Diego Franquiz, padre e hijo, reconocen haber funcionado como compañía, siendo el hijo el agente para la negociación en Amberes. La diligencia de Diego acrecentó los beneficios y caudales familiares por lo cual su padre temeroso de la llegada del fin de sus días reconoce que todo lo granjeado es propiedad del hijo al haberlo conseguido con su trabajo e industria (118).

Los consignatarios y receptores de las mercancías forman una nómina de 47 individuos (119), de los cuales el 36,2 % son flamencos y el 40,4 % españoles, seguidos a bastante

(113) LAPEYRE, H.: *Op. cit.*, p. 484.

(114) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 827, f. 295 r.

(115) A.H.P.L.P., García Ortiz, n.º 852, f. 200 v. En ese mismo año le remitió seis pipas de remiel. A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 825, fs. 193 v., 194 r.

(116) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 827, f. 574 r. En función del poder Canino lo tras-pasa a Andrés de Jauregui, vecino, para que cobre las deudas, haciendo para ello las diligencias oportunas, pagandole por su trabajo un tercio del valor de las deudas.

(117) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 776, f. 450 r.

(118) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 808, s.f. Melchor de Franquiz hace esta declaración teniendo que sus otros hijos le pidan cuentas a Diego de los negocios de Flandes.

(119) Fueron consignatarios de los envíos canarios los siguientes:

Abreo, Alvaro de
Aguilar Porres, Francisco: resid. en Amberes
Aldiere, Nicolás: flamenco, v.º de Amberes
Arias, Luis
Artsón, Cornelio de Francisco: v.º de Amberes
Ayala, Diego de: español
Banquisel, Tilma: res. en Amberes.
Bordinque, Doña María: viuda
Brin, Hans
Brinzeles, Gerardo: flamenco, v.º Amberes
Cafetati, Juan B.: genovés
Caletote, Romás: francés, v.º de Ruan
Chovete, Juan: francés
Cestona, Pedro de
Coghem Art: flamenco

distancia por los genoveses y franceses. De los flamencos poco más podemos decir de lo ya comentado.

Los españoles actúan indistintamente en Ruan y Amberes en función de los avatares políticos. Uno de ellos es Diego de Ayala, del cual ya hemos hecho mención. Este fue uno de los más activos receptores de azúcar isleño. Agentes suyos en Gran Canaria fueron Juan Pérez de Returbio, otañes, Jerónimo de Mayuelo y Bernardino Canino. El primero fue su más asiduo remitente, junto con Ventura de Ayala, quizá pariente suyo. Ambos en 1556 realizan un balance de cuentas, tanto de las mercancías enviadas como recibidas, con un alcance de 11.863.554 maravedís (120).

Jerónimo de Espinosa es otro de los consignatarios castellanos. Perteneciente a una familia originaria de Medina de Rioseco (121), extiende sus redes comerciales a todas las plazas europeas e indianas (122). En Amberes funcionaba la firma Jerónimo y Alonso

Coquen, Art.: flamenco, resid. en Amberes
Duran, Juan: v.º de Le Havre
Dusarte, Juan: flamenco
Espinosa, Jerónimo: español
Fiebres o Chiebres, Gerardo de: est. en Amberes
Franquez, Diego de
Frans Suars, María: viuda
Grimaldi, Nicolao: genovés
Gaona, Nicolás
Heldevier, Nicolás, flamenco
Hernández Rasco, Luis
Jaimez, Juan: v.º de Brujas
Janse, Hernán: flamenco
Manacker, Helman de: v.º de Amberes
Manrique, Alonso
Mar, Uso de
Monjerón, Pedro: v.º de Amberes
Montalvan, Fernando de: v.º de Amberes
Nuñez Pérez, Marcos: español, v.º de Amberes
Orden de exportadores
Pérez Luis: herederos de: estante en Amberes
Peyderet, Juan: v.º de Cansera
Quesada, Luis de: v.º de Amberes
Rodie, Benito: genovés
Sánchez de Flandes, Juan: res. Amberes
Santa Cruz, Carlos de: res. Amberes
Sarte, Cornelio Fran: v.º de Amberes
Soldt, Pablo van: v.º de Amberes
Sauli Segnara, Lorenzo: genovés
El resto hasta completar los 47 no se especifican.

(120) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 218 r. En este documento fechado en 25 de junio de 1556 Pérez de Returbio hace constar que en el balance entran las deudas que le entregó Antonio de Montesa, persona en cuyo cargo habían estado antes los negocios de Diego de Ayala.

(121) CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía 1516-1556*, Madrid, 1944, pp. 199-200.

(122) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 221; LORENZO SANZ, E.: *Op. cit.*, pp. 256-261.

de Espinosa en 1563⁽¹²³⁾. Jerónimo tenía como agente en Gran Canaria a Francisco de Manrique y Antonio de Montesa, relacionados también con otra familia burgalesa, los Salamanca, en los intercambios con Cádiz.

Otros españoles radicados en Amberes y con conexiones con Gran Canaria son Alvaro de Abreu, Nicolás Gaona, perteneciente a una familia vizcaina asentada en Burgos⁽¹²⁴⁾. En 1570 funcionaba una sucursal de la familia en Amberes con la razón social Jerónimo Lope de Gaona, Nicolás y Lope de Gaona⁽¹²⁵⁾. En 1572 se le enviaba una partida de azúcar y suertes por el flamenco Cornieles de Manacker; Juan Jaimez, vecino de Brujas, Marcos Nuñez Pérez y Luis Pérez, ambos socios, hijo el último de otro Luis Pérez, establecido en la ciudad del Escalda desde 1540⁽¹²⁶⁾. Agente suyo en Las Palmas fue Juan Pérez de Returbio.

(123) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 221.

(124) *Idem*, p. 229.

(125) BASAS FERNANDEZ, M.: *Mercaderes burgaleses...*, art. cit., pp. 160-161; VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, p. 229.

(126) VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Op. cit.*, pp. 226-227.

CAPITULO VII

LAS IMPORTACIONES

El circuito de los intercambios se cierra con las importaciones. Estas constituyeron desde los primeros momentos un capítulo importante. Se importaba de casi todo, empezando por los hombres, de ahí algunas medidas demográficas decretadas por los reyes y gobernadores (1).

Las exportaciones canarias a Europa ofrecen una doble contrapartida en los artículos de abasto, necesarios para el mantenimiento de una población en continuo aumento, y en la importación de productos caros, demandados por los grupos de poder, y elaborados con destino a una posterior reexportación a Indias. Un tercer aspecto está representado por los bienes de equipo necesarios en los establecimientos azucareros y en las construcciones.

Podemos hablar en este punto de la calidad y enumeración de los artículos, pero no nos es posible cuantificar, de la misma manera que hemos hecho con las exportaciones. En primer lugar porque no poseemos ni los registros de aduana ni los del almojarifazgo; tan solo contamos con las visitas de navíos realizadas por los comisarios inquisitoriales, en donde se señalan los productos importados, pero no las cantidades, salvo excepciones. En los protocolos notariales contamos con noticias al respecto, pero marginales; es difícil con estos datos presentar un balance sistemático de este comercio.

En lo que se refiere a los mercados proveedores, son los mismos a los cuales Gran Canaria remite sus excedentes y otros productos para ser comercializados, mediante agentes y factores. Cada puerto mantiene relaciones distintas en función de la propia producción y del mercado interno de la plaza, por ello hemos estimado continuar en la misma línea iniciada en los capítulos precedentes; no obstante nos ha parecido conveniente agrupar los mercados nacionales, porque en realidad solo funcionan como puertos Cádiz y Sevilla con respecto a las relaciones con Gran Canaria, y son salida de productos de otras zonas. A la vez en algunos documentos no se señala ninguna de estas plazas sino que solo se hace referencia a Castilla o España.

(1) *Libro Rojo de Gran Canaria*, transcripción y estudio de P. CULLEN DEL CASTILLO, Las Palmas, 1947, p. 30. En una cédula real concedida a la Isla por la reina Juana se aprecia el carácter de algunas medidas demográficas.

1. IMPORTACIONES DE LA PENÍNSULA

La gran mayoría de los productos de abasto provienen de la Península Ibérica, a excepción del trigo, conseguido también en otros mercados. Estos productos necesitados y demandados por el mercado isleño llegan a la Isla de dos maneras diferentes: como intercambio del azúcar o viceversa. El segundo tipo es el más usual junto con el envío de capitales, tanto en dinero metálico como en letras, para invertir en productos de esta clase. En 1580 el maestrescuela de la catedral de Canarias, don Pedro de León, remitía a su hermano, Tomás de León, residente en Sevilla, 7 cajas de azúcar para pagarle las mercancías recibidas (2). Por las mismas fechas, un mercader genovés, Tomás Pinelo, entregaba a Antonio Rodríguez, vecino de la Isla, 300 ducados más 7 cajas de azúcar para emplearlos en las mercancías consignadas en una memoria (3).

En 1573, un vecino reconocía llevar en su poder a Sevilla 200 doblas en una letra de cambio para emplearlas en los artículos contenidos en una memoria (4).

Para estos fines se solían realizar compañías con agentes destacados en las plazas respectivas, los cuales según la forma descrita en anteriores capítulos llevaban por su trabajo una comisión, o una parte de la ganancia conseguida.

Conocido el modo por el cual llegaban los productos a Gran Canaria, veamos cuales eran estos. Indudablemente las exportaciones andaluzas y castellanas hacia Canarias consistían principalmente en productos agrícolas de sus zonas, y manufacturas de diverso origen, tanto castellanas como extranjeras.

El trigo es el principal artículo, dada la carencia de cereal en la Isla, y la necesidad de importarlo por las continuas crisis, sequías y hambrunas, y por el aumento de una población en continuo desarrollo. Sobre este cereal gira gran parte de la actividad económica de Gran Canaria; son conocidos los pleitos entre el cabildo de esta isla y el de Tenerife por la pretensión de la saca del pan de la primera para el proveimiento de su población (5), lo mismo que los litigios presentados por el cabildo catedral y el obispo con sede en Las Palmas sobre el mismo asunto (6). Al ser el trigo la base de la alimentación el concejo se ve en la necesidad de importarlo, para repartirlo luego a la población a través del posito, bien de las islas comarcanas como de otras partes. En este caso concreto

(2) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 915 v. Las mercaderías fueron vendidas en la Isla por el maestrescuela.

(3) A.H.P.L.P., Francisco de Casares. n.º 922, f. 554 r y 556 v. Las 300 doblas debía cobrarlas en Sevilla, de acuerdo con el poder recibido, de Alexandre Espíndola, e invertir las en paños, rajas, medias, catorceños, sargas, sombreros de hombre y niño, y otras cosas.

(4) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 784, f. 310 r. La cantidad de 200 doblas debía cobrarla en Sevilla y con 120 más que llevaba debía comprar las mercancías señaladas en una memoria. Las mercancías debía traerlas a la Isla y venderlas, y vendidas y sacado su principal se repartiría la ganancia a medias.

(5) LA ROSA OLIVERA, L. de: *Catálogo del Archivo Municipal de la Laguna*, La Laguna, 1944-1960, pp. 100 y ss. En estas páginas recoge el autor bajo el epígrafe Expedientes sobre trigo las reseñas documentales sobre la saca de pan de Tenerife con destino a Gran Canaria, y la oposición que se observa en algunos casos a ello.

(6) Idem. A.G.S., Registro General del Sello, Valladolid, 23 de abril de 1550.

interesa la Península. Hemos visto en el capítulo dedicado a las exportaciones el papel jugado por Gran Canaria como mercado exportador y reexportador de cereales de otras islas a Sevilla. En contrapartida la Isla se nutre de cereal sevillano y andaluz, así en 1563 el licenciado Diego del Aguila, gobernador de la Isla, en función de la licencia y merced obtenida del rey para sacar de los puertos de Jerez, Málaga y Mazarrón 500 fanegas de trigo, da poder a un mercader para que pueda embarcarlas y traerlas a la isla (7).

La crisis debió ser tan dura por estos años que el concejo no se resigna a conseguir solo las 500 fanegas de trigo, por ello reunidos sus representantes en cabildo dan poder a un genovés y un vecino para presentarse ante el rey y solicitarle licencia para sacar de los puertos de Sevilla, Cádiz y de Andalucía hasta 30.000 fanegas de trigo, aduciendo para ello la necesidad de la Isla y habitantes, las malas cosechas y esterilidad del año (8). Cuatro años más tarde el cabildo solicitaba nueva licencia en el mismo sentido (9). En 1574 y 1576 se repite el problema, enviándose por ello dos mercaderes genoveses, por parte del posito, a comprar 10.000 fanegas de trigo (10).

Después del trigo, las harinas y el bizcocho (11), son el aceite y las aceitunas, productos típicamente andaluces, los más demandados. El aceite necesario en la dieta alimenticia y en el alumbrado, se importó en grandes cantidades, reexportándose luego desde Las Palmas a las Indias e incluso a alguna parte de Europa (12). Raro es el año en el que no tropezamos con alguna escritura de reconocimiento de deuda referente al pago del aceite recibido (13). En poderes y declaraciones también se hace referencia a la misma. En 1578 un portugués, maestre de su navío, se daba por pagado del flete de 28,5 toneladas de aceite, aceitunas y otras mercaderías traídas a bordo de su navío desde Sevilla (14), y en 1586 el genovés Juan Bautista Rato confesaba haber cargado en

(7) A.H.P.L.P., Pedro de Escobar, n.º 768, f. 72 r.

(8) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 782, s.f. En la misma fecha, 9 de agosto de 1563, el cabildo da poder a varias personas para solicitar lo mismo. Los apoderados son Esteban de Soberanis, Hernando de la Fuente Velluga, vecino de Cádiz, Martín de Campos, vecino de Sevilla, y Diego de Polanco, vecino de Cádiz. Alguno de los citados tenía relación directa con Gran Canaria a través de los intercambios comerciales.

(9) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 782, s.f. El 10 de abril de 1567 el concejo, justicia y regimiento de la Isla, daba poder al licenciado Luis Melián de Betancor, residente en la corte, y a Antonio de Quintela, solicitador de la corte, para que se les hiciese merced de poder sacar 30.000 fanegas de trigo por los puertos de Sevilla, Jerez, Sanlúcar de Barrameda y Puerto Real, para provisión de los vecinos por la necesidad existente en la Isla al no haber trigo y haberse perdido muchas sementeras.

(10) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 755, f. 505 r. En 1572, dos años antes de la primera fecha, se le había concedido a la Isla licencia para importar de Castilla 8.000 fanegas de trigo: A.G.S., Registro General del Sello, Madrid, 21 de octubre de 1572.

(11) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 818, f. 518 v. En 1562 una vecina de Sevilla se daba por pagada de un maestre de nao de 35 ducados de las cuentas habidas entre ambos, en especial de 12 quintales de bizcocho que le había dado para su venta en la Isla.

(12) En efecto en 1560 sabemos de la exportación con destino a Francia de 11 jarros de aceite.

(13) A.H.P.L.P., Teodoro Calderín, n.º 898, f. 12 v. En 1591 el vecino de Telde Jusepe Hernández daba poder a Guillermo de Ayala para que cobrase, de un maestre de navío 162 arrobas de aceite, que en Sevilla había recibido del mercader para entregárselas en Gran Canaria.

(14) A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 867, f. 48 r.

Sevilla, dos meses antes del otorgamiento de la escritura, 410 arrobas de aceite con destino a la Isla, según constaba en el seguro realizado con este fin ⁽¹⁵⁾.

Aceitunas y legumbres, arroz y almendras, concurren con asiduidad en el mercado, como objetos de importación, según declaran sus compradores, los cuales señalan también el tanto por ciento pagado ⁽¹⁶⁾. Junto a ellos aparecen manufacturas como cerámica, jabones, espartos y tejidos. Algunos documentos confirman lo dicho. En 1574 se daba un poder para cobrar cierta loza, escobas y otros artículos entregados en Sevilla para remitirlos a la Isla (7); un año más tarde un vecino anunciaba su partida a España para hacer empleos con su dinero y el de otros vecinos en mercaderías y otras cosas; del capital que llevaba, 150 ducados debían ser invertidos en esparto, llevando él de ganancia por su encomienda y trabajo el 50% ⁽¹⁸⁾.

El papel necesario en la Isla para empapelar el azúcar de exportación como para otros menesteres, así como el yeso, la sal, acero, herrajes y otras menudencias también son provistos por el mercado peninsular ⁽¹⁹⁾.

Capítulo aparte merece el dinero. Este era escaso en las islas, por la inexistencia de cecas como por el continuo flujo hacia el exterior. Para impedir esto último se acudió a procesar a los infractores, al tiempo que se solicitaban emisiones de numerario en las cecas andaluzas ⁽²⁰⁾. En 1571 tenemos constancia de la entrada en el ámbito mercantil de 21.000 reales y 220 ducados. El 10 de enero de ese año un maestro de nao procedente de España comparece ante escribano a pedir testimonio de la entrega a Francisco Velastegui de dos talegones conteniendo 11.000 reales y 220 ducados que le había entregado a él en Sevilla Diego Franquiz ⁽²¹⁾. Seis días más tarde un pasajero del navío arribado a las Isletas solicitaba también ante escribano testimonio de la entrega al mismo

⁽¹⁵⁾ A.H.P.L.P., Luis de Loreto, n.º 871, s.f. Al parecer este navío fue robado, por lo cual envía cobrar el valor de las mercaderías de los aseguradores. Al propio tiempo declara que el aceite era propiedad de otro genovés, Tomás Pinelo, por orden del cual lo había cargado.

⁽¹⁶⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 831, fs. 394 r., 395 r., y 397 r. En 1574 un sastre y su mujer se comprometían a pagar 188.071 maravedís por mercaderías de aceitunas, garbanzos, vasos y espejos y otras menudencias de lencería, a un mercader. En la misma fecha una viuda se obligaba a pagar al mismo una cantidad similar por mercería, especias, aceitunas y otras cosas. Luis de Balboa, n.º 860, f. 32 v. En una escritura donde se especifica la compra de esparto, el comprador recibía por su gestión el 50%.

⁽¹⁷⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 831, f. 317 v.

⁽¹⁸⁾ A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 860, f. 32 v.; Lorenzo de Palenzuela, n.º 831, f. 397 r.: El 7 de junio de 1574 los vecinos y esparteros Francisco Pérez y Martín García se obligaban a pagar al vecino Antonio Rodríguez 156.184 maravedís por 25 millares y medio y 6 flejes de esparto a 8 doblas el millar y por 524 empleitas de esparto.

⁽¹⁹⁾ A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 809, f.r.; n.º 810, f. 31 r.; Francisco Suárez, n.º 902, fs. 172 r. y 173 r.; Francisco Suárez, n.º 903, f. 342 v. En 1569 el mercader Juan Cortes de los Ríos se obligaba a traer de Castilla a un herrador 50 docenas de herraje de todas suertes, comprándolo al mejor costo hasta ponerlo en tierra, pagándole el herrador el 46%.

En 1562 se habían traído de Cádiz 50 cahices de sal, cierta cantidad de nueces, 29 barriles de atún y otras cosas.

⁽²⁰⁾ ZUASNAVAR Y FRANCIA, J. M.: *Compendio de la historia de Canarias*, Las Palmas, 1944, p. 56. A.M.L.L., R-V, 18. Se sabe que en 1549 se dio licencia para labrar en la ceca de Sevilla blancas y medias blancas hasta en cantidad de 500.000 maravedís.

⁽²¹⁾ A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 830, f. 121 r.

de 10.000 reales en reales de a 2, de a 4 y de a 8 (22). Estas cantidades de numerario no tienen por supuesto carácter oficial, más bien, pensamos, tenían como destino la inversión en mercancías para comerciarlas en Indias, si nos fijamos en el remitente del dinero: un cargador sevillano de gran envergadura (23).

Dentro de la Península contamos con otras zonas relacionadas directamente con Gran Canaria en relación a las importaciones. Una de ellas es Vizcaya, productora de hierro necesario en construcciones en la Isla (24). Una partida importante de este metal arribó a Las Palmas en 1579 procedente de Bilbao (25). Los mercaderes Nicolao de Franquez y Rodrigo de Balboa pagaban a Juan Sagasta por esas fechas 953.941 maravedís por una cargazón de mercancías procedente de Bilbao y vendida en la Isla (26).

Galicia es otra zona conectada con la Isla por su producción maderera. Madera gallega cubrió casas e iglesias canarias, y conservó y maduró vino isleño (27). Sabemos del envío desde Ribadeo de 12.500 duelas de pipas junto con cinco fardeles de paños (28).

2. IMPORTACIONES DE ITALIA

La producción textil toscana es conocida y afamada en la época, aunque en relación al comercio canario-italiano apenas existe referencia alguna. Es posible hallar productos genoveses y florentinos en el mercado interno, pero es más propio que hallan llegado por la vía Cádiz que por la vía directa. Al puerto de las Isletas llegan desde la ciudad andaluza remitidos por mercaderes genoveses sedas de tafetantes y terciopelos, lo mismo que alfombras (29). Alumbre también llega a manos de zapateros y zurradores, vía Cádiz, aún cuando sus centros productores se hallaban en el Levante, principalmente en Mazarrón y Tolfa.

(22) A.H.P.L.P., Lorenzo de Palenzuela, n.º 830, f. 122 r.

(23) LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979, pp. 315-316.

(24) LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*, Las Palmas, 1981, doc. 16. Para las obras de la catedral de Canarias se trajeron 100 quintales de hierro labrado de Vizcaya.

(25) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 607 r.

(26) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 778, f. 607 r., 608 r.; Alonso de San Juan, n.º 877, f. r. Nicolao de Franquez vendía el hierro a menudeo tanto en su tienda como por el resto de la Isla. Comprobamos esto al observar la escritura donde un herrero, vecino de Telde, se obliga a pagarle 180 reales por 6 quintales de hierro bergallón y platina de Bilbao, a razón de 30 reales el quintal.

(27) LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos...*, op. cit., doc. 10. Madera gallega de castaño y nogal cubrió la iglesia parroquial de San Juan de Telde.

LOBO CABRERA, M.: *Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI*, «II Jornadas de Metodología histórica aplicada», Salamanca, 1984, p. 223.

(28) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 890, f. 9 r. En 1586 el mercader Agustín García Lozano declaraba como había entregado a su hijo en la villa de Ribadeo, Galicia, las duelas y los fardeles de paño, para venderlo en las islas. Esto se vendió y montó un capital de 14.270 reales. En el documento se consigna el precio de la venta, los gastos de flete, de derechos, de almacenes y de su persona.

(29) A.H.P.L.P., Alonso Hernández, n.º 787, f. 167 r.; Francisco Casares, n.º 926, fs. 232 r y 233 r. Las alfombras se vendieron por unidades a distintas personas, a excepción de 10 que se entregaron con autoridad de la justicia a la iglesia catedral por valor de 3.960 reales.

3. IMPORTACIONES DE PORTUGAL

Frente a la importación Portugal pagaba con numerario y exportación de sus productos. También sus habitantes fueron importados por las Canarias; esto permitió a Portugal colocar su excedente de población en un lugar apropiado y asequible⁽³⁰⁾.

No podemos hablar a nivel de balanza comercial, en el sentido de equilibrio ni de beneficios para Portugal, ya que frente a lo importado la exportación portuguesa no es muy elevada. Es posible, sin embargo, que las mercancías embarcadas en Portugal fueran más numerosas de lo que consignan los documentos canarios.

Las importaciones comienzan pronto, pero no se puede equiparar a las exportaciones; frente a la salida de Canarias de excedente de cereal llegan algunos bienes de equipo. En el sentido lato la mayor afluencia de productos lusitanos se reciben a partir de la segunda mitad del siglo XVI; son estos, materiales manufacturados y necesarios en el consumo y producción. Los portugueses residentes en las islas trajeron consigo sus aperos de labranza y preseas de casa.

A nivel testimonial podemos hablar de la importación de hierros desde Portugal en 1522, aun cuando este material se importaba directamente de Vizcaya. Un mercader, natural de Vila do Conde, se concertaba con un calderero para traerle de Portugal un yunque, de 12 arrobas de peso, calzado con su acero, bueno, bien formado y obrado⁽³¹⁾. Al mismo tiempo el calderero confesaba haber recibido del mercader lusitano 29 docenas de herrajes con sus clavos, para venderlos a media dobla la unidad⁽³²⁾. Relacionados con los oficiales herreros se mantienen las importaciones. En este caso, a finales de siglo un vecino de Avero se comprometía traer de Portugal a un herrero unos fuelles de su oficio, pagandole por ello además del principal el 100% de ganancia⁽³³⁾.

Uno de los objetos más importado por los canarios fue la forma de azúcar. Es conocido como el azúcar llegó al archipiélago desde Madeira, pues bien los envases para crear los panes llegaron de Avero junto con loza⁽³⁴⁾. Conocemos varios contratos donde gentes de la zona se obligan a traer formas vacías para proveer a los ingenios de Gran Canaria. Entre 1560 y 1575 se importan alrededor de 13.850 formas, de buena calidad y solidas, de la vitola «que se suelen traer las formas de Avero para los ingenios de Cana-

(30) MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Extractos del protocolo de Juan Ruiz de Berlanga, 1507-1508*, La Laguna, 1974, p. 39.

(31) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 331 r. El yunque debía tener la boca en cuadrado y con sus pies, donde cupiesen por debajo tres dedos.

(32) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 332 r. El calderero se comprometía a entregarle al mercader portugués, cuando se lo pidiera, el dinero resultante de la venta.

(33) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 964, f. 53 r. Los fuelles no tendrían caños, sino solo los cueros de 8 a 9 arcos, con un tornillo de hierro mediano de cerrajero.

(34) La utilización de las formas en los ingenios nos la explica Tomás Nichols, cuando nos dice que «... entonces (el azúcar) se coloca en un horno de ollas de tierra amoldadas como panes de azúcar, y desde allí se llevan a otra casa llamada la casa de purgar...». Vid. CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*, con la edición y traducción de su «Descripción de las Islas Afortunadas», La Laguna, 1963, p. 108.

ria» (35). Esta declaración indica como parte de la producción de los moldes, fabricados en Avero, era para abastecer a los ingenios de las islas atlánticas. Además, al ser de barro, se requería una continua provisión. El millar de formas valía entre 15.000 y 20.000 maravedís, puestos en Gran Canaria. El otro material de ingenio, importado de Avero, era el «sino», en menor cantidad y mayor valor (36). También de esta ciudad portuguesa se importó cerámica en cantidad. En 1597 un vecino de la Isla confesaba haber recibido de un vecino de Avero 780 docenas de jarritos, escudillas, platos y ollitas chiquitos de loza colorada de Avero, 760 cantaros y lebrillos de la misma loza, 66 tallas, 20 docenas de jarros y ollas y 10 docenas más, para venderlos por la Isla por cuenta del portugués llevando por su encomienda y almacenaje el 8% (37).

La asiduidad de estas exportaciones ha permitido hablar de preindustrialización en las margenes del Tajo portugués (38).

Los recipientes y materias para fabricar las pipas de vino también venían, lo mismo que del resto de Europa, de Portugal; la importación de estos artículos tenía un amplio mercado: Francia, Flandes, Inglaterra y Galicia. De Avero llegaron fejes de arcos, y de otras zonas portuguesas pipas abatidas de madera blanda para vino, con sus arcos, que han de ser «11 fejes de los ordinarios que se traen de Portugal» (39).

Materiales de construcción también se importaron de este país ibérico, al escasear en las islas, en especial cal, ladrillos y tejas. En varias ocasiones se trajo cal de Portugal (40), e incluso se fletaron barcos para ir a buscarla (41).

Conocemos la importación de cal portuguesa a Gran Canaria desde Vilanova en 1579 (42), y desde Mondego en 1594 (43). Este último año se reciben 200 moyos de cal.

Los ladrillos necesarios en las construcciones, para cubrir suelos y patios, se traen de Portugal. En 1558 llegan a Las Palmas 14.000 ladrillos portugueses para solar la iglesia de San Juan de Telde (44).

(35) A.H.P.L.P., Antonio Lorenzo, n.º 810, f. 133 r.; Francisco de Cabrejas, n.º 856, f. 89 v.; Rodrigo de Mesa, n.º 781, f. 177 v. Los participantes en los conciertos para la importación de formas solían ser los maestros de navíos, por lo común vecinos de Avero, con los dueños o arrendatarios de los ingenios de azúcar.

(36) El valor del «sino» se consignaba por unidades. Cada uno solía costar unos 96 maravedís.

(37) A.H.P.L.P., Francisco Ponce, n.º 964, f. 292 r. Al ajustar cuentas el vendedor debía entregar la loza que no hubiese vendido entera o quebrada, como estuviere.

(38) TORRES, C. F.: *A cintura paleo-industrial de Lisboa e a expansao quinhentista*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, 1983; MAURO, F.: *Le Brésil a-t-il empêché l'industrialization du Portugal?*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, 1983.

(39) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 831, f. 457 r.; Francisco Méndez, n.º 821, f. 95 v.

(40) En 1548, por ejemplo, se compraba un navío de cal, en Tenerife, procedente de Portugal, para la obra de las madres del agua de La Laguna, y en 1559 la isla de La Palma importaba este material de aquel país. Vid. MARTIN RODRIGUEZ, F.: *Arquitectura doméstica canaria*, S/C. de Tenerife, 1978, p. 71.

(41) *Idem*, p. 71.

(42) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 834, f. 232 r.

(43) A.H.P.L.P., Francisco Suárez, n.º 905, f. 216 r. La cal fue comprada por Reynaldos, mercader francés, en Mondego, en 200 ducados. Por esta compra se siguió pleito ante la Audiencia, y fue favorable al portugués al no pagarle el mercader la cantidad adeudada. La cal se vendió de nuevo a un regidor de Tenerife por 2.150 reales.

(44) LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos...*, op. cit., doc. 20.

La escasez de teja en las islas fue constante, y en Tenerife, incluso, para remediarlo, se permitió trocarla por cualquier cosa (45). La iglesia del Espíritu Santo, a extramuros de la ciudad de Las Palmas, se cubrió con 10.000 tejas de buen barro, procedentes de Avero (46).

El trigo, que tanto importó Portugal en periodos de escasez, lo devolvió en épocas de abundancia. Gran Canaria, una de las islas deficitaria en cereales durante todo el siglo XVI, se aprovechó de este abastecimiento, y en 1573 recibe 300 fanegas del puerto de Avero (47).

A partir de 1580, por constantes malos años de cosechas el cabildo grancanario decide traer el cereal de donde lo haya. En 1583 reunidos el teniente de gobernador, en su casa, con varios regidores, dan poder a un vecino de Lisboa y a otro de la Isla, para reclamar 6.000 fanegas de trigo que Alvaro Rodríguez era obligado a traer de Portugal para proveimiento de la Isla (48). En 1585 se le pagan 1.380 reales, de derechos del trigo que envió a Gran Canaria (49).

La sal, producto vital para las Canarias al permitir la continuidad de la pesca en Berbería, se convierte en un artículo importante y de primera necesidad. Se producía en Gran Canaria y más especialmente en Lanzarote y Fuerteventura. Fue tanta su demanda que en menos de veinte años su precio aumentó en un 400% (50). La gran demanda y el excesivo aumento de precio trajo consigo la importación. En 1586, el regidor Andrea de Argiroffo pagaba el flete de un navío venido de Lisboa cargado de sal (51). No es de extrañar la importación de sal lusitana si tenemos en cuenta que en Portugal Setúbal había suplantado a Oporto como gran centro exportador, sin contar Lisboa y Avero (52). Mauro nos dice que en 1577 250 navíos, en el espacio de seis días, llegaron a Lisboa y Setúbal a buscar sal, de los cuales 60 eran alemanes y holandeses (53).

También se traían de Portugal más mercaderías, sin explicitar. Así en 1564 un regidor entregaba a un portugués 535 reales, en una letra de cambio para Lisboa, para traerlos empleados en mercaderías y otras cosas contenidas en una memoria (54).

Otro tipo de comercio que se hacía con Portugal, a partir de 1580, era el del empleo de dinero en mercaderías y productos traídos de las Indias (55).

(45) MARTIN RODRIGUEZ, F.: *Op. cit.*, p. 73.

(46) LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos...*, op. cit., p. doc. 35.

(47) A.H.P.L.P., Pedro de Cabrejas, n.º 856, f. 43 r. La nao traía más cantidad de trigo, y al aportar a Lanzarote la justicia de la isla hizo sacar de la nave 500 fanegas de trigo para proveer a la población.

(48) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 888, f. 599 v.

(49) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 889, f. 149 r.

(50) LOBO CABRERA, M.: *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, p. 411.

(51) A.H.P.L.P., Bernardino Rosales, n.º 890, f. 456 r. El patrón de la saetía *Santa Catalina*, Beltrán Cadiera, vecino de Provenza, recibía del regidor 14.566 maravedís, por el flete de la sal que trajo de Lisboa, de Fernando de Morales de Yelves, vecino de Lisboa.

(52) MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Paris, 1960, p. 266.

(53) MAURO, F.: *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969, p. 41.

(54) A.H.P.L.P., Lorenzo Palenzuela, n.º 824, s.f.

(55) A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 798, f. 390 r. En 1588 Hernando de Trigueros, cuñado del mercader flamenco Daniel Vandama, reconoce que este lo envía a Indias con mercaderías por

Finalmente decir que estas referencias las hemos hallado de manera aislada, y en realidad no conocemos las cargas de los navíos sino por un solo ejemplo. Una visita de navíos, practicada por la Inquisición, a un barco procedente de Avero nos da su carga: 160 fejes de arcos, loza de Avero, formas, sombreros, canastas de husos y tocas (56).

4. IMPORTACIONES DE FRANCIA

A cambio de los productos isleños, se recibía de Francia trigo, tejidos de paños, lencería, generos de mercería y otras muchas menudencias, junto con maderas de pipas, papel y otras cosas. La variedad de los artículos la conocemos a través de escrituras sueltas sin sistematizar y de las visitas de navíos. A través de ellas conocemos el número de barcos y su procedencia, tal como consignamos en el capítulo II, pero no el volumen total de la mercancía, pues se nos habla más de productos que de cantidades.

Las importaciones lo mismo que las exportaciones están controladas por manos bretonas, quizá porque traían los lienzos y paños de los talleres de Normandía (57). No obstante aunque la mayor cantidad de artículos esté en relación con la industria textil, no debemos olvidar los productos alimenticios. El trigo es el más importante, según ya hemos hecho referencia. La relación Gran Canaria-Francia a través del cereal no debe de extrañar, puesto que existía la misma conexión entre la Península Ibérica y el país galo, según ha demostrado Lapeyre (58).

El trigo francés circula en el mercado isleño igual que cualquier otro, a diferencia que su precio está subido por encima de la tasa en un 21,4%. Sus importadores son los mismos comerciantes, agentes de sociedades radicadas en Ruan, Le Havre y San Malo. A veces el propio cereal es objeto de intercambio. Un señor de ingenio entregaba 210 arrobas de azúcar a un mercader como pago a 368 fanegas de trigo, apreciadas a 23 reales la fanega, señalando el hacendado haber recibido el trigo para fabricar y administrar la molienda de su ingenio, y para mantener a la gente y oficiales del mismo, por estar la tierra tan necesitada (59).

De los navíos arribados al puerto de las Isletas en el último tercio del siglo, según nuestra documentación, seis traían a bordo trigo (60), junto con otros artículos alimen-

valor de 2.500 doblas. Se obliga a vender las mercancías en Indias, y lo procedido, empleado, lo había de traer a España. Arribado a Sevilla, si la orden de Vandama es que se dirija a Lisboa, irá allí y empleará lo traído de Indias en mercaderías para luego traerlas él personalmente a la ciudad de Las Palmas.

(56) A.M.C., Inquisición, leg. XLI — 23. El navío tenía como destino la isla de Madeira, pero debido a un temporal se vió obligado su maestre a arribar a la isla de Tenerife.

(57) CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977, T. II, p. 22.

(58) LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne ou temps de Philippe II*, París, 1955.

(59) A.H.P.L.P., Alonso Fernández Saavedra, n.º 796, f. 113 r. El vendedor, en obligación a la deuda, hipoteca todos los azúcares que hiciere y pertenecieren a él. Al mismo tiempo dice que como el mercader, Daniel Vandama, está esperando barco en que llevar sus azúcares a Francia, se obliga que si no entrega el azúcar en el plazo establecido, pagará el flete desde la isla a Francia.

(60) A.M.C., Inquisición, leg. CV — 7, 1593, octubre, 6, 1593-noviembre, 25; 1593, diciembre, 24; leg. CLIV — 62, 1580-noviembre, 17; papeles sueltos; 1581, enero, 31. Entre los barcos se cuenta con *La Juaneta*, *La Grande*, *La Lebrera* y *La Margarita*.

ticios, propios de la dieta insular como legumbres, sardinas, caballas, arenques salados y tocino.

En estos mismos barcos llegaban cantidades importantes de piezas de cordellate, creas de León, bretañas, normandías, ruanes, cariceas, holandas, lino, junto con resmas de papel, madera para pipas, arcos de hierro, espejos, tijeras, peines e incluso espadas y otras menudencias ⁽⁶¹⁾.

Los tejidos se contabilizaban por fardos, fardetes, pacas y cofres, y se dan cifras de algunas cantidades. La no sistematización de las mismas impide hablar de números totales. En 1561, por ejemplo, sabemos de la arribada a Las Palmas de 272 cofres, fardes y paquetes de lienzo, y en 1570 de 32 fardes de mercancía ⁽⁶²⁾. En las declaraciones de los maestros de navíos procedentes de los puertos bretones, ante los comisarios de la Inquisición, se fija la atención en los artículos, y, a veces, en las cifras de algunos de ellos, así el maestro Juan Coxón, arribado a la Isla desde Ruan, confesaba haber traído a bordo 30 fardos de lienzo, los de paños y hasta 3,5 millares de madera para pipas, junto con bretañas, y creas, a cargo del mercader Julian Gutier ⁽⁶³⁾.

La iniciativa de estas importaciones corre, a veces, por cuenta de vecinos de Las Palmas. Un mercader genovés, Pelegro Interian, entregaba a un flamenco, Daniel Vandama, bastante conectado con los mercados del norte de Europa, 4 cajas de azúcar blanco para llevarlas a vender a Ruan al mayor precio de contado, y su producto, pagados fletes y costos, emplearlo en angeos anchos y anascotes de Flandes, por mitad, y si no hallare esto en vitres de la rosa, anchos, o en brines, y si tampoco encontrare esto en plaza, en ruanes buenos; por este trabajo Vandama llevaría un tercio de la ganancia más un 3% de los empleos en Francia ⁽⁶⁴⁾.

5. IMPORTACIONES DE FLANDES

La vitalidad del mercado de azúcares canarios, se debía, en parte, también a los artículos objetos de pago del producto isleño. Este cambio se realiza mediante artículos textiles, que llegaban a la Isla por los sistemas comentados, con un porcentaje elevado de interés sobre el costo principal. Se compraban en su mayoría en el ducado de Brabante, donde existía gran diversificación y calidades, por la capacidad que tenían los

⁽⁶¹⁾ A.M.C., Inquisición, legs. CV — 7, CLXXV — 73, CLXXI — 17, CLIV — 62, CLV — 31, IV — 19, CLXX — 38, CLVII — 4, Papeles sueltos. Esta documentación es la referente a las visitas de navíos practicadas por los comisarios del Santo Oficio. Corresponden estas al último tercio del siglo XVI.

⁽⁶²⁾ A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 817, f. 104 r. Esta mercancía, la de 1561, fue depositada en el mayordomo del concejo, por haber llegado a la Isla en una nao robada. Sobre este depósito se dio fianza por distintas personas.

⁽⁶³⁾ A.M.C., Inquisición, leg. CLV — 31. 1581-julio-21. Este navío procedía de San Malo, de donde había partido hacía 15 días. Su tripulación constaba de 18 hombres, y era dueño del navío el mercader junto con otros dos mercaderes franceses relacionados con Canarias: Juan Bolen y Andrés Hamón.

⁽⁶⁴⁾ A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 864, f. 290 r. Esta escritura fue otorgada por Vandama el 13 de septiembre de 1579, y el 3 de marzo de 1580 el genovés Pelegro Interian se daba por pagado del flamenco.

productores de mezclar hilos de diferentes tipos, lana y seda, muy al gusto del momento (65). Allí también se compraban artículos extranjeros, especialmente de origen francés e inglés (66). Se importaban en Canarias damascos y medias de Tournay, frisas y chameletes, manteles y servilletas de Courtrai, fustanes de Brujas, brabantes, presillas y anascotes. Mercancías de este tipo llegaban de manos de los mercaderes flamencos y de otros extranjeros. En 1556 se tenía noticia en Gran Canaria de la llegada a La Palma de 35 fardos y 12 fardales de mercaderías, consignadas a un agente asentado en Las Palmas (67). En 1570 un regidor saldaba una deuda con un mercader flamenco por las mercancías que le había entregado, procedentes de Flandes, con un 74% de interés sobre el principal (68). Entre ellas se hallaban fardos de angeo, vitres, brabantes, ruanes, holandas, cariceas.

Los navíos arribados a puerto e inspeccionados por la Inquisición, traen prácticamente lo mismo, junto con duelas de pipas de vino y lino. Este último tejido está en relación con otra industria propia de los Países Bajos, la de hilados, donde el lino constituía para Flandes una riqueza equivalente a la lana inglesa (69).

Canarias también sintió atracción por los productos de moda, mediante el cambio de objetos de valor artístico y cultural por azúcar y derivados. Sobre los objetos de arte flamenco en Canarias han insistido los especialistas. Los tapices interesaron mucho a miembros distinguidos de la sociedad isleña (70). Estos se fabricaban en ciudades como Tournay, Lille y Valenciennes (71), y desde allí llegaban a la Isla.

En su adquisición rivalizaban los regidores, gobernadores y altos dignatarios del clero. El obispo don Cristóbal Vela, por ejemplo, pagaba a un mercader francés en 1580 6.545 reales castellanos de resto de cuentas habidas entre ambos por las tapicerías y otras cosas traídas de Flandes por el mercader con orden del obispo (72). Del mismo modo entraban en circulación en el mercado los libros (73)

Artículos de otro tipo como metales y alimentos, sobre todo conservas y pescados curados y en conserva, son del gusto y demanda de la sociedad isleña. Aderezos y her-

(65) CRAEYBECKX, J.: *Les industries d'exportation dans les villes Flamandes au XVIIe siècle particulièrement a Grand et a Bruges*, en «Studi in onore de Amintore Fanfani», IV, Milán, 1962, pp. 411-468.

(66) A.H.P.L.P., Gil de Quesada, n.º 760, f. 328 r. Entre las mercancías recibidas de Flandes en Gran Canaria aparecen con asiduidad paños ingleses.

(67) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 260 r. Las mercancías las había remitido Diego de Ayala, vecino de Amberes, a sus dos hombres de confianza en Las Palmas: Ventura de Ayala y Juan Pérez de Returbio.

(68) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 822, f. 290 r. Baltasar de Villalta Maldonado se obligaba pagar al mercader flamenco, residente en la Isla, Cornelis de Manacker, 275.828 maravedís por las mercaderías que de él había recibido.

(69) CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía 1516-1556*, Madrid, 1944, p. 23.

(70) LOBO CABRERA, M.: *Aspectos artísticos...*, op. cit., docs. 34 y 21. En 1563 se vendían cinco reposteros a la iglesia de los Remedios de Las Palmas, por parte del doctor Hernán Pérez de Grado, visitador de la Audiencia.

(71) CARANDE, R.: *Op. cit.*, p. 24.

(72) A.H.P.L.P., Luis de Balboa, n.º 865, f. 311 v. El obispo se comprometía a pagar la deuda en Sevilla o Burgos, cada y cuando le fuere pedida.

(73) Sobre este asunto vid. LOBO CABRERA, M.: *Libros y lectores en Canarias en el siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 28, Madrid-Las Palmas, 1982, pp. 643-702.

ramientas de oficio de platero provienen de Flandes, junto con cuentas de colores, anillos de hueso, zarcillos, cornetas, etc. (74). En la alimentación interesa la manteca, enjundia de puerco, quesos, jamones, salmón y arenques (75), pero, sin embargo, es el trigo uno de los productos que más requiere nuestra atención.

En el mercado interno isleño es corriente hallar alusiones al trigo de Flandes, vendido a menudeo por mercaderes flamencos (76). Existen, además, conciertos entre la justicia de la Isla y mercaderes flamencos para proveer a la ciudad de Las Palmas y la isla de Gran Canaria de cereal. En 1567 y 1571 se tiene noticia de los mismos. En la primera fecha dos mercaderes flamencos, los hermanos Manacker, se concertan con el concejo para traer de Flandes, Holanda y Amsterdam hasta 6.000 fanegas de trigo (77). En 1571 Cornelis de Manacker se comprometía a traer de la misma zona hasta 5.000 fanegas de trigo (78).

Intuimos que este cereal, sea posiblemente de origen báltico o polaco, pues es conocida la excelente situación de los Países Bajos para conseguir el control intermediario de ese producto (79).

Por último, tampoco debe olvidarse la importación de material bélico: armas y pólvora principalmente. Cornelis de Manacker lo mismo que importa trigo para abastecer a la población trae armas para defenderla. En la década de los sesenta se concerta con la justicia y regimiento de la Isla por dos veces consecutivas para traer piezas de artillería y material fungible. En 1565 se obliga a comprar en Flandes 4 versos de bronce con sus cámaras y 100 balas de hierro (80). En 1567 se compromete a entregar al consistorio 10 quintales de pólvora de lombarda y 2 de pólvora de arcabuz (81).

(74) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 769, f. 453 r. Herramientas y aderezos de platero son vendidos en torno a 1556 por Antonio de Montesa y Francisco Manrique, agentes de mercaderes flamencos y españoles residentes en Amberes.

(75) A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, n.º 735, f. 573 v.; Alonso de Balboa, n.º 775, f. r. El maestro de urca Anrique Jans declara en Las Palmas en 1565 que cuando él partió de Amberes trajo entre otras cosas 6 barriles pequeños con seis quesos, 6 lenguas, 6 jamones, un salmón seco, 1 barril de salmón y otro de manteca.

(76) Hay abundantes escrituras que confirman este aserto, pero consideramos que una sirve de muestra. El 4 de noviembre de 1567 el vecino Andrés de Villafranca se obligaba pagar al escribano público Francisco Méndez, 400 reales por 21 fanegas de trigo de Flandes, que recibió comprado a 19 reales la fanega; a pagar por San Juan de junio de 1568: A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 782, f. 438 r.

(77) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 755, f. 753 r. Este concierto se realiza entre ambas partes mediante una escritura donde se incluyen una docena de condiciones a cumplir.

(78) A.H.P.L.P., Rodrigo de Mesa, n.º 783, f. 399 r. El mercader se comprometía a traer el trigo a precio de 17,5 reales la fanega, medido en el puerto de Las Isletas. Para ello se asocia con otro mercader, Francisco Méndez. El trigo se encargaran de comprarlo en Flandes por parte de Cornelis su hermano Helman, y por parte de Méndez, su hermano Antonio Joven.

(79) GLAMANN, K.: *El comercio europeo (1500-1750)*, en «Historia económica de Europa. Siglos XVI y XVII», ed. C. M. CIROLA, Barcelona, 1979, p. 347.

(80) A.H.P.L.P., Alonso de Balboa, n.º 775, f. 441 r.

(81) A.H.P.L.P., Francisco Méndez, n.º 820, f. 112 v. Les vende el quintal de pólvora de lombarda a 100 reales y el de arcabuz a 200.

CONCLUSIONES

El estudio que ahora concluimos con estas últimas consideraciones se enmarca más dentro del aspecto de las exportaciones y del balance comercial de las mismas que de las importaciones. La razón es simple: el tipo de fuentes utilizadas nos condiciona, pues a través de estas se puede observar mejor el sector exportador que el importador, menos sorprendente por su naturaleza y derivado de la necesidad de consumo de una sociedad naciente coincidente con los inicios de la Modernidad.

De ahí que no tengan igual valor en el tratamiento del texto, ni el mismo peso específico en estas conclusiones, porque las relaciones mercantiles canario-europeas, indudables desde antes de la conquista, durante ella y después de su culminación, se desarrollaron grandemente en la centuria decimosexta a base de exportar sus productos. Cada isla mantuvo conexiones distintas en función de sus propias producciones. Las realengas — Gran Canaria, Tenerife y La Palma — son, como siempre, las más importantes. Gran Canaria — objeto de nuestro estudio — predominó en esta época; gracias a su puerto y a su capital se fue dibujando como cabeza del Archipiélago, no solamente por sus ciudades y villas sino por haberse convertido su capital, Las Palmas, en sede político-administrativa de Canarias, y por el hecho de ocupar un puesto de relevancia, de avanzada, de escala atlántica en la ruta hacia las Indias — orientales y occidentales — así como por la importancia de su puerto, nudo de las relaciones intercontinentales con Europa y África. Su agricultura y su comercio colaboraron además a señalarla como el gran centro mercantil del Atlántico insular.

Las relaciones canarias con el Nuevo Mundo se inician desde el mismo momento de la gesta del descubrimiento. El comercio iniciado a finales del siglo XV se mantiene con intensidad durante casi todo el Antiguo Régimen. En este trato se hallan involucrados individuos de diferente condición social; tanto autoridades locales y personas dedicadas a actividades liberales invierten en este ramo para obtener saneadas ganancias. La actividad comercial y las exportaciones convierten a Gran Canaria en plaza idónea para la constitución de compañías.

Las relaciones Canarias-Africa se remontan a los años anteriores a la conclusión de la conquista de todo el Archipiélago. Desde el siglo XV los señores de las islas se adentraban en Africa a comerciar. El tráfico entre ambas zonas permitió a las islas intensificar su campo comercial. Gracias a él, Gran Canaria, y Las Palmas, su principal centro urbano, desplegaron una actividad que se sustentaba en el sistema de las cabalgadas, de los rescates, de los intercambios de mercancías por esclavos, oro y otros productos. Estos tratos nutrieron un comercio de esclavos de un gran peso específico. En este ramo

y luego en los indianos se practicaron el fraude y el contrabando, base de las posteriores y constantes protestas lusitanas y sevillanas.

El comercio entre Gran Canaria y Europa en la época de Felipe II alcanzó gran importancia. Este tráfico implica una serie de elementos e instrumentos que lo condicionan y lo hacen posible. Un análisis en profundidad de las relaciones mercantiles nos ha impuesto el estudio de los mismos: *los puertos* que unen las rutas, con sus particularidades geográficas, *los navíos* que llegan y salen de ellos, *sus tipos*, *los hombres* que los gobiernan, *los fletes*, *las marcas* de las mercancías, *las rutas*, *los riesgos* del tráfico, *los seguros*, *las formas asociativas* y el modo de organizar los intercambios. Entre las sociedades destacan la *commenda*, manteniendo sus mismas características medievales, y las compañías mercantiles. Estas son en definitiva las más usuales en el comercio canario-europeo. Entre ellas hallamos cuatro tipos diferentes en función de la aportación dineraria o laboral de los socios. Esto nos ha permitido, además, hacer un balance del tráfico y del comercio en la época estudiada, en el cual destaca la relación con Cádiz en un 53,9%, con Sevilla en un 12,5%, con Portugal en un 5%, con Italia en un 3,4%, con Flandes en un 12,8% y con Francia en un 11,5%. Hallar estos porcentajes no ha sido tarea fácil, pues aunque tan solo sean aproximados, es necesario insistir en el carácter de las fuentes. Solo con el recuento sistemático de las escrituras hemos podido llegar a hallar índices, corregibles, por supuesto, cuando se cuente con la documentación relativa al almojarifazgo.

Los pagos de los fletes, averías y seguros, lo mismo que los de las mercancías, se tasaban y medían de acuerdo a unos valores que funcionaban en la Isla. Eran estos variados y respondían a las conexiones exteriores y a la propia situación isleña.

La diversidad de monedas, pesas y medidas era manifiesta en el solar hispano, pero en Canarias se complica con la confluencia de diversos patrones metrológicos y con la circulación monetaria exterior.

La moneda crea un sistema más complicado al tener como principal rasgo la penuria de numerario. Así tras la conquista se tomaron medidas particulares para favorecer la economía, creandose un tipo de moneda llamada isleña o canaria, del mismo valor nominal que la castellana pero con un valor real premiado para circular por las islas.

En cuanto a las pesas y medidas en relación con el azúcar su peso se establecía en arrobas y panes principalmente. A su vez el embalaje del mismo determinaba medidas mayores, en relación directa con el aforo de los barcos. Los derivados del azúcar tenían sus propias medidas. El resto de los productos: vino, orchilla, pez, tenían las suyas propias.

La moneda requiere, además, un tratamiento particular, pues su escasez hizo que se acudiera a dos remedios que conferían a la estructura económica un aspecto arcaico; estos eran el premiar la moneda y el obligar a los mercaderes a tomar como precio de sus ventas e importaciones artículos a los que se daba el papel de moneda. La problemática de la moneda está unida, además, a la escasez de numerario, ocasionado, en gran parte, porque los comerciantes sacaban cuanto podían en moneda de plata, mucho más de lo que se introducía en el mismo metal acuñado. El déficit hizo posible un cambio bastante permeable, de modo que en las transacciones cualquier moneda era considerada buena, siempre que se ajustara a los cambios de la moneda isleña.

Estas circunstancias condicionan la vida comercial y financiera, desde el momento en que se produce el proceso de inflación al importarse productos extranjeros caros.

Estas medidas y monedas eran las utilizadas para pesar y pagar los productos. Los productos estaban orientados más al tráfico mercantil que a suplir las necesidades de la Isla y supusieron un estímulo decisivo para su economía.

Muchos de los productos eran de recolección, pero los más importantes eran aquellos que requerían un cultivo sistemático para la obtención de un mayor margen de lucro. Junto a ellos se hallan los propios de abasto y los artículos exóticos, por llamarlos de alguna manera, arribados a Gran Canaria desde Africa y América.

El análisis de los mismos, su cultivo y elaboración, como elemento de palanca y de medio a los intercambios canarios reviste particular importancia. Sin ellos no hubiese sido posible fortalecer la relación entre Gran Canaria y Europa, ni la construcción naval se hubiese desarrollado; el puerto no se hubiese favorecido y la ciudad y la población hubiesen permanecido estacionarias. Fueron ellos y su demanda en los mercados europeos los que insertaron a Gran Canaria en el sistema de la llamada *economía-mundo*.

El azúcar fue uno de los productos que primero permitió relacionar a la Isla con Europa, aún cuando se haya afirmado que el declive del mismo coincide con el final del reinado del emperador. Se ha de mantener que las exportaciones azucareras en relación a Europa continuaron al ser un mercado insaciable respecto a la oferta de las Islas Canarias, a pesar de la competencia del azúcar antillano. El argumento basado en la producción vinícola como causa de la caída del azúcar ya no se sostiene totalmente, pues si bien es cierto que en torno a 1550 comienzan a hacerse extensivas las plantaciones de vides, ello no implica la eliminación total de la caña de azúcar. Es más, ambos cultivos conviven durante todo el siglo XVI, reforzándose así la tesis del profesor Bethencourt de que la caída del azúcar no supuso un *crack* para la economía isleña.

Junto con el azúcar blanco no se deben desdeñar los derivados de la producción, principalmente melazas y remieles.

El vino fue el sustituto del azúcar, ampliando así los mercados, pues su exportación se orienta a Europa, a Africa y a América. La importancia de los caldos isleños generó otro tipo de industria a la vez que vitalizó los intercambios. Por un lado, se inició la construcción de pipas y barriles, con la consiguiente ocupación de carpinteros y toneleros; por otro aumentaron las importaciones al recibirse desde los países del norte de Europa duelas y madera de pipas.

Si los productos más importantes, los que animaron el mercado y el comercio, fueron el azúcar y el vino, otros, aunque no con tanto peso específico, atrajeron capitales y mercaderes: orchilla, cereales, pez, madera, árboles, bayas de laurel, frutos de huerta, papas, pájaros canarios y artículos elaborados o semielaborados de origen animal.

Artículos importados desde Africa y América también interesaron a los mercaderes y en consecuencia fueron reexportados a través del puerto de Las Palmas, lo mismo que metales preciosos y dinero acuñado.

El volumen de exportación de estos productos va en relación directa con su importancia y por supuesto con la demanda.

El azúcar, sin lugar a dudas, ocupó el renglón más importante con un total de exportación de 2.854.030,83 kilos, equivalentes a una inversión de 3.424.836.000 maravedís. Sus derivados van a la zaga: la panela y la remiel, capaces de volver a ser refinados en los mercados flamencos y franceses.

La orchilla, producto marginal en las exportaciones a lo largo de la centuria decimo-sexta, mantuvo casi siempre los mercados, pero su orientación fue más mediterránea que atlántica, y alcanzó su apogeo en los últimos años del siglo.

El vino inició su andadura comercial con Europa en 1557, y es por lo tanto el único producto isleño que comienza a exportarse y a abrirse al comercio europeo en la época de Felipe II, para, en poco tiempo, acaparar los mercados del norte de Europa, y ampliarlos más aún en el siglo XVII.

El resto de los productos no reviste mayor importancia aunque sean dignos de tenerse en cuenta desde el punto de vista de la cuantificación. Entre estos sobresale la conserva.

Estos productos no tenían un volumen homogéneo en función de los mercados, al importar estos los demandados en sus centros; cada uno de ellos plantea cuestiones diferentes en función de la coyuntura española durante el reinado de Felipe II.

Cádiz era uno de los principales mercados por ser el centro redistribuidor hacia Levante, a Sevilla y al resto del *hinterland* andaluz y castellano. De hecho los mercaderes y agentes a quienes van consignadas las mercancías son naturales de Burgos, Italia, Flandes y Sevilla entre otros. Con respecto al azúcar Cádiz absorbe más del 50% del total exportado por Gran Canaria. De la misma manera, en cuanto al volumen movido, es este nuestro principal mercado.

Sevilla demandaba gran parte de la producción canaria a través de Cádiz, aunque mantuvo contacto directo con la Isla. A fines del siglo aumentó sus importaciones canarias a causa de la insalubridad y poca seguridad del puerto gaditano. Como mercado receptor de azúcar solo absorbió el 3,7%.

Las calamidades públicas que asolaron Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI intensificaron sus relaciones comerciales con Gran Canaria con el aumento en el tráfico de cereales básicos.

El mercado italiano se cubre con el azúcar y la orchilla. En este periodo el nivel de las exportaciones azucareras a Génova y Livorno alcanza el 15,5%, sin contar las remesas remitidas a Cádiz y reexportadas desde allí a la península itálica. En la orchilla aumenta el porcentaje: 24%. Con este porcentaje el mercado italiano es, detrás de Cádiz, nuestro segundo cliente. Si mantenemos el mismo presupuesto comentado para el azúcar no existe duda de la primacía de esta zona como receptora del liquen isleño.

El mercado portugués importa principalmente cereales y vinos.

El mercado francés, abierto tras la paz de 1559, se convierte en uno de los más importantes en el último tercio del siglo XVI, activado después del cierre del mercado flamenco. Ruan y Le Havre son los dos puertos receptores que acaparan en el periodo estudiado el 11,8% del azúcar isleño, el 28,1% de la remiel y el 41,7% del vino, del que es nuestro mejor mercado.

El mercado flamenco, representado por Amberes, pasa a ser el tercer centro en importancia con respecto a la importación del azúcar, tras Cádiz e Italia, con un índice del 15,3%. Las importaciones flamencas bajo Felipe II doblaron las registradas en la época de su padre, tanto en el azúcar como en la remiel donde se alcanza un índice del 71,9%. El vino exportado desde Gran Canaria a la ciudad del Escalda entre 1557 y 1572 representa el 22,4%. En la recepción de la panela y la conserva la primacía de Amberes es casi absoluta. De la primera absorbió el 62,4% y de la segunda el 29,7%.

Sin embargo no fueron estos los únicos mercados. Gran Canaria mantuvo también relaciones comerciales con otras zonas hispanas y europeas. Entre ellas se encuentran Galicia, Vizcaya, Inglaterra y Alemania.

Todo este movimiento de mercancías como el tráfico en general se realizaba a través de una red de hombres situados en los lugares de producción y en los mercados de distribución y consumo. En estas operaciones intervienen hacendados isleños, representantes de la administración y de la Iglesia, y extranjeros conformados por genoveses, portugueses, franceses, flamencos e ingleses. Entre ellos hay que distinguir a los exportadores, residentes en el puerto de despacho, y a los consignatarios, vecinos o estantes en las plazas de destino. Hemos registrado un total de 600 individuos que formaban parte de este engranaje. Su participación, individual o agrupados en colonias, en estas relaciones mercantiles, obliga a estudiar su incidencia sobre la población mercantil.

Cádiz, por la movilidad del tráfico y por ser centro distribuidor, aglutina el mayor número de exportadores y receptores. En este comercio participa el mayor número de personas y su mayor variedad en cuanto a procedencia y rango.

Las características de los intercambios canario-sevillanos hacen variar sustancialmente la estructura del grupo de mercaderes implicados en los tratos, en parte por el menor tráfico registrado, lo cual incide bastante en los exportadores y consignatarios.

El comercio directo con la península itálica está controlado casi exclusivamente por los italianos, pues dominan tanto el mercado receptor como el productor.

Las relaciones entre Portugal y Gran Canaria mantienen características muy particulares. En primer lugar es exiguo el número de exportadores y por lo tanto el de consignatarios, pues a veces, coinciden en la misma persona ambas circunstancias.

El comercio con el Atlántico norte reviste aspectos más amplios e interesantes, tanto por la constitución de grandes empresas con factores y agentes residentes en el Archipiélago como por el poder de control que los habitantes de la zona ejercen sobre el comercio canario en relación con las plazas francesas y flamencas.

Las relaciones franco-canarias se amplian después de la paz de Cateau-Cambresis, siendo controlados los negocios por los propios galos en un 60%, seguidos en proporciones similares por genoveses y flamencos.

Amberes y su comercio con Canarias, controlado en la primera mitad del siglo por los genoveses, pasa en este periodo a manos flamencas y españolas. Entre los exportadores la colonia flamenca es la más sólida; entre los consignatarios, flamencos y españoles van a la par, seguidos a distancia por franceses y genoveses.

Finalmente todo este circuito se cierra con las importaciones. Estas constituyeron desde los primeros momentos un capítulo importante. Ofrecen una doble contrapartida a las exportaciones: artículos de abasto necesarios para el mantenimiento del vecindario, y productos caros, demandados por los grupos de poder, y elaborados para una posterior reexportación a Indias. Un tercer aspecto está representado por los bienes de equipo. En última instancia no deben olvidarse los artículos de arte.

Las pocas noticias referentes a las importaciones nos obligan a un tratamiento distinto. Solo hemos contado para su estudio con las visitas de navíos, relaizadas por el

tribunal de la Inquisición. En ellas solo se nos consigna el tipo de mercancía pero no la cantidad, de ahí el que no hallamos podido cuantificar.

No quisieramos cerrar estas conclusiones sin destacar que tras las estadísticas presentadas se esconde la consulta sistemática de toda la información custodiada en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, relativa al comercio canario-europeo, y aunque el escribano público es el testigo principal del mercado, muchas actuaciones de la vida económica no quedan reflejadas en los protocolos, limitación ésta que nos ha obligado, a veces, a una comparación constante entre los datos obtenidos en los registros del escribano y los que nos dan otras fuentes locales y nacionales.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

1. FUENTES

1.1. ARCHIVO ACIALCAZAR

— Legajo estadística

1.2. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Secciones:

- Cámara de Castilla: leg. 2.755
- Diversos de Castilla: legs. 46-61, 46-33
- Consejo y Juntas de Hacienda: legs. 56-153, 210, 255, 291, 302-11, 320
- Guerra Antigua: legs. 74-71, 204-222, 225-358, 228-183
- Registro General del Sello. Sin catalogar.

1.3. ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS

Libro I de Reales Cédulas

— Protocolos notariales

Legs.: 755 (1550-1568)	787 (1557-1558)
763 (1554-1556)	788 (1559)
765 (1557-1559)	789 (1560)
766 (1559)	790 (1558-1560)
767 (1560-1561)	791 (1559-1562)
768 (1562-1563)	792 (1565)
769 (1556)	793 (1570-1573)
770 (1557)	794 (1575-1576)
771 (1558)	795 (1579-1581)
772 (1559)	796 (1584)
773 (1560)	797 (1586-1587)
774 (1562-1563)	798 (1588)
775 (1564-1567)	799 (1589)
776 (1568-1572)	800 (1590)
777 (1575-1577)	801 (1591)
778 (1578-1580)	802 (1592)
779 (1557)	803 (1593-1598)
780 (1560)	807 (1559-1560)
781 (1562)	808 (1561)
782 (1567)	809 (1562-1563)
783 (1571-1572)	810 (1568-1570)
784 (1573)	811 (1571)
785 (1574)	812 (1572-1574)
786 (1575)	813 (1575-1579)

Legs.: 814 (1580-1582)
815 (1583-1585)
816 (1560)
817 (1561)
818 (1562)
819 (1564-1565)
820 (1566-1567)
821 (1568-1569)
822 (1570-1572)
823 (1562-1563-1565)
824 (1564)
825 (1565)
826 (1567)
827 (1569)
828 (1569)
829 (1570)
830 (1571)
831 (1574)
832 (1574)
833 (1577-1578)
834 (1579)
835 (1580)
836 (1580)
837 (1581)
838 (1582)
839 (1583)
840 (1583)
841 (1584)
842 (1585)
843 (1586)
844 (1587)
845 (1588)
846 (1589)
847 (1590)
848 (1591)
849 (1592)
850 (1593-1595)
851 (1597-1599)
852 (1565)
853 (1568-1570)
854 (1570-1572)
855 (1565-1566)
855 (1570-1572)
856 (1573-1575)
856 (1575-1576)
857 (1571-1572)
858 (1573-1574)
859 (1573-1574)
860 (1572-1574)
861 (1575)
862 (1576)
863 (1578)
864 (1579)
865 (1580-1581)

Legs.: 866 (1582-1583)
867 (1577-1578)
868 (1579-1580)
869 (1581-1582)
870 (1584-1585)
871 (1586)
872 (1587)
873 (1588)
874 (1589)
875 (1590)
876 (1578)
877 (1578)
878 (1580-1581)
879 (1582)
880 (1584-1587)
881 (1589)
882 (1590)
883 (1591)
884 (1593-1594)
885 (1580)
886 (1581)
887 (1582)
888 (1583)
889 (1585)
890 (1586)
891 (1587)
892 (1588)
893 (1583-1586-1592)
894 (1593-1595)
895 (1596-1597)
896 (1584-1587)
897 (1588-1589)
898 (1590-1591)
899 (1592)
900 (1593)
901 (1589)
902 (1590-1591)
903 (1592)
904 (1593)
905 (1594)
906 (1595)
907 (1596)
908 (1597)
909 (1598)
922 (1580-1584-1586)
923 (1587-1588)
924 (1590)
925 (1591-1592-1594)
926 (1595-1599)
929 (1590-1591, 1596-1598)
930 (1591-1592)
931 (1593)
932 (1594-1597)
933 (1594-1596)

Legs.: 934 (1596-1597)	Legs.: 2.583 (1578)
935 (1598)	2.584 (1580)
963 (1596)	2.585 (1581)
964 (1597)	2.586 (1585)
965 (1585-1589)	2.587 (1586)
967 (1598-1600)	2.588 (1587)
2.321 (1550-1556)	2.589 (1588-1589)
2.322 (1557-1558)	2.590 (1590-1591)
2.323 (1559-1562)	2.591 (1593-1594)
2.324 (1563-1570)	2.592 (1595-1596)
2.325 (1571-1574)	2.593 (1597-1598)
2.326 (1576-1577)	2.600 (1590-1597)
2.327 (1578-1579)	2.986 (1585-1591)
2.328 (1584)	3.110 (1550-1559)
2.329 (1585)	3.111 (1560)
2.330 (1586)	3.112 (1561)
2.331 (1587)	3.113 (1563)
2.332 (1589)	3.114 (1557-1563)
2.333 (1590-1591)	3.115 (1561)
2.334 (1592-1593)	3.116 (1564)
2.335 (1594-1595)	3.117 (1570)
2.336 (1596-1597)	3.118 (1572-1575)
2.337 (1598)	3.119 (1575-1577)
2.484 (1550-1556, 1561-1563, 1565- -1566, 1567-1569)	3.120 (1577)
2.485 (1570-1579)	3.121 (1578)
2.486 (1580-1589)	3.122 (1571)
2.487 (1590-1599)	3.123 (1572)
2.575 (1558)	3.124 (1575-1577)
2.576 (1559)	3.125 (1579)
2.577 (1562)	3.126 (1583)
2.578 (1573)	3.127 (1592)
2.579 (1574)	3.128 (1582)
2.580 (1578)	3.129 (1583)
2.581 (1580)	3.130 (1587-1588)
2.582 (1579)	3.131 (1589-1590)
	3.131 (1598)

1.4. ARCHIVO MUSEO CANARIO

Sección Inquisición:

- Fondo Canario: Cajas: IV-19, IX-5
X-31, XV-1
XXXVIII-3, XLI-23
LXX-11, XCVIII-7
CV-7, CXI-26
CXXVIII-3, CXXXI-21
CLIII-18, CLV-31, CLVII-4, CLIV-62
CLXX-38, CLXXI-17, CLXXIII-81
CLXXV-73, CLXXVII-58
- Fondo Pute: 1.ª serie: Ts. VII y IX
2.ª serie: T. II
- Constituciones Sinodales del obispo don Fernando Vázquez de Arce. 18 de abril-1515
- Constituciones Sinodales del obispado de la Gran Canaria ... por el Dr. don Cristóbal de la Camara y Murga, Madrid, 1634

1.5. ARCHIVO MUNICIPAL DE LA LAGUNA

- Libro de fianza de lonjas, ventas, escrituras de venta, licencias de madera, donativos, etc. ante Salvador Fernández Villarreal.
- Reales Cédulas (R-V, 18)

2. BIBLIOGRAFIA

- ABREU Y GALINDO, J.: *Historia de la conquista de las siete Islas de la Gran Canaria*, S/C. de Tenerife, 1977. *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La documentación notarial y la Historia*, Santiago, 1984, 2 vols.
- ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975.
- ALMEIDA, F. de: *Historia de Portugal*, Coimbra, 1925.
- ALMELA Y VIVES, F.: *Ausias March y la producción azucarera valenciana*, Valencia, 1959.
- ALVAREZ DELGADO, J.: *Purpura Gaetúlica*, «Emérita», XIV, Madrid, 1946, pp. 100-127.
- ANONIMO: *Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias (1831)*, «El Museo Canario», XXIV, Las Palmas, 1976, pp. 175-196.
- ANTHIAUME, A.: *Le navire. Sa construction en France et principalement chez les Normands*, París, 1922.
- ARAGAO, A.: *A Madeira vista por estrangeiros, 1455-1700*, Funchal, 1981.
- ARMAS MEDINA, F.: *La Audiencia de Canarias y las Audiencias indianas (sus facultades políticas)*, «Estudios de Historia de América», Las Palmas, 1973, pp. 219-249.
- ARTINANO, G. de: *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920.
- AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983.
- AZNAR VALLEJO, E. y M. A. LADERO QUESADA: *La Hacienda real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. I, pp. 77-108.
- BARREY, PH.: *Les relations maritimes du Havre avec les îles de l'océan Atlantique oriental de 1572 a 1610*. «Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France», 6.ª serie, París, 1920, pp. 127-152.
- BARRIENTOS GARCIA, J.: *Un siglo de moral económica en Salamanca (1526-1629). I. Francisco de Vitoria y Domingo de Soto*, Salamanca, 1985.
- BARROS, J. de: *Asia, primeira década*, Lisboa, 1945.
- BASAS FERNANDEZ, M.: *Mercaderes burgaleses en el siglo XVI*, «Boletín Institución Fernán González», 126-127, Burgos, 1954, pp. 55-67, 156-169.
- Contribución al estudio del seguro marítimo en el siglo XVI*, «Revista de Derecho Mercantil», 66, Madrid, 1957, pp. 307-346.
- El factor de negocios entre los mercaderes burgaleses del siglo XVI*, «Boletín Institución Fernán González», 148, Burgos, 1958, pp. 742-749.
- Los libros mercantiles de García y Miguel de Salamanca (Burgos, siglo XVI)*, Burgos, 1960.
- Contratos de compañías mercantiles castellanas en el siglo XVI*, «Revista de Derecho Mercantil», 78, Madrid, 1960, pp. 375-412.
- Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de las Damas (1529)*, «Hispania», LXXXVII, Madrid, 1962, pp. 1-35.
- El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.
- Banqueros burgaleses del siglo XVI*, Burgos, 1964.
- El mercader burgalés Gómez de Quintanadueñas*, Burgos, s.a.
- BELENGUER CEBRIA, E.: *La problemática del cambio político en la España de Felipe II. Puntualizaciones sobre su cronología*, Bellaterra, 1980.

- BENASSAR, B.: *Facteurs sevillans au XVIe siècle d'après des lettres marchandes*, «Annales», 1957, pp. 60-70.
Valladolid au siècle d'Or. Une ville et sa campagne au XVIe, Paris-La Haya, 1967.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. de: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 2, Madrid-Las Palmas, 1956, pp. 195-308.
Proyecto de incorporación de La Gomera a la Corona de Felipe II, «Anuario de Estudios Atlánticos», 14, Madrid-Las Palmas, 1968, pp. 405-441.
Salvamento y restauración del Archivo de la Real Audiencia de Canarias (1769-1783), «Boletín Millares Carlo», II, Las Palmas, 1981, pp. 357-378.
Panorama del Quinientos canario, en «La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI», de M. Lobo Cabrera, Las Palmas, 1982, pp. 9-25.
- BLANCO, J.: *Breve noticia histórica de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1976.
- BLANCO MONTESDEOCA, J. y M. LOBO CABRERA: *Documentos acerca de la aportación canaria a la conquista de la Nueva Andalucía*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979 T. I, pp. 119-132.
Notas a la biografía de Ana Cibo de Sopranis, en «Biografía de Canarios Celebres de A. Millares Torres», Las Palmas, 1982, pp. 119-124.
- BLOCH, M.: *Le temoignage des mesures agraries*, «Annales E.S.C.», VI, París, 1934.
- BONNET REVERON, B.: *Las Canarias y la conquista franco-normanda: I, Juan de Bethencourt*, La Laguna, 1944.
- BORGES, A.: *La región canaria en los orígenes americanos*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 18, Madrid-Las Palmas, 1972, pp. 199-276.
Viajes colombinos. Participación en la conquista de América, en «Historia general de las Islas Canarias de A. Millares Torres», S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 241-260.
- BOULEGUE, J.: *Un empire peu dan Le Soudan Occidental au debut du XVIIe siècle*, «Melanges en hommage a Raymond Mauny», París, 1981, pp. 699-706.
- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976.
- BRAUDEL, F. et R. ROMANO: *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, París, 1951.
- BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, 1984.
- BUTEL, P.: *Archives notariales et histoire économique: l'exemple d'Amsterdam*, en «Les Actes notaries. Source de l'Histoire sociale. XVI-XIX siècles», Estrasburgo, 1979, pp. 123-139.
- CA DA MOSTO, A.: *Relatos de los viajes a la costa occidental de Africa*, Lisboa, 1948-1950.
- CAMACHO Y PEREZ GALDOS, G.: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 11-70.
Cultivos de cereales, viña y huerta en Gran Canaria (1510-1537), «Anuario de Estudios Atlánticos», 12, Madrid-Las Palmas, 1966, pp. 223-282.
- CANO, T.: *Arte para fabricar y aparejar naos. 1611*, La Laguna, 1964.
- CARANDE, R.: *La encrucijada mercantilista*, «Moneda y Crédito», 3, Madrid, 1942, pp. 3-27.
Carlos V y sus banqueros. La vida económica de España en una fase de su hegemonía. 1516-1566, Madrid, 1944.
Carlos V y sus banqueros, Madrid, 1967.
Sevilla, fortaleza y mercado, Sevilla, 1972.
- CASTILLO Y VERGARA, P. A. del: *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*, Madrid, 1948-1960.
- CESPEDES DEL CASTILLO, G.: *La avería en el comercio de Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», 2, Sevilla, 1945, pp. 515-698.
- CHABAS, R.: *La cosecha del azúcar en el reino de Valencia*, en «El Archivo», Denia, 1886-1887.
- CHACON JIMENEZ, F.: *Murcia: un modelo económico en el mundo mediterráneo durante el siglo XVI*, Murcia, 1978.
- CHAUNU, P.: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1956-1960.
La España de Carlos V, Barcelona, 1976.
Sevilla y América, siglos XVI y XVII, Sevilla, 1983.
- CHIL NARANJO, G.: *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1891.
- CIORANESCU, A.: *Thomás Nichols, mercader de azúcar, hispánista y hereje*, La Laguna, 1963.
Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1494-1803, S/C. de Tenerife, 1977-1979.
- CLAVIJO HERNANDEZ, F.: *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, S/C. de Tenerife, 1980.

- COLL JULIA, N.: *Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad Media*, «Homenaje a Vicens i Vives», I, Barcelona, 1965, pp. 377-394.
- COLLIER, R. y J. BIBLIOD: *Histoire du commerce de Marseille: de 1480 a 1599*, París, 1951.
- CORONAS GONZALEZ, S. M.: *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos. I. La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI. II. Los orígenes de la regulación consular burgalesa sobre el seguro marítimo*, León, 1979.
- CORTES ALONSO, V.: *La conquista de las Islas Canarias a través de las ventas de esclavos en Valencia*. «Anuario de Estudios Atlánticos», 1, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 479-548.
La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos (1489-1516), «Anuario de Estudios Atlánticos», 9, Madrid-Las Palmas, 1963, pp. 23-46.
Algunos viajes de las gentes de Huelva al Atlántico (1470-1488), «Anuario de Estudios Americanos», XXV, Sevilla, 1968, pp. 565-574.
La mano de obra negra en el virreinato, «Revista de la Universidad Complutense de Madrid», Madrid, 1980, pp. 489-502.
- CRAEYBECKX, J.: *Les industries d'exportation dans les villes Flamandes au XVIe siècle particulièrement a Grand et a Bruges*, en «Studi in onore de Amintore Franfani», IV, Milán, 1962, pp. 411-468.
- DAVIS, R.: *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Madrid, 1976.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *El Antiguo Regimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, 1974.
- DOS SANTOS, E.: *Os Açores na época moderna: religião e sociedade*, «Os Açores e o Atlántico (séculos XIV-XVII)», Angra do Heroísmo, 1984, pp. 729-795.
- DUCHET, M.: *Las reacciones frente al problema de la trata negrera: análisis histórico e ideológico*, en «La trata negrera del siglo XV al XIX», Barcelona, 1981, pp. 45-72.
- EIRAS ROEL, A.: *El fondo de protocolos notariales del archivo histórico de la Universidad de Santiago: su catalogación y repertoriado para servir a la investigación en historia socioeconómica*, «Actas de Metodología Aplicada de Ciencias históricas», Santiago, 1973, vol. V, pp. 283-290.
- ELLIOT, J.: *La España del Conde de Olivares*, «Revista de Occidente», 107, Madrid, 1972, pp. 180-198.
- ESPINOSA, A. de: *Historia de Nuestra Señora de Candelaria*, S/C. de Tenerife, 1967.
- FABRELLAS, M. L.: *La producción de azúcar en Tenerife*, «Revista de Historia», 100, La Laguna, 1952, pp. 455-475.
- FERNANDEZ ALVAREZ, M.: *Epistolario de Felipe II. Sobre asuntos de mar*, Madrid, 1943.
Orígenes de la rivalidad naval hispano-inglesa en el siglo XVI, «Revista de Indias», 28-29, Madrid, 1947, pp. 311-369.
Economía, sociedad y corona, Madrid, 1962.
Política mundial de Carlos V y Felipe II, Madrid, 1966.
La sociedad española del Renacimiento, Madrid, 1974.
- FERNANDEZ-ARRESTO, F.: *The Canary Islands after the conquest. The making of a colonial society in the early sixteenth century*, Oxford, 1982.
- FERNANDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1876-1881.
- FERNANDEZ MARTIN, L.: *Aspectos económicos, administrativos y humanos de la diócesis de Canarias en la 2.ª mitad del XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 21, Madrid-Las Palmas, 1975, pp. 95-130.
- FRUTUOSO, G.: *Saudades da terra*. Libro I, Ponta Delgada, 1939.
Las Islas Canarias (De «Saudades da terra»), La Laguna, 1964.
- GACTO FERNANDEZ, E.: *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971.
- GARCIA DE PALACIO, D.: *Instrucción náutica para navegar*, Madrid, 1944.
- GENTIL DA SILVA, J.: *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967.
- GIOFFRE, B.: *El mercati degli eschiavi a Génova nel secolo XV*, Génova, 1971.
- GIRARD, A.: *Le commerce français a Seville at Cádiz au temps des Habsbourgs. Contribution a l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Bordeaux, 1932.
- GLAMANN, K.: *El comercio europeo (1500-1750)*, en «Historia económica de Europa. Siglos XVI y XVII», ed. C. M. CIPOLLA, Barcelona, 1979, pp. 333-409.
- GOMEZ GALTIER, I. M.: *El genovés Francisco Lerca, prestamista y comerciante de orchilla en Las Palmas de Gran Canaria en el decenio 1517-1526*, «Revista de Historia», XXIX, La Laguna, 1963-64, pp. 70-76.

- GONZALEZ YANES, E.: *Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1497-1503)*, «Revista de Historia», 101, La Laguna, 1953, pp. 70-91.
- GONZALEZ YANES, E. y M. MARRERO RODRIGUEZ: *Protocolos del escribano Hernán Guerra. La Laguna, 1508-1510*, La Laguna, 1958.
- GORIS, J. A.: *Etude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens), a Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Luvain, 1925.
- GUIMERA RAVINA, A.: *El comercio de Garachico con las Indias, 1566-1612*, Memoria de licenciatura inédita, La Laguna, 1976.
- GUIMERA RAVINA, A.: *? Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVI?: Incentivos y obstáculos*, «I Coloquio de Historia Canario-Americana (1976)», Las Palmas, 1977, pp. 86-104.
La financiación del comercio de Garachico con las Indias, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. I, pp. 262-282.
- HAMILTON, E. J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España. 1501-1650*, Barcelona, 1975.
- HARING, H. C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, Méjico, 1979.
- HEERS, J.: *Genes au XVe siècle*, París, 1961.
- HERNANDEZ, F.: *Quatro libros de la naturaleza y virtudes de las plantas y animales que están recebidos en el uso de la medicina en la Nueva España...*, México, 1615.
- HERNANDEZ PEREZ, M.: *La Palma prehispánica*, Las Palmas, 1977.
- HERRERA PIQUE, A.: *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Las Palmas, 1978.
- JAL, A.: *Glossaire nautique*, París, 1848.
- JEANNIN, P.: *Merchants of the sixteenth century*, New York, 1972.
- KAMEN, H.: *La imagen internacional de la España de Felipe II: leyenda negra o conflicto de intereses*, Valladolid, 1980.
- KELLENBENZ, H.: *El desarrollo económico de la Europa continental (1500-1750)*, Madrid, 1977.
- LADERO QUESADA, M. A.: *La hacienda real de Castilla en el siglo XV*, La Laguna, 1973.
La economía de las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI, «Anuario de Estudios Americanos», XXXI, Sevilla, 1974, pp. 725-749.
- LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne ou temps de Philippe II*, París, 1955.
Ensayos sobre historiografía, Valladolid, 1978.
El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II, Valladolid, 1981.
- LAPEYRE, H. y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, pp. 697-800.
- LA ROSA OLIVERA, L.: *Catálogo del Archivo Municipal de La Laguna*, La Laguna, 1944-1960.
Estudios históricos sobre las Canarias Orientales, Las Palmas, 1978.
Francisco Riberol y la colonia genovesa en Canarias, en «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales», Las Palmas, 1978, pp. 169-289.
- LARRAZ, J.: *La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700)*, Madrid, 1944.
- LA TORRE Y DEL CERRO, A. de: *Los canarios de Gomera vendidos como esclavos en 1489*, «Anuario de Estudios Americanos», VII, Sevilla, 1950, pp. 47-72.
- CULLEN DEL CASTILLO, P.: *Libro Rojo de Gran Canaria*, Las Palmas, 1947.
- LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558 a través de la burguesía mercantil*, «IV Coloquio de Historia social de Canarias», Valencia, 1979, pp. 29-50.
El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pp. 303-350.
Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, T. II, pp. 401-430.
Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552), Valencia, 1980.
Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia, Las Palmas, 1981.
El Adelantado de la Florida, Pedro Menéndez de Avilés, y su estancia en Gran Canaria, «El Museo Canario», XLII, Las Palmas, 1982, pp. 57-63.

- Gran Canaria e Indias hasta la creación del juez de registro. 1566*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. I, pp. 109-156.
- La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI, (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas, 1982.
- Libros y lectores en Canarias en el siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 28, Madrid-Las Palmas, 1982, pp. 643-702.
- Esclavos indios en Canarias: precedentes*, «Revista de Indias», 172, Madrid, 1983, pp. 515-532.
- Los libertos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Madrid-Tenerife, 1983.
- Ideología y praxis en la proyección canaria hacia Africa Occidental*, «Coloquio Internacional Sobre as razoes que levaran a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansao mundial», Lisboa, 1983.
- Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI*, «Actas del II Coloquio de Metodología histórica aplicada», Salamanca, 1984, T. I, pp. 211-223.
- Esclavos negros a Indias a través de Gran Canaria*, «Revista de Indias», 175, Madrid, 1985, pp. 27-50.
- Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, «V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982). Coloquio Internacional de Historia Marítima», Madrid, 1985, pp. 311-333.
- Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 31, Madrid-Las Palmas, 1985, pp. 345-374.
- Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, «Aspetti della vita económica medievale», Firenze, 1985, pp. 268-282.
- Canarias y Berbería: relaciones comerciales en los comienzos del siglo XVI*, «I Congreso hispano-africano de las culturas mediterráneas», Granada, 1987, T. I, pp. 317-323.
- El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudio aproximado*, «Revista de Historia económica y social», Lisboa, 1987, pp. 1-16.
- Construcción naval en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Congreso histórico Ciudad y mar en la Edad Moderna», Cartagena, 1984.
- Los mercaderes franceses en Canarias en el siglo XVI. Pablos Reynaldos*, «VI Coloquio de Historia Canario-Americana», Las Palmas, 1984.
- Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, (en prensa).
- Viajes canarios a Guinea*, «Homenaje a A. Teixeira da Mota», Lisboa, (en prensa).
- LOBO CABRERA, M. y A. RODRIGUEZ: *La Inquisición en Canarias*, en «Historia de la Inquisición en España y América», T. III, (en prensa).
- LOPEZ BELTRAN, M. T.: *El puerto de Malaga en la transición a los tiempos modernos. Introducción a su estudio*, «Baetica», 2, Málaga, 1979, pp. 187-203.
- LOPEZ ESTRADA, F.: *Dulce fama de las Canarias en la Francia del siglo XVI*, «Revista de Historia», 89, La Laguna, 1950, p. 85.
- LOPEZ PINERO, J. M.: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1979.
- LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II. I. Los mercaderes y el tráfico indiano*, Valladolid, 1979.
- Los códigos españoles. Las siete Partidas*.
- MADURELL MARIMON, J. M.: *Los seguros marítimos y el comercio con las islas de la Madera y Canarias (1495-1506)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 5, Madrid-Las Palmas, 1959, pp. 485-568.
- El antiguo comercio con las Islas Canarias y las Indias de Nueva España o del Mar Oceano (1498-1683). Más documentos para su historia*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 71-132.
- MAGALHAES GODINHO, V.: *Os descobrimentos e a economía mundial*, Lisboa, 1971, 3 vols.
- Os descobrimentos portugueses e a economía mundial*, Lisboa, 1982.
- MARAVALL, J. A.: *Estado moderno y mentalidad social (siglos XV a XVII)*, Madrid, 1972.
- MARCO DORTA, E.: *Descripción de las Islas Canarias por virtud del mandato de Su Majestad, por un tío del Licenciado Valcárcel*, «Revista de Historia», 63, La Laguna, 1943, pp. 197-204.
- MARIN y CUBAS, T. A.: *Historia de las siete Islas Canarias*, Las Palmas, 1986.
- MARRERO RODRIGUEZ, M.: *Los genoveses en la colonización de Tenerife, 1496-1509*, «Revista de Historia», XVI, La Laguna, 1950, pp. 52-65..

- La esclavitud en Tenerife a raíz de la conquista*, La Laguna, 1966.
- Extractos del protocolo de Juan Ruiz de Berlanga, 1507-1508*, La Laguna, 1974.
- Algunas consideraciones sobre Tenerife en el primer tercio del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977.
- MARTIN GALAN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, S/C. de Tenerife, 1984.
- MARTIN RODRIGUEZ, F.: *Arquitectura doméstica canaria*, S/C. de Tenerife, 1978.
- MARTINEZ GIJON, J.: *La commenda en el derecho español: I. La commenda depósito*, «Anuario de Historia del Derecho Español», XXXIV, Madrid, 1964, pp. 31-140.
- La commenda en el derecho español. II. La commenda mercantil*, «Anuario de Historia del Derecho Español», XXXVI, Madrid, 1966, pp. 379-456.
- La compañía mercantil de Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y Doctrina*, Sevilla, 1979.
- La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)*, «Historia, Instituciones, Documentos», Sevilla, 1983, pp. 119-155.
- MASIA DE ROS, A.: *Historia general de la piratería*, Barcelona, 1959.
- MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle, 1570-1670*, Paris, 1960.
- Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona, 1969.
- La expansión europea (1600-1870)*, Barcelona, 1975.
- Le Brésil a-t-il empêché l'industrialisation du Portugal?*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, 1983.
- MELIS, F.: *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI. (Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Sevilla, 1976.
- Las fuentes específicas de la Historia económica y otros estudios*, Valladolid, 1977.
- MERCADO, T. de: *Suma de tratos y contratos*, ed. y estudio de N. Sánchez Albornoz, Madrid, 1977.
- MILLARES TORRES, A.: *Historia de la Inquisición en las Islas Canarias*, Las Palmas, 1874.
- Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas, 1893.
- MOLLAT, M.: *Le commerce de la Haute-Normandie au XVe siècle et au début du XVIe siècle*, Paris, 1952.
- Le commerce maritime normand au XVe siècle et dans la première moitié du XVIe siècle. Etude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952.
- Le rôle international des marchands espagnols dans les ports de l'Europe occidentale à l'époque des rois catholiques*, «Anuario de Historia Económica y Social», 3, Madrid, 1970, pp. 41-55.
- MORALES LEZCANO, V.: *Síntesis de la historia económica de Canarias*, S/C. de Tenerife, 1966.
- Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970.
- MORALES PADRON, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.
- Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7 y 8, Madrid-Las Palmas, 1961 y 1962, pp. 239-340 y 355-492.
- Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1970.
- Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, Las Palmas, 1974.
- La ciudad del Quinientos. Historia de Sevilla III*, Sevilla, 1977.
- Las relaciones comerciales canario-americanas*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», Las Palmas, 1977, pp. 317-330.
- Las Islas Canarias y América*, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», S/C. de Tenerife, 1977, T. II, pp. 225-240.
- Canarias: crónicas de su conquista*, Las Palmas, 1978.
- Sevilla y el río*, Sevilla, 1980.
- MORINEAU, M.: *Gazettes hollandaises et trésors américains*, «Anuario de Historia Económica y Social», 2 y 3, Madrid, 1969 y 1970, pp. 289-361 y 139-209.
- MOUSNIER, R.: *Los siglos XVI y XVII. (El progreso de la civilización europea y la decadencia de Oriente)*, Barcelona, 1964.
- NORTH, D. y R. P. THOMAS: *El nacimiento del mundo occidental. Una nueva historia económica (900-1700)*, Madrid, 1978.

- OLIVEIRA MARQUES, A. H.: *Introdução a historia da agricultura em Portugal*, Lisboa, 1968.
- OLIVEROS DE CASTRO, M. T.: *Felipe II. Estudio inédito histórico*, Madrid, 1965.
- O-SCANLAN, T.: *Cartilla práctica de construcción naval*, Madrid, 1829.
- OTTE, E.: *Los Botti y los Lugo*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, T. I, pp. 47-86.
Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. I, pp. 157-173.
- OTTE, E. y C. RUIZ BERRUECO: *Los portugueses en la trata de esclavos negros en las postrimerias del siglo XVI*, «Moneda y Crédito», 85, Madrid, 1963, pp. 3-40.
- PARKER, G.: *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1569*, Madrid, 1976.
- PELAEZ, M. J.: *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo*, Madrid, 1978.
- PERAZA DE AYALA, J.: *El regimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.
Acerca del regimen comercial de Canarias con Indias, en «Historia General de las Islas Canarias de A. Millares Torres», Las Palmas, 1977, T. III, pp. 306-316.
- PEREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948.
- PEREZ VIDAL, J.: *Aportación de Canarias a la población de América*, «Anuario de Estudios Atlánticos», I, Madrid-Las Palmas, 1955, pp. 91-197.
Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos para su estudio, «Anuario de Estudios Atlánticos», 14, Madrid-Las Palmas, 1968, pp. 41-106.
Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria, en «Homenaje a Elías Serra Rafols», I, La Laguna, 1972, pp. 369-390.
Canarias, el azúcar, los dulces y las conservas, «II Jornadas de Estudios Canarias-América», S/C. de Tenerife, 1981, pp. 173-193.
La rapadura, «El Museo Canario», XLIII, Madrid, 1983, pp. 51-70.
- PESCADOR DEL HOYO, M. C.: *La Historia grande en los archivos pequeños*, en «Homenaje a don A. Millares Carló», Las Palmas, 1975, I, pp. 503-516.
- PETIT, C.: *La compañía mercantil bajo el regimen de las ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829*, Sevilla, 1979.
- PIKE, R.: *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1975.
- PIMENTEL BARATA, J. G.: *La caravelle*, «Coloquio Internacional Sobre as razoes que levaram a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansao mundial», Lisboa, 1983.
- RAMSAY, G. E.: *The Queens Merchants ant the revolt of the Netherlands. (The end of the Antwerp march)*, Washington, 1986.
- RAU, V.: *A family of Italian merchants in Portugal in the XVth Century*, en «Studi in onore de A. Saporì», 1957, pp. 717-726.
- REGLA, J.: *Introducción a la Historia. Socioeconomía-Politica-Cultura*, Barcelona, 1975.
- REGULO, J.: *El canario, ave macaronésica. Noticias biohistóricas*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, pp. 11-22.
- REPARAZ, G. de: *La época de los grandes descubrimientos españoles y portugueses*, Madrid, 1931.
- ROERIE, G. de la: *Navires et marins. De la rame a l'hélice*, París, 1946.
- RUIZ MARTIN, F.: *Lettres marchantes echangees entre Florence et Medina del Campo*, París, 1965.
- RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950.
España en el Africa Atlántica, Madrid, 1956-1957.
El obispado de Telde. Misioneros malloquines y catalanes en el Atlántico, Madrid, 1960.
Mallorquines en el Atlántico, en «Homenaje a Elías Serra Rafols», III, La Laguna, 1973, pp. 261-276.
La conquista de Tenerife, 1494-1496, Madrid, 1975.
Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI, Cádiz, 1976.
Las pesquerías españolas en la costa de Africa (siglos XV-XVI), «Anuario de Estudios Atlánticos», 23, Madrid-Las Palmas, 1977, pp. 349-372.

- «El origen de las Islas Canarias» del licenciado Luis Melián de Betancor, «Anuario de Estudios Atlánticos», 24, Madrid-Las Palmas, 1978, pp. 15-79.
- SALVADOR, E.: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Valencia, 1972.
- SANCHEZ HERRERO, J.: *Aspectos de la organización eclesiástica y administración económica de la diócesis de Canarias a finales del siglo XVI (1575-1585)*, «Revista de Historia», 170, La Laguna, 1973-1976, pp. 71-90.
Cádiz. *La ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba, 1981.
- SANCHO DE SOPRANIS, H.: *Los genoveses en Cádiz antes de 1600*, Jerez, 1939.
Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1800, «Hispania», XXXII, Madrid, 1948, pp. 355-402.
Los Soprani en Canarias, 1490-1620, «Revista de Historia», XVII, La Laguna, 1951, pp. 318-336.
- SAVARY DES BRUSLONS, J.: *Dictionnaire Universel de commerce*, París, 1741.
- SCELLE, G.: *La traite negriere aux Indes de Castilla*, París, 1906.
- SERRA RAFOLS, E.: *Los mallorquines en Canarias*, «Revista de Historia», VII, La Laguna, 1940-1941, pp. 195-209 y 281-287.
Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1497-1507, La Laguna, 1949.
- SERRA RAFOLS, E. y L. LA ROSA OLIVEIRA: *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1508-1513*, La Laguna, 1952.
Acuerdos del Cabildo de Tenerife, 1518-1525, La Laguna, 1970.
- SERRAO, J.: *Le ble des iles Atlantiques. Madere et Açores aux XVe et XVIe siècles*, «Annales», 1954, 1954, pp. 337-341.
- SERRERA, R. M.: *Un uso marginal de la riqueza minera indiana: La acumulación suntuaria de metales preciosos*, «Anuario de Estudios Americanos», XXIV, Sevilla, 1977, pp. 487-515.
- SEVILLANO COLOM, F.: *Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 18, Madrid-Las Palmas, 1972, pp. 25-27.
- SOSA, J. de: *Topografía de la isla fortunada Gran Canaria*, S/C. de Tenerife, 1849.
- STECKLEY, G.: *La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo*, «Aguayto» 138, Las Palmas, 1981, pp. 25-31.
- STOLS, E.: *La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos españoles en la primera mitad del siglo XVII*, «Anuario de Historia Económica y Social», 1, Madrid, 1968, pp. 363-381.
Les Canaries et l'expansion coloniales des Pays-Bas meridionaux au sezieme siècle et de la Belgique vers 1900, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, 1982, T. II, pp. 903-923.
- TEIXEIRA DA MOTA, A.: *Un document nouveau pour l'histoire des peuls au Sénégal pendant les XVeme et XVIeme siècles*, «Secção de Lisboa», LVI, Lisboa, 1969.
Alguns aspectos da colonização e do comercio marítimo dos portugueses na Africa ocidental nos séculos XV e XVI, «Secção de Lisboa», XCVIII, Lisboa, 1976, pp. 677-710.
Viagens espanholas das Canarias a Guiné no século XVI segundo documentos dos arquivos portugueses, «III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)», Las Palmas, 1980, T. II, pp. 217-249.
- TORRES, C. F.: *A cintura paleo-industrial de Lisboa e a expansao quinhentista*, «Os descobrimentos portugueses e a Europa do Renascimento», Lisboa, 1983.
- TORRES CAMPOS, R.: *Caracter de la conquista y colonización de las Islas Canarias*, Madrid, 1901.
- TORRES SANTANA, E.: *Notas sobre el comercio de pájaros canarios en el siglo XVII*, «Serta Gratulatoria J. Régulo», (en prensa).
- TORRIANI, L.: *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1959.
- TREVOR DAVIES, R.: *El gran siglo de España, 1501-1621*, Madrid, 1973.
- TUNON DE LARA, M.: *Por qué la Historia*, Barcelona, 1981.
- ULLOA, M.: *Unas notas sobre el comercio y la navegación españoles en el siglo XVI*, «Anuario de Historia económica y social», 2, Madrid, 1969, pp. 191-237.
La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II, Madrid, 1977.
- VAN DER ESSEN, L.: *Contribution a l'histoire du port d'Anvers et du commerce d'exportation des Pays-Bas vers l'Espagne et le époque de Charles Quint (1543-1553)*, «Bulletin de l'Academie royale d'Archeologie de Belgique», III, Bruxelles, 1920, pp. 39-64.
- VAN DER WEE, H.: *The growth of the Antwerp market and the European economy, (fourteenth-sixteenth centuries)*, La Haya, 1963.

- VAZQUEZ DE PRADA, V.: *Tapisseries et tableaux flamands en Espagne au XVIe siècle*, «Annales», 1955, pp. 37-48.
La actividad económica del Levante español en relación con Italia a finales del siglo XVI, «VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, pp. 901-915.
Lettres marchandes d'Anvers, París, 1960, 4 ts.
Historia económica y social de España. Los siglos XVI y XVII, Madrid, 1970.
Historia económica mundial. I. De los orígenes a la Revolución industrial, Madrid, 1972.
Felipe II, Barcelona, 1978.
Protocolos notariales e historia económica: crédito, comercio, industria, «Actas del II Coloquio de metodología histórica aplicada», Santiago, 1984, T. II, pp. 189-218.
- VEITIA LINAGE, M.: *Norte de la Contratación*, Buenos Aires, 1945.
- VERLINDE, CH.: *Une taxation d'esclaves á Majorque en 1428 et la traite italienne*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», XLII, Rome, 1972, pp. 141-187.
Les debuts de la production et de l'exportation du sucre a Madere. Que role y jouerent les italiens?, «Estrato in memoria di Luigi dal Pane», Bolonia, 1982, pp. 301-310.
Influenze italiane nello sviluppo económico dell'Iberia, «Aspetti della vita económica medievale», Firenze, 1985, pp. 243-256.
- VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*, Barcelona, 1977.
- VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la historia general de las Islas Canarias*, S/C. de Tenerife, 1967-1971.
Diccionario de Historia natural de las Islas Canarias, Madrid, 1982.
- VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)», Las Palmas, 1979, T. I, pp. 285-300.
- VILAR, P. y OTROS: *L'Espagne au temps de Philippe II*, París, 1965.
Oro y moneda en la historia (1450-1920), Barcelona, 1974.
- VILLAIN-GANDOSSI, C.: *Navires du Moyen Age*, «Revista Archeología», 114, Bruxelles, 1978, pp. 8-23.
- VINAS MEY, C.: *Los Países Bajos en la política y en la economía mundiales de España*, Madrid, 1944.
Notas sobre primeras materias, capitalismo industrial e inflación en Castilla durante el siglo XVI, «Anuario de Historia Económica y Social», 3, Madrid, 1970, pp. 339-431.
- VRANICH, S. B.: *El negociante tinerfeño Gaspar de Arguijo (1532-1594). Historia de un éxito*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pp. 561-614.
- WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979.
- ZUASNAVAR Y FRANCIA, J. M.: *Compendio de la Historia de Canarias*, Las Palmas, 1944.

ABREVIATURAS

A.A.	Archivo Acialcazar
A.G.S.	Archivo General de Simancas
A.H.P.L.P.	Archivo Histórico Provincial de Las Palmas
A.M.C.	Archivo Museo Canario
A.M.L.L.	Archivo Municipal de La Laguna

ÍNDICE

	Págs.
INTRODUCCION	5
CAPITULO I. GRAN CANARIA: PUERTO Y MERCADO DEL ATLANTICO	11
1. GRAN CANARIA E INDIAS: COMERCIO Y RELACIONES	13
2. GRAN CANARIA Y AFRICA	23
2.1. <i>Comercio y pesca en Berbería</i>	24
2.2. <i>Comercio con Africa negra</i>	28
3. GRAN CANARIA PLAZA BANCARIA	31
CAPITULO II. ELEMENTOS E INSTRUMENTOS DEL COMERCIO	35
1. PUERTOS	36
2. TRANSPORTE	39
2.1. <i>Nombre de los navíos</i>	44
2.2. <i>Tonelaje</i>	45
2.3. <i>Maestre y tripulación</i>	50
2.4. <i>Fletes</i>	57
2.5. <i>Averías</i>	62
2.6. <i>Interpretes</i>	63
2.7. <i>Marca de las mercancías</i>	63
3. RUTAS	64
4. RIESGOS DEL MAR Y CONSECUENCIAS	67
5. RENTAS DEL COMERCIO	76
6. SEGUROS	80
7. LA «COMMENDA»	83
8. LA COMPANIA MERCANTIL	84
9. BALANCE DEL MOVIMIENTO DEL TRÁFICO	90
CAPITULO III. PESAS, MEDIDAS Y MONEDAS EN EL COMERCIO EUROPEO	97
1. PESAS Y MEDIDAS	98
2. MONEDAS	104
	243

	Págs.
CAPITULO IV. PRODUCTOS DE INTERCAMBIO Y EXPORTACION	107
1. AZÚCAR Y DERIVADOS	108
2. VINOS Y DERIVADOS	120
3. LA ORCHILLA	123
4. LOS CEREALES	126
5. OTROS PRODUCTOS ISLEÑOS	128
6. PRODUCTOS EXÓTICOS	133
CAPITULO V. VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES Y RELACION CON LOS MERCADOS	139
1. ESTUDIO CUANTITATIVO	140
2. MERCADOS	160
2.1. <i>Cádiz</i>	161
2.2. <i>Sevilla</i>	164
2.3. <i>Italia</i>	167
2.4. <i>Portugal</i>	168
2.5. <i>Francia</i>	171
2.6. <i>Flandes</i>	173
2.7. <i>Otros mercados</i>	175
CAPITULO VI. EXPORTADORES Y CONSIGNATARIOS. LAS COLONIAS MERCAN- TILES	179
1. EXPORTADORES Y CONSIGNATARIOS	181
1.1. <i>Comercio con Cádiz</i>	184
1.2. <i>Comercio con Sevilla</i>	193
1.3. <i>Comercio con Italia</i>	195
1.4. <i>Comercio con Portugal</i>	198
1.5. <i>Comercio con Francia</i>	199
1.6. <i>Comercio con Flandes</i>	204
CAPITULO VII. LAS IMPORTACIONES	211
1. IMPORTACIONES DE LA PENÍNSULA	212
2. IMPORTACIONES DE ITALIA	215
3. IMPORTACIONES DE PORTUGAL	216
4. IMPORTACIONES DE FRANCIA	219
5. IMPORTACIONES DE FLANDES	220
CONCLUSIONES	223
FUENTES Y BIBLIOGRAFIA	229
ABREVIATURAS	241

3

Colecção  Memórias

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA
CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO