

VINO, VELAS Y CAÑONES.
NUEVOS DATOS Y CONSIDERACIONES
SOBRE LA NAVEGACIÓN CON CANARIAS
EN LA EDAD MODERNA

POR

FRANCISCO FAJARDO SPÍNOLA

Canarias y el Atlántico una vez más, en este homenaje a don Antonio Rumeu de Armas. Nuestro artículo pretende ser una contribución a la historia de las comunicaciones marítimas con las islas y del comercio con las mismas durante el Antiguo Régimen, fijando nuestra atención principalmente en el período central de los tiempos modernos, y en el complejo conjunto de operaciones y de medios asociados al transporte del vino hacia los mercados de la Europa del norte. Viene a ser continuación, en alguna medida, del publicado en esta revista en el número próximo pasado¹, por lo que se refiere a una parte de las fuentes utilizadas. Si el anterior se centró en el estudio de la organización y mecanismo de realización de las visitas de navíos, con los correspondientes cambios que a lo largo del tiempo se dieron y los conflictos jurisdiccionales que en torno a ellas se desencadenaron, en éste entraré en el contenido mismo de las actas levantadas por los comisarios inquisitoriales en cada visita. No constituye una novedad —bien sabido es— la utilización de las actas de visitas para el estudio del comercio y la navegación,

¹ F. FAJARDO SPÍNOLA, «La vigilancia del mar: la Inquisición canaria y las visitas de navíos», *A.E.A.*, 49 (2003), pp. 87-124.

pues, aparte de los autores que han hecho uso de las mismas junto con otro tipo de fuentes², hay varios trabajos específicos que cubren toda la extensión temporal del período en que hubo visitas³. Las aportaciones que estos historiadores hicieron vienen a ser para nosotros un punto de partida necesario.

Hemos realizado una lectura del conjunto de las actas de visitas de navío conservadas, cuyo contenido en extracto ofrecemos aquí a los investigadores, a través de una dirección informática⁴. Aunque, innegablemente, los expedientes de las visitas proporcionan una información valiosa en sí misma, ésta necesitará generalmente ser cruzada y complementada con la aportada por otras fuentes, particularmente en estudios sobre el comercio. Como se ha señalado, las actas de visitas no permiten elaborar series sobre el tráfico marítimo, por las notables pérdidas documentales, ni dan información de tipo cuantitativo acerca de la carga de los navíos. Pero son una fuente de datos, e incluso de noticias, de enorme utilidad para trazarse un cuadro del comercio y de la navegación si se consideran tendencias y proporciones, más que números absolutos.

Las visitas de fe conservadas cubren el espacio de tiempo que va desde 1570 hasta 1789. Naturalmente, es un período dema-

² Nosotros mismos hicimos uso de ellas, junto con LUIS ALBERTO ANAYA HERNÁNDEZ, en «Relaciones de los archipiélagos de Azores y Madera con Canarias, según fuentes inquisitoriales (siglos XVI y XVII)», *I Colóquio Internacional de História da Madeira (Funchal, 1986)*, Funchal, 1990, t. I, pp. 846-877.

³ E. TORRES SANTANA, «Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII», *V Coloquio de Historia Canario Americana (C.H.C.A.)*, 1980, Las Palmas, 1982, t. IV, pp. 427-454; J. GONZÁLEZ DE CHÁVEZ MENÉNDEZ, «Las visitas de navíos en el tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII», *VII C.H.C.A. (1984)*, Las Palmas, 1986, t. II, pp. 713-732; A. BRITO GONZÁLEZ, «Visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias en el siglo XVI», *Vegueta*, n.º 3 (1997-1998), pp. 89-100.

⁴ Consultar <http://f.fajardo.biz/navios>. Se resumen 1425 visitas, de cada una de las cuales se hace constar la signatura del documento, la fecha de la visita, el puerto en que se realizó, el nombre del barco y de su capitán, el tonelaje, el armamento, el número de tripulantes, la procedencia, la duración del viaje, la carga, el nombre de los consignatarios, si traía libros o imágenes y, finalmente, si venían pasajeros, añadiéndose en ocasiones observaciones acerca de intérpretes, cónsules, incidencias del viaje, etc.

siado dilatado como para que en un artículo de extensión necesariamente limitada se aborden los distintos temas y aspectos a los que hacen referencia. Nuestro propósito es el de presentar un panorama completo de las actas con que contamos, y a partir de ellas hacer algunas reflexiones sobre el valor de las mismas como fuentes, formular nuevas preguntas y extraer algunas conclusiones, en una visión de conjunto. Nuestro interés va a estar, hay que advertirlo, más en la navegación y las comunicaciones que en el comercio, que ha sido más tratado. El hecho de que nuestros datos sean más completos no invalida muchas de las aseveraciones de investigaciones precedentes basadas en estas fuentes, puesto que, al fin y al cabo, nuestra ventaja sólo consiste, a ciertos efectos, en disponer de una muestra más amplia. Otras cuestiones que podrían abordarse a partir de las visitas quedarán de momento fuera de nuestra atención.

Nuestra aproximación al tráfico marítimo, y en particular al de los barcos que llevaban el vino, se completa con el estudio de documentación inglesa que nos permite contemplar el fenómeno desde otro lugar y otras perspectivas, enriqueciendo nuestro conocimiento sobre asuntos poco estudiados⁵. Somos conscientes de que ambos conjuntos documentales —visitas y fuentes inglesas, que son también documentos oficiales— sólo son parcialmente complementarios, porque no coinciden totalmente ni en cuanto al tiempo ni en cuanto al espacio. Las fuentes españolas se refieren a un período temporal más dilatado, y al conjunto del Archipiélago; las inglesas consultadas por nosotros abarcan desde las últimas décadas del siglo *xvi* a las primeras del *xviii*, y tratan básicamente del comercio de Tenerife con Inglaterra. Pero también es cierto que más de la mitad de las visitas conservadas pertenecen al Seiscientos, y que a juzgar por ellas Tenerife recibió en este siglo dos de cada tres barcos arribados a las islas, la mayoría de los cuales eran ingleses. La documentación británica confirma una vez más la importancia del comercio que en torno al vino se realiza en esa centuria, pero

⁵ Estos documentos fueron consultados por el autor en una estancia suya en la London School of Economics and Political Science en el curso 1999-2000, disfrutando de una ayuda del Ministerio de Educación y Ciencias.

además nos descubre aspectos inéditos o apenas desarrollados, como los que se refieren a las dificultades de la navegación, por la guerra y por otras azarosas circunstancias. No nos hemos resistido a aportar testimonios singulares de unas y de otras, en un relato quizás en exceso impresionista y rico en anécdotas, pero que hemos juzgado pertinentes, para sacar a la luz hechos desconocidos en nuestra historiografía y sobre todo para componer un cuadro general de las circunstancias y condiciones en que se realizó el transporte de los caldos canarios y los problemas que el mismo generó.

I. VISITAS DE NAVÍOS: DISTRIBUCIÓN POR PUERTOS Y QUINQUENIOS

AÑOS	Las Palmas	Puerto Orotava	Garachico	S.C. de Tenerife	S.C. de La Palma	Arrecife	S.S. La Gomera	No consta	TOTAL
1566-1570					1				1
1571-1575	1			4		1			6
1576-1580	2		3	3				1	9
1581-1585	4		1	5					10
1586-1590	4		1		1				6
1591-1595	9		6	3	11				29
1596-1600	7		2	2	17				28
1601-1605	19	10	1	5	16			1	52
1606-1610	36		1						37
1611-1615	14						1		15
1616-1620					2	1			3
1621-1625	6								6
1626-1630	2	2		1	1				6
1631-1635	2			1					3
1636-1640	4				1				5
1641-1645	9								9
1646-1650	32	8							40
1651-1655	5	17							22
1656-1660									0
1661-1665					5				5
1666-1670	1	9	1	3				7	21
1671-1675	22	116			4	4			146
1676-1680	8	78			12	9			107
1681-1685	28	2			3	3			36
1686-1690	14	23			1				38
1691-1695	14	132							146

AÑOS	Las Palmas	Puerto Orotava	Garachico	S.C. de Tenerife	S.C. de La Palma	Arrecife	S.S. La Gomera	No consta	TOTAL
1696-1700	17	39							56
1701-1705	7	17							24
1706-1710	16	25							41
1711-1715	24	32							56
1716-1720	25	72							97
1721-1725	37	78		1		1			117
1726-1730	21	13		1					35
1731-1735	7	9							16
1736-1740	19	16							35
1741-1745	1								1
1746-1750	4	19							23
1751-1755	22	1							23
1756-1760	6								6
1761-1765	23	1		1					25
1766-1770	18								18
1771-1775	12								12
1776-1780	9								9
1781-1785	9								9
1786-1790	7								7
1791-1795	15								15
1796-1800	14								14
TOTAL	556 (39%)	719 (50,4%)	16 (1,1%)	30 (2,1%)	74 (5,2%)	26 (1,8%)	1 (0,07%)	2 (0,14%)	1425

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

Es necesario que tengamos claro que estas cifras no nos informan del número de viajes realizados, sino sólo de los registrados que han llegado hasta nosotros; no nos hablan del tráfico que hubo, sino de las fuentes. Pero conviene presentar este cuadro y partir de él, por cuanto toda conclusión a la que se llegue estará mediatizada por el grado de conservación de las actas de las visitas. Podríamos preguntarnos si éstas se hacían, si los documentos en que se registraban eran enviados al Tribunal, y si era así por qué no se conservan. En nuestro mencionado artículo del número anterior de esta revista analizamos estas cuestiones⁶; y emitimos nuestra opinión de que las visitas se realizaban, aunque posiblemente con negligencia en las islas

⁶ Ver nota 1.

de señorío, que se enviaban al Tribunal al menos hasta mediados del siglo XVIII, y que muchas se han perdido. Las actas de las visitas —decíamos— no debieron de ser un documento apreciado por el Santo Oficio, una vez pasado el momento de hacerlas.

De la Tabla I se desprende la importancia relativa del comercio recibido por el Puerto de La Orotava y por Las Palmas. Claro está que cabe cuestionarse lo que el cuadro muestra, pero pensamos que, si las pérdidas documentales fueron azarosas, es probable que en una serie tan larga resultaran compensadas. Por otra parte, otro tipo de fuentes no desmienten, sino al contrario, la pujanza de esos dos puertos. Pero las lagunas que se advierten en el cuadro, así como la irregularidad de las cifras, impiden dar éstas por buenas, incluso si no tuviéramos constancia del extravío de documentos. Santa Cruz de La Palma, Garachico o Santa Cruz de Tenerife muestran unos guarismos que chocan con cuanto otra documentación nos dice.

Los documentos ingleses aportan cifras acerca del número de navíos que iban a Canarias por vino siempre superiores a las que se desprenden de las visitas de navíos, al menos cuando se refieren a la navegación en flotas. Se trataba de los que venían a las islas en los meses posteriores a la vendimia, y no incluían, por tanto, a los que navegaban en el resto del año. Fuera de esas indicaciones numéricas, hay muchas menciones singulares de barcos, con referencia a su nombre, capitán, carga, puertos de salida, fechas, etc. Pero las citas inglesas son ocasionales, nunca tan sistemáticas como las actas de visitas del Santo Oficio a pesar de ser éstas incompletas. Cabría añadirlas a las provenientes de las visitas de fe, pero no nos ha parecido procedente reunir las y contarlas, puesto que al fin y a la postre siempre estaríamos ante una relación incompleta.

Las series correspondientes a Las Palmas resultan, desde luego, más regulares que las de otros puertos, lo que permite pensar que esté superrepresentado, al no estar afectado por la posible omisión de la obligación de enviar las actas, toda vez que éstas se redactaban *in situ*. Ello es evidente en la segunda mitad del siglo XVIII, en que presumiblemente no se enviaron al Tribunal la mayoría de las actas levantadas en las demás islas.

Por eso es necesario separar, en cualquier comparación entre puertos, la segunda mitad de ese siglo, sin confundir sus datos con los del resto del mismo, o con los de períodos precedentes.

II. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ARRIBADAS, POR ISLAS Y PERÍODOS. 1570-1750

	<i>Tenerife</i>	<i>Gran Canaria</i>	<i>La Palma</i>	<i>Lanzarote</i>	<i>La Gomera</i>
1570-1635	24,2	50,2	23,2	0,9	0,4
1636-1700	67,3	24,8	4,4	3,5	0
1701-1750	63,6	36	0	0,4	0

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

El examen del tráfico en distintos tramos temporales permite apreciar más finamente el reparto entre islas, al menos aparente, y su evolución. Hemos realizado una periodización que responde a acontecimientos de índole política, que tuvieron indudablemente una repercusión en las actividades comerciales. La fecha de 1635 significó un cambio en las relaciones con Francia; la de 1701, con Inglaterra. La supremacía de Gran Canaria en el primero de los períodos creemos que obedece sobre todo a la falta de documentos para Tenerife. Lo mismo quizás haya que decir acerca de la debilidad de La Palma en la segunda mitad del siglo XVII.

III. PROCEDENCIA DE LOS BARCOS LLEGADOS A TENERIFE Y A GRAN CANARIA. EN %

	1570-1635		1635-1700		1701-1750		1751-1788	TOTAL	
	<i>Tener.</i>	<i>G. Can.</i>	<i>Tener.</i>	<i>G. Can.</i>	<i>Tener.</i>	<i>G. Can.</i>	<i>G. Can.</i>	<i>Tener.</i>	<i>G. Can.</i>
Inglaterra	23,5	31,3	65	30,5	37,4	7,3	7,3	52	20,9
Escocia	7,8	0	1,7	0	1	2,5	0	1,7	0,7
Irlanda	0	2	11	1,9	8,9	18	2,9	9,5	6,8
Francia	29,4	55	0,9	7,6	1,4	6,8	9,5	3	16,6
Alemania	21,5	2	2,8	3,9	2,8	1,2	3,6	4	2,5
Holanda	5,9	5,9	2,8	5	3,5	3,7	0	3,3	4
Escandinavia	3,9	2	0,2	0	20	5,6	0	7,9	2
Portugal	3,9	1	6,8	5	6	1,2	9,5	6,3	4,3

	1570-1635		1635-1700		1701-1750		1751-1788	TOTAL	
	Tener.	G. Can.	Tener.	G. Can.	Tener.	G. Can.	G. Can.	Tener.	G. Can.
Italia	0	0	0,2	5,7	0	1,2	8	0,1	4
España	1,9	1	4,5	34,4	6,7	30,4	53,6	5,1	32
África	0	0	0,6	4,5	0,3	8,7	0	1	3
América inglesa	0	0	3,7	0	9,6	4,3	3,6	5,7	2
América española	0	0	0	0	0,3	0	1,5	0,1	0,3

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

La escasez de datos para otras islas nos ha aconsejado reducir el análisis de la procedencia de los barcos a los llegados a las dos principales. Así como las pérdidas de documentos pueden hacer dudar de la importancia relativa de unos u otros puertos de destino, puesto que es verosímil que se hayan perdido más los de unas islas que los de otras, resulta preciso pensar que otra cosa sucede con lo que se refiere a los puertos de origen. No parece, en efecto, que pueda admitirse que, dentro de los navíos llegados a un determinado puerto, la desaparición de las actas afecte particularmente a los de determinados puntos de partida. Siendo eso así, podemos prestar cierto crédito, aunque no absoluto como veremos, a los datos contenidos en la Tabla III. De modo general llama la atención el carácter diferente de los contactos mercantiles de una isla y de la otra, lo que es cuestión bien establecida dentro de la historiografía canaria y que ha sido señalada por quienes han estudiado las visitas de navíos⁷. Considerando el conjunto del período representado, en Tenerife destaca cómo procedían de Inglaterra la mayoría de los navíos, seguidos por los irlandeses; más lejos, pero de modo también significativo, los que venían de Portugal y los de la América inglesa. Si consideramos que algunos de los provenientes de los puertos portugueses, continentales o insulares, lo mismo que de algunos de los españoles, fuesen Bilbao o alguno de los andaluces, tenían su origen en Gran Bretaña, los de esta procedencia ven incrementada su cuota porcentual. A ello debemos añadir que los que figuran como escandinavos seguramente eran ingleses también, como luego comentaremos.

⁷ Ver nota 3, y en particular E. TORRES SANTANA, *op. cit.*

En Gran Canaria, por el contrario, se coloca a la cabeza el tráfico con España, y aún habría que tener en cuenta que los barcos españoles no eran sistemáticamente visitados antes de mediados del siglo XVIII⁸. Si en segundo lugar figuran los navíos ingleses, hay que advertir que algunos de éstos, sobre todo en el siglo XVII, fueron visitados en Las Palmas pero tenían por destino Tenerife. Los franceses ocupan un destacado lugar en el tráfico con Gran Canaria, muy superior en todas las épocas al que mantenían con Tenerife.

Es de destacar que el comercio con Francia aparece como dominante hasta 1635; incluso en el caso de Tenerife, lo que podría ser más dudoso. Después, y en razón de las guerras con la Corona española, se hunde. Los pocos barcos franceses que aparecen en las visitas de navíos del siglo XVII vinieron en los contados años de paz que hubo ente las dos Coronas. Cierto es que, según descubrió el Tribunal, a veces venían barcos franceses con pasaportes en los que figuraban ser holandeses⁹. Alemania y Holanda también ven su tráfico disminuido con el tiempo, lo que pensamos que refleja un proceso real de pérdida de peso tanto por parte de la Hansa como de las Provincias Unidas.

Si el comercio de Tenerife, en suma, era más atlántico, y dentro de él americano, el de Gran Canaria era más mediterráneo y africano.

Las fingidas identidades, los pabellones y los pasaportes falsos aparecieron cada vez que la guerra y las prohibiciones impedían la continuación del comercio legal. Los holandeses se hicieron pasar por flamencos o por alemanes en las últimas décadas del siglo XVI y primera del XVII, hasta la Tregua, una vez más entre 1621 y 1648, y de nuevo durante la Guerra de Sucesión española. Los ingleses se disfrazaban de escoceses, bretones o alemanes antes de 1604, otra vez en 1625-1630, y de suecos o daneses en el siglo XVIII. Durante la Guerra de Sucesión española, lo mismo que en 1719, al renovarse las hostilidades entre España y el Reino Unido, las actas de las visitas de navíos reflejan la llegada de un gran número de barcos suecos, y en medi-

⁸ Ver nota 1.

⁹ ARCHIVO DEL MUSEO CANARIO (A.M.C.), Inquisición (Inq.), CIII-1. Año de 1656.

da menor daneses. Si nos fiáramos de los expedientes de las visitas, diríamos que el 20 % de los navíos llegados a Tenerife en la primera mitad del siglo XVIII fueron escandinavos, como recoge la Tabla III. Pero no había tal, como nos lo revela el tipo de carga, sobre todo en lo que se refiere a los alimentos; el nombre de los cargadores, en ocasiones; el uso de intérpretes ingleses; la llegada en los barcos de pasajeros irlandeses católicos; la firma de sus capitanes, con nombres y grafía anglosajones; y el hecho de que algunos que figuran como suecos o daneses aparecen después de la guerra, con los mismos nombres, como ingleses o irlandeses. En 1703 llegó al Puerto de La Cruz el *St. Catherine*, de Londres, el que, al acercarse a la costa, enarboló bandera sueca, siendo recibido al comercio sin mayores averiguaciones¹⁰.

El comercio de un producto tan pacífico como el vino no fue fácil, a través de un océano a menudo bravo y con frecuencia también agitado por la guerra. En octubre de 1649, en las postrimerías de la guerra civil inglesa, el Consejo de Estado expresaba su preocupación por que los barcos que entonces estaban en Canarias pudieran ser tomados por el Príncipe Rupert, dándose instrucciones para intentar evitarlo; y unas semanas más tarde se recibían informes de que el general realista acechaba en el Land's End, extremo suroccidental de Gran Bretaña, el regreso de los navíos que volvían de España y de Canarias¹¹. Los temores no eran infundados: en marzo de 1651, la flota de Rupert apresó al *Ark of London*, cuando volvía con su carga de vino¹²; en ese mismo mes, los propietarios del *Matthew and John*, de Londres, solicitaban al Consejo de Estado licencia para comprar su propio barco, capturado por dos corsarios de la isla de Jersey probablemente al servicio de Rupert¹³. Quizás, además del

¹⁰ Report of Historical Manuscripts Commission. 17. House of Lords, vol. VI, p. 208.

¹¹ CALENDAR OF STATE PAPERS (C.S.P.). Domestic Series (D.S.), 1649-1650, pp. 366 y 382, respectivamente.

¹² Calendar of Committee for Advance of Money. Domestic. 1642-1656. Part. III. P. 1321. 7 de marzo de 1651.

¹³ C.S.P., D.S., p. 120. Council of State. 31 de marzo de 1651.

valor de los barcos y del propio vino, desde el punto de vista económico, este último fuera también apreciado para aprovisionar a tripulaciones y tropas: en un largo informe de 1639 sobre la guerra contra Escocia, se dice que un barco de ese reino con 200 pipas de vino canario había naufragado en las Dunas (Downs), lamentándose los *convenanters* de que iban a tener falta de vino ese año (el inglés comentaba que ya tenían suficiente cerveza escocesa, «que es demasiado buena para ellos, no siendo ellos mejores»)¹⁴.

Las guerras angloholandesas pusieron también en dificultades el tráfico del malvasía. En febrero de 1653, el Consejo de Estado ordenaba al Comité del Almirantazgo que estudiara el mejor modo de satisfacer la petición de varios mercaderes de Londres de que se prestase protección a los barcos que iban para Canarias¹⁵. En marzo de ese año Richard Bunckley, un mercader, solicitaba licencia para traer de Francia 100 pipas de vino canario llevadas allí por un «pirata», y que él había rescatado¹⁶, en una operación de comprar lo propio, o pagar por él, que veremos repetida. No había sido el único: cinco navíos de guerra holandeses capturaron a tres mercantes ingleses cargados con vino de Canarias y los llevaron también a Francia¹⁷. Pero los ingleses no siempre eran las víctimas, ni mucho menos. En mayo de 1655 el británico *Nightingale* capturó a un navío de Amsterdam cargado en Dunkerque para Canarias, en una acción que hay que situar en el marco de las enrarecidas relaciones entre España e Inglaterra, antes de que estallara la guerra abierta¹⁸.

El conflicto, que comenzó oficialmente en octubre de 1655, supuso la interrupción del comercio, la expulsión de los mercaderes británicos de los dominios españoles y la represalia sobre

¹⁴ Las traducciones son todas nuestras. C.S.P., D.S., p. 99. 30 de abril de 1639.

¹⁵ C.S.P., D.S., 1652-1653. P. 151. Council of State. 7 de febrero de 1653.

¹⁶ C.S.P., D.S., 1652-1653, p. 239. Council of State, 20 de marzo de 1653.

¹⁷ *Idem.*, p. 436, 23 de junio de 1653.

¹⁸ C.S.P., D.S., p. 482. 21 de mayo de 1655.

sus bienes. En diciembre de ese año Antonio Fernández Carvajal, judío de origen portugués establecido en Londres, quien había vivido en Canarias, expuso a Cromwell que tenía en el archipiélago la mayor parte de su hacienda, y pidió su aprobación y protección para la operación que pretendía realizar con vistas a recuperarla: había fletado un barco inglés con tripulación holandesa y había ordenado a su factor en Tenerife que embarcara todos sus bienes consignados a mercaderes de Amsterdam, pero que realmente irían para Inglaterra¹⁹. Aunque no bien conocidas, por la parquedad de las fuentes, hay noticias y algunos estudios sobre las represalias sufridas por los ingleses en Canarias. La documentación inglesa también nos proporciona nueva información. El maestre y el mercader del *Mary*, de Londres, expusieron al Lord Protector que, al llegar su barco a Santa Cruz de Tenerife en octubre de 1655, fueron presos y el navío y mercancías embargadas; por lo que pedían compensaciones a costa de bienes o intereses de españoles en Inglaterra²⁰. También pedían cartas de represalia los dueños del *John*, de Londres, apresado en Tenerife en septiembre de 1655, antes de que se hubiese decretado el embargo²¹.

Pero no parece que, pasados los primeros momentos de la guerra, el comercio inglés con Canarias se interrumpiera por completo. En diciembre de 1657 se dirigió David Young al Almirantazgo, representando que, habiendo sido contratado por varios mercaderes, había ido a Canarias, y que en Santa Cruz de Tenerife se encontró con la flota de Indias; que, al regresar, se desvió para avisar de ello al almirante Blake, «lo que se demostró haber sido muy importante»; pero que los propietarios, descontentos por que no llevase la carga directamente y por las pérdidas que ello había ocasionado, lo expulsaron del barco²². No faltaría del todo, pues, el malvasía canario en Inglaterra. El

¹⁹ C.S.P., D.S. 1655-1656, p. 60. 18 de diciembre de 1655. Ver, igualmente, L. A. ANAYA HERNÁNDEZ, «El papel de los judeo-conversos canarios en la fundación de la comunidad judía inglesa y en el comercio canario-americano», *A.E.A.*, n.º 41 (1995), pp. 439-457.

²⁰ C.S.P., D.S., 1655-1656, p. 310. 18 de marzo de 1656.

²¹ *Idem.*, p. 350. 5 de junio de 1656.

²² C.S.P., D.S., 1656-1657, p. 243.

mismo Blake recibió en febrero de 1657, antes de su ataque a Santa Cruz, «one pipe of the best Canary wine», que los comisarios de la Navy recibieron orden de embarcar en su navío²³.

Los holandeses, intermediarios privilegiados por entonces²⁴, fueron objeto de vigilancia y a veces de violencia por parte de los ingleses. En mayo de 1657 los dueños del *Morning Star*, holandés, protestaron ante la corte inglesa por el apresamiento de su barco, que fue llevado a Inglaterra cuando desde Santa Cruz de Tenerife navegaba hacia Amsterdam, con bienes que según ellos eran de súbditos de las Provincias Unidas²⁵. El navío inglés *The Rainbow*, por su parte, interceptó en agosto frente a Cádiz a dos barcos holandeses que salían hacia Canarias, incautándose de unas cartas en español en que se trataba del modo de traer desde las islas la plata allí depositada por la flota de Indias²⁶. En octubre, el *Plymouth* llevó a Lisboa un barco holandés que navegaba desde Canarias hacia la Península, cargado con cueros y con 200 pasajeros españoles²⁷. En noviembre, el *Kent*, inglés, apresó al holandés *Prince William*, que navegaba hacia Tenerife al servicio de los españoles, y lo hizo entrar también en el puerto de Lisboa²⁸, base al parecer de operaciones de los navíos ingleses, aliados de Portugal. En enero de 1658 el *Maidstone* capturó un navío holandés que partió de Canarias y que resultó «very rich», pues llevaba plata y otras valiosas mercancías²⁹. En junio fue detenido un barco holandés que iba para Guinea, con cartas para Canarias y al parecer empleado en el comercio con América³⁰. En noviembre cayó en manos inglesas el *St. Mary*, de Amsterdam, que venía de Santo Domingo con

²³ *Idem.*, p. 521. 25 de febrero de 1657.

²⁴ *Vid.* A.-M. BERNAL, «De enemigo a aliado: la presencia holandesa en la carrera de Indias (1598-1648)», A. BÉTHENCOURT MASSIEU (Coord.), *Canarias y el Atlántico (1580-1648)*, Las Palmas, 2001, pp. 841-887.

²⁵ C.S.P., D.S., vol. CLX, p. 386. 16 de mayo de 1657. Council. Day's Proceedings.

²⁶ C.S.P., D.S., 1657-1658, p. 58. 8 de agosto de 1657.

²⁷ *Idem.*, p. 440, 16 de octubre de 1657.

²⁸ *Idem.*, p. 471, 28 de noviembre de 1657.

²⁹ *Idem.*, p. 510: Letters and Papers relating to the Navy. 19 de enero de 1658.

³⁰ C.S.P., D.S., 1658-1659, p. 411.

cueros, cacao y plata. Al parecer, su tripulación española se había quedado en Canarias, donde descargó parte de la mercancía, y entre ella 12.000 piezas de a ocho, que fueron enviadas a Holanda³¹.

A los barcos apresados y a sus mercancías incautadas se añadían los prisioneros. Diego Romaso, pasajero que en el *Jacob*, holandés, iba desde Cádiz a Canarias, negociaba en Londres su canje por un inglés de su calidad o por un maestre de navío en Ostende, supongo que de entre los ingleses apresados por los corsarios flamencos³². Hum. Dewell, un mercader londinense, exponía al Almirantazgo que tres jóvenes estudiantes canarios que iban a Inglaterra, Manuel de Araujo, Melchor de Abreu y José de Viera, estaban presos en Plymouth, se les había quitado sus bienes y habían sido torturados —quemando cerillas entre sus dedos—, a pesar de que «sus amigos y parientes habían sido siempre muy afectos a Inglaterra, y aunque los ingleses tienen libre acceso y cortés trato en Canarias»; por todo lo cual pedía se les diese libertad para ir a Londres, comprometiéndose a su custodia³³. Todavía en septiembre de 1659, entre 16 prisioneros españoles que estaban en Marston Moor y deseaban ser trasladados a Londres, donde tenían esperanzas de ser intercambiados, estaba un *Franco Fernandes Perpega*, por quien intercedía Joshua Child diciendo que había sido persona de cierta importancia en Canarias y que fue muy útil a los ingleses de allá³⁴.

Lo realmente sorprendente es que, al tiempo que estos actos de guerra tenían lugar, a Canarias seguían llegando navíos ingleses. Sabemos que el *The Adventure*, de Londres, fue capturado por corsarios de Dunkerque cuando en febrero de 1657 volvió de Canarias con vino³⁵. Y aún hay mucho más, porque no se trataba solamente de barcos aislados. En enero de 1658, el navío de guerra *The Reserve* llegaba a Inglaterra convoyando a 26 barcos que volvían de diferentes partes, entre ellas de Cana-

³¹ *Idem.*, p. 202.

³² C.S.P., D.S., 1657-1658, p. 251.

³³ *Idem.*, p. 247.

³⁴ C.S.P., D.S., 1659-1660, p. 479: Letters and Papers relating to the Navy. 7-sept.-1659.

³⁵ C.S.P., D.S., 1656-1657, p. 251. 30 de marzo de 1657.

rias, aunque no sabemos cuántos lo hacían desde nuestras islas³⁶. En abril de ese año se negociaba en Londres con tabaco importado del archipiélago³⁷. En enero de 1659 regresó el *Portsmouth*, de la marina de guerra, escoltando a diez mercantes desde Canarias, y comunicando que el resto de la flota, compuesta por otros diez barcos, seguía en Tenerife cargando, bajo la protección del *Dragon*. Informaba de que ningún navío de Indias había llegado a las islas mientras había estado allá, observación que sin duda formaba parte de su misión; y de que antes de su llegada a Canarias «el enemigo» había logrado tomar uno de los barcos e incendiar otro. El *Dragon* estaba de vuelta en febrero, con los restantes cargueros³⁸. Mas la guerra continuaba: de esas fechas son diversos informes de capitanes de barcos de guerra ingleses que regresaban de sus misiones de acecho a la flota de Indias, varios de ellos en aguas canarias³⁹. El *Nightingale*, que con el *Marmaduke* había llegado en noviembre de 1659 a Tenerife, escoltando a la *canary fleet*, mantuvo frente a las costas de esa isla un combate con el *Erasmus Brewer* de Ostende. Antes, dos corsarios vizcaínos se habían apoderado de dos de los barcos que cargaban vino. Ante las noticias de que otros navíos pretendían destruir la flota, ésta, formada entonces por 19 mercantes, regresó unida, en lugar de separada en dos grupos. En el camino de vuelta capturaron un barco de San Lúcar que venía de La Habana⁴⁰. La guerra y el comercio coexistían.

Los barcos de escolta siguen acompañando a la flota del vino en años de paz entre las potencias europeas, posiblemente porque la acción de los corsarios berberiscos, e incluso europeos, seguía haciendo peligrosa la navegación. Gracias a sus informes sabemos del tráfico con Canarias en años de los que no se conservan visitas de la Inquisición a los navíos, o muy pocas⁴¹.

³⁶ C.S.P., D.S., 1657-1658, p. 255, 3 de enero de 1658.

³⁷ *Idem.*, p. 380.

³⁸ C.S.P., D.S., 1658-1659, pp. 241 y 275.

³⁹ *Idem.*, pp. 317 y 318, marzo de 1659.

⁴⁰ C.S.P., D.S., 1659-1660, pp. 339 y 353.

⁴¹ Por ejemplo, las flotas de 1661 y de 1669, C.S.P., D.S., 1660-1661, p. 467, y 1668-1669, p. 610, respectivamente.

Durante la segunda guerra holandesa, que viene a coincidir con los años de vida de la Compañía de Canarias, vemos a ésta dando dinero para los marinos heridos en combate, o deteniendo, en defensa de su monopolio, a barcos neutrales que por accidente habían arribado a Inglaterra con vinos canarios⁴². La Navy, aparte de apoderarse de barcos holandeses que comerciaban con Canarias⁴³, controlaba y concedía pases a otros que, como los de Ostende, realizaban el mismo tráfico, asegurándose de que su identidad fuese real y con la condición de que no entrasen en puertos enemigos⁴⁴. Los holandeses hacían lo mismo.

La creación en 1665 de la monopolística *Company of merchants trading to the Canary Islands*, que ha sido tratada por los historiadores canarios atendiendo a la oposición que levantó en las islas y a los efectos que su existencia podría haber tenido, desde el punto de vista de los intereses del Archipiélago⁴⁵, se nos aparece también desde el otro lado. Varios textos hacen referencia tanto al embargo de vinos llegados a Inglaterra después de la prohibición en 1666 del comercio con las islas, como a la autorización excepcional de la entrada de caldos⁴⁶. Pero lo más novedoso e interesante nos parece la resistencia que en Irlanda levantó la erección de la Compañía, por cuanto venía a prohibir el comercio de los mercaderes de esta isla con Canarias. En agosto de 1665 los mercaderes de Dublín, en nombre propio y en el de otros mercaderes de Irlanda —no necesariamente irlandeses—, se dirigieron al Lord Deputy de ese reino pidiendo ser oídos y que, entre tanto, se mantuviera en suspenso la conce-

⁴² C.S.P., D.S., 1665-1666, pp. 432 y 274, respectivamente.

⁴³ En junio de 1667, un holandés que se hacía pasar por hamburgués; en julio, una «gran presa», ambos cargados de vino. C.S.P., D.S., 1667, pp. 150 y 298, respectivamente.

⁴⁴ C.S.P., D.S., p. 11, 11 de octubre de 1665.

⁴⁵ A. Béthencourt Massieu: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas, Cabildo Insular de G.C., 1991.

⁴⁶ Incautación a Samuel Tyrell, mercader, de ocho pipas de vino, 8 de febrero de 1667; orden de 14 de septiembre de ese año para permitir al también mercader Arnold Beake introducir 100 toneles de vino canario, «a pesar de la última proclamación prohibiendo la importación de dichos vinos». C.S.P., D.S., 1666-1667, p. 501, y 1667, p. 462.

sión del monopolio. Argumentaban que el comercio con Canarias era el más provechoso que el país tenía, enumerando las producciones de la isla que allá se enviaban (carne de vaca y de carnero, mantequilla, sebo, cuero curtido, duelas, sardinas, salmón, arenques, frisas), ponderando el valor de las rentas aduaneras que generaba y enfatizando cómo su prohibición supondría la ruina de las prometedoras manufacturas irlandesas, animadas a la sazón por la exportación a Canarias y a través de ellas a Indias, el decaimiento del comercio, la depreciación de las haciendas de la nobleza y de la gentry, y el empobrecimiento del pueblo⁴⁷. El Gobernador y su Consejo apoyaron los argumentos de los mercaderes de Irlanda, haciéndose eco del «clamor levantado» contra la carta de privilegio entre los oficiales de las aduanas, los mercaderes y todo tipo de personas, y aduciendo que una parte de los objetivos de la Compañía no eran aplicables a Irlanda, puesto que la importación de vinos siempre se hacía mediante trueque por mercancías, sin pagarlos nunca con dinero; por todo lo cual no había procedido a la proclamación de la carta en Irlanda⁴⁸. Pedían que se autorizara al menos la importación de 2.000 pipas anuales desde Canarias por parte de mercaderes del reino, demostrando, con base en los libros de aduanas y contra la afirmación de la Compañía, que en el año de 1664 se habían importado 1971 pipas de vino de Canarias. Los oficiales de las aduanas de Irlanda confirmaban en un Memorandum los argumentos del Gobernador y de los mercaderes, valorando en 30.000 libras las exportaciones irlandesas a Canarias, de las que dependían muchas familias⁴⁹. Los mercaderes londinenses replicaron con una campaña a todos los niveles. En un largo alegato, venían a decir al Gobernador y Consejo de Irlanda que sólo la Compañía sabía cuánto producían las Canarias y cuánto consumía Irlanda; que sólo ellos podían dosificar la oferta de mercancías e impedir que el mercado isleño quedara saturado, dando lugar a una caída de los precios; denunciaban la combinación de mercaderes judíos, y otros, contra la Compañía, en menoscabo de la autoridad real

⁴⁷ C.S.P., Ireland (I.), 1663-1665, p. 626, y 1669-1670, p. 568.

⁴⁸ C.S.P., I., 1666-1669, p. 90. 18 de abril de 1666.

⁴⁹ C.S.P., I., 1669-1670, p. 570.

y estimulando la pretensión de los isleños de que la Compañía fuese disuelta; finalmente, se comprometían a importar desde Irlanda tanto vino y exportar a Canarias tantas mercancías como había sido la media de los últimos siete años de paz, y en consecuencia a ingresar en la real Aduana la misma media de impuestos, quedándose ellos lo que excediera, si el monopolio se mantenía⁵⁰. Las quejas repetidas de los mercaderes de la Compañía de Canarias y sus presiones en Whitehall llevaron al Rey a ordenar la aplicación en Irlanda del privilegio concedido, lo que solemnemente se proclamó el 4 de septiembre de 1666⁵¹. Desde Dublín se continuó insistiendo en las dificultades económicas de Irlanda, por las guerras y las limitaciones al comercio. El gobierno inglés suavizó o levantó algunas restricciones, entre otras autorizando la exportación de productos y manufacturas irlandesas a ciertos países amigos, pero se mantuvo inflexible en lo referente al tráfico con las colonias y con los territorios de la Compañía de Canarias⁵².

Durante la Guerra de Devolución, eran los franceses quienes causaban problemas a la navegación con Canarias: el *San Francisco*, de Bilbao, cargado con vino, fue asaltado por un corsario⁵³. El *San Juan Bautista*, de Hamburgo, que llevaba vinos desde Santa Cruz de Tenerife hacia Ostende, se topó con una flota de veinte barcos franceses, que lo capturaron⁵⁴. También los portugueses: un barco de Ostende fue llevado a Portsmouth por un barco de guerra lusitano, pero, como pertenecían a la Compañía de Canarias la mayor parte de los bienes que llevaba, quedó en manos inglesas⁵⁵.

Los maestros de los barcos y los mercaderes exigían protección. En octubre de 1670, diez *canary men* (barcos del comercio con Canarias) estaban en el fondeadero de las Dunas pre-

⁵⁰ *Idem.*, p. 572.

⁵¹ C.S.P., I., 1666-1669, p. 204.

⁵² *Idem.*, pp. 328, 337, 340 y 372. Proclamación de 1-IV-1667.

⁵³ C.S.P., D.S., 1666-1667, p. 467, 23 de enero de 1667.

⁵⁴ C.S.P., D.S., 1667-1668, p. 15, 7 de noviembre de 1667.

⁵⁵ Calendar of Treasury Books (C.T.B.), vol. II, 1667-1668, p. 574, 29 de mayo de 1668.

parados para darse a la vela, pero se negaban a hacerlo si no tenían escolta. El capitán Elliot escribía a los comisarios de la Navy que no había podido zarpar por falta de hombres, por enfermedad, y que era «continuamente importunado por los *Canary merchants* y los maestros»⁵⁶. El *English Channel* era especialmente peligroso, porque allí los barcos podían ser vigilados y cazados con facilidad, si carecían de protección. En agosto de 1672 se escribía desde el puerto de Weymouth que había cinco barcos listos para salir hacia Canarias y Virginia, y un número mucho más elevado en los puertos adyacentes, también con destino a esas plazas, pero que no se atrevían a hacerse a la mar si no recibían escolta hasta verse a salvo fuera del Canal⁵⁷. Había comenzado la tercera guerra con Holanda, con el correspondiente incremento de la inseguridad. Varios mercaderes se dirigían por entonces al Rey y al Privy Council pidiendo convoyes para proteger los barcos que estaban en las Dunas listos para salir hacia Irlanda, y para los que estaban en los puertos de esta isla cargados con sardinas, salmón y arenques. Era —decían— la época en que los barcos de pesca de Terranova, Nueva Inglaterra y otras partes iban a los mercados de Portugal, España, el Mediterráneo y las islas, y la de enviar barcos a Madeira y Canarias por vinos; y añadían que, si no se enviaban barcos armados suficientes para enfrentarse a los corsarios, la plata que de las Indias vendría no se dirigiría a Inglaterra, sino que serían los barcos enemigos, o los de Génova, los que se hiciesen con ella. Particularmente pedían dos fragatas para la protección de la *Canary fleet*, que deberían surcar las aguas de las islas, en actitud de vigilancia, mientras los barcos cargaban, para evitar un ataque de los corsarios holandeses o de los de Salé⁵⁸. Desde Falmouth se pedía igualmente protección para los barcos cargados de sardinas que tenían Canarias por destino⁵⁹. Lo mismo se hacía a la vuelta: en abril de 1673, el capitán de uno de los *men of war* (barcos de guerra) comunicaba a la Navy que su misión era entonces la de cruzar en el Canal hasta que

⁵⁶ C.S.P., D.S., 1670. Addenda, pp. 470-471, 7 y 8 de octubre de 1670.

⁵⁷ C.S.P., D.S., 1672, p. 530, 28 de agosto de 1672.

⁵⁸ *Idem.*, pp. 636-637.

⁵⁹ C.S.P., D.S., 1672-1673, p. 76, 23 de octubre de 1673.

se encontrase con la *Canary* o la *Bordeaux fleet*, y convoyar hasta las Dunas a la primera que llegase⁶⁰.

Parece ocioso decir que en la tercera guerra angloholandesa vuelven a producirse el mismo tipo de acciones. En abril de 1672, apenas comenzado el conflicto, fue llevado a Dover un barco de Amsterdam, que navegaba con pabellón del duque de Holstein, cargado con vino canario; en ese mismo mes entró en Falmouth, cautivo, el *Santa María*, de Rotterdam, que desde Guinea había llevado un cargamento de esclavos a Canarias, y allí embarcado 300 pipas de vino con destino a Amsterdam⁶¹. Los corsarios holandeses rondaban por Canarias, según los barcos ingleses que de allá llegaban⁶². El *Mary*, de Londres, fue capturado por un corsario holandés, cuando venía de Nueva Escocia, parte de su tripulación fue dejada en Canarias y con el resto volvieron sus captores a las Indias occidentales⁶³. Los propietarios del *William and John*, de Londres, simularon la venta del barco a un español y contrataron un capitán y 20 marineros españoles «para su protección en su regreso desde Tenerife», yendo la verdadera tripulación como pasajeros; pero, interceptado por dos corsarios holandeses, fue capturado y algunos de sus hombres sometidos a tortura, para averiguar quiénes eran sus verdaderos dueños⁶⁴.

A pesar de su alianza con Francia por el Tratado de Dover (1670), por puertos ingleses pasaron tropas reclutadas en Canarias para los Países Bajos españoles. En Falmouth entró el 6 de noviembre de 1672 el genovés *San Miguel*, con 250 soldados, además de vino, rumbo a Ostende; el día 11, otro barco genovés arribó a Pendennis, con 350 canarios y el mismo destino⁶⁵. Cierzo es que aún España no estaba en guerra con los franceses.

Los comerciantes miembros del *Canary Club*, como se denominaban los integrantes de ese *lobby* londinense, se inquietaron

⁶⁰ C.S.P., D.S., 1673, p. 122, 5 de abril de 1673.

⁶¹ C.S.P., D.S., 1671-1672, pp. 297, 402 y 429.

⁶² C.S.P., D.S., 1672-1673, pp. 305 y 311. Informes del 23 y 24 de diciembre de 1672.

⁶³ C.S.P., D.S., 1672-1673, p. 324. 29 de diciembre de 1672.

⁶⁴ C.S.P., D.S., 1673, p. 34, 12 de marzo de 1673.

⁶⁵ C.S.P., D.S., 1672-1673, pp. 131 y 150.

en 1673 por la posibilidad de que España se alineara contra Inglaterra. En ese contexto, John Paige, quien quejumbrosamente se presentaba como uno de «los pobres mercaderes de España», escribía a Sir Joseph Williamson, según Steckley un importante funcionario relacionado con varios importantes *Canary traders*⁶⁶, exponiéndole sus temores, señalando cómo el comercio con España era más importante que el que se tenía con cualquier otro país y pidiéndole los tuviese bien informados⁶⁷. La gestión se acompañaba del envío a Williamson, en misión en Europa, de dos bocoyes de «rare Canary wine» de dos clases, «del mejor existente en Londres»⁶⁸.

El corso berberisco constituyó también una amenaza para los barcos ingleses, a pesar del pacto de Inglaterra con algunas de las repúblicas corsarias. Que sepamos, en la década de 1670 se produjeron diversos encuentros entre los barcos ingleses que volvían de Canarias y los africanos, con mejor o peor fortuna para aquéllos⁶⁹.

El final de las treguas con Argel preocupó enormemente a los comerciantes londinenses. En octubre de 1677 expresaban al Gobierno sus temores, «en el presente estado de nuestra relación con los argelinos», y exigían protección para sus barcos, fondeados inermes en las abiertas radas de Tenerife. El citado Sir Joseph Williamson «recomendaba» vivamente el asunto ante Samuel Pepys, en el Almirantazgo, y repetía gestiones ante el

⁶⁶ G. STECKLEY, *Trade at the Canary Islands in the Seventeenth Century*, Chicago, 1972, p. 154.

⁶⁷ Estimaba en 300.000 libras el valor del comercio con España, y en un millón de reales de a ocho la plata llevada a Inglaterra desde Cádiz por el último convoy. 13 de octubre y 14 de noviembre de 1673. C.S.P., D.S., Mar.-Oct. de 1673 y Nov. de 1673-Feb. de 1675, pp. 577 y 18, respectivamente.

⁶⁸ 15 de diciembre de 1673. C.S.P., D.S., Nov. de 1673-Feb. de 1675, p. 45.

⁶⁹ En 1673 el *Fortune*, irlandés, que venía con vino de Canarias se encontró con un corsario argelino, que no lo atacó; en 1676, un queche de Topsham fue detenido por un saletino, que sólo le tomó algunas provisiones y vino, diciéndole que los dejaban ir en razón de la tregua; el *Bridgewater Merchant*, viniendo también de Canarias, fue capturado en 1677 por un barco de Argel. C.S.P., D.S., Nov.1673-Feb. 675, p. 446; 1676-1677, p. 455; y 1678, p. 56.

Duque de York, para que se expusiese la cuestión al propio Rey, calculando el valor de la flota fletada para Canarias en 80.000 libras, exponiendo que ese comercio rendía anualmente al rey 10.000 libras en derechos aduaneros, que los implicados en el tráfico eran todos los *Spanish traders*, y advirtiendo de que, si alguna desgracia sucediera, se seguirían protestas y reproches contra el rey y su gobierno⁷⁰. La delicada situación interna de la última parte del reinado de Carlos II y la enorme influencia política de los *Canary merchants*, en correspondencia con la importancia del comercio con las islas, explican el nivel y alcance de estas mediaciones.

En diciembre de 1682, habiendo expirado la tregua con los de Salé, estremeció la Bolsa londinense la noticia de que doce mercantes de Canarias habían sido capturados⁷¹; aunque las fuentes no permiten confirmar la veracidad del informe.

En la década de 1690, ocupada en su mayor parte por la guerra de la Liga de Augsburgo, la acción de las flotas y de los corsarios franceses hicieron la navegación extremadamente peligrosa. Inglaterra perdió en el conflicto miles de barcos⁷². Las precauciones fueron mayores que nunca. En marzo de 1691 barcos de la Navy patrullaba el Canal «para seguridad de la *Canary fleet*, cuyo regreso se espera de un día a otro»⁷³. Había motivos: en un informe, no sabemos si de ese año o del siguiente, se lee que había noticias de que un escuadrón francés de 18 navíos esperaba en el Canal para interceptar la flota de los Estrechos o de Canarias⁷⁴. Anualmente, los *Canary Merchants* pedían al *Board of Trade and Plantation* un convoy para sus barcos —entre treinta y cuarenta, se dice—, señalando el momento necesario para la partida (en octubre) y la fecha de regreso (en febrero), así como un tiempo de estancia de unos cuarenta días, para descargar y cargar, bajo la protección de los navíos de

⁷⁰ C.S.P., D.S., 1677-1678, pp. 391 y 394, 4 y 8 de octubre de 1677.

⁷¹ C.S.P., D.S., 1682, p. 560, 2 de diciembre de 1682.

⁷² El Almirantazgo los estimaba en 4.000, según R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, citado por G. STECKLEY, *op. cit.*, p. 154.

⁷³ C.S.P., D.S., May. 1690-Oct. 1691, p. 288.

⁷⁴ C.S.P., D.S., Nov. 1691-Dec. 1692, p. 530.

guerra. Todo barco que saliese sin el convoy podría ser embarcado⁷⁵. Los barcos debían registrarse, obtener licencias de salida y presentar certificación a la vuelta⁷⁶. Órdenes de Whitehall señalaban las fechas en las que los barcos de determinados puertos debían estar listos para navegar⁷⁷. Los propios mercaderes pidieron en septiembre de 1693 que el convoy que se preparaba fuera directamente, sin tocar en ningún puerto del Oeste, de modo que los barcos de estos puertos se reunieran en las Dunas con los que saliesen de Londres, para marchar luego todos juntos⁷⁸. Las visitas de navíos nos muestran que, en efecto, en esos años parecen aquéllos proceder de las Dunas o «de Londres, con la flota» en una proporción superior a la de otros momentos⁷⁹. Las escoltas también eran mayores: al menos en 1693 y en 1694 fueron cuatro los navíos de guerra enviados a Canarias⁸⁰.

No podemos saber si todas estas medidas fueron premiadas con el éxito, aunque, ciertamente, en las fuentes conocidas sólo hay referencias a pérdidas mínimas en la *Canary fleet*⁸¹.

Las pérdidas de barcos y de mercancías provocadas por la guerra tenían, obviamente, consecuencias económicas. Los seguros marítimos se elevaban y el incremento general de los costes había de repercutir en el nivel de los precios de venta de los vinos canarios en el mercado inglés, cuando no implicaban una reducción de los beneficios.

⁷⁵ Public Record Office (P.R.O.), Correspondance of the Board of trade, C.O. 388/1, fº 267.

⁷⁶ P.R.O. C.O., 388/2, fº 55, 1692.

⁷⁷ C.T.C., vol. IX, 1689-1692, pp. 1842 y 1925.

⁷⁸ P.R.O., C.O. 388/2, fº 209.

⁷⁹ El 13 de diciembre de 1694 había en las Dunas unos 150 barcos fondeados, entre ellos 22 que zarpaban para Canarias; en abril del año siguiente, cuando ese convoy, compuesto entonces por unas 30 embarcaciones, regresó de las islas, se dirigió también a las Dunas. C.S.P., D.S., 1695, pp. 296 y 324.

⁸⁰ P.R.O., C.O., 388/2, fº 312 y C.S.P., D.S., p. 324.

⁸¹ El *Dove*, de Bristol, que navegaba de Canarias hacia este puerto fue tomado en noviembre de 1694 por un corsario francés, y después de seis o siete días recuperado por un corsario inglés. El mes en que sucedió indica que no navegaba con la flota. C.S.P., D.S., 1694-1695, p. 347.

Las actas de las visitas de navíos nos permiten conocer el tonelaje de los barcos, siempre que los capitanes lo indicaran y los oficiales del Santo Oficio lo registraran. Las realizadas en Las Palmas suelen omitir éste y otros datos, como los del armamento y el número de tripulantes. Para otros puertos, fuera del de La Orotava, las series son demasiado incompletas para que tengan valor estadístico. Por ello hemos limitado nuestro análisis a los barcos llegados al Puerto de La Orotava, centrándonos en los años de 1670 a 1730, en que el número de visitas es suficientemente representativo y se hace constar, por lo general, el tonelaje de los navíos.

Constituyendo los barcos ingleses más de la mitad de los llegados a Tenerife, seguidos por los irlandeses, parecía conveniente distinguir los navíos de estas procedencias, y, dentro de los ingleses, singularizar a los que tuvieron como origen Londres, que eran en torno al 70 % de los ingleses en el período referido. El tonelaje medio de los barcos que comerciaban con Canarias era relativamente pequeño, como puede observarse en la Tabla IV. Los londinenses aparecen con dimensiones notablemente superiores tanto al resto de los barcos ingleses como a los irlandeses. Las embarcaciones procedentes de los puertos del oeste de Inglaterra, lo mismo que las de Irlanda, dedicadas sobre todo a la exportación de trigo, pescado salado, carne y sus derivados, eran de dimensiones muy inferiores. Los de Londres también tienen tonelaje mayor que la media de los procedentes de otros países, aunque la heterogeneidad de las procedencias hace poco significativa la comparación.

IV. TONELAJE MEDIO DE LOS BARCOS ARRIBADOS AL PUERTO DE LA OROTAVA, SEGÚN PROCEDENCIAS. 1670-1730

	<i>Londres</i>	<i>Resto Inglaterra</i>	<i>Irlanda</i>	<i>Otros orígenes</i>
1671-1680	107	53	51	—
1681-1690	138	66	33	—
1691-1700	130	62	32	68
1701-1710	110	62	25	46
1711-1720	101	36	38	54
1720-1730	83	33	42	62

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

Se advierte, igualmente, una evolución. Los barcos ingleses, así de Londres como de otros puertos, alcanzan un tonelaje máximo en las décadas de 1680-1690, para decrecer después. Steckley relaciona el crecimiento del tamaño de los navíos a finales del siglo XVII con la búsqueda de seguridad⁸², a pesar de que por entonces la navegación se hacía generalmente en convoyes. Para las primeras décadas del XVIII resulta notable la disminución, rápida y progresiva, del tonelaje medio. Ignoramos qué relación pueda tener ello con la seguridad. La proporción de barcos procedentes de Londres, de entre los ingleses llegados al Puerto de La Orotava, pasa del 61 % en 1651-1675 al 81 % en el período de 1676 a 1700, para bajar de nuevo, al 63%, en el cuarto de siglo 1701-1725. Fuese cual fuese la influencia de la organización en convoyes, sin duda debe de haber habido también razones estrictamente comerciales. En todo caso, la disminución del tonelaje medio, asociada a la caída del número de navíos —a juzgar por las actas de visitas conservadas—, hubo de suponer una reducción de la capacidad de carga, con la consiguiente contracción de las importaciones.

El número de tripulantes por barco estaba, obviamente, en relación con las dimensiones de cada uno, aunque también influían otros factores. De ese modo, las tripulaciones de los londinenses doblaban, como media, el tamaño de las de los irlandeses. La reducción progresiva del tonelaje a que hemos hecho referencia estuvo acompañada, lógicamente, por una disminución del tamaño de las tripulaciones. La relación entre tonelaje y tripulación, que sería un indicador de productividad, favorece a los navíos mayores, como los de Londres; los únicos que, por otra parte, parecen mostrar un cierto progreso a ese respecto. Steckley atribuye a las exigencias del manejo de los toneles el hecho de que las tripulaciones fueran relativamente numerosas, y por ende los barcos del vino «típicamente ineficientes»⁸³. Los costes laborales no podían decrecer, en esas circunstancias.

⁸² G. STECKLEY, *op. cit.*, p. 155.

⁸³ G. STECKLEY, *op. cit.*, p. 160.

V. TRIPULACIÓN MEDIA Y *RATIO* TONELAJE/TRIPULACIÓN DE LOS BARCOS ARRIBADOS AL PUERTO DE LA OROTAVA (1651-1725)

	<i>Londres</i>		<i>Resto de Inglaterra</i>		<i>Irlanda</i>	
	<i>Tripulación</i>	<i>Ton./Trip.</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Ton./Trip.</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Ton./Trip.</i>
1651-1675	15	7,2	13,8	6,25	7,2	4,9
1676-1700	15	7,8	10	6	8	5,5
1701-1725	12	8	6,5	4	7,8	4,8

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

No hemos tomado en consideración la tipología de los barcos a partir del término empleado en las actas de visitas. Pensamos que la denominación «navío», generalmente usada en el siglo xvii, es genérica, aplicándose lo mismo a pequeñas embarcaciones de 20 toneladas que a otras de hasta 250. En el siglo xviii parece usarse el término «embarcación» del mismo modo que antes se hacía con el de navío, e incluso que el de «nao» en el xvi; pero es cierto que las actas del Setecientos precisan más el tipo de embarcación. No sabemos hasta qué punto se trata de una mayor elocuencia de las fuentes, que distinguen entre diferentes tipos de barcos, pero creemos que hay mucho de esto.

Cuanto mayores fuesen los navíos, más numerosa podría ser su dotación artillera, en buena lógica. Así sucedía, en efecto, pero no de un modo directamente proporcional, sino que los barcos de mayor tonelaje portaban más piezas por tonelada que los pequeños.

La evolución del tonelaje medio a que hicimos referencia corría pareja al aumento del potencial artillero, que alcanza su máximo en las décadas de 1680-1690, decayendo más tarde considerablemente. Los barcos londinenses son no sólo los mayores, sino los más armados, dentro de unos niveles que, al menos, podían permitirles rechazar a enemigos no muy poderosos. Ignoramos cómo podía afectar el peso y volumen de las piezas a la capacidad de carga y a la velocidad. Las muy bajas medias de los barcos de los demás puertos ingleses, y sobre todo de los de Irlanda, significaban que la mayoría de ellos navegaban desarmados.

VI. ARMAMENTO MEDIO Y *RATIO* TONELAJE/ARMAMENTO DE LOS BARCOS ARRIBADOS AL PUERTO DE LA OROTAVA (1671-1730)

	<i>Londres</i>		<i>Resto de Inglaterra</i>		<i>Irlanda</i>	
	<i>N.º de piezas</i>	<i>Ton./piezas</i>	<i>N.º de piezas</i>	<i>Ton./piezas</i>	<i>N.º de piezas</i>	<i>Ton./piezas</i>
1671-1680	8,3	12,8	2,8	18,8	2,1	24
1681-1690	13,7	10	5,2	12,6	—	—
1691-1700	10,6	11,4	4,8	12,8	1	29
1701-1710	9	12,2	3	20,8	—	—
1711-1720	7,6	13,3	1,5	23,5	2	18,5
1721-1730	4,7	17,4	0,2	167	—	—

FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia.

«Un barco que salga de las costas inglesas hacia Canarias, después de mediados de agosto, invariablemente efectúa la travesía en 24 días, teniendo viento del norte». Así se dice en una nota de 1595, inserta en los *State Papers*⁸⁴. Conocemos, a través de las visitas de navíos, la duración del viaje hacia Canarias, siempre que ese dato se haya hecho constar. Torres Santana, González de Chávez Menéndez y Brito González dan datos al respecto, para diferentes rutas⁸⁵. Steckley, también sobre la base de las visitas de navíos, calcula en 22,2 días la media de los viajes desde Inglaterra a Canarias, advirtiendo que no hubo progresos significativos a lo largo del siglo xvii que supusieran un acortamiento de la travesía⁸⁶.

Respecto al tiempo empleado en el regreso, nuestra información es mucho menos abundante, limitándose a los barcos ingleses y a un número de citas mucho menor, que, si bien pueden ser ilustrativas, serían escasamente representativas en términos estadísticos. Sobre la base de 18 viajes conocidos, la media que obtenemos es de 26 días⁸⁷. Steckley calcula una media de cuatro semanas⁸⁸.

⁸⁴ C.S.P., D.S., 1595-1597, p. 91.

⁸⁵ Ver nota 3.

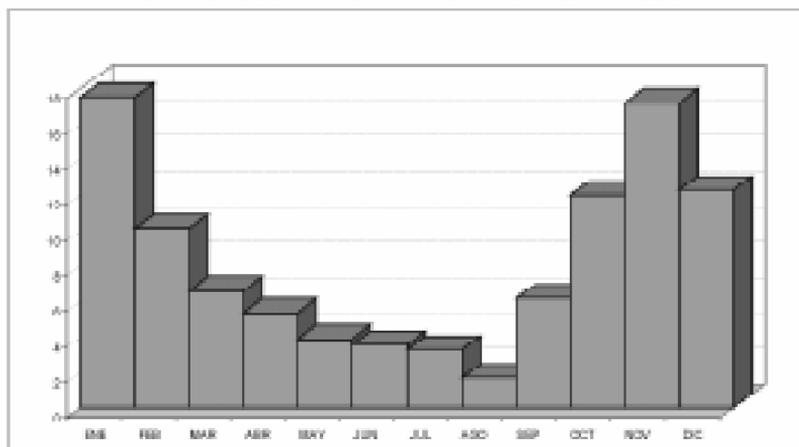
⁸⁶ G. STECKLEY, *op. cit.*, p. 156.

⁸⁷ C.S.P., *passim*. En diciembre de 1674 llegó a Lyme el *Greyhound*, después de seis semanas, «por vientos en contra y mal tiempo». C.S.P., D.S., Nov. de 1673-Feb. de 1675, p. 442. 4 de junio de 1674.

⁸⁸ *Op. Cit.*, p. 162.

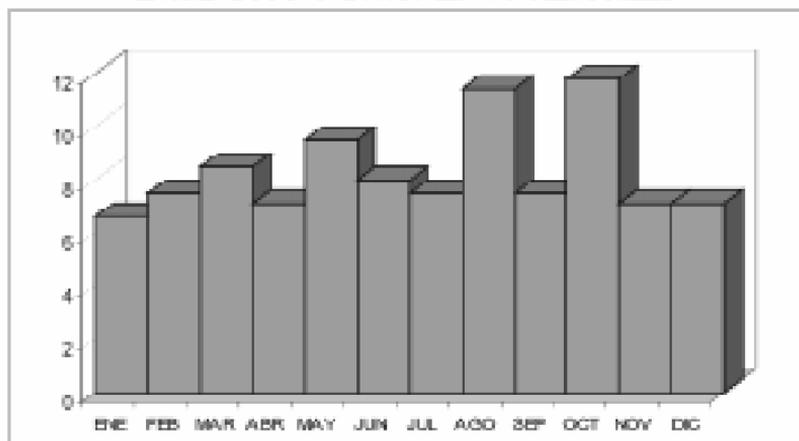
No sabemos qué determinaba con exactitud la fecha de partida de los convoyes. Si hacia mediados del XVII parece que era deseable estar de vuelta por Navidad, como fecha propicia para la venta de vino, generalmente las flotas regresaban más tarde, y hasta parece que puede afirmarse que se va produciendo un retraso en las fechas de llegada de los barcos a Canarias, si comparamos la década de 1670 con la de 1690.

PUERTO DE LA OROTAVA. ESTACIONALIDAD DE LAS ARRIBADAS ENTRE 1650 Y 1725. EN % MENSUALES



FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia

LAS PALMAS. ESTACIONALIDAD DE LAS ARRIBADAS ENTRE 1650 Y 1725. EN % MENSUALES



FUENTE: A.M.C., visitas de navíos. Elaboración propia

La comparación entre los meses de arribada de los navíos al Puerto de la Cruz y a Las Palmas resulta muy expresiva de las características de uno y otro puerto. Mientras que en el primero el tráfico se concentra en los meses del otoño y del invierno, cuando los caldos están recién envasados, el segundo muestra una circulación de barcos más sostenida, con una navegación estival no inferior a la media anual.

Naturalmente, la exportación de vino y la venta del mismo resultaban afectadas por las fechas y las incidencias de las cosechas. Barcos llegados a Inglaterra desde Canarias, en los meses del otoño sobre todo, informaban de la calidad y cantidad de los vinos obtenidos. En diciembre de 1673 se anuncia que la cosecha ha sido muy corta, y que «la mitad de nuestros barcos deben volver en lastre»⁸⁹; en 1675 que, por haber habido pocas lluvias, el vino es extraordinariamente bueno, pero hay menos cantidad y es muy caro⁹⁰. Otras veces la comunicación se hacía antes de la vendimia, por supuesto en forma de previsión, no siempre cumplida: en junio de 1676 se anunciaba la gran probabilidad de una cosecha abundante⁹¹; pero el exceso de lluvias tardías dio lugar a que se recogiera menos vino del esperado, y de baja calidad. Además, como se explicaba a Williamson, la vendimia y el embarque se retrasaron en 1676-1677, y por esa razón, y en contra de lo esperado, algunos barcos volvieron medio vacíos, otros llevaron los vinos «hirviendo», recién prensados, mientras que unos terceros esperaron al trasiego. Los precios, obviamente, subieron (hasta las 20 libras por pipa)⁹²; y eso que el vino, según otro informe, era «muy verde», por las lluvias recibidas cuando la uva estaba a punto de ser vendimiada⁹³.

En ausencia de muelles y de refugios efectivos en los lugares próximos a las zonas de producción del vino, los barcos debían anclar frente a Garachico, el Puerto de La Orotava y San-

⁸⁹ C.S.P., D.S., Nov. 1673-Feb., p. 446. 1675, 3 de diciembre de 1673.

⁹⁰ C.S.P., D.S., Mar. 1675-Feb. 1676, p. 438, 8 de diciembre de 1675.

⁹¹ La información se extendía a otros extremos: que sería buen negocio llevar trigo y que no había «piratas turcos». C.S.P., D.S., Mar. 1676-Feb. 1677, p. 203.

⁹² C.S.P., D.S., Mar. 1676-Feb. 1677, p. 498.

⁹³ C.S.P., D.S., Mar. 1676-Feb. 1677, p. 572.

ta Cruz de La Palma, principalmente. En los abiertos puertos tinerfeños, orientados al norte, los navíos carecían de abrigo, de modo tal que el viento del noroeste los obligaba a interrumpir las labores de carga y descarga y levar anclas, para alejarse de la costa. Edward Barlow, en el *Diario* de sus navegaciones, narra sus dos estancias en Tenerife, en 1668 y en 1676, a bordo de barcos que venían a cargar vinos⁹⁴. Los puertos de La Orotava y de Garachico son descritos como lugares en los que la estancia es peligrosa. Los barcos debían estar permanentemente en posición de navegar, atentos a los cambios del viento; el fondo rocoso y la agitación del mar les rompieron cables y les hicieron perder anclas; la comunicación con tierra, a bordo de pequeños botes, provocaba accidentes, y era muy difícil, en particular, el hacer aguada; en ambas ocasiones —una en enero y otra en octubre— hubieron de suspender la carga y hacerse a la mar, tardando hasta diez días en lograr regresar para completar el embarque de los toneles; algunos barcos tuvieron que repetir dos o tres veces esa operación de levar anclas ante la llegada de una borrasca. Quizás todo eso valía la pena, ante el espectáculo del Teide, que lo impresionó, la feracidad de la isla y la excelencia del *Canary sack*, al que califica de «el mejor vino de Europa de su clase» y cuyos agradables efectos describe⁹⁵.

La carga de las pipas en pequeñas barcas y su transporte hasta donde estaban anclados los navíos, situarse al costado de los mismos, abarloados a pesar del balanceo de ambas embarcaciones, y embarcarlas luego en ellos, eran operaciones complicadas, a pesar de la pericia que debemos suponer en los barqueros y en los marineros. Luego venía la tarea de almacenar e inmovilizar los toneles. Según Steckley, lo deseable eran los bar-

⁹⁴ EDWARD BARLOW, *Barlow's Journal of his life at sea in King's ships, East and West indiamen and other merchantmen from 1659 to 1703*, Transcribed from the original manuscript by Basil Lubbock, 2 vols., London, Hust & Blackett, Ltd., 1934, Vol. I, Chapter X: «A Canary voyage in the *Reall Ffrenshippe*», p. 139-148; Chapter XVII: «To the Canaries in the *Mayflower*. 1676-7», pp. 281-285.

⁹⁵ «Fuimos a una casa española a beber vino (...que) se metió en mi cerebro antes de que me diera cuenta; pero es tan bueno que no hará daño a nadie, pudiendo beber tanto como quepa en su barriga», *idem.*, p. 142.

cos de dos cubiertas, en cada una de las cuales se colocaban las barricas hasta una altura de tres; pues en los navíos con una sola cubierta los envases se apilaban en alturas superiores, que ponían en peligro la integridad de los mismos, mientras que en los estrechos compartimentos de los de tres cubiertas el vino se calentaba y podía estropearse⁹⁶.

La navegación en el Atlántico durante los meses del invierno, aquellos en los que el vino se transportaba, con un producto delicado envasado en relativamente frágiles recipientes, daba lugar también a no infrecuentes accidentes. Los documentos ingleses están llenos de informes acerca de encalladuras y naufragios de barcos de la *Canary fleet* en el viaje de regreso, quizás en proporción no superior, desde luego, a otras flotas de navegación invernal. En las Goodwin Sands, los peligrosos arenales próximos a Dover, encallaron no pocos barcos, cuya carga se perdió total o parcialmente. En enero de 1670, treinta toneles de vino canario fueron vistos flotando por la zona, dedicándose a recuperarlos los habitantes de los puertos vecinos. Probablemente procedían del naufragio del *Diligence*, que se rompió en pedazos, cargado con un «extraordinario» malvasía⁹⁷. Otras veces sus capitanes tuvieron que hacerlos encallar, procediendo luego a la tarea de tratar de llevar a tierra los barriles de vino. Un informe describe uno de esos intentos, el barco afianzado con varias anclas y el mar rompiendo sus cabos⁹⁸. Decenas de casos podrían ser citados de barcos procedentes de Canarias hundidos o encallados a su llegada a Inglaterra⁹⁹. De otros sa-

⁹⁶ G. STECKLEY, *op. cit.*, pp. 160 y ss.

⁹⁷ C.S.P., D.S., 1668-1669, p. 170.

⁹⁸ En Broadstairs, cerca de North Foreland, 25 de diciembre de 1672. C.S.P., D.S., 1672-1673, p. 317.

⁹⁹ El *John*, de Londres, en Goodwin Sands (1669); el *Bear*, cerca de Falmouth (1670); el *Fours Arms*, en Isle of Thanet, Margate (1672); el *Rose*, en Milford, Gales (1675); el *Ousley*, de Plymouth, (1675); un pequeño barco de Pendennis, al confundir la entrada a ese puerto (1676); el *Merlin*, entre Dover y Deal (1676); el *Edward and Grace*, en North Foreland, en la entrada de la bahía del Támesis (1676); el *Morning Star*, en las Goodwin Sands, y el *Industry*, en Margate (1677); tres *canarymen* hundidos en 1677; otro abandonado en la costa de Gales (1677); uno que naufragó en las

bemos que fueron dispersados por las tormentas y perdidos al menos temporalmente, sin que conozcamos su ulterior suerte.

En la documentación de las Aduanas inglesas encontramos referencias a las frecuentes peticiones de los mercaderes importadores de vinos para que se les rebajasen los derechos de entrada de los mismos, alegando haber llegado los caldos en malas condiciones, o haber sufrido en el viaje algún contratiempo que les hacía perder valor. En 1661, los comisarios de las Customs descuentan a Arthur Ingram, un «considerable merchant», más tarde Gobernador de la Compañía de Canarias, 500 libras de las que tenía que pagar por una gran cantidad de vino, por habérsele estropeado¹⁰⁰; en 1676 el mismo Ingram —ahora denominado Sir Arthur— consigue que se le devuelva parte de lo pagado, porque un barril había perdido casi todo su contenido¹⁰¹. En otras fechas encontramos que se aplica una tarifa reducida a vinos defectuosos, en ocasiones por el agua salada que había entrado en los envases¹⁰². El mal tiempo podía igualmente ocasionar retrasos no previstos y gastos adicionales. En enero de 1677 se concedió licencia para descargar 154 pipas de vidueño que el *Ruth*, inglés, llevaba desde Canarias con destino a Dantzig. Debido a las heladas y al estado del mar, el barco tuvo que entrar en Londres, donde las barricas debieron ser puestas en bodega, rellenas y sus arcos cambiados¹⁰³.

Multitud de anotaciones de los State Papers hacen referencia al lugar que el vino de Canarias ocupaba en la sociedad inglesa. A Endymion Porter, cortesano, diplomático y experto conocedor de obras de arte en la Inglaterra de los primeros Estuardo¹⁰⁴, lo encontramos citado frente a la Bolsa londinense

Dunas (1690); el *Samuel*, hundido en una tormenta (1690); uno estrellado en el cabo Lizard (1695). C.S.P., D.S., y C.T.B., *passim*.

¹⁰⁰ C.T.B., vol. I, 1660-1667. Early Entry Book VIII, pp. 129 y 231.

¹⁰¹ C.T.B., vol. V, 1676-1679, p. 146.

¹⁰² Ejemplos de 1672, 1673, 1676, enero, marzo y mayo de 1677; C.T.B., vol. III, p. 1027; vol. IV, p. 87; vol. V, pp. 246, 526, 567 y 626, respectivamente.

¹⁰³ C.T.B., vol. V, 1676-1679.

¹⁰⁴ J. BROWN y J. ELLIOTT, *La almoneda del siglo. Relaciones artísticas entre España y Gran Bretaña, 1604-1655*, Madrid, 2002, *passim*.

para compartir un selecto *Canary*¹⁰⁵. Repetidas son las autorizaciones de la Tesorería inglesa para que se permitiera la importación de vino canario, libre de derechos aduaneros, para la casa del embajador de España¹⁰⁶. En octubre de 1668, Samuel Pepys recibe una comunicación acerca de un desplazamiento del rey a Harwich, en dos yates: el domingo, después del paseo matinal, Carlos tomó chocolate, mientras que el Príncipe y otros bebieron *Canary*, antes de ir a la iglesia¹⁰⁷.

Thomas Baskerville, en sus notas manuscritas acerca de sus viajes por Inglaterra y sus tabernas, hacia 1683, sentenció:

Canary sack and Bristol sherry,
will make a sad man's heart to be merry¹⁰⁸.

Como hemos visto, a veces no resultaba fácil hacerlo llegar, pero todo parecía valer la pena con tal de que Europa pudiese paladear uno de los mejores vinos del mundo.

Mas no sólo se trataba de Europa. El vino de Canarias surcaba los siete mares. Las actas de la East India Company muestran cómo, desde el mismo año de su fundación en 1600, se embarcaba vino canario en los navíos que zarpaban hacia el Índico, para el consumo de sus tripulaciones¹⁰⁹. Con ocasión de la guerra de 1625-1630, que provocó escasez y encarecimiento del caldo isleño, los documentos reflejan las gestiones de los dirigentes de la Compañía para localizar en Londres bodegueros que tuvieran existencias de aquél, reflexiones sobre la conveniencia de esperar a que los precios bajasen después de la vendimia, o acerca de la posibilidad de sustituirlo por *muscadine* o vino blanco de Francia, como se decía que hacían los holan-

¹⁰⁵ C.S.P., D.S., 1629-1631, p. 462. 1630.

¹⁰⁶ 120 pipas de vino en 1667, C.S.P., D.S., 1666-1667, pp. 444 y 581.

¹⁰⁷ C.S.P., D. S., oct. 1668-dic. 1669, p. 9.

¹⁰⁸ «El Canary sack y el jerez Bristol —una variedad dulce— harán que se ponga alegre el corazón de un hombre triste». *Thomas Baskerville's Journeys in England*, Report of Historical Manuscripts Commission. 29. Report of the Manuscripts of the Duke of Portland, p. 275.

¹⁰⁹ C.S.P., Colonial Series (C.S.), 1513-1616, East Indies. China and Japan, pp. 206, 279, 463, 1009, 1010; 1617-1621, p. 323; 1622-1624, pp. 409, 566, 587.

deses en Asia, o incluso por cerveza muy fuerte. En el seno de esos debates aparecen dudas acerca de que esas bebidas fuesen aptas para zonas cálidas, mientras que desde alguno de los barcos su capitán insistía en que la mayor parte del vino debía ser canario, porque el vino blanco se avinagraba y los marineros lo rechazaban¹¹⁰. Posiblemente hubo que suplirlo por otra bebida, pues después de la guerra encontramos autorizaciones para aprovisionar de vino canario a los capitanes «como antes»; aunque algunos se excedían, quejándose la *Court* de la Compañía del «gran abuso practicado por los comandantes» al proveerse de vino en sus almacenes¹¹¹.

Pero el vino canario no sólo servía para el consumo de capitanes y tripulaciones, sino que era solicitado y cargado por motivos políticos o diplomáticos, para ser degustado por los asiáticos. En 1625 se leyó en la Asamblea de la Compañía una carta de un agente en Asia advirtiendo de que sería un buen negocio el envío de «vino bien fuerte», porque a los nativos les gustaba más que el «*racke*, la bebida ordinaria de aquellas tierras»¹¹². Factores de la Compañía en Batavia pedían en enero de 1622, cuando aún no se había llegado al choque con los holandeses, el envío anual de algunas partidas de vino canario selecto para su mesa, con el cual corresponder a las atenciones de éstos¹¹³. En 1627 se ordena embarcar en el *Mary*, de la Compañía, un barril de canario «extraordinario», para agasajar al embajador —no sabemos, desgraciadamente, quién— cuando subiera a bordo¹¹⁴. Y en 1634 vemos cómo se emplea para «gratificar a algunos amigos» en Macassar; y se acuerda regalar al «rey» de Masulipatam con un presente anual de hasta 100 libras, siendo lo más recomentable el vino canario —nunca se dice de qué tipo—, «que es de mayor estima entre la nobleza que cinco veces su valor en cualquier otra cosa»¹¹⁵.

¹¹⁰ C.S.P., C.S., 1625-1629, pp. 234, 241, 254, 265, 268, 419, 423, 756, 762.

¹¹¹ C.S.P., C.S., 1630-1634, pp. 94, 135, 151 y 305.

¹¹² C.S.P., C.S., 1625-1629, p. 234.

¹¹³ C.S.P., C.S., 1622-1624, p. 5.

¹¹⁴ C.S.P., C.S., 1625-1627, p. 409.

¹¹⁵ C.S.P., C.S., 1630-1634, pp. 530 y 565.

Después de la Staple Act y a pesar de las prohibiciones, el vino de Canarias seguía llegando a las posesiones inglesas de América del Norte, transportado desde las islas. En un informe fechado en Boston en junio de 1676 se comunicaba que el último mes habían llegado cuatro barcos —un inglés, un escocés y dos *bostoner*—, desconociéndose cuántos a los puertos próximos¹¹⁶. En 1679, otro informe a los comisarios de Aduanas denunciaba que continuaban llegando barcos desde Canarias, que tocaban en Madeira y allí embarcaban un barril de vino de esa isla, que era el que daban a probar al llegar a Boston como si todos los toneles tuviesen el mismo contenido, siendo descargados sin otra comprobación¹¹⁷. En 1700 era el Gobernador de Carolina el que decía haber embargado el vino canario que traía el inglés *Cole and Bean*; en 1704 sucedía lo mismo en Nueva York, con el *Eagle*¹¹⁸, pese a estar ya iniciada la Guerra de Sucesión española, que vino a sancionar la declinación del vino canario en el mundo.

¹¹⁶ C.S.P., C.S., América and West Indies, 1675-1676, p. 408.

¹¹⁷ C.S.P., C.S., América and West Indies, 1676-1680, p. 1017.

¹¹⁸ C.S.P., C.S., América and West Indies, 1700, p. 32, y 1704-1705, pp. 379 y 422.

