

VISITAS DE NAVÍOS EXTRANJEROS EN CANARIAS

DURANTE EL SIGLO XVII

ELISA TORRES SANTANA

Para este estudio hemos utilizado una documentación poco usual en el tema del comercio, la de la Inquisición, y más concretamente las visitas de navío.

A partir de la mitad del siglo XVI, el Sto. Oficio empieza a controlar la llegada de los buques extranjeros a los puertos españoles, con el objetivo, al menos en su primera época, de vigilar la extensión de la herejía en el territorio español. Todos los barcos extranjeros, preferentemente ingleses y holandeses debían de pasar la inspección¹.

Esta disposición la ejecutaban los comisarios del Sto. Oficio, que eran los segundos en abordar las naves tras la visita efectuada por el Cabildo de cada isla. Esta competencia originó fuertes roces y disputas de los inquisidores con las autoridades insulares². Dicha inspección se hacía mediante un formulario previsto de antemano³ y una vez cubierto éste, se concedía autorización para el desembarco de las mercancías.

Como podemos imaginar, los Comisarios del Sto. Oficio quedaban merced a esta costumbre, en una posición privilegiada para comerciar, y de hecho sucedió con bastante frecuencia que se aprovecharan de esta circunstancia⁴.

Los abusos comenzaron pronto y las quejas por ambas partes también. Los comerciantes españoles lamentaban el retraso que ocasionaba al comercio y los cónsules se hacían eco de las protestas de los mercaderes extranjeros. En Canarias en 1675, por ejemplo, se llegó a cobrar de 5 a 8 reales por cada visita, con la consiguiente desaprobación de los ingleses⁵. Máxime, cuando no estaba previsto el cobro de ningún derecho, sino que se hacía por costumbre⁶.

1. CONTRERAS, S., *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia*, Madrid, 1981, p. 51.
2. LOBO CABRERA, M.: *La Inquisición en Canarias*, trabajo en prensa.
3. Ver apéndice.
4. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, nº CLXXIV-70.
5. CONTRERAS, S.: *El Santo Oficio...*, op. cit., p. 153.
6. CONTRERAS, S.: *idem*, p. 153.

Hemos de hacer constar, de antemano, que con este trabajo intentamos efectuar una aproximación al tema, que constituye, por otra parte, objeto de nuestra tesis doctoral; de ahí que no vayamos a agotar todas sus posibilidades.

Somos conscientes de que el comercio americano no lo podemos abordar con esta documentación, ni tampoco, en buena medida, el procedente de la Península Ibérica, pues como ya hemos reseñado, era costumbre que sólo se visitasen los navíos foráneos. No obstante el comercio canario-americano en el siglo XVII no representa mayor problema, puesto que hay varios trabajos al respecto⁷. Como asimismo sucede con el de Canarias-Península, que se puede detectar bastante bien a través de los protocolos notariales.

El verdadero handicap se encuentra en el tráfico ilegal, una constante en la historia del archipiélago, incluso hasta el siglo XX, muy difícil de detectar con las fuentes que tenemos. Hay que reseñar, además, que muchas visitas de navío dejaron de celebrarse por este motivo, y por la falta de celo de algunos Comisarios, lo que motivó las quejas frecuentes del Sto. Oficio, tanto en la isla de Gran Canaria⁸, como en Tenerife⁹.

Los motivos que nos han llevado a efectuar este trabajo son de diversa índole; podríamos citar la novedad de la fuente utilizada, ya que los estudios que se han realizado con fondos de la Inquisición se han hecho desde una perspectiva jurídica e institucional¹⁰. Asimismo, aporta una serie de datos que no consignan, en muchos casos, los protocolos notariales: n° de tripulantes, tonelaje del barco, el mercader, consignatario, al menos de una forma tan sistemática¹¹.

La Inquisición, barajada conjuntamente con las escrituras notariales nos puede dar un reflejo bastante exacto del tráfico mercantil exterior del archipiélago canario.

Nos parecía interesante abordar las relaciones de Canarias con Europa,

7. 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.

LOPEZ CANTOS, A.: «El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII». *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 303-321, Las Palmas, 1977.

GARCIA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980.

8. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXVIII-71.

9. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° III-24.

10. CONTRERAS, S.: *op. cit.*

LOBO CABRERA, M.: *op. cit.*, en prensa.

11. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVIII-108.

ya que aunque existe un trabajo con esta temática¹², no nos parece que solución ni agote el problema.

Se ha hablado siempre de las relaciones canario-americanas, primándolas con respecto a cualquier otro tipo de contacto exterior del archipiélago canario. Pensamos pues que, estudiando a fondo el contexto de los intercambios comerciales del archipiélago canario con los mercados europeos, se podrá hablar con más propiedad del tema.

Nos atraía también la orfandad de estudios sobre el siglo XVII, tanto a nivel del Estado español, como de Canarias y asimismo, comprobar la certeza de la teoría sobre la primacía comercial de la isla de Tenerife en esta centuria con respecto al resto de las islas; o bien, si esta aproximación admitía periodizaciones y matizaciones.

Quisimos, en última instancia, estudiar el comportamiento de las llamadas «islas periféricas»: Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro, La Palma, a ver si su papel era la de meros comparsas, o si por el contrario, alguna de ellas tuvo independencia económica.

1. EL TRAFICO MERCANTIL EN EL ARCHIPIELAGO CANARIO

En este apartado nos vamos a referir al tráfico de barcos que, procedente de los diversos puertos europeos, llega a las Islas. Y en algunos casos, los menos, al originario de España.

De esas 317 visitas de navío efectuadas por el Sto. Oficio, el 78,5% corresponden a barcos de nacionalidad extranjera, y el 11,6% a los procedentes de los puertos nacionales. No quiere esto decir que tuviesen que ser necesariamente españoles, sino que por alguna circunstancia, fortuita o no, habían hecho escala en algún puerto peninsular, y de ahí a Canarias. Es el caso del «S. Nicolás», que salió del puerto francés de Saint-Maló, hizo escala en Cádiz, a causa de un temporal y llegó a Canarias. Traía: alcaparras, aceite y jamón, productos cargados en Marsella¹³.

Más problemático se nos presenta el caso de los navíos que arriban de puertos españoles, con carga netamente española, y son visitados por la Inquisición; quizás debido al hecho de que a pesar de su procedencia directa de la Península Ibérica, sus maestros, capitanes y tripulantes, eran extranje-

12. MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones entre Inglaterra y los Archipiélagos atlánticos ibéricos, su estructura y su historia. 1503-1783*. La Laguna, 1970.

13. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, nº CLXXVI-132.

Cuadro I

Visitas de navíos a Canarias durante el siglo XVII

Años	Tenerife	Gran Canaria	La Palma	Lanzarote	Gomera
1600-10	10	33	8	—	—
1611-20	—	7	1	—	1
1621-30	1	5	1	—	—
1631-40	1	3	—	—	—
1641-50	2	21	—	—	—
1651-60	5	2	—	—	—
1661-70	7	1	2	2	—
1671-80	89	11	4	9	—
1681-90	8	15	2	2	—
1691-99	50	11	2	—	—
Sin fecha	1				
Total	174	109	20	13	1
Monto total	317				

Fuente: Archivo de la Inquisición del Museo Canario. Elaboración propia.

Nota: El asterisco corresponde a un navío de Tenerife que nos aparece sin fechar.

ros, sobre todo ingleses¹⁴. Observamos como la prohibición que existió para con el tráfico americano establecida con firmeza tras el Reglamento de 1718, de comerciar con navíos extranjeros y tripulantes foráneos¹⁵, no existió con el comercio de otras latitudes. Los europeos: ingleses, franceses, hamburgueses, nórdicos, por este orden, estarán continuamente comerciando con los puertos canarios.

Por medio del Cuadro I, podemos analizar el tráfico mercantil por islas, observando como las dos «islas centrales», Tenerife y Gran Canaria, destacan muy por encima del resto.

Gran Canaria hasta la mitad de la centuria, ocupa la primacía del archipiélago en el tráfico mercantil con el exterior; recibe 69 barcos frente a Tenerife, con sólo 14. La explicación podría estar en el hecho de que Gran Canaria en el siglo XVI¹⁶ es la isla de mayor volumen comercial; hegemonía

14. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXIII-47.

15. MORALES PADRON, F.: *op. cit.*, p. 77.

16. LOBO CABRERA, M.: «El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI, navíos, marinos y viajes», *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 26, Las Palmas, 1980, pp. 303-351.

que sigue detentando, al menos en el tráfico exterior a principios del XVII.

También podría suceder que en Tenerife no se realizasen las visitas de navíos correspondientes, por parte del Sto. Tribunal cosa que sería muy extraña, puesto que como ya hemos indicado se cobraban unas tasas.

Una explicación podría ser una de las frecuentes crisis de subsistencia que afectan al archipiélago¹⁷.

Hacia 1650 las cosas cambian y es Tenerife, más concretamente el puerto de la Cruz, quien se pone a la cabeza de Canarias, en lo que a arribadas de navíos extranjeros se refiere. Así frente a 40 de Gran Canaria, Tenerife recibe 159, prácticamente el cuádruplo. Tiene además la particularidad de que es un tráfico bastante concentrado, puesto que de 1671 a 1680, recibe 89 barcos y de 1691 a 1699, 50.

Estas cifras respetables coinciden con las de mayor auge de entrada de vinos canarios en el puerto de Londres, según la gráfica que nos presenta Steckley, al tiempo que nos dice:

«se estableció un bullicioso comercio en los años de 1660 y las importaciones alcanzaron su máxima cota probablemente en 1680, cuando se gravaron por término medio unas 6.700 pipas por año en Londres. Este volumen se mantuvo alto en 1690, y los habitantes de Weymouth confundieron la «flota canaria» con una escuadra de buques de guerra navegando canal arriba»¹⁸.

Si ponemos en relación la arribada de barcos extranjeros con el volumen de exportación de vinos, cosa nada extraña puesto que la mayoría de ellos, sobre todo los ingleses acuden cargados de madera de pipas, arcos, duelas y tejidos, resulta que la isla de Tenerife por sí sola, recibe de 1670 a 1699 el 71,9% del tráfico total del archipiélago, por consiguiente se convierte en la máxima exportadora de vinos.

La segunda posición en el volumen comercial la ocupará Gran Canaria con un 34,3%; La Palma la tercera con un 6,3% y Lanzarote el último lugar, con un 4,1% del total.

La Palma pues se sitúa en tercer lugar, con 20 visitas de navío, todas procedentes de los diversos puertos europeos, lo cual nos indica, en este caso concreto que dicha isla era perfectamente autónoma, con respecto a la cerca-

17. BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos 1650-1800.» *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 2, Las Palmas, 1965, p. 212.

18. STECKLEY, G.F.: «La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo.» *Revista Aguayro*, nº 138, Las Palmas, 1982, p. 26.

na isla tinerfeña; siendo capaz de abastecerse por sí sola de productos extranjeros, a la vez que colocaba sus propias mercancías.

Sus contactos interinsulares, no obstante, los establecía con Tenerife; observamos como en dos ocasiones los navíos tenían como destino el puerto de Sta. Cruz, y por causa fortuita, una tormenta les equivocó el camino y arribaron a Tazacorte, isla de La Palma¹⁹. Mientras que otro tenía por destino esa misma isla, llevaba a bordo una campana para el convento de Sta. Catalina de la ciudad de La Laguna, consignada al cónsul de esa misma ciudad²⁰. Una vez arribado este barco a Tenerife se produciría el contacto con La Palma.

En el resto de las ocasiones, las mercancías van consignadas a mercaderes ingleses, sobre todo, pero también españoles, residentes en Sta. Cruz de La Palma.

La Gomera sí dependió directa y frecuentemente de Tenerife para su abastecimiento; sólo registra una visita de navío a lo largo del siglo XVII, y lo hace de carambola, ya que el barco partió de Sta. Cruz de Tenerife y tuvo que hacer escala en San Sebastián para tomar agua²¹. No deja de extrañarnos el caso de la Gomera, que poseía el mejor refugio natural del Archipiélago canario y una tradición importante, desde el siglo XVI, de tráfico mercantil.

Lanzarote ocupa el cuarto puesto del tráfico mercantil de Canarias; si bien tenemos que tener en cuenta que todas las embarcaciones que recibe se sitúan entre 1660 y 1680, ni con anterioridad ni posteriormente, aparece ningún registro. Son en total 13 arribadas, de las cuales 9 proceden de Cádiz, 1 de Inglaterra y 3 del puerto de San Miguel de la Tercera, en el archipiélago de las Azores.

En dicho período de tiempo, el 69,2% de su volumen de barcos procedió de España, de Cádiz concretamente, y en los años no comprendidos entre 1660 y 80, dependió de Tenerife y de Gran Canaria; de las 13 arribadas, 6 no tenían por destino final la isla de Lanzarote, sino que 3 estaban de paso para Tenerife con carga de mercaderes de esa isla y 3 a Gran Canaria en idénticas circunstancias.

La isla del Hierro no nos aparece en ninguna ocasión, debiendo depender enteramente de Tenerife; de todas formas, sus exigencias, a consecuencia de la baja población, debieron de ser mínimas.

19. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CXLIX-13.

20. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVIII-108.

21. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXIII-14.

La isla de Fuerteventura igual; sólo tenemos noticias de que recibiese la visita de un barco, de los que arribaron a Lanzarote en 1680, EL «Ntra. Sra. del Amparo», que salió de la Madera, con mercancías consignadas a Tenerife y al capitán y sargento mayor de Fuerteventura, D. Sebastián Trujillo²².

1.2. LOS BARCOS Y SU TONELAJE

Para precisar el tipo de barco utilizado como principal vehículo del comercio exterior canario, tropezamos con unas dificultades; en la mayoría de los casos no se reseña el tipo de embarcación utilizada, sino que se emplea de forma genérica el término navío. Según López Cantos esta denominación incluye un tipo específico de barco, provisto de tres palos, 2 ó 3 cubiertas y velas cuadradas²³; extremo éste que no hemos podido comprobar. Estos navíos dan un porcentaje netamente superior al conjunto de las demás embarcaciones consignadas.

Cuadro II

Tipología de los barcos arribados al archipiélago canario

Barcos	Número	%
Navíos	274	86,4
Balandras	9	2,8
Gabarras	4	1,2
Fragatas	2	0,6
Tartanas	1	0,3
Bergantín	1	0,3
Patache	1	0,3
No consta	25	7,8
Total	317	

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

Los navíos implicaban además un concepto muy amplio, ya que incluían lo mismo barcos de 20 tn. y sin armamento alguno²⁴, hasta de 200 tn. con 16 piezas y 32 hombres de tripulación²⁵. Entre uno y otro se desarrollaba una amplia gama.

22. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-96.

23. LOPEZ CANTOS, A.: *op. cit.*, p. 308.

24. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVI-138.

25. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXIII-15.

Sería importante algún día poder precisar con seguridad la tipología del navío, pues el comercio de Canarias con el exterior del archipiélago, sea Indias, Europa o archipiélagos atlánticos²⁶ se hacía fundamentalmente en estos barcos. Según Mauro, naves simples y mal definidas²⁷.

De un 7,8% de las naves que llegan al archipiélago no consta su tipología; es presumible, no obstante, que se puedan incluir con escaso margen de error en el concepto navío.

En tercer lugar se sitúan las balandras, embarcaciones pequeñas, con un solo palo, que arriban a Canarias de puertos lejanos: Londres, Lisboa, Berbería.

Ya en cuarta posición encontramos a las gabarras, también embarcación pequeña, utilizada en la Península Ibérica como embarcación de cabotaje, y que llega a Canarias desde el sur de España, de Cádiz a Lanzarote²⁸. Se utilizó pues este tipo, según la documentación, sólo entre la Península y Canarias, y por marinos españoles.

Fragatas, bergantines y tartanas son embarcaciones más pequeñas que las galeras del siglo XVI y se siguen usando a lo largo del siglo XVII y XVIII²⁹.

La fragata a lo largo de esas dos centurias tenderá a adquirir mayores proporciones, asemejándose al bajel, pero de quilla más esbelta³⁰.

El patache, barco sencillo y con poco armamento³¹, que en Canarias sólo le encontramos una vez, el «Simón y Judas» de 12 tn. con un pedrero, 8 escopetas y 7 hombres³², posee un escaso tonelaje, pero bastante armado para sus dimensiones, y con una tripulación bastante numerosa, lo cual sin duda limitaría su capacidad de carga.

Importante sería también efectuar un repaso al tonelaje de los barcos, mediante su estudio y la conjugación con otros factores tales como: tripulación y armamento, podremos aproximarnos a la capacidad de carga y el monto de posibles mercancías transportadas. Para hacer este análisis nos vamos a ceñir exclusivamente a las arribadas a la isla de Tenerife, Puerto de la Cruz más concretamente, ya que será donde la documentación nos aporte

26. LOPEZ CANTOS, A.: *op. cit.*

27. MAURO, F.: *La expansión europea*, Barcelona, 1975, p. 6.

28. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXIII-66; n° CLXXVII-225; n° CLXXII-68 y n° CLXXIX-97.

29. MAURO, F.: *op. cit.*, p. 5.

30. MAURO, F.: *idem*, p. 7.

31. MAURO F.: *ibidem*, p. 5.

32. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-92.

más datos, y una serie más completa del tonelaje de los navíos. En ninguna de las otras islas, con excepción de Gran Canaria, donde se nos alude en dos ocasiones al tonelaje, se nos dará este dato. Debemos pues agradecersele al celo de los Comisarios del Sto. Oficio de la villa de La Orotava.

Cuadro III

Relación del tonelaje de los barcos arribados al Pto. de la Cruz

Tonelaje	Número	%
10- 19	3	1,7
20- 29	12	7,0
30- 39	17	9,9
40- 49	14	8,1
50- 59	8	4,6
60- 69	6	3,5
70- 79	6	3,5
80- 89	10	5,8
90- 99	5	2,8
100-110	33	19,2
120-140	14	8,1
141-160	17	9,9
161-180	2	1,1
181-200	9	5,2
250	4	2,3
no consta	11	6,4
Total	171	

Nota: A partir de las 100 tn. los hemos agrupado de 20 en 20, porque se acomodaba mejor a las series.

Fuente: Archivo de la Inquisición del Museo Canario. Elaboración propia.

Los barcos en torno a las 100 tn. alcanzan mayor porcentaje con respecto al monto total, en contra de lo que siempre se ha afirmado, junto con los de 100 a 250, que suponen el 45,8%, del bajo tonelaje de las embarcaciones que comerciaban con Canarias, al menos, en lo que respecta al comercio canario-americano³³.

33. TORRES SANTANA, E.: *Relaciones comerciales de Gran Canaria, 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil-canaria*, Las Palmas, 1981, p. 53.

La explicación podría estar en que para comerciar con Europa no se siguió una reglamentación estricta, igual a la necesaria para comerciar con Indias³⁴. Así pues, los navíos que llegaban a Canarias eran en un 78,5% de origen europeo, de ahí su mayor tamaño, y que los procedentes directamente de puertos españoles, caso de los que llegan a Lanzarote, son de menor consistencia y tonelaje.

Es interesante destacar como los barcos pequeños, si llevan armamento será poco, por ejemplo: los de 40-50 tn. oscilan entre las 2 y las 4 piezas³⁵; y las de menor tonelaje, 20 ó 30, no suelen llevar armamento.

Los de 100 tn. oscilan entre las 7 y las 14 piezas³⁶, sin que podamos establecer una norma fija; ahora bien, se observa la tendencia al aumento de armamento en relación con el incremento del tonelaje. Así un navío inglés de 250 tn. llevaba 24 piezas y 28 hombres de tripulación, todos ingleses³⁷.

2.2. TRIPULACIONES

Las tripulaciones de estos navíos, no se diferencian con la excepción de su origen. Además del capitán y maestro, cargador y administrador del navío, existían un número variable de personas que eran las que propiamente constituían la tripulación.

Lógicamente el número de tripulantes del barco estaba en estrecha relación con el porte y tonelaje. Tampoco en este caso podemos establecer una norma estricta, pues varían de un caso a otro, incluso en los de un mismo tonelaje. Por ejemplo, «El Ejercicio», de 50 tn. y 2 piezas llevaba 7 hombres y 3 pasajeros, un eselavo y dos portugueses³⁸, mientras que «El Espiduel» también de ese tonelaje, no traía piezas ni armamento y llevaba 12 tripulantes³⁹.

Es interesante reseñar que el origen y la procedencia de los tripulantes del navío mantenía una estrecha relación con la del propio barco. Si la embarcación llegaba a puerto procedente de Inglaterra, su tripulación sería inglesa; si lo hace de Hamburgo, hamburguesa, y así sucesivamente.

En algunos casos vienen los buques con pasajeros cuyo puerto de des-

34. MORALES PADRON, F.: *op. cit.*, p. 201.

35. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° IV-5.

36. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLIV-23.

37. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-100.

38. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° IV-15

39. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-70.

tino está en las Islas Canarias⁴⁰, y otros que simplemente van de paso hacia otros lugares, como los 30 pasajeros que traía «La Catalina» de 200 tn. y 12 piezas, que se dirigían a las Barbados, para repoblar y establecerse allí⁴¹.

2.3. LAS RUTAS

La mayoría de los barcos que procedían de Inglaterra, arribaban directamente a su puerto de destino, sin ninguna escala, a no ser que por alguna circunstancia se viesen obligados a hacerlo. Cuando esto sucedía las escalas más frecuentes eran bien, en la costa de Portugal a donde acudían por necesidades de mantenimiento⁴², o a cualquiera de las islas portuguesas del Atlántico, caso de «La Margarita» que llegó al puerto de las Isletas (Gran Canaria), después de haber salido de Irlanda y tocado en la isla de la Madera⁴³.

Si la navegación era directa, sin escalas, la tardanza desde Londres a los puertos canarios, era del orden de los 20 días, aunque podía suceder, que se acortase o alargase en función de una serie de factores: el tiempo, tonelaje y rapidez del navío, como también el riesgo de encontrarse corsarios en la travesía o buques enemigos.

En el caso de que los ingleses, franceses, o marineros de cualquier otra nacionalidad, se viesen obligados a tomar algún puerto español, antes que los canarios, éste era, con toda seguridad, San Lúcar de Barrameda⁴⁴.

Los barcos que llegaban a las islas procedentes del Mediterráneo, caso de los genoveses, que llegan a Gran Canaria, previamente hacían una serie de escalas por toda la costa mediterránea: La Roqueta, Adra, Málaga y Gibraltar⁴⁵; o también Génova-Mallorca-Canarias⁴⁶.

Problema diferente es el de los buques que tienen por origen o destino el continente americano, pues éstos a la ida o a la vuelta, recalán en los puertos canarios antes de llegar a su destino⁴⁷; en estos casos las travesías tenían una duración sensiblemente mayor, en torno a las 8 semanas.

Los barcos que llegan a Canarias del continente africano, por razones de proximidad lo hacen directamente, y su tardanza estará en relación con

40. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVI-17.

41. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVIII-39.

42. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVII-54.

43. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXXIX-40.

44. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXXIV-59.

45. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-93.

46. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-23.

47. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-32.

la distancia y el tiempo fundamentalmente. Así, por ejemplo, desde la Costa de Berbería un navío de 50 tn. como «La Primorosa», tardaba 5 días⁴⁸, y otro que partiese de lugar más lejano como Salé podía tardar 15 días⁴⁹.

3. LOS PUERTOS

Es necesaria una distinción entre los puertos de procedencia de los barcos que llegan a las islas, y los receptores en el archipiélago. Determinando unos y otros, podremos comprobar cuales eran los más importantes para el comercio con Europa, en el contexto de las islas, y con respecto a Europa, qué naciones mantenían un tráfico más intenso con Canarias.

Primero haremos un estudio en conjunto del archipiélago, y posteriormente separaremos isla por isla.

3.1. DE PROCEDENCIA

Se refiere indudablemente este apartado a los puertos extranjeros y españoles que mantenían contactos, más o menos intensos según las circunstancias, con los canarios.

Se observa en Cuadro V, cómo los puertos anglosajones, especialmente los ingleses constituyen el 57,8% del destino originario de los navíos que arriban al archipiélago canario. Añadiendo además a esa cifra el 3,0% correspondiente a los puertos americanos, en estrecha relación, sin duda, con su metrópoli.

Importante también es la llegada de buques procedentes de otros puertos europeos, destacando por un amplio margen Francia que ocupa el 11,1% del total, a pesar de que en el siglo XVII las relaciones entre ambas coronas, la de España y Francia, no eran precisamente excelentes.

Otros países europeos: Holanda, Alemania, Noruega, Suecia, Italia, además de Génova, se encontraban también representados en el tráfico mercantil de las Canarias.

Portugal merece mención aparte. Hasta su independencia, en 1640, los navíos portugueses, o de sus posesiones en el Atlántico, caso de Azores y Madeira, no quedaban registrados por la Inquisición. Con posterioridad a esa fecha ya aparecen, pero nunca en cantidades importantes, a pesar de la

48. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXIX-65.

49. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° IV-42.

Cuadro IV

Relación de los puertos europeos

Inglaterra		Escocia		Irlanda	
Londres	103	Escocia	3	Irlanda	17
Bristol	7	Leith	1	Galwai	1
Hastings	2	Dundee	1	Kinsalë	1
Southampton	1	Glasgow	1	Dublín	3
Greenwich	1	Greenville	2		
Plymouth	12				
Lyme	3				
Barnstaple	2				
Dover	1				
I. de Wigth	1				
Total	133	Total	8	Total	22
Francia		Noruega		Suecia	
Dieppe	1	Haugesund	1	El Singue	1
S. Malo	19	Ansalote	1		
Ave de Gracia	4				
Burdeos	1				
Calais	1				
Ruan	2				
Nantes	2				
Port S. Louis	1				
Total	31	Total	2	Total	1

Alemania		Países Bajos del Sur		Génova	
Alemania	1	Amberes	1	Génova	3
Hamburgo	7	P. Bajos	1		
Aden	1				
Total	9	Total	2	Total	3
España		Portugal		Holanda	
Bilbao	5	Lisboa	3	Amsterdam	10
Cádiz	28	I. de S. Miguel	10	Holanda	1
Santander	1	Madeira	7		
Alicante	2				
Pto. Sta. M. ^a	1				
Total	37	Total	20	Total	11
Las Dunas	2				
No consta	22				

Nota: Los asteriscos corresponden a puertos que no hemos podido situar.
Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

Cuadro V

Relación de los puertos americanos y africanos

Africa		América del Norte	
Marruecos	1	Nueva Inglaterra	8
Sale	1	Terranova	1
Castillo de A.	1		
Sta. Cruz de B.	1		
Guinea	1		
Total	5	Total	9
Total global	14		

Nota: En esta relación entran las 17 entradas computadas en el cuadro IV, de las que desconocemos su procedencia.

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

proximidad y de las intensas relaciones que siempre mantuvo con el archipiélago canario.

La explicación podría estar en que los portugueses profesaban la religión católica, no planteando problemas a este respecto al Sto. Oficio, y por lo tanto no se les vigilaba demasiado a su llegada a las Islas Canarias.

Tenemos que hacer constar que para la elaboración de estos cuadros hemos utilizado sólo el puerto de partida, pues si hubiésemos tomado también las escalas de los barcos, la cifra de navíos procedentes de Portugal hubiese incrementado considerablemente. Son muchos los que como «el Deposyted», tienen su punto de partida en algunos de los puertos de Europa Atlántica, en este caso Amsterdam, y que antes de su arribada a Canarias, han recalado en San Miguel de las Azores o Madeira⁵⁰.

Los españoles son pocos, en total un 12,9%, ya que al no tener obligación de visitarlos, los inquisidores sólo extremarán su celo con algunos sospechosos; o también con los que procedentes de Cádiz o cualquiera otro puerto de la Península Ibérica, traían como tripulantes a ingleses o extranjeros de otra nacionalidad. Por ejemplo, «el Sperimento»⁵¹.

Los puertos africanos, aunque en porcentajes muy pequeños, aparecen representados en los navíos que arriban a Canarias, en total suponen un 1,6%.

50. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVII-224.

51. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXIV-45.

Hemos dejado para el final aquellos barcos que al ser revisados, no queda consignado en la documentación su puerto de origen, 17 en total, o sea un 5,9%. Podríamos efectuar alguna conjetura sobre su posible procedencia, y en muchos casos pasarían probablemente a engrosar el volumen de los puertos anglosajones. Preferimos por no ser una cifra demasiado elevada, y porque podría darse la circunstancia de que nos equivocásemos en el método a elegir, debido a que el capitán del buque podría ser de una nacionalidad y el barco de otra, el no hacerlo.

Cada una de las islas presenta sus variantes, pues sucede que unos puertos determinados adquieren en cada una de ellas, mayor o menor importancia. Por ejemplo, a Tenerife llegan 5 navíos de Francia y a Gran Canaria 24.

En la isla de Tenerife el porcentaje de arribadas desde los puertos ingleses es aún mayor que en el conjunto del archipiélago canario, un 54,5% sólo para Inglaterra, sin añadir los escoceses e irlandeses; y de las 95 llegadas, 79 ó el 83,1% lo son del puerto de Londres, queda pues bastante claro el predominio inglés.

Todo el comercio con la América anglosajona tiene su base en la isla de Tenerife, en función probablemente del vino⁵².

Los puertos portugueses, ya de la metrópoli como de las colonias atlánticas, también estaban representados; suponían un 8,6%. Sin embargo, el intercambio desde los puertos españoles alcanza cotas sensiblemente más bajas, un 4,5% del total; lo mismo sucede con el africano, ya que de 5 arribadas desde el continente, el puerto de la Cruz recibe 2.

En Gran Canaria, segunda isla en volumen comercial del archipiélago canario en tráfico comercial con el exterior, se puede apreciar como Inglaterra no destaca tanto (31,1%) como en Tenerife, ya que Francia se le acerca bastante; llega a alcanzar un 21,1% de las arribadas a puerto en Gran Canaria; llega a monopolizar prácticamente los contactos en los puertos franceses con Canarias, pues de 31 recibe 24.

Las demás naciones europeas apenas destacan, si exceptuamos el caso de Italia y más concretamente de Génova, de donde parten 3 buques para Gran Canaria, y ninguno para el resto del archipiélago.

La cota más alta, no obstante, la alcanzan los puertos peninsulares, que registran un 54,05% de la afluencia de toda Canarias; su más inmediata se-

52. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *op. cit.*, p. 208.

53. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CXVIII-12.

Cuadro VI

Procedencia de los barcos llegados a Tenerife

Inglaterra	Escocia	Irlanda
Londres 81	Dundee 1	Irlanda 13
Plymouth 7	Escocia 2	Dublín 3
Bristol 2	Glasgow 1	
Hastings 1	Greenville 1	
Southampton 1		
Greenwich 1		
Lyme 1		
I. Wigth 1		
Total 95	Total 5	Total 16
Holanda	Alemania	Noruega
Amsterdam 3	Hamburgo 4	Haugesund 1
Holanda 1		
Total 4	Total 4	Total 1
Suecia	Gomera (isla)	
El Singue 1	Noruega (Ansolote) 1	
Total 1		
	España	
Francia	Bilbao 4	
Ave de Gracia 2	S. Lucar 3	
Ruan 1	Santander 1	
Nantes 1	Total 8	
Total 4		
Países Bajos del Sur	Portugal	
Amberes 1	Lisboa 3	
	S. Miguel y	
Las Dunas 1	Terceira 8	
No constan 7	Madeira 4	
	Total 15	

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

Cuadro VII

Procedencia de los barcos arribados a Gran Canaria

Inglaterra		Escocia		Irlanda	
Londres	21	Leith	1	Kinsale	1
Bristol	3	Greenville	1	Irlanda	1
Dover	1				
Plymouth	5				
I. de Wigth	1				
Lyme	2				
Barnstaple	2				
Total	35	Total	2	Total	2
Francia		Alemania		Países Bajos del Sur	
S. Malo	17	Hamburgo	2	Amberes	1
Calais	1	Total	2	Total	1
Ruan	1	España			
Ave de Gracia	1	Cádiz (S. Lúcar)	17		
Nantes	1	Alicante	2	Génova	
Port S. Louis	1	Bilbao	1	Génova	3
				Total	3
Total	22	Total	20		
		Holanda			
Las Dunas	1	Amsterdam	6		
No constan	9				
		Total	6		

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

guidora, la isla de Lanzarote, llega sólo al 31 %, y el tercer puesto queda para Tenerife.

La explicación de esta gran afluencia de los navíos españoles a Gran Canaria, podría estar en una posible especialización en el comercio de productos deficitarios en Canarias: aceite, aceitunas, papel⁵⁴, que posteriormente a través del puerto de las Isletas serían redistribuidos por las demás islas. Tenerife jugaría este mismo papel de cara al comercio exterior con Europa.

También con África, Gran Canaria alcanza la supremacía en el archipiélago canario; sin embargo, creemos que las cifras, al igual que en el caso de Tenerife, son inexactas, puesto que resulta difícil de comprender, dada la proximidad y las relaciones que desde siempre existieron, que solamente se cifrasen en 5 las llegadas procedentes del continente africano.

Cuadro VIII

Procedencia de los barcos arribados a La Palma

Inglterra		Irlanda		Escocia	
Londres	2	Irlanda	3	Escocia	
		Galwai	1		
Total	2 10 %	Total	4 20%	Total	1 5%
Francia		Alemania		Nueva Inglaterra	
Dieppe	1	Alemania	1	Nueva Inglaterra	1
S. Malo	2	Hamburgo	1		
Ave de Gracia	1	Aden	1		
Burdeos	1				
Total	5 25 %	Total	3 15%	Total	1 5%
Holanda					
Amsterdam	1 5%				
No consta	3 15%				
Total	20				

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

En el caso de La Palma, Francia lleva la primacía, registrando 5 entradas de las 31 de todo el archipiélago; los puertos ingleses quedan muy por debajo. Ahora bien, si unimos los puertos escoceses e irlandeses quedaría por encima de Francia.

El intercambio directo con Africa y Portugal está ausente, cosa bastante extraña por la vinculación que existió desde siempre con Portugal.

Cuadro IX

Procedencia de los barcos arribados a Lanzarote

Inglaterra		Portugal		España	
Londres	1	S. Miguel	1	Cádiz (S. Lúcar)	8
		Madeira	1	Pto. Sta. María	1
Total	1	7,6%	Total	2	15,2%
			Total	9	61,5%
No consta	1	7,6%			
Total	13				

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

Los puertos españoles son los más representados en la isla de Lanzarote, y en segundo lugar los de las posesiones portuguesas del Atlántico. Podemos aventurar la hipótesis de que algunas de estas naves españolas que recalaban en Lanzarote, lo habían hecho previamente en Tenerife o Gran Canaria.

3.2. DE DESTINO EN CANARIAS

Los barcos extranjeros que llegaban a Canarias se dirigían a unos puertos bastante localizados; uno o dos en la isla de Tenerife y uno solo para cada una de las demás islas. Asimismo hemos podido observar, mediante comparación con la gráfica que nos aporta López Cantos⁵⁴, que debía existir una especialización en los puertos canarios, ya que, en concreto en la isla de

54. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXIV-59.

55. LOPEZ CANTOS, A.: *op. cit.*, p. 311.

Tenerife tenía sus radas orientadas hacia el comercio americano, tales como Garachico y Sta. Cruz, mientras que para el comercio europeo, la Orotava, Puerto de la Cruz, era el puerto por excelencia.

Cuadro X

Relación de los puertos canarios destacados en el comercio con Europa, Africa y América

Isla	Puerto	N.º
Tenerife	Sta. Cruz	3
	Pto. Cruz	162
	No consta	9
	Total	174
Gran Canaria	Las Isletas ó	
	Pto. de la Luz	99
	Sta. Ana	1
	No consta	9
	Total	109
La Palma	Sta. Cruz	16
	Tazacorte	1
	No consta	3
	Total	20
Lanzarote	Arrecife o Pto. Naos	12
	No consta	1
	Total	13
Gomera	S. Sebastian	1
Monto total		317

Fuente: Archivo Inquisición Museo Canario. Elaboración propia.

De nuevo es Tenerife, el Puerto de la Cruz, la isla más visitada por los comerciantes extranjeros, alcanzando el 51,7% del tráfico, seguido por Las Isletas con un 32,3%, Sta. Cruz de la Palma con un 5,3% y Arrecife de Lanzarote con un 3,8%.

4. LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

Nos referimos, en este apartado, a la articulación del comercio exterior de Canarias. ¿Quiénes eran los que efectuaban el comercio? y ¿de qué forma lo hacían?, pueden ser dos buenos interrogantes para comenzar.

4.1. FORMULAS DEL INTERCAMBIO

La mayoría de las operaciones mercantiles del archipiélago canario con la Europa Atlántica se realizaba por medio de comerciantes extranjeros, preferentemente ingleses. Residían en las Islas y mantenían unos estrechos contactos con sus puntos de origen. En el caso de Gran Bretaña, la mayoría de los comerciantes ingleses establecidos en el Puerto de la Orotava, de la Cruz, pero también en la ciudad de Las Palmas, tenían relaciones comerciales y financieras con la ciudad de Londres, preferentemente, y luego con toda Gran Bretaña.

El asentamiento de extranjeros en las Canarias era un proceso que tenía su origen en la centuria anterior⁵⁶, incrementándose a lo largo del siglo XVII, para descender a la caída del vino. Entre 1600 y 1730, vivían en Canarias alrededor de 158 comerciantes británicos⁵⁷, además de los flamencos, franceses e italianos, aunque estos últimos en cifras bastante menos considerables.

Estos comerciantes extranjeros se proveían de varias formas. Bien directamente, por medio de familiares que tenían en sus puertos originarios, como Juan Esmít, y Thomas Martín⁵⁸, mercaderes ingleses residentes en el Puerto de la Cruz, que se abastecen a través de un hermano del primero, «Jorge Esmít» también residente en esa ciudad; les envía un navío «La Industria», cargado con 30 millares de madera de pipas⁵⁹; posteriormente el buque regresaría a Londres cargado de vino.

Cuando no tenían familiares que comerciasen con ellos establecían conexiones con una serie de proveedores residentes en los principales puertos y ciudades comerciales del momento. Por ejemplo Daniel Negus, importan-

56. LOBO CABRERA, M.: *Grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas, 1979.

57. STECKLEY, G.F.: *Op. cit.*, p. 26.

58. Los nombres ingleses, ante la imposibilidad de pasarlos, en muchos casos a su grafía normal, debido a que están prácticamente desfigurados, hemos respetado la grafía original.

59. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-15.

te mercader inglés que recibe mercancía de Londres, a través de Tomas Como⁶⁰, y de la isla de la Tercera recibe trigo por medio de Manuel Ferrera, portugués⁶¹.

Otros comerciantes más aventureros, no tenían establecidas casas comerciales, ni en sus puntos de origen, ni en Canarias, sino que son ellos mismos los que se aventuran con el riesgo del viaje y de la operación. Felipe Setúbal, inglés, salió de Londres con su navío, cargado de ropa, para venderlo en La Orotava (Tenerife), todo de su cuenta⁶². Además de mercader, era dueño del barco, con lo cual el riesgo era mayor, pero la ganancia también.

Una variación de lo anterior consistía en fletar un navío, propiedad de un tercero, y efectuar el viaje en compañía de las mercancías. Este es el caso de un inglés, no se nos especifica el nombre, que cargó la balandra «El Soltero», con habas, arbejas y fardos de ropa, para venderlas a su llegada al Puerto de la Cruz⁶³.

Otras veces no será un solo comerciante el que se aventure en los negocios, sino que lo hacen en compañía; por ejemplo dos ingleses vecinos del Puerto de la Cruz, Roberto Eduard y Guillermo Chipman⁶⁴, lo hicieron así. Posteriormente repartirían beneficios, que serían mayores como resultado de la conjunción de capitales.

Con el tiempo, los extranjeros residentes en Canarias llegan a formar verdaderas dinastías; es el caso de los Profort, primero Martin, establecido en el Puerto de la Cruz, que se muestra como uno de los más activos comerciantes extranjeros, llegando a formar su propia compañía⁶⁵, y posteriormente, a comienzos del siglo XVIII, nos encontramos con Tomás Profort en el mismo puerto, comerciando con el exterior y participando activamente en el comercio interinsular⁶⁶. Tomás Profort, a fines del siglo XVII, 1695, residía en Londres, dedicado a enviar mercancías a Canarias, y no solamente a su familia⁶⁷.

Ingleses destacados fueron: los Esmitt, Thomas Martin, Daniel Negus,

60. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-15.
61. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° IV-15.
62. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° XLIX-7.
63. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° XIII-14.
64. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVI-139.
65. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXIV-41.
66. TORRES SANTANA, E.: *op. cit.*, p. 27.
67. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVI-106.

Duarte Flavel, José Campbel y Juan Croze, que era cónsul de su nación en Canarias⁶⁸.

Españoles también hemos detectado algunos, 6 concretamente; el más activo, Lorenzo Rodríguez Síndo, que participa en 4 llegadas de navío, los demás: Fernández, Machado, de la Campa, apenas dejan sentir su peso. Se registra sólo la participación, a través de la documentación utilizada, de un canario, Diego Ferrera, vecino de la ciudad de La Laguna⁶⁹.

Los flamencos son minoritarios, y el más activo que se muestra es Daniel Bandama, vecino de la ciudad de Las Palmas⁷⁰.

4.2. MERCANCIAS

En el comercio con el extranjero no sucedió lo mismo que con el de Canarias-América, limitado por la prohibición de exportar frutos y productos que no fuesen de la tierra⁷¹. En teoría, pues, Canarias quedaba libre para comerciar con el exterior. Sin embargo, esto no pasó de ser una falacia. Las islas Canarias producían muy pocos productos, los de subsistencia, dedicados al abastecimiento interno y una serie de cultivos predominantes para el mercado exterior, que irán variando a lo largo de los siglos⁷². En el siglo XVII, el principal cultivo de las Canarias, y sobre todo de Tenerife, fue el vino, apreciado sobre todo por los ingleses y sus colonias. Será pues el producto que canalice hacia el archipiélago las flotas extranjeras.

El intercambio de los países europeos con Canarias en el siglo XVII, es de los que podemos llamar doble, de ida y vuelta. Del exterior acudían los navíos cargados con una serie de productos manufacturados, de los que siempre hubo deficiencia en Canarias, por la escasez de su industria; posteriormente regresaban a sus países de origen con el preciado líquido.

Es importante destacar cómo la mayoría de los barcos extranjeros venían cargados de: arcos de pipas, duelas, toneles y tablas de pinalete, que servían como recipientes para el vino que se llevaban en el tornaviaje. Por ejemplo de los 169 navíos extranjeros que visitan el Puerto de la Cruz, 85 ó sea el 50,2% traía esta mercancía.

68. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, nº CLXV-24.

69. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, nº CLXXVIII-68.

70. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, nº XXIV-8.

71. MORALES PADRON, F.: *op. cit.*, p. 77.

72. BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Aproximación a la economía de las Islas Canarias. 1770-1808». Homenaje a D. Jesús Pabón, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, Vol. 27, nº 112, Madrid, 1978.

Un segundo grupo de productos estaría englobado en el capítulo de los tejidos y paños: fardos de lienzos, cariseas, frisetas, bayetas, lanas, etc..., afluyen al archipiélago desde la más diversa procedencia: Londres, Amberes, Amsterdam, S. Malo, muchas veces englobados en el término ropa sin precisar más.

Sería realmente interesante haber podido cuantificar todas las mercancías y haber establecido una gráfica por el monto de cada una de ellas, pero es algo imposible ya que la documentación sólo nos consigna el tipo de mercancía que es.

Constituye un monto importante de productos los que arriban a Canarias englobados bajo el concepto de productos de alimentación; en la mayoría de los casos son productos inexistentes en las islas, poco frecuentes, como: bacalao, sardinas, arenques y caballas saladas, y que tenían la ventaja de que salados se conservaban muy bien. Procedían de la costa americana: Nueva Inglaterra y Terranova⁷³, pero también de Escocia e Irlanda⁷⁴, las más importantes proveedoras de Canarias.

Irlanda abastecerá también de carne de vaca y trigo⁷⁵, además de los cueros curtidos⁷⁶, producto no alimenticio, pero sí relacionado con las actividades agrarias y ganaderas.

En la isla de la Tercera, y su puerto San Miguel (Azores), será de las máximas proveedoras de Canarias, sobre todo de cereales.

Otros productos que podemos englobar en los alimenticios, son los que arriban a Canarias procedentes de los puertos españoles, de todos los barcos de esta nacionalidad llegados a Canarias, 19 traen invariablemente aceite, aceitunas y sal.

Asimismo en barcos españoles llegan una serie de mercancías, sean materias primas, o manufacturas, que tienen en común un rasgo, su deficiencia o escasez en el mundo isleño; tales son: hierro, yeso, esparto, papel, loza y jabón⁷⁷.

De Africa procedían productos varios, como la sal⁷⁸, cueros, lanas y dátiles⁷⁹, que podríamos denominar de consumo y otros más refinados como los negros y el marfil⁸⁰, que también tenían su mercado en Canarias.

73. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXII-16.

74. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVI-66.

75. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVIII-107.

76. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXVII-184.

77. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXIII-46 y 47.

78. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXXV-99.

79. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° IV-42.

Otro problema a considerar a la hora de tratar las mercancías es el porcentaje que de éstas entró clandestinamente en el archipiélago; el fraude existió, todos los autores lo constatan y la misma Inquisición hace alusión a él. El almojarife Luis Espino, de Gran Canaria, administrador también de las rentas reales, se queja porque le ha llegado la noticia de que un navío, propiedad de Juan de Amiel, surto en el puerto de Las Isletas, de noche y secretamente echó a la playa de Sta. Catalina la chalupa con 5 fardos y 2 cajones, con mercancías diversas, para no tener que pagar los derechos de aduana y reales. Da orden para que se abra una investigación⁸¹.

5. CONCLUSIONES

Durante el siglo XVII, se registró un considerable tráfico mercantil en el archipiélago canario; un total de 315 embarcaciones, en un 81,2% procedentes del extranjero, sin que esto signifique que no pudiesen haberse efectuado más operaciones, sino que simplemente no quedaron registradas por el escaso celo de los Inquisidores, o por el tráfico ilegal.

En la primera mitad de la centuria, la isla de Gran Canaria fue por delante del resto, siendo desplazada hacia 1650, aproximadamente, por Tenerife, sin que ésta abandonase ya la primacía.

Dentro de las llamadas «islas menores» en Canarias, La Palma brillaba con luz propia, ya que su tráfico de barcos, la coloca en tercer lugar y le permite tener una autonomía con respecto de Tenerife, la más cercana de las «islas mayores», concepto socioeconómico. De las demás islas sólo destaca Lanzarote, pero bastante alejada de las anteriores, y orientada sobre todo hacia el comercio con España.

Estos intercambios se realizaban fundamentalmente en navíos de un tonelaje medio, con una tripulación y armamento que variaba en función de las dimensiones del barco; barcos que arribaban a Canarias, tras una navegación sin escalas, en la mayoría de los casos, y cuando éstas se producían, por algún motivo, eran en el sur de la Península, o en las islas portuguesas del Atlántico.

Los puertos de procedencia de los barcos extranjeros, están situados, en su mayoría, en Gran Bretaña, en un 52,0%, destacando en segundo lugar, Francia; con posterioridad se sitúan los portugueses, los holandeses, los alemanes y otras nacionalidades más minoritarias.

80. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CLXVII-38.

81. Archivo Inquisición Museo Canario, Las Palmas, n° CV-39.

También algunos africanos y americanos, de la América anglosajona.

En las islas de Tenerife y Gran Canaria, los puertos ingleses continúan destacando, alcanzando las cotas más altas, viéndose superados por los franceses en La Palma y los españoles en Lanzarote.

Hemos llegado a la conclusión de que la mayor afluencia de navíos españoles a Gran Canaria, y extranjeros a Tenerife, plantea una especialización dentro del comercio de Canarias con el exterior. Tenerife más volcada hacia Europa, y Gran Canaria hacia la Península Ibérica, actuando luego ambas como redistribuidoras en el mercado interinsular.

Observamos, además, como los puertos receptores en Canarias también tenían una especialización, al menos dentro de Tenerife, donde se contabilizaron hasta tres: Sta. Cruz, Puerto de la Cruz y Garachico; el primero y último para el comercio americano y el segundo para el europeo y africano.

Los intercambios comerciales se realizaban de varias formas, directamente, o por medio de intermediarios, fuesen de la misma familia, o ajenos a ella. También funcionaba por medio de pedidos a las casas comerciales de Europa y la aventura de muchos de ellos que venían en los barcos, junto con sus mercancías para venderlas ellos directamente.

Normalmente el comercio exterior se realizaba a través de mercaderes extranjeros establecidos en los principales puertos isleños, que llegaron a formar sus propias compañías, con uno o varios socios, y con el tiempo verdaderas dinastías que participaban también del mercado interinsular.

Los productos que afluyeron a Canarias, fueron de variada índole, aunque predominaron los relacionados con el principal objeto de la exportación canaria, el vino; arcos, duelas, tablas para toneles, todo relacionado con el precioso líquido. En segundo lugar, los paños, ropas, lencería y todo lo que podría quedar englobado en este concepto. Los productos alimenticios: cereales, derivados de la ganadería y frutos del mar: bacalao, arenques, caballas, aquéllos que por condiciones geográficas: latitud y clima, Canarias no podía tener, ocupaban un tercer puesto.

Y en última instancia, productos varios, alimenticios o no, pero que tenían en común su escasez en Canarias. Podemos citar el aceite, la loza, el yeso, el papel y el hierro.

APENDICE

En el puerto de Larrecife, isla de Canarias, a dose de Abril de 1668 años el licenciado Salvador Yañez Joras comisario del Sto. Oficio en la isla de Canarias para la visita de un varca que a llegado a dicho puerto hizo parecer antesi a un hombre de nación portugués de cual recibió juramento en forma:

— primeramente como se llama, de donde es vecino y natural y que hedad tiene: Dixo se llama Domingo Ferrera, vecino y natural de Machico y que es de hedad de 30 años.

— preguntado una es dicha varca y de donde partió y que quanto a tardado en el viaje, si a tomado otro puerto y si salió en compañía de otras envarcaciones y donde se aparto de ellas y si las a encontrado en dicho viaje: Dixo que dicha varca es del capitán Cristobal Monis Barreto vesino de la ciudad de Funchal y que su viage lo hizo de dicha ciudad y que en su viage no encontró envarcación alguna ni menos puerto otro que este y que gastó en su viage quatro días.

— preguntado quantas personas bienen en dicha varca de que nasyon son y como se llaman y de donde son vecinos y naturales: dixo que bienen en dicha envarcacion cinco hombres y un moreno esclabo del dueño de dicha varca y que es marinero de estas personas se llama el uno Pedro Fernádes el otro Manuel Caravallo Pedro Ribero, Joseph de Viana, Domingo Hernandes todos marineros de nasyon portugués vesinod y naturales de dicha villa de Machico.

— preguntado si despues de haver llegado a este puerto les ha visto hazer o desir alguna cosa que sea o paresca ser contra nuestra santa fe Católica.

— preguntado que mercaderias y cosas trae dicha varca y a donde las cargó y a quien bienen consignadas: dixo que trae treze pipas de vino, una de binagre, seis o siete barricas de aceite de quelmes, quatro barricas de miel de caña, tres barricas de aguadierte, unos sacos de mieses y unos caxonsillos de dulces que bienen de regalo para diferentes personas y que todo lo que lleba dicho cargo en dicha ciudad de Funchely que bienen consignadas dichas mercaderías parte de ellas a Francisco Díaz de Vares alcalde maior y juez ordinario de esta isla y sargento maior Francisco Sainz y a otras personas que no conosse si todo se remite a los conocimientos que trae para dichos efectos.

— preguntado si traen algunos libros que bender o para otro efecto alguno si solamente los que saben leer traen sus oras en que se encomienden a Dios.

— preguntado si traen algunos retablos o pinturas de imágenes para bender dixo que no traen retablos ni pinturas de imagines para vender y esta es la verdad por el juramento que tiene hecho y lo firmó de su nombre

CLIII-14