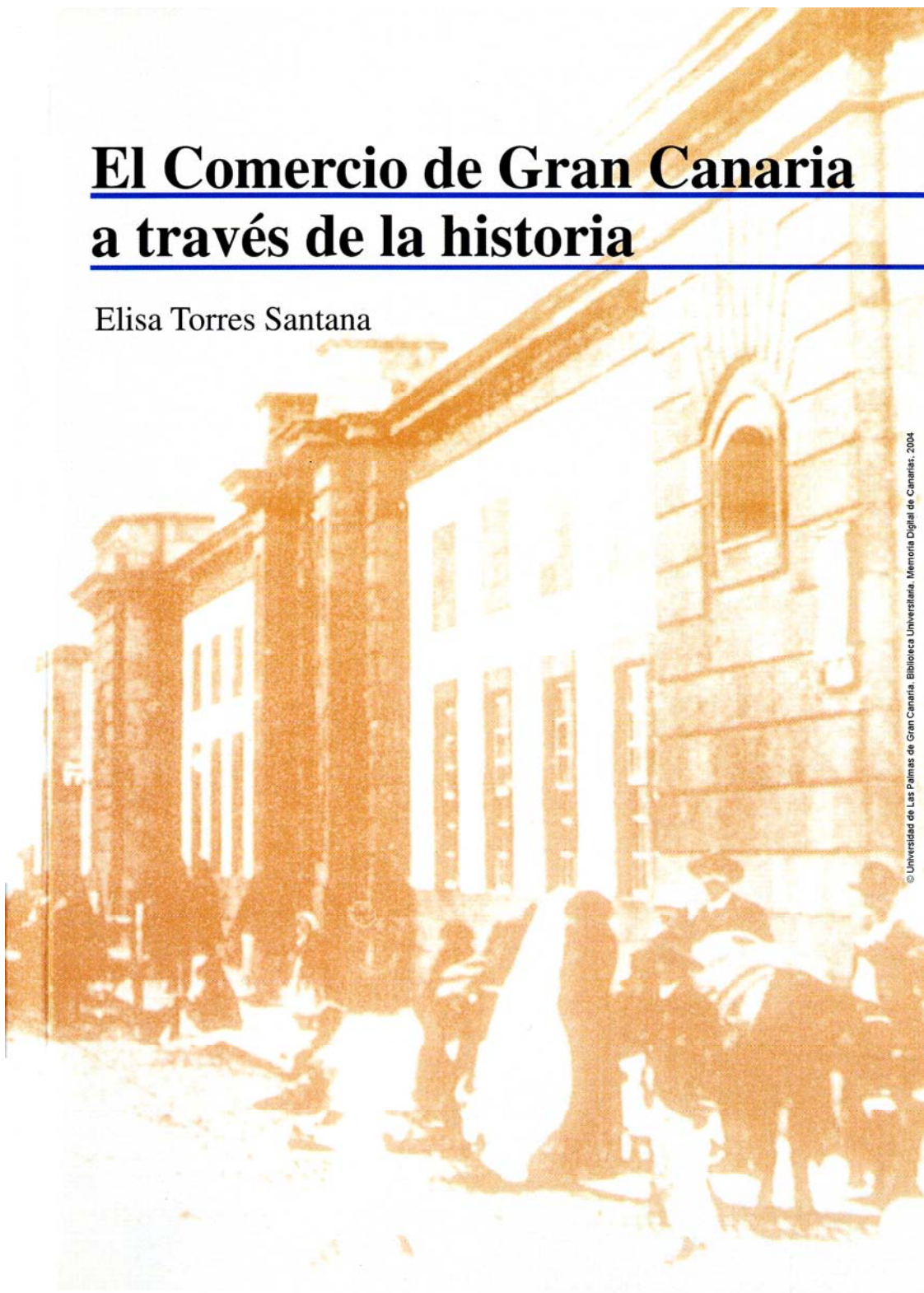


El Comercio de Gran Canaria a través de la historia

Elisa Torres Santana



EL COMERCIO DE GRAN CANARIA A TRAVÉS DE LA HISTORIA

Elisa Torres Santana

CONFECO
CONFEDERACIÓN DE PYMES DEL COMERCIO



Edita: CONFECO
Realización: Daute Diseño, S.L.
Imprime: COFIMA
Depósito Legal: G.C. - 348 - 1999

*A mis padres, Manolo y Maruca,
pequeños comerciantes de la ciudad de Las Palmas,
y a todos los que, como ellos, han contribuido
con su esfuerzo y trabajo al desarrollo de Gran Canaria*

PRESENTACIÓN

El comercio es una de las actividades más antigua que ha estado vinculada al ser humano. A lo largo de la historia, el desarrollo del mismo ha implicado el contacto de unos hombres con otros en distintas latitudes para intercambiar productos, bien alimenticios como artísticos e incluso bélicos, a través de los medios más diversos: desde el trueque al dinero en metálico, pasando por las fórmulas más sofisticadas.

Su organización ha ido variando a lo largo del tiempo, pero siempre en la misma ha jugado un papel de primera magnitud el ser humano; así, bien solo, o en compañía de otros, ha organizado esta actividad, con el objeto por un lado, de surtir y surtir a otros de los productos más necesarios y, a cambio obtener un beneficio con la liquidación de las cuentas al final de la jornada.

Este comercio según se realizara en puntos lejanos o cercanos se ha definido como internacional, nacional, regional y local. En Canarias, debido a su posición y a su carácter archipiélagico, el comercio ha estado presente desde el mismo momento en que los europeos toman contacto con ella, de tal manera que, puede afirmarse que el trato mercantil fue la primera actividad desarrollada por los europeos en las islas. En efecto, una de las razones que

motivaron a los hombres del Viejo Continente a acercarse a Canarias fue, además de, por afán expansionista y de buscar un punto de apoyo logístico en el Atlántico, con el objetivo de conseguir productos necesarios en Europa, entre ellos, los propios moradores del archipiélago, que se vendían como esclavos en los principales mercados de la época, y los tintes tan necesarios para la industria textil.

Conquistadas las islas, explotadas sus tierras e impuestos los primeros cultivos, llegarán a ellas mercaderes y negociantes de todos los tipos y de todas las nacionalidades, a quienes cabe la responsabilidad de las transacciones mercantiles. De este modo se engarzó Canarias en la corriente mercantilista europea, e igual que se comerció con este continente, pronto interesó el mercado africano y mucho más el americano. Las islas de este modo, se vieron visitadas por barcos de todas las tipologías y por hombres duchos en el trato mercantil, que igual que abrieron las puertas hacia el exterior organizaron el mercado regional, el insular y el local. Así, distintos comerciantes recorrían las islas con los productos que, importaban y a cambio se hacían con aquellos que se demandaban desde el exterior, y a la vez fueron abriendo tiendas y almacenes tanto en la capital de Gran Canaria, como en aquellos otros núcleos de población de cierta entidad. A partir de este esquema, el comercio se implantó en el Archipiélago, y se ha convertido en una de sus señas de identidad a lo largo de la historia.

Pues bien, este desarrollo mercantil de la isla de Gran Canaria es el que ha trazado la profesora Elisa Torres en el apretado y ágil

estudio que presentamos. En el mismo, se analizan todas y cada una de las características que definen el comercio, desde las transacciones a gran escala, hasta aquellas que se realizaban al menudeo, bien con la venta directa en las calles, o a través de las distintas tiendas que se fueron abriendo en los lugares poblados, bien de tejidos como de los productos más diversificados. Este trato, no solo es importante por la importación-exportación de productos, sino por todo el entramado que se generó en torno a él. Gracias al mismo se desarrollan los puertos, se modifica el transporte marítimo, se aplican las técnicas mercantiles al uso en Europa, y en otras partes, y se forman sociedades de cierta importancia, y en especial se abren nuevas comunicaciones dentro de la isla, que partiendo del punto neurálgico, que era la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se conecta con el resto de la isla. Así, se abren hacia el interior tres caminos principales, que son los mismos que hoy transitamos, pero a través ya de mejores calzadas y carreteras y con más radio de acción. Estos eran, el que abría la ciudad hacia el este, conocido como el camino real de Telde, junto a la mar, por donde se comunicaba Las Palmas con el señorío de Agüimes y los otros núcleos del sur; otro era el de Tafira, que enlazaba a la ciudad con el centro de la Isla, y por último estaba el camino real de Tenoya, que comunicaba la capital con Arucas y con el resto del norte de la Isla.

Igual que esto, en el estudio se van desgranando otros muchos aspectos y se van analizando las secuencias que el comercio desarrolla a lo largo del tiempo hasta llegar a los momentos actuales. Entre ellos es de destacar la importancia que el comercio ha teni-

do como generador de ideas y de movimientos culturales, pues junto con los artículos más necesarios fueron llegando costumbres y elementos de las sociedades cultas española y europeas, especialmente italiana. Las representaciones teatrales, los bailes, los juegos, la lectura de libros importados y las tertulias, constituyeron manifestaciones culturales de la ciudad de Las Palmas que se han perpetuado en el tiempo.

El estudio, por tanto, da una visión amplia de la actividad mercantil y de todas sus implicaciones, a pesar de las lagunas que todavía encierra este sector tan primordial para la isla de Gran Canaria, poniendo en evidencia la importancia del mismo. Por todo ello creo un acierto el haber emprendido este trabajo gracias al interés de CONFECO y de la Dirección General de Comercio del Gobierno de Canarias.

Manuel Lobo Cabrera

RECTOR DE LA UNIVERSIDAD
DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Introducción:
El Comercio como estructura
en la actividad económica insular

Una vez finalizada la conquista del archipiélago canario y su incorporación a la Corona Castellana, comienza a desplegarse la actividad mercantil en Canarias. Con el tiempo llegará a convertirse en el principal motor de la economía isleña, en particular de las islas de realengo, aquellas que fueron conquistadas directamente por la monarquía de los Reyes Católicos: Gran Canaria, Tenerife y La Palma. El resto del archipiélago canario también se va a beneficiar del desarrollo comercial, aunque en menor medida, y dependiendo siempre del tirón que podían ejercer las islas realengas sobre Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y, en menor medida el Hierro, islas de dominio señorial.

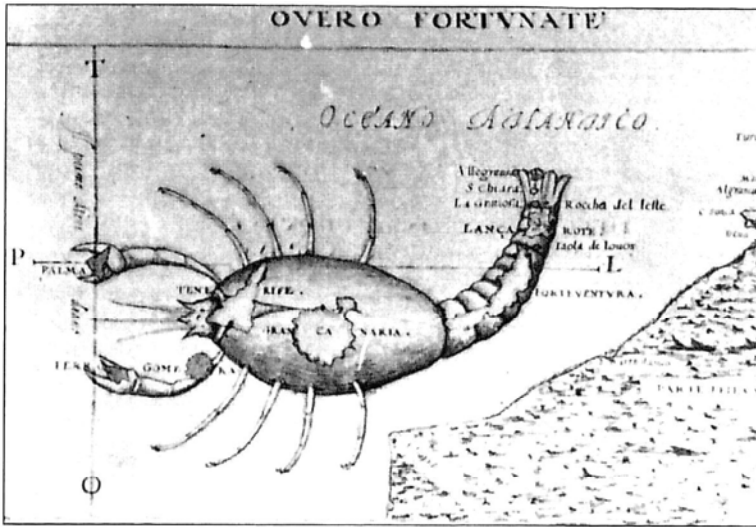
En el proceso de conquista de Canarias, iniciado a comienzos del siglo XV y finalizado con la centuria en 1496, intervendrán comerciantes de diversas nacionalidades, en especial genoveses, instalados ya en Canarias, que van a contribuir a la financiación del mismo. Ello denota ya, en fechas tempranas, un interés de Europa por participar en las riquezas que Canarias podía ofertar.

La curiosidad europea por Canarias se había iniciado con anterioridad, en el primer tercio del s. XIII, cuando, en función de la coyuntura económica por la que atraviesan los estados europeos del Mediterráneo, en particular la República de Génova, que se veía imposibilitada para comerciar directamente con los mercados de Oriente, que eran los abastecedores de una serie de productos vitales para el consumo europeo, caso de las especias: canela, clavo, pimienta nuez moscada etc., además de productos suntuarios, como la seda, los brocados etc. Estas circunstancias

van a empujar a los genoveses a buscar rutas alternativas para su comercio con el Mediterráneo Oriental y con Extremo Oriente, que les permitan acceder a dichos mercados, sin el control de los turcos. La conquista del espacio atlántico se va a iniciar y, con ello, el Redescubrimiento de las Islas Canarias.

Canarias, conocida ya por los clásicos griegos y latinos, que la asociaban con el Paraíso, otorgándole los nombres de: Jardín de las Hespérides, Campos Elíseos, Islas Afortunadas, saldrá de ese anonimato secular, durante el cual se han ido desarrollando en su suelo las culturas propiciadas por los diferentes pueblos aborígenes que la habitan. De repente, se verá inmersa en los intereses políticos y económicos de las regiones europeas más desarrolladas.

Es un ejemplo más, y sin duda clarificador, de la importancia geoestratégica y económica de nuestro archipiélago que, a lo largo de su historia, se ha convertido en “oscuro objeto de deseo” para los países que han jugado, o querido jugar, un papel preponderante en el escenario mundial; situación que se ha repetido continuamente, pues si en el s. XV eran los castellanos y portugueses, los que se disputaban la conquista del archipiélago canario, de cara a la conquista y colonización de las cercanas tierras africanas, serán posteriormente los ingleses y holandeses, los que intentarán, también sin éxito, la ocupación del archipiélago o al menos alguna de sus Islas. Ya en el siglo XX y con ocasión de las dos guerras mundiales, en los planes de las potencias enfrentadas figurarán también intenciones de ocupación.



Las Islas Canarias vistas por los europeos del s. XVI. Mapa de Leonardo Torriani.

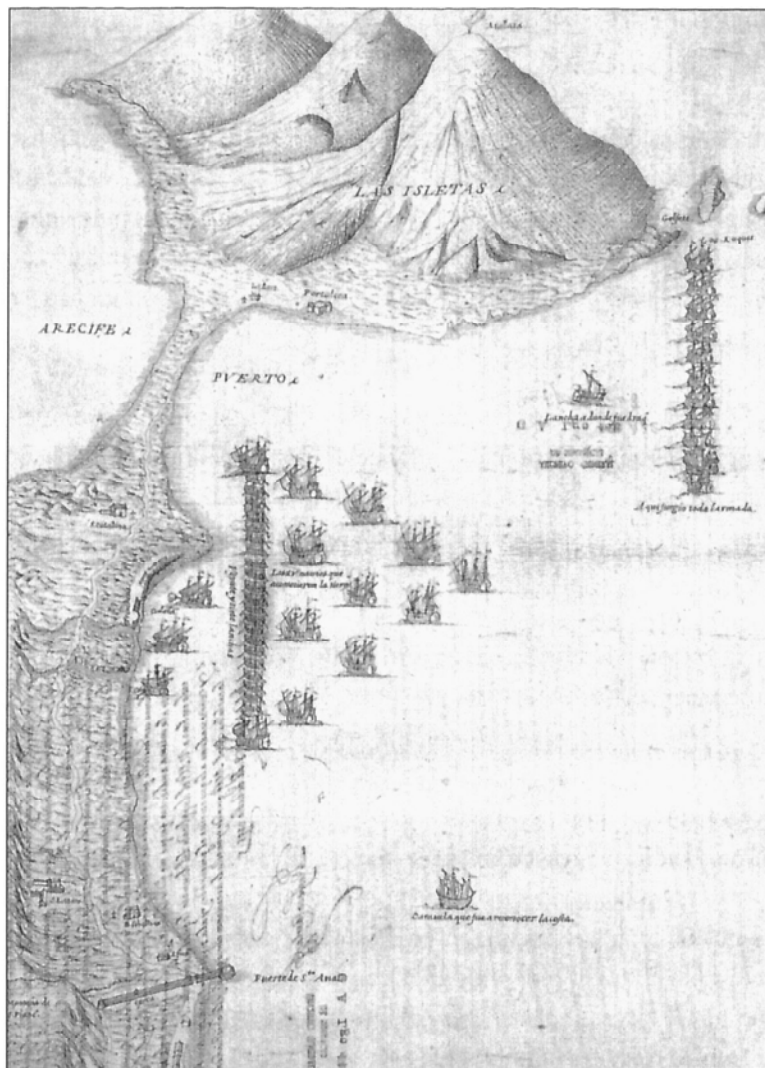
La llegada de los europeos a Canarias en el siglo XIII se producirá de forma esporádica, con los viajes de los hermanos Vivaldi, o Nicoloso da Recco, pero pronto se va a convertir en algo más organizado. Sucesivas expediciones de mallorquines, aragoneses, castellanos, lusitanos, vendrán con un interés comercial, aunque a veces combinado con el evangelizador. Los europeos acuden a la búsqueda de los productos que las Islas están en condiciones de ofrecer, como la orchilla, un líquen tintóreo del que se obtiene de forma natural un color púrpura, muy demandada en los mercados europeos, y los hombres, que son trasladados como esclavos a los mercados más importantes del momento. Con estos antecedentes, no es de extrañar que, tras la conquista

de Canarias, las Islas se vean insertas en las redes del comercio castellano, primero, y mundial después.

A las razones de índole estratégica, políticas y económicas, habría que añadir las geográficas, en función de su posición en la confluencia de las rutas marítimas, que enlazaban los continentes europeo y africano y, posteriormente a ambos, con el recién descubierto Nuevo Mundo.

Canarias se va a convertir en ruta obligada de paso de todos las singladuras que, desde Europa, se dirigían a África, a América, e incluso hacia el continente asiático, pues sus puertos, en particular Las Isletas, en la isla de Gran Canaria, y el de San Sebastián de La Gomera se convertirán en puertos de aguada, descanso y avituallamiento para las embarcaciones que siguen las diferentes rutas intercontinentales.

Aún recordamos los grancanarios como, en la década de los 60 y 70, los grandes trasatlánticos de pasaje y los cruceros de placer, escalaban de forma constante en el puerto principal de la Isla, arrojando por sus escalerillas, aquellas riadas de “chonis”, que venían ansiosos de pasear por la ciudad, o la isla, así como de realizar compras en los comercios de hindúes, más conocidos por los “indios”, de la zona portuaria; establecimientos que abrían de forma ininterrumpida todo el día, cerrando sus puertas cuando los turistas regresaban al barco, anticipándose de esta forma a los horarios que, muchos años después, tendrían las grandes superficies comerciales. Asimismo, los barcos de carga que realizaban



La bahía de Las Isletas a fines del s. XVI.

singladuras transoceánicas, también recalaban en el puerto de La Luz.

El gran desarrollo experimentado por el transporte aéreo, así como las sucesivas crisis del petróleo, propiciaron la caída de estos cruceros trasatlánticos de placer, que, en fechas recientes, han vuelto a ser rescatados en forma de cruceros de lujo, volviendo a arribar algunos de ellos, de forma más esporádica, a nuestros puertos.

La navegación comercial y de cabotaje, que tenía como referencia a Gran Canaria, ha permanecido de forma más continuada, aunque también afectada por las incidencias de la economía mundial.

Así pues, las Islas Canarias han desempeñado un papel clave en la historia del comercio del Atlántico y mundial, como ya supo apreciar nuestro historiador ilustrado Viera y Clavijo:

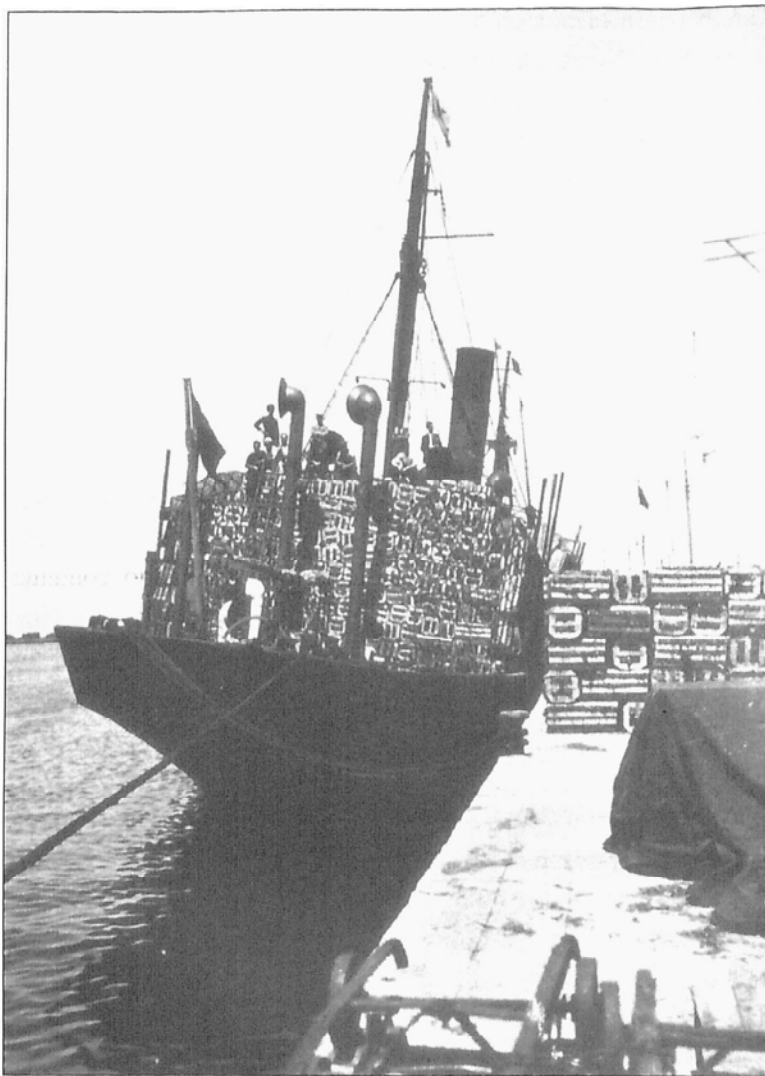
“Las Canarias eran la llave de las Indias Orientales y Occidentales”

Factor a tener en cuenta asimismo a la hora de analizar la importancia y trascendencia de la actividad mercantil en Canarias, sobre todo en el Antiguo Régimen, es la necesidad del viento en la navegación a vela. Hasta que se pusieron en funcionamiento las primeras embarcaciones a vapor, la única posibilidad para atravesar el océano Atlántico consistía en dejarse empujar por los vientos alisios, que son vientos del NE que surgen en torno a las Azores, y que soplan en el Atlántico Sur, latitud de

Canarias, en la misma dirección de las agujas del reloj, y en el Hemisferio Norte, en sentido contrario. De tal manera que cualquier navío a vela que quisiera trasladarse a América, debía hacerlo desde la latitud de Canarias; o más al Sur, desde Cabo Verde, por ejemplo. El archipiélago caboverdiano, al no poseer un hinterland, más o menos desarrollado, como el caso de Gran Canaria, y al tener una red de puertos más deficientes, no pudo capitalizar esta circunstancia con el mismo éxito que los puertos canarios, y en particular del de Las Isletas, el más desarrollado de Canarias, durante buena parte de la Edad Moderna, y en la actualidad.

La propulsión a vapor y el carbón trajeron consigo la instalación de grandes compañías carboneras inglesas que, en el puerto de La Luz y Las Palmas, se dedicaban a abastecer el tráfico marítimo; ello supuso para la isla de Gran Canaria riqueza inmediata, pero a la larga significó también la pérdida de gran parte de su masa forestal, promoviendo su desertización y la consiguiente falta de recursos hídricos que padece en la actualidad.

Canarias se va a convertir, tras su conquista, en un mercado de materias primas, e incluso con anterioridad, cuando los europeos acudían en busca de orchilla y mano de obra esclava. La puesta en marcha de la economía insular por los nuevos pobladores va a significar la introducción de una serie de cultivos de corte agrícola: cereal, vid, azúcar.. que van a propiciar una cultura de exportación, así como de abastecimiento regional y local, dando lugar a una economía de complementariedad, donde el intercam-



Barco cargando plátanos en el pto. de La Luz. Cortesía de Francisco Quintana Navarro.

bio de productos propios de cada isla será moneda permanente, al tiempo que se crea una demanda de otros productos de consumo no producidos en Canarias, agrícolas e industriales, que deben ser traídos del exterior, con la excepción de una pequeña producción artesanal de paños, cueros o sombreros. Todo ello propiciará la instalación de una economía colonial, puesto que exporta materias primas y se importan productos manufacturados: loza, papel, herramientas, hierro, madera para toneles de vino; así como otros de alimentación: bacalaos, aceites, aceitunas, alcaparras, etc.

Una economía dependiente que estará sujeta, por una parte, a los vaivenes de la economía mundial, en cuanto a mercados, como sucede con el caso del azúcar, que se ve atacada por la competencia del producto antillano; y, por la otra, a las frecuentes sequías que asolan los campos canarios, originando continuamente crisis productivas, lo cual viene a significar la paralización económica de la Isla afectada. Esta situación reiterada origina la sucesión de una serie de cultivos principales, en función de las coyunturas internacionales, donde se vuelcan todas las energías de la economía insular; así se produce la sucesión de: azúcar, vid, barrilla, plátanos y tomates, hortalizas y por último, la explotación preferente de las posibilidades turísticas de las Islas Canarias. Al tiempo que uno de estos cultivos predomina y constituye la base primordial de la exportación, el archipiélago canario mantiene otras ofertas paralelas.

La competitividad de Canarias en lo que respecta a los anteriores productos viene determinada por la benignidad y caracte-

rísticas de su clima, que permiten el cultivo y desarrollo de productos tropicales que en Europa son imposibles de cultivar. Ello explica, en parte, el triunfo de los productos agrícolas canarios en los mercados europeos, así como la posibilidad de ofertar varias cosechas al año.

Las Islas Canarias se van a convertir en mercados receptores de bienes manufacturados y exportadores de materias primas, al igual que distribuidores hacia otras zonas, sobre todo del área atlántica, de productos inexistentes en ellas, como es el caso de los esclavos africanos que llegan a nuestros puertos. Las Isletas será la puerta principal de entrada y salida de los productos foráneos e insulares.

La afluencia de mercancías para exportar y distribuir traerá consigo la instalación de hombres del comercio, los mercaderes, que de las más diversas nacionalidades genoveses, portugueses, castellanos, flamencos, ingleses, irlandeses, franceses, holandeses, así como de países nórdicos, aunque en menor número arribarán al Archipiélago durante el Antiguo Régimen, deseosos de participar en los beneficios del comercio atlántico, a la par que aportarán sus propios capitales, a modo de inversiones, más sus conocimientos y el oficio en las técnicas mercantiles.

Canarias, en general, y Gran Canaria en particular, quedarán conectadas a las grandes plazas financieras del momento: Sevilla, Lisboa, Amberes, Amsterdam, Londres, que no tendrán secretos para los comerciantes grancanarios.

Gran Canaria, en virtud de la actividad mercantil, al igual que Tenerife o La Palma, se convertirán en mercados de primer orden en el espacio atlántico, con una transcendencia que sobrepasa con creces la importancia que podrían tener si nos atenemos a recursos y productos que podrían ofertar. Tendrán asimismo un desarrollo continuado, alterado por crisis de carácter coyuntural, que no van a significar en ninguna medida el abandono de la actividad mercantil.

La importancia del comercio para Canarias no es un fenómeno exclusivo del Antiguo Régimen, sino que continúa vigente hoy en día, sobre todo para la isla de Gran Canaria, que actúa con respecto al resto del Archipiélago como mercado redistribuidor.



La ciudad de las Palmas a finales del s. XVII (1686). Plano de Agustín del Castillo.

Es por ello que consideramos que la actividad mercantil ha supuesto, a lo largo de la Historia, un motor de desarrollo muy importante para la economía canaria, que no hubiera podido superar sus contradicciones, en cuanto a recursos y necesidades, de no ser por la importancia que adquiere el desarrollo del comercio, planteándonos la duda de, ¿cuál hubiese sido la situación de Canarias en el Antiguo Régimen, si la actividad comercial no hubiera existido?.

El comercio implica intercambio, traslado de cierto número de productos. Se realiza por medios diversos, organizándose por una o más personas, y va acompañado por una forma u otra de liquidación de cuentas. Esta sería la definición de un historiador de la economía, que nos sirve para ratificar cómo estos preceptos se cumplen de forma fehaciente en Canarias, si bien de forma y con intensidad diferente, si bien hemos de matizar el papel que ha tenido cada una de las islas de, Gran Canaria, Tenerife y La Palma, en el conjunto del Archipiélago, en épocas determinadas y en relación con los productos de exportación que se han ido sucediendo.

Sin embargo, “no es oro todo lo que reluce”. Flaco favor haríamos a nuestro análisis sobre *El comercio de Gran Canaria a través de la Historia*, si sólo nos dejásemos arrastrar por el aspecto, sin duda, más destacado y económicamente más influyente de la actividad mercantil: el comercio exterior, o si se prefiere, internacional. Hasta el momento, nuestro repaso a la historia del comercio se ha centrado en destacar los factores que han potenciado la actividad mercantil en Canarias, y en Gran Canaria en

particular, o sobre qué tipo de economía se ha desarrollado en el Archipiélago tras la conquista castellana. Sin embargo, otros niveles del comercio también han jugado un papel de importancia y han adquirido un nivel de representación en la economía isleña, olvidarnos de ello sería poco leal.

Canarias, desde el siglo XVI, contará ya con unas redes de distribución y abastecimiento de los productos de las Islas, o introducidos desde el exterior que facilitarán su llegada desde los puertos de recepción hasta la totalidad del Archipiélago. Redes de distribución que implican participación de hombres, medios de transporte, rutas interinsulares, medios de pago, que facilitan la distribución, de la misma forma que estos medios servirán para sacar los productos que estas islas ofertan a los mercados regionales, o a la exportación exterior.

Paralelamente a estos dos niveles de la actividad mercantil, se desarrolla en el ámbito insular el comercio local, lo que hoy sería el equivalente al pequeño comercio que, sin tener la gran trascendencia económica de los niveles anteriores, resulta realmente imprescindible para el desenvolvimiento de la vida cotidiana de la ciudad y de la Isla de Gran Canaria. Por medio de las tiendas y de las vendederas, que pregonan sus artículos de primera necesidad como pan, vino, aceite, se garantiza que los núcleos poblacionales estén abastecidos a diario. Los buhoneros, o vendedores ambulantes por el resto de la Isla, llevarán otras mercancías, como abalorios, que en los pagos rurales no existen, pero que también son necesarias.

Así pues, los tres niveles de comercio posible- exterior, regional y local, - se combinan en la isla de Gran Canaria a lo largo de su historia, potenciando con ello su papel económico en el conjunto del Archipiélago, sí bien en una dura disputa y alternancia con Tenerife; y en el conjunto del mercado internacional, y posibilitando al mismo tiempo, la supervivencia de sus habitantes.

Dicho esquema, con ligeras variaciones, se va repitiendo a lo largo de los siglos, entrando en liza los factores coyunturales que pueden afectarlo, pero que nos permite manifestar que desde el siglo XVI la actividad comercial ha jugado un papel de primer orden en la Historia y en la Economía de Gran Canaria.

*La infraestructura necesaria
para el desarrollo de la
actividad mercantil*

En Canarias, existen una serie de condicionantes de tipo físico impuestos por el medio, como la condición archipelágica, que vienen a determinar el ejercicio de la actividad mercantil. El comercio de Gran Canaria es de índole terrestre y marítimo, predominando éste último puesto que las mercancías se trasladan de una isla a otra, por lo cual el transporte marítimo se hace imprescindible. Es más, se da la circunstancia de que incluso cuando el comercio es dentro de la propia isla, resulta más rentable el uso del transporte marítimo que el terrestre, debido a la orografía tan abrupta, las largas distancias y la escasez de caminos dispuestos para el tráfico rodado en el Antiguo Régimen.

Es más, aún a principios del s. XX, aquellas zonas de la isla que se habían mantenido al margen del desarrollo, potenciando con ello su aislamiento, como era el caso de la Aldea de San Nicolás, tenían un sistema de comunicaciones por mar con la isla de Tenerife antes que con la propia capital de Gran Canaria, la ciudad de Las Palmas. Al mercado de Sta. Cruz se dirigían los aldeanos a comprar y vender sus productos, dada la inexistencia de comunicación por carretera con Las Palmas y la mayor dificultad de navegar al puerto de La Luz, frente al de Sta. Cruz, más cercano.

Lo cierto es que el mar nunca ha sido un obstáculo insalvable para los habitantes de las islas Canarias; es más, cuando se sale de la Isla, ya no existen los límites y el canario se desplaza con mayor facilidad a América que a la Península Ibérica, lo cual no deja de ser una paradoja. El mar ha sido para Canarias un medio

de comunicación, pues como afirmaba un ilustrado canario, el Marqués de Villanueva del Prado: *el Mar era para Canarias lo que los Canales para Flandes*.

El Océano puso en contacto a Gran Canaria con las otras islas del Archipiélago y con el comercio exterior. Sus caminos eran surcados por los navíos de las más diversas nacionalidades, que se llevaban de Canarias sus preciados frutos y aportaban a las Islas los productos del exterior y las obras de arte, que al gusto de cada época penetraban en Canarias. Por lo tanto, por medio del mar llegó a Gran Canaria, riqueza, cultura, relaciones con otros pueblos y el caudal humano que vinieron, primero a poblar y, luego a comerciar.

Los puertos

Además de la vía de relación que es el mar, debemos de tener en cuenta que hay una serie de medios materiales, físicos algunos y otros no, como es el caso de los puertos, naturales o preparados por la mano del hombre, que son necesarios para que la actividad mercantil pueda desenvolverse. Puertos, instrumentos de pago, almacenes para las mercancías, capitales, navíos y todo lo que conllevaba la navegación marítima serán analizados en este capítulo, aunque de forma somera.

Los primeros puertos de la Isla de Gran Canaria se construyeron en el entorno de la ciudad de Las Palmas. Ya los cronistas hablan de ellos, como es el caso de Abreu y Galindo, que nos lo describe:

... tiene el Puerto de Las Isletas, que está a una legua de la ciudad, puerto principal, donde está el castillo y fuerza importante de la ciudad...

La buena disposición del puerto, su emplazamiento, destacan desde el momento de la conquista, pues ya en él desembarcaron las tropas de Juan Rejón, conquistador de la Isla. La seguridad que suponía el abrigo de las Isletas hizo que adquiriera fortuna convirtiéndose en el puerto principal de Gran Canaria. Ello le permitió desarrollar una mayor infraestructura, tal como un mesón y un almacén dónde se guardaba el azúcar y sus productos derivados, destinados a la exportación.

En esa misma zona, si bien orientado hacia el oeste, se encontraba el puerto del Arrecife, en la ubicación actual de la Playa de las Canteras, fondeadero asimismo natural, que permitía un contacto más estrecho con la isla de Tenerife, sobre todo en el siglo XVIII. En esta zona había un corral para depositar el pescado proveniente de las pesquerías africanas.

Ya en fechas muy tempranas, los inicios del s. XVI, el Puerto de Las Isletas, primero, y el de La Caleta después, ya poseían guardas y vigías que percibían un salario de 600 maravedíes por su trabajo.

En la propia ciudad existían además otros puertos, más bien surgideros, aunque de menor importancia, que se jalonaban por el litoral en dirección Sur- Norte: los de las caletas de Sto. Domingo y San Pedro Mártir, en la playa actual de San Cristóbal, el del

Charco de los Abaes, junto a San Telmo y los de las playas de Sta. Catalina. Eran propiamente desembarcaderos por dónde llegaban mercancías del exterior y de dónde salían los productos de la tierra al natural, o elaborados. Junto a los surgideros existían torres defensivas y algunas fuentes para abastecer a los navíos.

La infraestructura portuaria de la isla no se limitaba al escenario de la ciudad de Las Palmas, sino que una serie de puertos y fondeaderos se extendían por todo el litoral insular. En el este de Gran Canaria, para dar salida a los productos de la Vega de Telde se encontraban: El Bañadero, Melenara y Gando. El de Cuevas Blancas, en Arinaga, facilitaba la salida de los productos del señorío episcopal de Agüimes. Avanzando hacia el Sur de la isla estaban: El Castillo, Maspalomas, Arquineguín y Tauro, utilizados sobre todo por los navíos que se dirigían a su entorno en busca de leña. Sin embargo, con la excepción de Telde, los puertos de esa zona de la isla eran bastante secundarios y de poco tráfico respecto al movimiento económico insular, en función de la escasa oferta que en ese momento podían ofrecer los territorios aledaños.

Diferente es la situación de los puertos de la banda norte de Gran Canaria, los más importantes y concurridos después de los capitalinos: El Lance de la Madera, en la costa del municipio actual de Moya, los del Bañaderos, Sardina y Agaete, asociados con la explotación del azúcar en la zona y la existencia de los ingenios. Continuando hacia el oeste nos encontramos los puertos grancanarios asociados a la explotación de la orchilla y de la



La ciudad de Las Palmas y sus fortalezas en 1599.

madera para los ingenios azucareros, para la construcción de viviendas y para el consumo doméstico.

La situación en lo que respecta a la infraestructura portuaria, no va a alterarse demasiado en la centuria siguiente. Continuará existiendo una distinción entre los puertos que tienen una orien-

tación al tráfico de cabotaje interinsular, como pueden ser los de El Lance de la Madera o los del sur de la isla, frente a los que tienen una dedicación más dirigida al comercio exterior, caso de los puertos capitalinos o de Melenara en Telde.

El mayor tráfico de los puertos capitalinos determinaba una mayor inversión, al tiempo que mejores instalaciones. Su mesón con posada para los marineros, abierto ya en el s. XVI, continuaba aún en la centuria siguiente; así como es de destacar la instalación de una torre de vigía con su vigilante, que tenía la obligación de permanecer en ella, desde una hora antes del amanecer hasta una hora después del anochecer, sin abandonarla para nada. La instalación de este vigía vendría a tratar de paliar los efectos de los terribles ataques que, de piratas o de flotas extranjeras, sufrió la isla sobretodo en los siglos XVI y XVII.

La red insular de pequeños puertos se mantiene, cambiando la intensidad con que aparecen reflejados en los documentos de la época, si bien algunos vienen a engrosar la nómina de la centuria anterior. Es el caso del puerto del Juncal, en el barranco del mismo nombre situado entre los municipios actuales de Agaete y Gáldar, desde dónde a mitad del s. XVII se mantiene un intenso tráfico comercial con la isla de Tenerife.

En definitiva se mantiene por todo el litoral de la isla de Gran Canaria, una red de pequeños puertos que resultan vitales para la supervivencia insular, dando lugar a una red marítima compleja y heterogénea donde se mezclan los intereses del

comercio exterior de Gran Canaria con los del comercio local y regional.

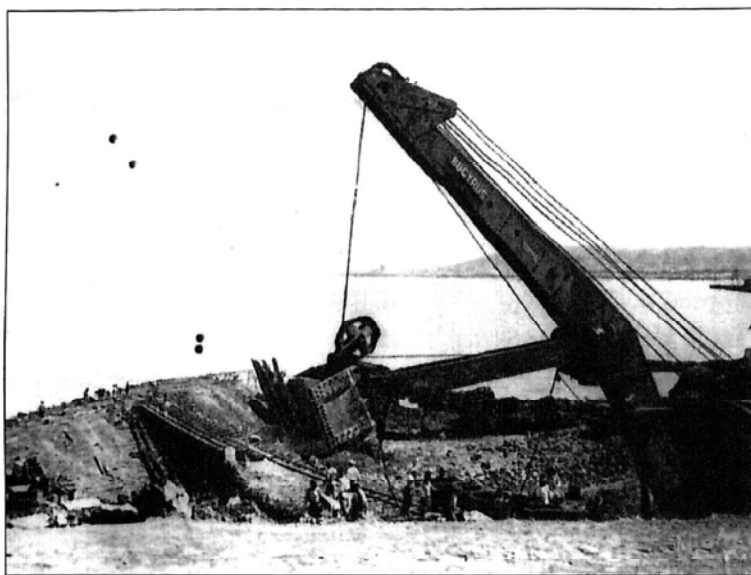
El siglo XVIII viene a significar para la ciudad de Las Palmas la reivindicación de la mejora de su infraestructura portuaria. Conscientes de que la mejora de la ciudad y de la actividad comercial pasaba por la construcción de un muelle que viniese a paliar las deficiencias del fondeadero más usual, la ciudad, amparándose en el Decreto de Libre Comercio de 1778 con el continente americano, comienza a demandar la instalación de un muelle sobre el marisco de San Telmo que afectaría a la antigua construcción defensiva de Sta. Ana. Por el corregidor Eguiluz se dan los pasos necesarios para la realización de este muelle; Pero por diversas circunstancias, dicho proyecto pasa por una serie de avatares que impiden que, antes de los inicios del s. XIX, se pueda ver concluido el ansiado muelle de las Palmas.

En lo que respecta al resto de los puertos insulares, la preeminencia económica y comercial de la isla de Tenerife, así como su dominio del comercio interinsular, alteró y disminuyó la importancia de los puertos del litoral grancanario. Sin embargo, la interdependencia de la economía canaria, mantiene en activo la red de puertos locales que, si bien ya no tienen tanta trascendencia de cara al comercio exterior, si la mantienen y se muestran vitales en el comercio interinsular y local.

Pronto, a mediados del s. XIX, se comprobó la necesidad de construir un puerto que respondiese al ansia de crecimiento de la

ciudad. El antiguo muelle, aún sin terminar, de Las Palmas era insuficiente e inseguro, de tal manera que, cuando el mar estaba mal, los veleros debían dirigirse para guarecerse al fondeadero de la bahía de Las Isletas.

La concesión del Régimen de Puertos Francos a las Islas en 1852 más la construcción de la carretera que iba a unir Las Palmas con el Puerto dos años más tarde, amén de otros fenómenos, como la rivalidad con la isla de Tenerife, más el auge del cultivo de la cochinilla, son factores todos ellos que ayudan a generalizar en Las Palmas un movimiento de opinión favorable a la



Imágenes de la construcción del Pto. del Refugio (1880). Cortesía de la B. Universitaria de la U.L.P.G.C. (C.S.F.P.)

construcción del nuevo puerto. El puerto de La Luz resultó ser el objetivo innegociable de la sociedad grancanaria. En Junio de 1862, por Real Orden, se aprueba su creación. Tardará algunos años aún en verse materializado, pero será el factor más importante de progreso del que haya disfrutado la economía grancanaria a lo largo de su historia.

Era necesario dotar de servicios e instalaciones complementarias: almacenes de carbón, depósitos de mercancías, astilleros, varaderos, muelles para embarcaciones menores, que tendrían como misión facilitar las operaciones comerciales. Así va a



Dique de Sta. Catalina con la Cía Miller, Cortesía de la B. Universitaria de la U.L.P.G.C. (C.S.F.P.).

comenzar una época de crecimiento y desarrollo para la ciudad, al socaire del Puerto y de la instalación de compañías extranjeras, en particular británicas, que van a invertir sus capitales.

En el siglo XX, los cambios introducidos en la navegación marítima, más la coyuntura económica mundial, con sucesivas crisis, tanto bélicas, como del petróleo, que tanta incidencia tuvo en el tráfico del Puerto de la Luz, no han cambiado la importancia del Puerto en el desarrollo económico de la Isla. La Luz ha pasado por diversas vicisitudes, ha continuado su proceso de crecimiento con la incorporación de nuevas instalaciones, caso del Muelle Pesquero, o del dique Reina Sofía, pero continúa siendo un factor dinamizador de la actividad comercial en la isla de Gran Canaria.

Los navíos: tipología

La utilización de naves para el transporte de mercancías y viajeros es otro elemento fundamental para el desarrollo del comercio. La tipología de las embarcaciones utilizadas en el comercio de la isla de Gran Canaria a lo largo de la Historia ha ido evolucionando en consonancia con las técnicas de construcción y navegación de cada época, como asimismo en relación con los materiales constructivos empleados. La utilización de los diferentes modelos de naves utilizadas en la navegación mundial ha tenido en la isla de Gran Canaria su reflejo más inmediato.

La situación atlántica de Canarias ha posibilitado su inserción en los modelos de navegación atlánticos, en las técnicas de cons-

trucción naval de los experimentados navegantes portugueses y castellanos, sin desdeñar el aprovechamiento de la tradición mediterránea representada, entre otras cosas, por la utilización del aparejo latino.

Los navíos utilizados en Canarias en el Antiguo Régimen provenían tanto, de la aportación que hacían a la Isla los navegantes que venían a ella en sus propias embarcaciones para comerciar como de la construcción por los carpinteros de ribera insulares de aquellas embarcaciones que resultaban precisas, creando una tradición de construcción naval que ha persistido hasta nuestros días, aunque de forma ya artesanal.

En el siglo XVI, el tipo más generalizado era el navío, nombre de carácter genérico, que incluía diversos tipos de naves: carabelas de larga tradición atlántica, perfeccionada a lo largo de siglos por los portugueses en sus navegaciones por la costa africana y utilizada luego por Colón en su singladura descubridora del Nuevo Mundo; los galeones, embarcaciones de mayor porte, que alcanzarán un gran desarrollo cuando la Corona española ponga en marcha el “Sistema de flotas” para la navegación indiana; carracas y urcas, de procedencia noratlántica, se combinan asimismo en la navegación que desde y hacia Gran Canaria se realiza.

La barca, chalupa y naveta se utilizan en los pequeños recorridos de cabotaje, en las calmas isleñas, en los intercambios interinsulares, o en los viajes de pesquería a la costa africana. Como podemos suponer, eran embarcaciones de menor porte y tonelaje,

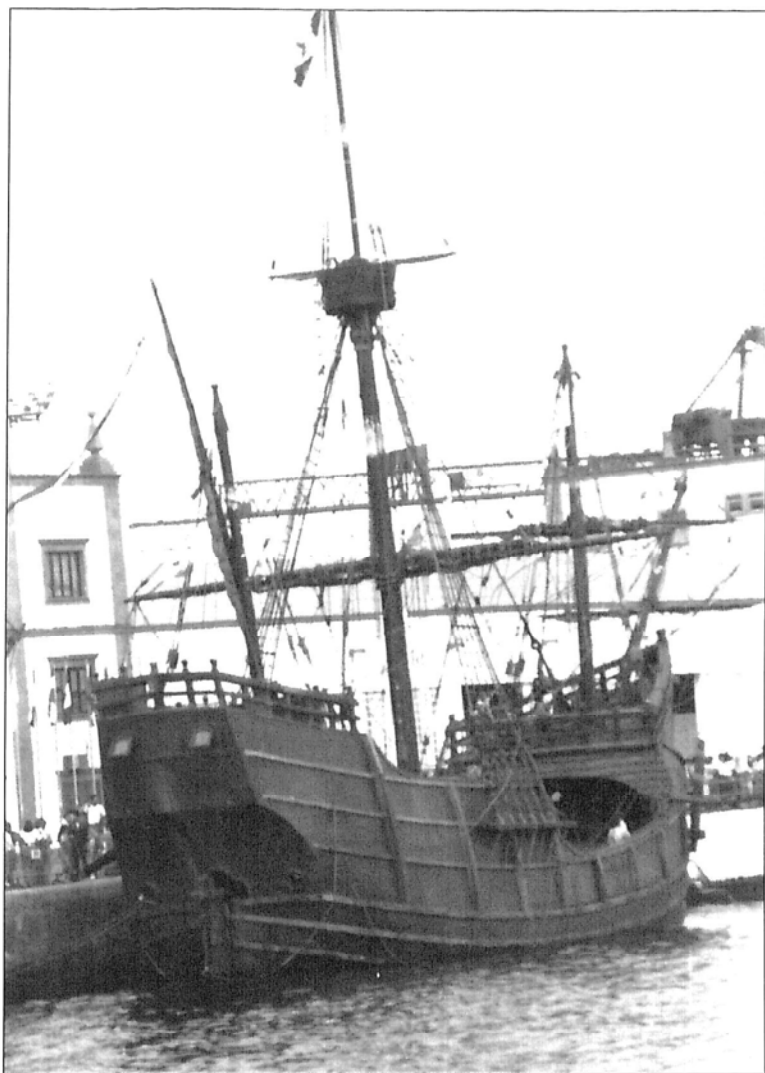
debido a las tareas a que estaban dedicadas; y algunas, como la chalupa, continuaba manteniendo los remos.

El comercio internacional con dirección a los mercados americanos o europeos, así como africanos, precisaba ya de otros tipos de embarcaciones que tuviesen mayor maniobrabilidad, que permitiesen más capacidad de carga y de tripulación y por consiguiente más tonelaje. Las estrellas de este comercio son: carabelas, carabelones, urcas y naos.

La carabela prototipo por excelencia de la navegación trasatlántica era una nave del orden de las 30 o 40 toneladas, de velas muy ligeras, combinando los dos tipos de aparejo -cuadrangular y latino-, lo que les permitía adaptarse mejor al régimen de vientos del Océano Atlántico. El carabelón era menor aún, 10- 20 tn, y de velamen más reducido.

El navío era un edificio flotante con dos, tres, o cuatro mástiles, velas cuadradas, perfectas para marchar con el viento en contra y con mayor capacidad de carga. Su procedencia estaba en el Atlántico meridional.

La nave aportada por los neerlandeses, la urca, era una embarcación muy ancha por el centro, con la popa redondeada, muy pesada y lenta, pero que permitía transportar grandes cantidades de mercancías. Podría decirse que era el barco por excelencia de los capitanes y navegantes flamencos que acudían a la isla en busca del azúcar.



Reproducción de una carabela, embarcación del s. XVI, en el Pto. de La Luz.

Con menor desarrollo, pero no ausentes de las aguas isleñas eran los pataches, y saetillas. El patache es un navío de dos palos, de buen andar y reducidas dimensiones, que se utilizaba por su rapidez, para llevar aviso al resto de la flota, para reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. Aunque en Gran Canaria también era usado como nave de transporte hacia los mercados de la Península, a Cádiz y de Europa a Francia. Saetías o saetillas también aparecen, pero en pocas ocasiones. Son naves de tres palos y una sola cubierta.

El panorama de la tipología de las embarcaciones utilizadas en el comercio de Gran Canaria, no se altera demasiado en el siglo siguiente. Los modelos de naves utilizados, con contadas excepciones, continúan siendo los mismos. La denominación genérica de navío continúa en uso, encubriendo los tipos ya señalados. Las carabelas y las naos, con su mayor tonelaje, de hasta 100 tn, siguen empleándose en el comercio de Gran Canaria con el exterior. Pataches y Saetías, están en uso aún en la centuria decimoséptima. Sin embargo se produce la aportación de las tartanas, navío de remo de tamaño pequeño, y que se utiliza muy escasamente. Las fragatas y los bergantines también aparecen representadas en la navegación de la isla de Gran Canaria, en estas fechas.

El siglo XVIII no aporta cambios fundamentales, pues los tipos de embarcaciones continúan siendo los mismos, al menos en buena parte del siglo, aunque bien es verdad, que estamos necesitados de un estudio en profundidad sobre el tema, que ha sido abordado en menor medida, que en los siglos anteriores.

Las fragatas, en proceso de perfeccionamiento a lo largo de los dos siglos anteriores, han adquirido ya mayores proporciones. Llevaban un enorme velamen que les permitía adquirir mayor velocidad. Al ser una embarcación ligera y rápida, se solía utilizar también con fines militares sirviendo como barco de enlace. También la carabela continúa vigente en la centuria decimoctava, aunque con un mayor tonelaje, entre 140- 160 tn. Los bergantines se han convertido en unos grandes barcos al servicio de la escuadra.

La inexistencia de estudios monográficos sobre el tema, nos impide desarrollar el aspecto de la tipología de las embarcaciones utilizadas en los ss. XIX y principios del XX. Época en la que por otra parte, se produce la gran revolución en el transporte marítimo cuando la máquina de vapor permite la sustitución de la navegación a vela.

Sin embargo podemos precisar que mientras se mantuvo la actividad de los carpinteros de ribera insulares, se continuaron construyendo embarcaciones de madera, de pequeño tonelaje, tales como goletas, balandras, gabarras y pequeños buques fruteros para el cabotaje y para pesca en la costa africana. Así como las tareas de reparación y carenado.

Los carpinteros de ribera y la construcción naval

Muchas de las naves utilizadas en el Archipiélago eran construidas por los carpinteros de ribera, en una labor artesanal que

proviene de los momentos posteriores a la conquista y que ha perdurado, aunque cada vez con menor intensidad, hasta hoy en día.

La tradición de los carpinteros de ribera en Canarias se remonta ya a los inicios del siglo XVI, tras la conquista. La demanda progresiva de navíos para la pesca en la costa africana y para la travesía al nuevo mundo, incrementa su número y el de los careneros.

El oficio de carpintero de ribera se va a convertir en uno de los más asiduos y corrientes de los litorales canarios, llegando a crearse una auténtica tradición familiar, que se transmitía de padres a hijos. Junto a ellos trabajaban: calafates, oficiales, obreros y herreros, aún cuando, a veces, ellos mismos ejecutaban todas las tareas.

Los carpinteros trabajaban por ajuste, mediante un contrato previo con la otra parte, o a jornal. Según fuese un tipo u otro de contrato, quedaban concertados con los dueños para poner ellos todo el material. Mientras que los dueños debían negociar con el Cabildo, el Ayuntamiento de la época, la obtención de la licencia para cortar la madera, el artesano, a su vez, se encargaba de buscar oficiales y aprendices a los que enseñaban el oficio, reclutándolos entre los vecinos de las islas o entre los foráneos. En particular, vizcaínos y portugueses, ya que conocían bastante bien el oficio.

Para la pesca africana, la embarcación más común era la barca de pesca, de un tonelaje no superior a las treinta toneladas. Las chalupas y barquetas destinadas al auxilio de las naves que llega-



Carpintería en el Pto. de La Luz (1911). Cortesía B.U. de la U.L.P.G.C. (C.S.F.P.)

ban a puerto, bien para desembarcar los pasajeros o las mercancías, eran los otros tipos habituales.

En lo que respecta a los navíos construidos tradicionalmente en Canarias, podemos destacar a las fragatas y bergantines, variantes de la galera, si bien su uso estaba destinado preferentemente al comercio exterior, en particular al indiano, aunque no se excluía su uso en pesquería.

Carabelas y navíos de tradición atlántica, también llegaron a construirse en Gran Canaria. Su uso era el comercio interinsular,

pero también el exterior, bien fuese europeo, o americano. Galeones y carabelones también fueron construidos por nuestros carpinteros de ribera, destinados los primeros a naves de carga en el comercio y trato de las islas, con un porte entre veinte y veinticinco tn. y los carabelones, con un aforamiento escaso, entre diez y veinte toneladas, se dedicaron sobre todo al comercio interno.

Los astilleros y varaderos se situaban en las zonas litorales, en particular en las playas, en especial en el entorno de la ciudad de Las Palmas, preferentemente cerca de los lugares donde había un emplazamiento defensivo, tal como la calle de la Marina, en la zona de Triana. Lugares de reparación y carenamiento se situaban también fuera del litoral capitalino, como la Bahía de Gando, a dónde llevó a reparar La Pinta, el Almirante Cristóbal Colón en su primer viaje a América.

La construcción naval fue determinante en los siglos XVI y XVII, para la economía de la isla de Gran Canaria y su comercio, pues le permitió tener una flota propia para faenar en el banco pesquero canario- sahariano, y abastecer las necesidades del comercio insular; de la misma manera que la existencia de varaderos y reparadores navales en sus costas permitía la escala de las naves que iban a Indias.

El panorama descrito no va a variar sustancialmente en el siglo XVIII, pues la tradición de construcción de pequeñas embarcaciones destinadas a la navegación a la costa africana se sigue manteniendo, así como los varaderos y reparadores de las

naves que iban al continente americano. Las riberas de la ciudad continúan siendo los lugares donde se realizaban estas tareas, aunque en estas fechas otras zonas se incorporan a la fabricación de naves, tales como la Caleta de Gáldar o La Aldea, así como también Gando, lugares donde era posible abastecerse de madera en las cercanías. El bergantín era el barco que se fabricaba para la costa africana y la balandra o goleta, para el tráfico insular. A finales de la centuria se detecta un descenso en la construcción de navíos en la isla de Gran Canaria, en parte por la escasez de madera en los bosques insulares, consecuencia de la fuerte deforestación a que habían sido sometidos.

A finales del s. XIX y en los inicios del XX, la presencia de capitales extranjeros asociados al desarrollo del Puerto de la Luz, posibilitó la intervención de los mismos en el sector de la reparación y la construcción naval. Al varadero de la compañía Elder Dempster vino a sumarse el astillero de la Blandy Brothers, y posteriormente, las empresas dedicadas a la construcción y reparación naval, la Wilson, Cory y Miller. Ello va a suponer la total transformación de la tradicional empresa de construcción naval isleña, que se verá desplazada paulatinamente, desde las inmediaciones de San Telmo a las playas de La Luz, así como la incorporación de las nuevas tecnologías de construcción y maquinaria.

El período comprendido entre 1883- 1913 el Puerto de La Luz, en la ciudad de Las Palmas, va a alcanzar un gran apogeo. Se va a convertir en el gran puerto de escala del Atlántico orien-

tal, dispuesto a ofrecer servicios a todos los vapores que en él escalaban. Los servicios de carboneo, aguada y víveres resultaban vitales. Al igual que en el caso de la construcción naval, el capital extranjero se incorporará y llegará a controlar la actividad. Mientras que en el caso del agua, las compañías extranjeras intervinieron sólo cuando resultó rentable, lo mismo que el abastecimiento de víveres.

A finales del siglo XIX en la playa del Arrecife, en la actualidad las Canteras en el istmo de Guanarteme, por entonces deshabitado, se encontraba un carenero, para reparar las naves que recalaban en su bahía arenosa. Así como en el entorno del muelle de Sta. Catalina, se encontraban los varaderos y astilleros de la zona portuaria.

Los inicios del siglo XX, significarán para la construcción naval en la isla, la revolución, con la introducción, como ya hemos explicado, de los capitales extranjeros en el sector. Hoy en día existen carpinteros de ribera, en pequeñas empresas familiares, dedicados a la construcción de pequeños barcos de pesca o de vela, para recreo y competición.

Aspectos asimismo a tener en cuenta, en cuanto su relación con la navegación, puesto que el comercio de la isla de Gran Canaria se ejercía en lo referente a los mercados regional e internacional por el mar, son las dificultades que la navegación conlleva. Nos vamos a referir a ello muy levemente, y sólo a modo de ilustración.



Astilleros de San Telmo a finales del s. XIX.

Los riesgos que amenazaban el desempeño de la actividad mercantil eran constantes. Unos de carácter fortuitos, según constaba en las pólizas de seguros y contratos de fletamento, tales como los de mar, naufragios, pérdidas de mercancías, consecuencia de las tormentas o temporales. El encallamiento de las naves en las costas insulares era un hecho demasiado frecuente también. Contra ellos, durante la época moderna, poco se podía hacer.

A estos había que sumarle los que originaban los piratas y corsarios, que actuaban tanto en época de paz como de guerra; Así como los derivados de las fluctuaciones de las mercancías en

los mercados internacionales, en particular de los productos de exportación como el azúcar o el vino, que eran la principal fuente de riqueza de las Islas. En definitiva, el comercio marítimo en sus múltiples variantes, insular, internacional, tenía un elevado margen de riesgo, tanto para el capitán y tripulante de las embarcaciones donde se llevaba a cabo, como para el mercader o capitalista que invertía su dinero.

Las técnicas mercantiles: Seguros y Compañías

La existencia de tan elevado número de riesgos, fortuitos o no, propició que desde fechas muy tempranas, cuando se inicia la actividad mercantil en las islas Canarias, se desarrollaran una serie de técnicas financieras, y comerciales, destinadas, a la protección, y financiación, del comercio insular en sus variantes local, regional e internacional.

Las pólizas de seguro comenzaron a funcionar en Gran Canaria desde fechas muy tempranas. En ellas se registraba el nombre del asegurador, del capitán, maestre de la embarcación, el nombre y tonelaje del navío, su carga, escalas, puerto de descarga y nombre del consignatario. Se realizaba de un puerto a otro, indicando en él, si se aseguraba, la nave completa o una parte de la misma. Tanto el asegurador como el propietario de la mercancía podían actuar en solitario, o en compañía de sus socios.

La formación de compañías mercantiles facilitó la realización de buena parte de la actividad comercial de Gran Canaria. Por

medio de una Compañía se asociaban dos o más individuos para realizar una operación comercial. Al principio, funcionaba entre familiares, pero posteriormente se fueron enriqueciendo con la aportación de nuevos socios.

Diferentes tipos de compañías podían efectuarse; Aquellas en que uno, o varios de sus socios, eran de origen extranjero, o residía fuera de la isla, lo cual significaba una ampliación del campo de acción de la empresa. La función de cada uno de los socios también podía no ser la misma; uno de ellos ponía el capital y el otro ponía el trabajo y el traslado. En este caso, el socio no capitalista tenía mayor cantidad de obligaciones, y no poseía capacidad de decisión.

Si los mercaderes que integraban la Compañía tenían su residencia fuera de Gran Canaria: en Londres, Lisboa etc. nombraban un factor o agente en la isla, con amplios poderes para gestionar los negocios: recibir y comprar mercancías, celebrar contratos, fletamentos etc.

La Comenda, otro tipo de operación mercantil, también se hallaba presente en la isla de Gran Canaria. Se practicaba ya en el siglo XVI, posiblemente por influencia de los italianos que comerciaban con ella, o que se establecieron en la misma. Consistía en la entrega, por parte del mercader o del negociante a otro individuo, de un capital, para que lo negociara en mercancías o dinero. El capital recibido podía ser en géneros o en efectivo. Las Comendas tienen un carácter más temporal y se solían con-

cebir para el desarrollo de una operación, o quizás varias, pero no por un espacio amplio de tiempo. Este tipo de operaciones era usado tanto en el comercio exterior como interno de la isla, variando, claro está, el capital invertido en cada uno de los casos.

Los medios de pago: el crédito

Los medios de pago son también aspectos imprescindibles para el desarrollo de la actividad mercantil. Al margen de la moneda, que es el medio más inmediato utilizada en las operaciones mercantiles de la isla, bien en el comercio externo como interno, y de la cual no vamos a ocuparnos en demasía debido a su complejidad, existía el crédito en sus más variadas fórmulas, dado que era, sin duda, el instrumento más útil, sobretodo en lo relacionado con el comercio de más amplio nivel, regional y exterior, en virtud de la mayor necesidad de capitales, no siempre disponibles, y del problema de los cambios de moneda en el comercio exterior.

Las letras de cambio, instrumento mercantil por excelencia, se utilizaron en Gran Canaria, desde fechas muy tempranas, en parte por las posibilidades que ofrendaban de cara al comercio exterior, y también por la escasez de numerario, por la que pasaron las islas, en determinados períodos del Antiguo Régimen. Por medio de su empleo, Gran Canaria va a quedar vinculada a las plazas mercantiles y financieras del momento: Medina del Campo, Valencia, Sevilla, Lisboa, Londres, y Amsterdam, en los siglos XVI- XVII y XVIII.

Las fórmulas utilizadas eran las que estaban al uso, tal como el endoso, por el cual un tercero aceptaba la letra de cambio como medio de pago para una deuda previamente contraída. El recambio, o “ricorsa” como lo denominaban los italianos, permitía que una letra de cambio circulase de plaza en plaza sin hacerse efectiva, generando cada vez más intereses, sobretodo para el que la negociaba.

Su emisión se realizaba en Gran Canaria para hacer frente a una serie de operaciones mercantiles o financieras: transferencias bancarias, préstamos, pago de deudas y compras que ya habían sido efectuadas. Asimismo, comprobamos como su utilización correspondía esencialmente a operaciones de tipo mercantil para efectuar préstamos de dinero, participando en este negocio tanto los mercaderes extranjeros como aquellos que tenían su residencia o vecindad en la Isla.

Pagarés, reconocimientos de deudas, cambios de monedas, préstamos propiamente dichos, bien en su vertiente más doméstica, o de mayor trascendencia comercial, fueron otros de los instrumentos empleados por los comerciantes grancanarios para efectuar sus negocios. En todo caso, demuestran los comerciantes de la Isla una gran preparación y dominio de las técnicas mercantiles, posiblemente aprendidas en parte de los mercaderes extranjeros que llegaron a ella.

Los hombres del comercio:
la burguesía mercantil

Un tratadista de la economía en el s. XVI, Tomás de Mercado, nos define al mercader de la siguiente manera:

El que se dedica a mercar cualquier género de ropa o bastimento y sin que en él haya mudanza, tornar a venderlo porque le aumente el valor o mude el lugar; esto es mercadar o negociar.

Independientemente de que hoy en día, por el desarrollo que han podido alcanzar las técnicas de intercambio, el comerciante haya podido diversificar más su campo de actuación, la definición puede continuar siendo esencialmente válida. Esta claro, no obstante, que para que se pueda ejercer el comercio se necesita la actuación humana, de la misma forma que otros medios eran también imprescindibles: barcos, puertos, mercancías etc.

En Gran Canaria, la actividad del mercader, en los siglos pasados, resulta de difícil clasificación, ya que ningún campo de la actividad económica le suele ser ajeno. Sus capitales no sólo se invierten en el comercio, en sus diferentes facetas, -local, regional o exterior-, sino que la compra de tierras y la producción de las mismas tampoco le son extrañas.

La puesta en marcha de la economía insular, tras la conquista del Archipiélago Canario, será el factor que impulse la llegada de los mercaderes, ansiosos de participar de los beneficios que ello podría reportar. Aunque el detonante de su presencia sea el factor económico, no podemos obviar el fenómeno poblador que se está produciendo en Canarias en esos momentos. La gran afluencia de pobladores de las más diversas procedencias que llegan a Canarias,

lo hacen para ayudar a la formación de la sociedad, combinando, en muchos casos, la doble faceta, pobladores y comerciantes.

Origen

El origen de los mercaderes es muy variado, así como la sucesión que se va a producir en el transcurrir del tiempo, en función de la variación de la coyuntura económica. En muchos casos, se irá produciendo un relevo en las sucesivas nacionalidades de los mercaderes y cuando no, una simultaneidad de colonias de origen diferente. Es más, habrá colectivos que predominen a lo largo de los siglos, caso de los ingleses.

Los castellanos, en particular andaluces y burgaleses, ejercen el comercio de la isla de Gran Canaria en fechas cercanas a la conquista. Posteriormente, continuarán vinculados a la economía insular a lo largo de los siglos.

Los de origen italiano ya estaban en Canarias, antes de su incorporación a Castilla. Habían acudido en busca de la orchilla participando al mismo tiempo en la financiación de la conquista; Y tras la misma, se dedicarán a la plantación de caña y comercio del azúcar, en particular los genoveses. La caída de esta exportación insular a lo largo del siglo XVII contribuyó a su desaparición paulatina del Archipiélago.

Para los lusitanos, presentes también en Gran Canaria desde fechas muy remotas, las Islas Canarias ofrecían múltiples atrac-

tivos; Además de la proximidad de sus posesiones en el Atlántico, (las islas de Azores, y Madeira), Canarias podía significar un puente de enlace con las posesiones africanas, al tiempo que le permitía establecer relaciones con el Brasil. Muchos de los mercaderes establecidos en el suelo grancanario, hasta al menos 1640, cuando se produce la separación de las Coronas portuguesa y española, son de origen lusitano. Es más, cuando no son mercaderes propiamente dichos, ejercen aquellas actividades que están directamente relacionadas con el comercio: maestros de navíos, capitanes o tripulantes de los mismos.

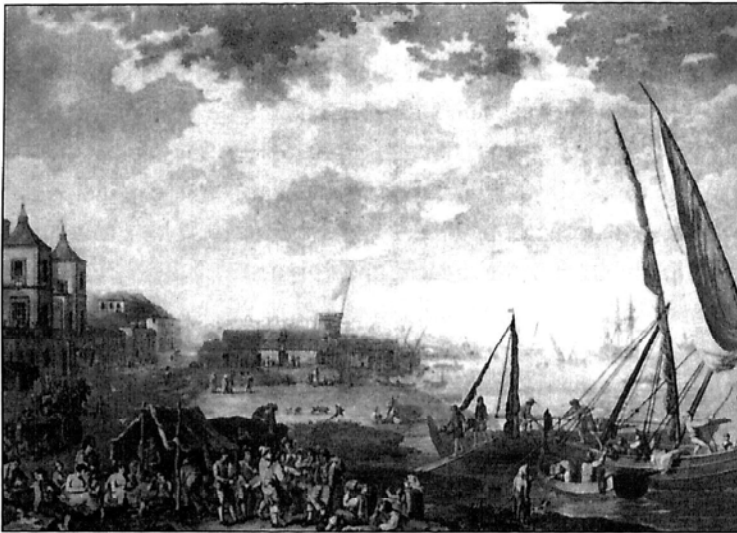
Los flamencos, procedentes sobretodo del Sur, aunque también hay una presencia de los del Norte, serán otro de los grupos humanos que llegue a la Isla para ejercer la actividad mercantil. Comerciantes y prestamistas, a la vez que cultivadores del azúcar, serán los responsables de la afluencia de gran cantidad de obras de arte de gusto flamenco, imperante a fines del s. XV y a lo largo del XVI, que llegan a Gran Canaria con los dineros del azúcar. No desaparecerán del todo, pero su papel disminuirá, cuando el comercio del azúcar entre en decadencia.

Franceses provenientes de la fachada Atlántica de Francia (Nantes, Havre, La Rochelle), también estarán en las islas, sobre todo vinculados a un comercio de intermediación cuando la coyuntura bélica impida a determinados países, caso de Inglaterra u Holanda, comerciar directamente con Gran Canaria. Aparecen asociados al comercio del cereal y, también, a la introducción de

bienes de equipo demandados en la Isla. Su presencia será superior en el s. XVII a la centuria anterior.

Los ingleses también estarán presentes en Gran Canaria, relacionados fundamentalmente con el comercio del vino. Por ello su presencia será más importante avanzado el siglo XVII y en el XVIII. En estas fechas se combinan con los irlandeses, que tienen menor dificultad para adaptarse, dada su condición de católicos.

Aunque en menor medida, una serie de comerciantes de otras nacionalidades también estarán representados en la burguesía mercantil grancanaria. Es el caso de alemanes, en particular ham-



Puerto de Lisboa, de donde venían las naves portuguesas

burgueses, algunos nórdicos, de Dinamarca, Suecia y Noruega, más una colonia de malteses que vinculados al comercio al detalle en la zona de Triana, tendrán una presencia efectiva en el s. XVIII; Si bien resulta necesario proceder a un estudio más pormenorizado sobre ellos.

A finales del s. XIX, arribaron de nuevo a Gran Canaria los ingleses al socaire de la explotación del Puerto de La Luz. Serán ellos los que se hagan con las concesiones de las carboneras para el abastecimiento de los barcos, e implantarán en esta isla grandes almacenes y compañías de importación-exportación, orientadas al comercio de Gran Canaria con el exterior y al abastecimiento de las embarcaciones que recalán en los muelles de la ciudad.

Su aportación a la vida socioeconómica de la ciudad

La importancia económica y social de estas colonias de extranjeros asentados en la isla de Gran Canaria, tanto en la ciudad de Las Palmas como en el resto de la isla, resulta fundamental. Colaborarán activamente en la puesta en marcha del comercio y de la agricultura de exportación de la Isla, aportando sus propios capitales y actuando como foco de atracción para los mercaderes de sus lugares de origen, que estarán vinculados con ellos por medio de negocios comunes. Aportarán sus conocimientos en técnicas mercantiles y de créditos, dinamizando con ello la economía insular, así como la preparación profesional de los otros mercaderes, insulares o peninsulares, afincados en las Islas.

Contribuirán con sus personas y la de sus familiares cercanos, que suelen participar en sus negocios, al poblamiento del archipiélago, al tiempo que muchos de ellos casarán con mujeres de la Isla, formando sus familias directas, cuyos descendientes han llegado hasta hoy en día. Sus costumbres y modo de vida se mezclarán y enraizarán con los de los isleños, propiciando de esta manera un enriquecimiento cultural.

Sus viviendas y tiendas suelen estar instaladas en la zona comercial de Triana, respondiendo en líneas generales a un mismo esquema. En la planta inferior, se instalaba el comercio y los almacenes y, en la superior, la zona de habitación de la familia. De ahí que aún hoy en día algunas de las calles del barrio de Triana conserven el nombre de alguna de estas colonias: Malteses, Genoveses, y Moriscos, la actual calle de Rafael Rodríguez.



Evolución de la Calle Triana. 1ª principios del s. XX, 2ª años 40. Cortesía B.U. de la U.L.P.G.C. (C.S.F.P.)

Otros, sin embargo, preferían el campo para instalar sus residencias, debido a que combinaban la actividad de cosecheros con la de comerciantes. Caso singular es el de Daniel Van Dame, de origen flamenco con vivienda en la ciudad, pero también con casas de su morada y hacienda en la Caldera de Bandama, que toma su nombre.

En definitiva los mercaderes extranjeros contribuyeron de forma evidente a la conformación de la sociedad de Gran Canaria y a su economía, no pudiendo obviarse su presencia ni su influencia.

El comercio tricontinental de Gran Canaria: Europa, África y América

El comercio exterior de la isla de Gran Canaria constituye, sin ningún género de dudas, el capítulo más brillante de la actividad mercantil. Significa el intercambio con los mercados externos a la isla de los más variados productos, por medio de una serie de individuos y con los medios adecuados para ello. Por lo tanto, la primera distinción a establecer es la de comercio de importación y de exportación, pues ambas facetas son propias de la actividad mercantil.

La legislación que afectaba al comercio exterior en el Antiguo Régimen, era la misma para Canarias que para el resto de la Península. Sin embargo, factores de tipo coyuntural podían incidir en el desarrollo de la actividad mercantil como, por ejemplo, el ejercicio de la piratería o la guerra con las diferentes potencias europeas del momento. Canarias, por su situación estratégica en las rutas de la navegación atlántica, se vio afectada por ambos factores.

La influencia de la piratería se dejará sentir especialmente en los siglos XVI y XVII en los que piratas franceses, ingleses y holandeses, se suceden ocasionando graves daños al comercio exterior del archipiélago canario.

Al comienzo de la centuria decimoséptima, el panorama pacífico de tregua con los grandes enemigos: franceses, ingleses y holandeses, impuesto por el monarca Felipe III, favorecerá el *intercambio mercantil*. Sin embargo, pronto, a partir de la década de los treinta, volverán los vaivenes políticos y bélicos, fruto de

la política intervencionista en los conflictos europeos, propiciada por los sucesivos monarcas de la Casa de Austria.

Las diferentes mercancías que intervienen en el intercambio mercantil de Gran Canaria con Europa describen unas rutas para llegar a los puertos de destino europeos, al tiempo que arriban también a los puertos insulares, en el caso de Gran Canaria, fundamentalmente por el de Las Isletas, utilizando las mismas rutas y trayectos. Los puertos insulares portugueses, los del Atlántico meridional, mediterráneos y Atlántico norte serán los preferidos por los intercambios insulares.

Los mercados ibéricos

La relación con los archipiélagos lusitanos del Atlántico fue siempre muy estrecha a lo largo del Antiguo Régimen. Se practicaba entre ellos, -Azores, Madeira y Canarias-, un comercio de complementariedad que abastecía los diferentes mercados insulares de aquellos productos que ocasionalmente eran deficitarios.

Madeira recibirá, con frecuencia, trigo canario en períodos de escasez dado que era productora; y vino, hasta que empieza a exportar su propia producción, en el siglo XVIII, mientras que remitía a Gran Canaria esclavos negros cuando la economía insular los demandaba. También enviaba considerables cantidades de zumaque para el tratamiento de los cueros, los famosos cordobanes canarios exportados a Indias.

Con Azores, la relación también era de complementariedad, pero con la diferencia de que son menos conocidos los intercambios entre ambos archipiélagos. Sin embargo, hemos documentado como Canarias enviaba vino y Azores remitía cereal, dado que era una excelente productora. Los intercambios de Gran Canaria con las islas Azores, en especial con Terceira y San Miguel, se van a intensificar en el siglo XVII.

Con Lisboa el tráfico de Gran Canaria era considerable. De los mercados lisboetas y limítrofes, como era el caso de Aveiro, Sesimbra y Setúbal, recibían los canarios las formas para elaborar los panes del azúcar y purgarlos; maderas para la fabricación de toneles, con los que envasaban el vino; loza para el ajuar doméstico: platos, escudillas, palanganas; materiales para la construcción y sal, para las salazones de la Isla. Gran Canaria, por su parte, enviaba a los mercados lusitanos del continente, en especial a Lisboa, azúcar, primero, y, posteriormente, vino en grandes cantidades, siendo éste uno de sus principales mercados, hasta que fue sustituido por el caldo madeirense y de Oporto, en fechas posteriores.

Los puertos de la Península Ibérica española también sentirán la presencia de los productos canarios, al tiempo que actuarán como abastecedores de una serie de manufacturas que faltan en Gran Canaria. Sevilla y Cádiz serán los principales mercados en esta área.

Cádiz será el más importante, debido a su posición que la convierte en punto de confluencia de los mercados mediterráneos.

os y atlánticos. Actuará también de puerto redistribuidor y de escala hacia el interior peninsular y hacia otros puertos. Por ejemplo, el azúcar canario, en su paso hacia Génova y Marsella, hará escala en Cádiz. Será un puerto abierto siempre, incluso en época de conflictos bélicos para las mercancías canarias. Además Gran Canaria enviará a Cádiz en el siglo XVI, orchilla, pez y maderas.

El siglo XVII presenta la misma tónica con respecto al comercio con Cádiz, pues se continúa enviando preferentemente orchilla, mientras que de Cádiz provienen: loza, esparto, aceites, papel, productos que en la isla no se producían. La relación de Gran Canaria con el mercado gaditano está más orientada a productos de primera necesidad, como las legumbres, habas y arvejas, mientras que con Sevilla la situación varía un poco.

Sevilla, aunque en menor medida que el puerto anterior, ejerce su relación con Gran Canaria. Interesados ambos mercados, el insular y peninsular, en las mercancías aludidas en el caso gaditano, e incorporando al tráfico mercantil, la recepción de libros impresos de romances, aludiendo a la temática de moda en aquellos momentos. De Sevilla asimismo se traen a Canarias productos manufacturados como las armas de fuego, que, aunque no son producidas en ese mercado, los sevillanos actuaran como intermediarios, de la misma manera que, hacen llegar a Canarias el hierro procedente del Norte de la Península Ibérica.



Actividades económicas tradicionales : orchillero, pescador y carbonero.

Sevilla se muestra por tanto como un abastecedor de productos de primera necesidad, como las resmas de papel, o las herramientas y los clavos, pero también suntuarios, como lo son los muebles de calidad que tienen esa procedencia, o los azabaches y las joyas.

Fachada atlántica y Norte de Europa

Por último, la relación comercial de Gran Canaria con diversos mercados de la fachada atlántica de Europa y con el Norte presenta asimismo gran importancia. Los tejidos que arriban al mercado insular provienen en buena medida de Londres, Flandes, Francia y Holanda.

De Londres, lienzos, paños, sargas, bayetas, frisas y frisetas, así como medias. Flandes y Holanda, sobre todo la primera, se especializan más en el envío de tejidos finos, tales como brabantes, holandesas finas, terciopelos y sedas; Mientras que de Francia, en especial de Saint- Malo, provienen ruanes y lienzos.

Las maderas necesarias para la construcción de duelas y toneles para el vino tienen una procedencia más septentrional, puesto que arribarán desde Dinamarca, Noruega, Escocia e Inglaterra. De ese Atlántico Norte provendrá también el hierro, de Inglaterra, y el pescado: arenques, sardinas y bacalao.

Francia mantiene en estas fechas unas intensas relaciones comerciales con Gran Canaria, pues, además de los paños señalados, arribarán a la isla de Canaria, tal como se la conocía por esas fechas, cereales, sobre todo trigo, que proviene no tanto de los mercados franceses, sino de Amsterdam, que controla la producción del Báltico, pero que no puede enviarlo directamente por el conflicto bélico que la enfrenta con España, la Guerra de los Treinta Años. También se beneficiarían los franceses, en particular los bre-

tones, de los conflictos con Inglaterra, actuando ellos de intermediarios y remitiendo de esa forma a Gran Canaria productos como los pescados del Norte, o el hierro y las maderas de la misma procedencia. Asimismo, introducirán en el archipiélago otros objetos de papelería como los tinteros, o las legumbres de Saint- Malo.

En lo que respecta a la exportación de Gran Canaria, dos productos la acaparan: el azúcar y el vino. El primero se dirigirá a los mercados peninsulares, primero a Sevilla y luego a Cádiz, desde dónde a su vez se dirigirá a otros mercados mediterráneos. Flandes será también receptora de los azúcares isleños, tanto el sur, como el norte, la actual Holanda, de la misma manera que toda la fachada atlántica de la costa francesa, recibirá también este producto.

El vino de Gran Canaria se dirigirá a los mismos mercados del azúcar, incluidos los peninsulares lusitanos ya que Lisboa será uno de los principales mercados de importación de este producto y a los españoles. Irá sobretodo a Inglaterra, donde será conocido como el “Canary Wine”, y consumido en grandes cantidades, a la par que reconocido y cantadas sus excelencias por el mismo William Shakespeare.

Finalmente, otros productos insulares, de menor producción e importancia en la balanza comercial, se enviarán también al exterior, caso de la orchilla, el cereal, ocasionalmente, también de forma circunstancial la madera, y la sal; casi todos ellos, con contadas excepciones, a los mercados peninsulares.

En síntesis, podemos decir que Gran Canaria efectuaba un activo comercio con las diferentes plazas europeas que reportaba grandes beneficios a la economía insular, tanto en la producción de los artículos exportados como en los resultados obtenidos por el mantenimiento de este comercio; Sin embargo, se crearon unas situaciones de dependencia de mercados exteriores, que estaban sujetos a la coyuntura económica internacional, y también con respecto a la Isla, donde la fragilidad de la agricultura era manifiesta, lo cual hacía que la economía insular estuviese permanentemente pendiente de un hilo. No obstante, estas redes comerciales permitieron asimismo una intensa relación con los principales mercados europeos y mundiales del momento, sobredimensionando la importancia real de la Isla.

Las relaciones comerciales con África

Las relaciones comerciales de Gran Canaria con África también son intensas, aunque en menor escala que las europeas, entre otras cosas porque los mercados africanos sólo ofrecían un producto, los esclavos, y porque tampoco tenían gran capacidad adquisitiva. No obstante, desde el inicio de los intentos de conquista castellanos y lusitanos sobre el archipiélago canario, Canarias se va a revelar como un lugar estratégico de cara a la ocupación y conquista de la cercana costa africana.

El área africana cercana al archipiélago, el África blanca, ofrecía pescado en cantidad y también esclavos, los moriscos de la

cercana costa de Berbería, mientras que los negros, procedían de latitudes más al sur, Cabo Verde y Guinea, y posteriormente Angola y Mozambique.

África, ocupada en todo su litoral occidental desde Cabo Bojador hacia el Sur por los portugueses, significaba la posibilidad añadida para los comerciantes grancanarios de colocar una serie de productos de la tierra, que los lusitanos demandaban para su consumo cotidiano y que les resultaba más caro importar de Portugal que de las cercanas Canarias.

El principal producto de intercambio de Gran Canaria con la costa africana será el esclavo, colocándose de esta forma la isla en mercado internacional de esclavos. Problemática diferente suponen los esclavos de origen blanco de la costa de Berbería y también una actividad más reducida en el tiempo, pues su captura se limita al marco cronológico del s. XVI hasta 1572, en que las expediciones de cabalgada a Berbería son prohibidas por Felipe II.

La zona comprendida entre el Sur del río Senegal y Angola, incluyendo el archipiélago de Cabo Verde, presenta una problemática diferente. Es territorio de dominio lusitano. Por lo tanto, no se pueden realizar las incursiones directamente, sino que hay que acudir a los tratantes portugueses. El elemento fundamental del intercambio en esta área era el esclavo negro, aunque otros productos se podían también encontrar, tales como cueros, ámbar, sal y sebo.

Los grancanarios acudían en busca de la mercancía humana para utilizarla en sus plantaciones de azúcar o vid, en las labores domésticas, pero, sobretodo para reexportarlos a otros- mercados, europeos, americanos e insulares-. Pues a través de las Isletas, salían cargamentos de negros para abastecer a otras islas del archipiélago, en particular Lanzarote y Fuerteventura, así como al cercano archipiélago madeirense.

El tráfico con los mercados negreros portugueses, como Cabo Verde, era intenso y regular, pues llegó a registrarse desde Las Palmas una salida anual a principios del s. XVII, lo cual demuestra la rentabilidad de dicho tráfico para los productos insulares. El contrabando y el fraude incrementaban los beneficios de este comercio, pues permitía a los navíos procedentes de Gran Canaria derivar hacia los mercados indianos, alegando que habían sido empujados por los vientos en su salida hacia altamar, buscando los alisios que los impulsaran al norte.

Canarias, por el contrario enviaba a los mercados lusitanos en el África negra cereal y sus derivados, como la harina, tejidos bastos y quincallería, así como el producto estrella, que era el vino, muy demandado por los lusitanos. Todo ello permitía elevar la rentabilidad de las expediciones comerciales grancanarias, pues los navíos en el viaje de ida llevaban los productos insulares y, a la vuelta, venían cargados con los esclavos negros, en un número que oscilaba entre 100 y 150 en cada viaje.



Costa occidental de África, área del comercio con Gran Canaria.

Un comercio el que mantenía Gran Canaria con el África negra que si bien no resultaba demasiado espectacular por la aparente pobreza de los africanos, si era realmente beneficioso, dadas sus características, para los mercaderes grancanarios, pues les permitía vender sus productos y participar de los beneficios a escala mundial del tráfico esclavista.

Gran Canaria y el continente americano

El último eslabón a considerar, pero no por ello menos importante, es el relativo al comercio de Gran Canaria con el continente americano. Canarias y América tienen una historia común que comienza para ambas cuando se descubre el Nuevo Mundo y empiezan a llegar desde Canarias pobladores y elementos culturales desarrollados previamente en el Archipiélago

Los intereses monopolistas de la Corona, centralizados en la Casa de Contratación sevillana, mediatizarán el desarrollo mercantil de Gran Canaria y del resto de las Islas. Habrá una legislación general para controlar el tráfico con América y una serie de disposiciones particulares para fiscalizar expresamente a las Islas Canarias, pues dada su posición podían comerciar directamente con Indias, torpedeando de esta manera los intereses sevillanos. La competencia canaria, unas veces leal y otras desleal, por medio del fraude y contrabando, hacía mella considerable en la Casa de Contratación, de ahí que las disposiciones que afectan a las relaciones de Canarias con Indias pasen por altibajos permisivos o restrictivos, en función de la coyuntura del momento.

La relación comercial de Gran Canaria con América era altamente beneficiosa por varias razones; en primer lugar, porque los navíos que iban al continente americano debía de parar obligatoriamente, para abastecerse, en los puertos insulares. En segundo lugar, porque se cargaban en ellos las mercancías que iban destinadas a los grandes mercados del continente americano. Y, en última instancia, también Gran Canaria tenía la posibilidad de colocar, en los navíos que iban para Indias, mercancías que aunque ella no producía, productos manufacturados, si estaban en el mercado insular, en virtud de la faceta que jugaba como mercado redistribuidor.

El comercio de Gran Canaria con América es fundamentalmente de exportación, al menos en la primera época de los intercambios, dado que el continente americano, a principios del s. XVI, poco podía ofrecer. Posteriormente comienza la llegada de oro y plata americano, pero éste era un tráfico fuertemente controlado por la Corona. Además, las naves canarias, en el tornaviaje, no podían regresar directamente a las Islas, sino que debían hacerlo por la latitud de las Azores, lo cual significaba un encarecimiento de los productos transportados. Sin embargo, a pesar de las dificultades, Gran Canaria importará ocasionalmente productos americanos.

Los productos que aflúan a Gran Canaria desde las Indias eran, sobre todo, productos agrícolas como el cacao, tabaco y las plantas tintóreas, caso del añil mejicano o el palo Brasil. Asimismo, productos suntuarios como objetos de mobiliario, o

espejos de cristal, llegaban también ocasionalmente. Pero, sin duda, la mayor inversión para los grancanarios fue la llegada de las “remesas indianas”, que podían ser en dinero efectivo, o en objetos suntuarios de gran valor. Eran, en definitiva, los envíos realizados por los emigrantes canarios en Indias, que se acordaban de sus familiares isleños y, cuando no, efectuaban donaciones de objetos de culto en metales preciosos a sus patronos y devociones, para el embellecimiento de sus Iglesias.

Los llamados “productos de la tierra” constituían la mayor parte de la exportación a Indias; eran productos agrícolas o derivados, caso del vino, vinagre, conservas de pera, membrillo, junto con los frutos secos, los que integraban los cargamentos destinados a América. De todos ellos, el liderazgo correspondía al vino, que llegó a integrar el 84,4% de todos los cargamentos que salieron desde Gran Canaria, a principios del siglo XVII.

El vino comenzó a enviarse a las Indias desde Gran Canaria en torno a 1534, en parte por los pobladores en su equipaje, o en partidas pequeñas destinadas a los comerciantes. En un principio su comercio se vio favorecido por la prohibición expresa de cultivarlo, o los límites que se le ponían a la misma. Sin embargo, a partir de 1560, se produce un aumento de las cantidades exportadas y una diversificación de los mercados. En conjunto, durante el siglo XVI, entre 1530 y 1600, Gran Canaria llegó a exportar a los mercados indianos un total aproximado de 3.794.116 litros de vino, exportación que no se mantiene en todo el período de forma lineal, sino que sufre altibajos. Junto con el vino se exportaban el



Mercados americanos para el vino canario: El Caribe.

vinagre, como complemento de la cargazón de los navíos y las pasas.

Los principales mercados del vino grancanario en el siglo XVI fueron por este orden: Costa de Tierra Firme, las Antillas y Nueva España, con una cantidad muy exigua, 398.983 litros.

Mientras que en los primeros años del siglo XVII se exportaron desde Gran Canaria, un total de 963.106 litros de vino, con la siguiente distribución por mercados: 406.408 litros al Caribe, 382.718 a Nueva España y 173.980 a Costa de Tierra Firme, (cifra también a tomar en consideración), este cambio en la orientación de los mercados es debido a la legislación, que cambia en el s. XVII, acotando las zonas de llegada de los productos canarios, mientras que en la centuria anterior, la legislación más permisiva, permitía mayor capacidad de movimientos.

Otros productos no originarios del archipiélago canario, aunque en menor grado, se encontraban presentes en las cargas de las naos y galeones, tales como hilos de seda, gorgueras, libros y mazos de papel. Asimismo, como ya apuntamos con anterioridad, los canarios siempre mantuvieron la puerta abierta en el tráfico de esclavos y, a pesar de que este comercio estaba regulado por los “asientos”, buscaban la posibilidad de burlar la reglamentación.

Un capítulo pues trascendental para la economía de Gran Canaria era la posibilidad de mantener este comercio con el continente americano, de ahí que cuando la legislación se endurezca,

o los intereses sevillanos aprieten, las autoridades canarias desplacen comisiones a la Corte y elaboren memoriales para el Consejo de Indias, dramatizando la situación y apelando al monarca, porque la caída del comercio con América suponía la ruina y la muerte para la isla.

El comercio regional o interinsular

El comercio interinsular es el que tiene por ámbito el intercambio comercial de una isla a otra, en este caso de Gran Canaria con el resto del archipiélago. Supone un comercio interregional cuyas relaciones se desenvuelven en un ámbito marítimo, lo cual le confiere unas características peculiares, derivadas de la condición insular.

Factores específicos

La insularidad marcará unas diferenciaciones claras con las áreas continentales, pues la inexistencia de comunicaciones terrestres en el ámbito regional harán imprescindibles las comunicaciones marítimas en un comercio de ámbito regional.

Además de su carácter marítimo, es un comercio en el que se realizan operaciones de intercambio de exportación e importación de una isla a otra, teniendo un mayor protagonismo en él aquellas islas que presentan una *condición económica más desarrollada*, que van a actuar como focos de atracción, con respecto a las demás del archipiélago. Es, por ejemplo, el caso que se da en Tenerife, Gran Canaria y La Palma, islas a las que afluyen los productos del resto del archipiélago y de dónde parten mercancías y productos con destino a Lanzarote, Fuerteventura, Gomera y Hierro. La Isla pues, viene a representar lo mismo que la ciudad en los mercados regionales de otras áreas españolas.

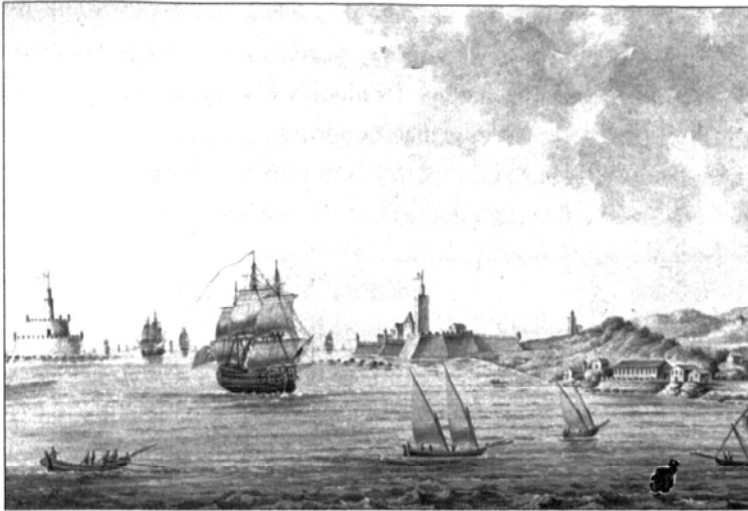
Otra especificidad del comercio regional de Gran Canaria, con respecto al resto de los mercados regionales de la época, es que el

hinterland que da vida a ese mercado regional no lo compone solamente la isla de Gran Canaria, sino que pueden incluirse también en él las islas de Lanzarote y Fuerteventura, ligadas estrechamente por la actividad comercial y dependientes a su vez de Gran Canaria, o Tenerife, para su abastecimiento y para dar salida a su producción.

Debemos señalar asimismo cómo la propia condición archipelágica de Canarias favoreció que, desde fechas muy tempranas en relación con el resto de la Península Ibérica, prácticamente desde que se pone en marcha la nueva economía tras la conquista, se estableciese en las Islas Canarias un mercado regional, perfectamente articulado y con las especificidades que acabamos de referir.

El mar va a ejercer su influencia en el comercio regional, unas veces en sentido positivo y otras negativo. Por una parte, la distancia entre las Islas no era muy elevada, pudiendo establecer comunicación de una isla a otra en un día. Tal sucedía entre Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Mayor era la dificultad de comunicación con La Palma ya que según fuese el tiempo existente o la embarcación empleada, podría tardarse entre día y medio o dos días.

El conocimiento de los vientos alisios, que son de carácter regular, y la benignidad del clima ayudaban también a la navegación, que se producía entre las Islas. Sin embargo, no siempre las condiciones eran favorables, pues los mismos alisios en zonas determinadas, podían constituirse en vientos racheados, dificultando enormemente la navegación.



Navíos del s. XVIII utilizados en el comercio de Gran Canaria.

La inestabilidad atmosférica en invierno podía provocar tormentas y los subsiguientes naufragios, así como también las “calmas”, tiempo sur, producían dificultades en la navegación a vela.

Dificultad añadida, es la producida por las corrientes marinas existentes en Canarias, provenientes de la corriente fría canario-sahariana, que provocan marejadas fuertes que dificultan la navegación en los canales interinsulares. Incluso hoy en día, con los medios técnicos existentes, las embarcaciones acusan el paso por estos espacios marítimos.

El conocimiento cartográfico de las Islas Canarias era aún deficiente en los siglos XVI y XVII, lo cual entorpecía la nave-

gación y mantenía errores, vigentes hasta avanzado ya el s. XVIII. La pericia y destreza de los navegantes insulares, compensaba la escasez de medios técnicos y los errores en la cartografía; así como la navegación sin perder de vista la isla cuando había visibilidad para ello, permitía el tráfico insular, en caso de dificultades. La posición del sol y de las estrellas, también servía de orientación a los navegantes.

Productos intercambiados

Gran Canaria en el ámbito de las Canarias Orientales era la isla con mayor peso específico y con un contingente poblacional más elevado, lo cual significaba que estaba en condiciones de abastecerse de una serie de productos foráneos manufacturados y remitirlos luego a las otras islas orientales. Los conciertos entre vecinos de Lanzarote y Fuerteventura con los mercaderes de Las Palmas para la remisión de ropas, sobre todo, son bastante elevados. Otros productos suntuarios, aunque en menor escala debido al poder adquisitivo de los lanzaroteños y majorereros, también formaban parte de los envíos; Así como productos para el abastecimiento, caso del vino fundamentalmente, o cereal cuando escaseaba en cada una de estas islas.

De Lanzarote y Fuerteventura se enviaba a Gran Canaria, fundamentalmente cereal, ganado y sus derivados, sobre todo cueros y quesos; y también piedra de cal para las fabricaciones insulares. En fechas más tardías, ya en el siglo XIX la sal de Lanzarote, era un producto muy demandado en Gran Canaria.

Ocasionalmente en circunstancias excepcionales, podían intervenir otros productos.

Con las islas occidentales también mantenía Gran Canaria un estrecho comercio, en esta ocasión, basado más en una relación de igualdad, dadas las condiciones económicas de Tenerife y La Palma, ya que con el Hierro y la Gomera, los contactos eran prácticamente inexistentes, sólo ocasionales.

Gran Canaria solía enviar cereal a Tenerife, en particular trigo, mientras que adquiría maderas y vino, lo cual no significaba que no pudiese establecerse esta misma relación en sentido inverso cuando alguna de ellas necesitaba de la otra. Con La Palma, el envío de cereal era lo más frecuente, así como la adquisición de vino, teniendo en cuenta que podría darse también la relación contraria. Ello era debido a que entre las islas Canarias el comercio regional era de complementariedad, pues cada isla ofertaba y demandaba aquello de lo que carecía en un determinado momento, pudiendo ir a la isla vecina a comprarlo. Así, a no ser en circunstancias excepcionales, en que la sequía o la crisis carencial afectaba al conjunto del archipiélago al mismo tiempo, el mercado regional estaría abastecido, al menos de los productos de primera necesidad.

El comercio local o insular

El comercio local representa el otro nivel de la actividad mercantil desempeñado por la isla de Gran Canaria a lo largo de su historia. Se desarrollaba en el ámbito territorial de la isla, de un lugar a otro, o en pequeñas tiendas de la ciudad, intercambiando productos de primera necesidad, independientemente de que su origen fuese la propia producción insular o exterior a la isla.

Es un comercio de minoristas, de poca importancia cuantitativa, pero al mismo tiempo imprescindible para la supervivencia insular. Constituye el último peldaño del escalafón de la actividad mercantil, cuya primera posición estaría ocupada por el comercio exterior.

La ausencia de brillantez en su ejercicio, así como sus resultados económicos, ha sido uno de los factores que posiblemente hayan incidido en la escasa atención que le han prestado historiadores y economistas, incluso en la actualidad. Nosotros pensamos que su estudio es aún una “asignatura pendiente”, que convendría abordar, para entender mejor la historia insular.

La ciudad de Las Palmas, eje del comercio local de Gran Canaria

En la isla de Gran Canaria, durante el Antiguo Régimen, la ciudad de Las Palmas, principal centro urbano de la isla, actúa como centro irradiador del comercio local, a la vez que como distribuidor. *Papel del cual, a pesar de los siglos transcurridos continúa, en parte, ejerciendo.*

El fenómeno de las Ferias presente en la Península Ibérica, donde se desarrollaba el comercio regional o local, dependiendo de la importancia de las mismas, es más escaso en Canarias, dada la condición insular, por lo que van a tener mayor desarrollo los mercados.

En Gran Canaria, la existencia de un puerto de las características e importancia de Las Isletas permite que la ciudad pueda desempeñar ese papel de mercado local, pues a través de él van a penetrar en la isla los productos que vecinos y mercaderes están demandando.

El mercado local es por lo tanto insular, pues se desarrolla en el ámbito de la isla; así pues, con una extensión exigua, como asimismo lo era el fenómeno urbano en al Antiguo Régimen, pues sólo existía una ciudad de cierta entidad: Las Palmas, aunque otros núcleos urbanos, como Telde, Gáldar, Arucas, Agüimes o Guía ya poseyeran cierta entidad urbana y poblacional. Luego, dispersos por la isla, unos pequeños poblados: Tirajana, Tejeda... con sus pagos correspondientes.

La ciudad de Las Palmas está en medio de una red dentrítica en la que confluyen todos los productos de la Isla. A su alrededor crecen los cereales, hortalizas, vides, legumbres, que acuden al mercado cotidiano de la ciudad, y también acuden del resto de Gran Canaria aquellos productos demandados por la capital, productos que llegaban del resto de la isla, bien con destino al mercado local, regional o exterior, por medio de la navegación de



Imagen de un mercado urbano de Gran Canaria a finales del s. XIX (Telde).



Imágenes del transporte de mercancías y personas en camello.

cabotaje, en pequeñas embarcaciones, que de puerto a puerto las transportaban.

Es sabido que hasta la mitad del siglo XIX la ciudad de Las Palmas y el resto de la isla estaban incomunicados entre sí. No existían carreteras y los caminos eran sólo aptos para caballerías. El transporte de personas y productos se hacía a lomos de bestias. Durante buena parte de nuestra historia el transporte de objetos pesados por el interior de la isla se hacía en las “corsas”, especie de rastra de forma triangular tirada por una yunta de bueyes. Resulta fácil de entender que, de haber dependido únicamente de este medio de transporte para la actividad mercantil y no haber podido contar con la posibilidad de trasladar las mercancías y productos por el mar, el retraso y la paralización de la actividad económica en la Isla sería aún perceptibles.

La venta de las mercancías introducidas en el mercado local se realizaba fundamentalmente de dos maneras diferentes: en las tiendas y en el comercio al menudeo por la ciudad, de manos de las vendedoras.

Las tiendas

Las tiendas instaladas en la geografía urbana no respondían a un único modelo, pues dependiendo del poder económico de su propietario tendrían una determinada capacidad y una oferta mayor. Así, nos encontramos con la tienda propiedad del mercader y la del tendero propiamente dicha. En la primera de ellas, la

capacidad económica de su dueño y sus contactos con el comercio exterior de la isla le permite ofertar productos procedentes del exterior: tejidos, -bastos como los paños de la tierra y finos como las sedas u holandillas- o el tafetán de Granada, pasamanería y objetos de papelería -como los tinteros, el papel, libros y cuadernillos de géneros y pretéritos (gramática)-, herramientas de todo tipo, tales como tijeras de España o alfileres, así como productos relacionados con la alimentación de un origen más exótico, como las especias, -tales como el comino, clavo, canela y pimienta negra-, o el azúcar, y el cacao Además de los productos mencionados, se podían encontrar en ese tipo de tienda loza: como platos, escudillas de porcelana y platos bastos, acero y zinc.

El retrato anterior corresponde a la tienda de Juan Tomás Cigala, un mercader grancanario, aunque de origen genovés, que vivió en los comienzos del s. XVIII. Dicho establecimiento estaba en la calle de Triana, lugar donde se concentraban las tiendas de la ciudad, en los bajos de lo que era su vivienda particular. Espacio que compartía también con los almacenes donde se depositaban los productos, a la espera de su venta a los compradores.

Observamos que no existe una especialización en este comercio, sino que la tienda, al menos la de este mercader implicado en todo el comercio exterior de la isla, africano, europeo y americano, oferta todos los productos posibles en el mercado insular, y su único límite estaría en la capacidad económica de su dueño a la hora de adquirirlos.

Junto a esta tienda, poco especializada, que comercia productos de la tierra y también con los foráneos, y cuyo propietario es un mercader- tendero, existe otra de menor capacidad, dispersa por la ciudad, en la que se venden exclusivamente los productos de la tierra dedicados al abastecimiento cotidiano. Sus propietarios son individuos de las islas, o nacionales; pequeños comerciantes, que para ejercer su oficio, deben tener autorización de la municipalidad y buscar un avalista, que normalmente es un mercader, lo cual nos indica que con toda probabilidad no eran ajenos a estos negocios. Por otra parte, las pequeñas tiendas eran negocios de tipo familiar, en los que el matrimonio se repartía el trabajo, figurando gran número de mujeres al frente de ellas.

En este tipo de tiendas podemos registrar una cierta especialización, encontrándonos con comercios donde el fabricante comercializa su propia producción, como es el caso de los zapateros o de los sombrereros, de las que hemos detectado algunas en Las Palmas en el siglo XVII.

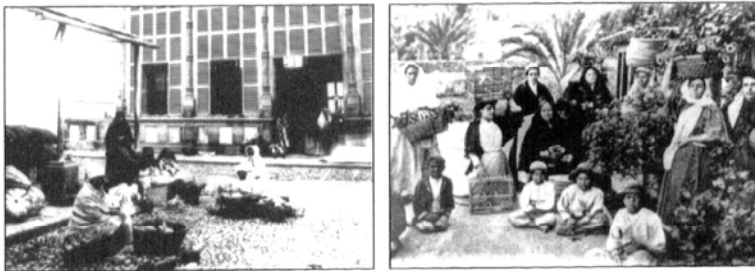
La venta al menudeo: las vendederas

La venta al menudeo, al detalle, de una serie de productos sobre todo alimenticios, era otro de los escalafones de la actividad mercantil de la ciudad de Las Palmas. A veces, este tipo de venta, por las mercancías y por ser un comercio pequeño, se tiende a identificar con la actividad de las tiendas pequeñas, pero no tienen nada que ver, pues la Ordenanzas Municipales insisten en que las vendederas no pueden poner tienda. Nos referimos al tra-

bajo de los vendedores, que eran, sobretodo mujeres de la más variada condición, solteras y casadas, y de raza diferente, pues hasta alguna mulata llegó a ejercer el oficio. Varias eran las normas que debían de cumplir para dedicarse a esta actividad.

Además de dar cuenta y fianza de lo que vendían, no podían vender en las tiendas, sino que debían de pregonar la mercancía por la ciudad y también por otros espacios de la geografía insular. Sin embargo, contravenían con frecuencia las Ordenanzas y vendían a escondidas en sus casas, para poder especular con los alimentos cuando escaseaban. En algunos documentos aparecen recogidos los personajes que se dedican a ella como regatones, porque, con toda probabilidad, regateaban con las mercancías.

Vendían de casa en casa y deambulando por la ciudad, con lo cual eran poco controlables. También a ellas las avalaban preferentemente los mercaderes de la ciudad, con lo cual la relación resulta evidente, al igual que en el caso de las tiendas. En cuanto a los productos que les estaban permitido vender, eran: el pan,



Vendederas de pescado y pájaros en la ciudad de las Palmas.

aceite, vino y vinagre, frutos secos y frescos, quesos y miel, una gama de productos básicos para la alimentación.

El resto de la isla, sobre todo en aquellos lugares donde no existían las tiendas, y los productos básicos alimenticios, por ser zonas rurales, posiblemente

estuviese cubierto con la producción propia, con alguna excepción como el aceite; mientras que los tejidos de importación, la pasamanería: hilos, cintas, medias etc., eran suministrados por los buhoneros, o vendedores ambulantes, que se trasladaban con la mercancía a cuesta, o en bestias.



También de éstos tenemos constancia en la documentación grancanaria.

Vendedor de sombreros por las zonas rurales.

Un complejo mundo el del comercio local en Gran Canaria durante el Antiguo Régimen, en el que se entremezclan las actividades, no estableciéndose con frecuencia límites claros entre quienes lo controlaban, ya que al final la mano de los mercaderes estaba también en él. Sí está claro que a pesar de no ser una actividad económica rutilante, era importante para el desenvolvimiento de la vida cotidiana de los grancanarios, independientemente de su condición económica y de su lugar de habitación.

Por su parte, las mujeres que se dedicaban a esta actividad conseguían asegurarse la supervivencia y aportar un poco de dinero a la economía familiar. En algún caso llegaron a obtener importantes fortunas, como Melchora de los Reyes, vendedera de Las Palmas que al morir dejó su casa de la ciudad, tierras en Lugarejo y Telde, más 100 ducados de contado, lo cual constituía una considerable fortuna para la época, comienzos del s. XVII.

El comercio local
en la actualidad:
transformaciones recientes

El comercio local, la actividad mercantil tradicionalmente menos espectacular de cuantas se desarrollaban en la isla de Gran Canaria, ha experimentado en épocas recientes un cambio muy sensible. Intentaremos analizar someramente, en este capítulo, la trascendencia de esas transformaciones.

Ya hemos indicado como en los siglos anteriores el comercio local se limitaba a la existencia de una serie de tiendas repartidas por la geografía insular, con especial incidencia en los núcleos más habitados y urbanizados. Dichas tiendas mantenían, en algunos casos, una especialización. En los menos, pues sus propietarios eran además artesanos, como los sombrereros o zapateros, que comercializaban directamente su propia producción; y, en otros, la mayoría de los casos, según la importancia económica de sus dueños, comerciaban con los más variados productos, de procedencia insular o foránea. Se vendía en ellas al por mayor y, para ello, la existencia de los almacenes y lonjas; o al por menor, o detalle, que era lo más usual.

Junto a este tipo de venta, existía otra al por menor, la que realizaban los vendedores, vendederas casi siempre, que pregonaban su mercancía, de contenido alimentario básico: pan, aceite, vinagre, miel y vino por las diversas calles de la ciudad, mientras que las tiendas se concentraban sobre todo en la zona de Triana y sus alrededores. Finalmente, en un escalafón similar al de las vendederas, se situaban los buhoneros, que iban por las zonas rurales vendiendo su mercancía, normalmente géneros de importación destinados a la confección y a la vestimenta.

Dicho panorama permanece prácticamente inalterable hasta el siglo XX. Tenemos el ejemplo clarificador de Don Antonio de Bethecourt, comerciante de la calle Peregrina a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, cuyo local en los bajos de su vivienda seguía almacenando y vendiendo las más variadas mercancías, que colocaba en el mercado local y regional por medio de la venta al granel o al detalle, según fuera la circunstancia. Los géneros vendidos por nuestro personaje no difieren de los que vendía Juan Tomás Cigala en su tienda de Triana a principios del s. XVIII: cereales, vino, productos alimenticios en general y de importación.

A finales del siglo XIX, la situación era prácticamente la misma con respecto a las centurias anteriores. Si no, escuchemos lo que nos relata un contemporáneo, Domingo J. Navarro, que en 1895 escribe:

Bajando la calle de los Malteses empezaban a encontrarse en ella, y en la Peregrina, las únicas tiendas del modestísimo comercio de toda la isla, representado por tres avecindados malteses y dos varoniles isleñas, algo turbulentas, que siendo entre sí comadres y cuñadas se amaban como perros y gatos.

A la izquierda de la calle de la Peregrina se descubrían varias accesorias oscuras, donde media docena de palmeros vendían azúcar, miel, rapaduras y pan de gofio, junto con variadas manufacturas de seda bajo los nombres de rasoliso, tafetán, sarga, paño de seda, tabinetes, cintas, ligas, trencillas y madejas de seda, de todos los colores: artefactos de la isla de La Palma que siempre se ha distinguido por su industria y laboriosidad.

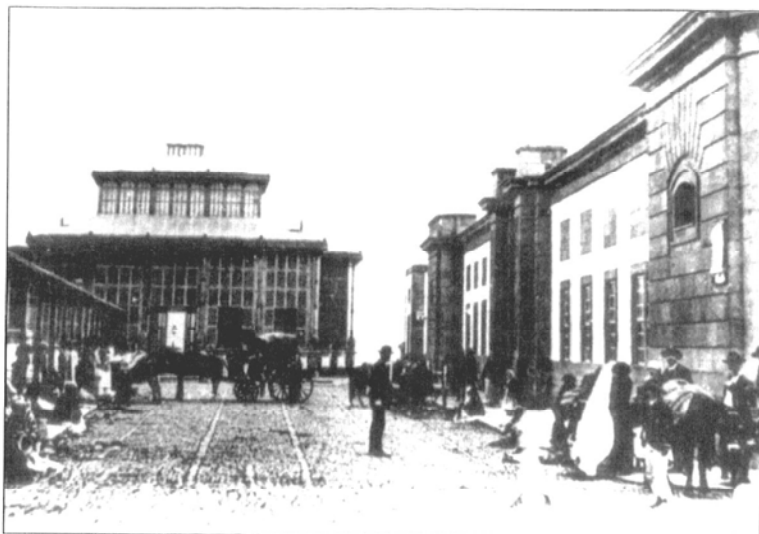
Resulta bastante clarificador el ejemplo de nuestro relator, cómo a finales del siglo XIX todavía la ciudad de Las Palmas no había superado el carácter Antiguo-regimental que tenía su comercio local. Es más, dicha situación se perpetúa en nuestra isla y, aún a mediados del siglo XX, ese modelo de tienda no se ha alterado sustancialmente. Podríamos continuar con ejemplos, como los relatos que podamos sacar de Los Cuentos de Pepe Monagas, dónde aparecen sabrosas descripciones de aquellas pequeñas tiendas, como la de:

Fructuosito, dónde no faltaba más que la penicilina, para tener de todo.

Junto a estos pequeños comercios, a finales del siglo XIX existía la Recoba, único mercado de la ciudad que nuestro cronista Domingo J. Navarro nos recrea de la siguiente manera:

Se componía de dos pisos; uno bajo con cinco cuartos sin ventilación, destinados a la venta de pescado salpreso, cuya salmuera corrompida corría a la calle y exhalaba un olor insoportable. Al piso alto se subía o por una escalera interior estrecha, oscura, húmeda y resbaladiza, o por una calzada unida a la muralla. Nada más reducido, nada más desordenado, nada más puerco que aquella Recoba, sin pollos ni gallinas. Se componía de dos cortos departamentos: uno interior techado y cerrado por una reja, donde se vendía pan y gofio; el otro al aire libre, era un pasillo en que cada revendedora tenía un sitio señalado con unas cañas que sostenían por techo un fragmento de estera; allí se vendían papas, batatas, calabazas, rábanos y lechugas, algunas legumbres y frutas.

Después de esta ilustrada descripción nos quedaría por saber si realmente tenía éxito en su cometido el mencionado mercado,



Mercado de Vegueta y antigua Pescadería de las Palmas.

pues no parecía ser muy apetecible. Resulta además muy ilustrativo sobre cuáles eran los productos más demandados por la dieta isleña. Durante la Regencia de María Cristina se construyó un nuevo edificio que aún perdura en la actualidad.

Debemos acudir a testimonios literarios, que también son Historia, porque aún en la actualidad, a pesar de la trascendencia del comercio local en la Historia de Gran Canaria, no se ha realizado una monografía específica sobre el mismo.

El apogeo del puerto de La Luz, la intensificación de la actividad comercial y, sobre todo, la llegada de capital extranjero, en

particular inglés, a nuestra isla va a contribuir a un cambio en los gustos de los isleños y también de la actividad comercial.

Las tiendas de ultramarinos, abastecidas de todos los productos inimaginables fuese cual fuese su procedencia, comienzan a aparecer, muchas de ellas vinculadas al abastecimiento del tráfico portuario y amparadas por la legislación de Puertos Francos. Sin embargo, ello no va a significar la desaparición de la pequeña tienda de “Aceite y vinagre”, que pulula por todos los barrios de la ciudad y que está destinada al abastecimiento de los vecinos de la ciudad. Incluso hoy en día, se pueden observar todavía, aunque ya en una agonía acelerada, algunas de ellas repartidas por la geografía urbana.



La tienda de Agustinita en la Avda. de la Constitución de Telde.

El barrio comercial por excelencia de la ciudad continuará siendo Triana, que ampliará su oferta con tiendas ya especializadas en los más diversos productos y al amparo de su influencia y del mercado. Calles como La Pelota se convertirán en lugar de ubicación de tiendas comestibles. Los grandes comercios familiares de tejidos se instalan en Triana, y se perpetúan durante varios años, hasta que se producen los cambios en el comercio y en los gustos del usuario. Típicos establecimientos de estas características serían **Los Almacenes Cardona** o **Campos**, que combinaban la venta al contado con el crédito, o “fiado”, por medio de vales que daban Compañías dedicadas a ello como Sta. Lucía, o particulares, convertidos de esta forma en prestamistas.



Imagen del tipo de tienda tradicional de "aceite y vinagre".

La apertura de la isla hacia el turismo como factor generador de riqueza más la expansión demográfica, económica y urbanística que comenzó a alcanzar la ciudad de Las Palmas, en los años sesenta, explicarían muchas de las transformaciones operadas en el comercio local. Esa especialización, que durante siglos se había venido negando y que ha comenzado a afluir paulatinamente, se va a convertir en una realidad. Disfrutará Triana durante los años sesenta y parte de los setenta de una gran prosperidad, pues será el lugar dónde la mayor parte de los habitantes de la isla de Gran Canaria acudan a realizar sus compras más importantes.

La instalación de los grandes almacenes, primero **Galerías**, que se ubican originariamente en los alrededores de Triana, calle de León y Castillo, y sobre todo de **El Corte Inglés**, va a variar no sólo los hábitos del consumidor sino la geografía urbana de la ciudad, potenciando el desplazamiento de la gran zona comercial a un área que crecerá urbanísticamente, asociada a la creación del comercio de lujo y de los grandes almacenes: la zona de Mesa y López. Después de casi 20 años de primacía, el centro comercial de la ciudad se comparte con Triana, que se revaloriza en la actualidad con la instalación en su solar de las tiendas y franquicias comerciales de lujo, las más afamadas del momento. Ello está dando pie a un cambio, progresivo e inexorable, de Triana que, tras cinco siglos de existencia, ve como el comercio tradicional de la ciudad es desplazado por la multinacionales y los comercios de lujo.

En lo que respecta al comercio alimenticio, también ha experimentado un notable cambio en los últimos treinta años.

Comenzaron a instalarse en la ciudad grandes comercios de productos alimenticios, tales como **Dolores Mayor**, cuyo origen fue una tienda de “aceite y vinagre”, o **Los Molina**, en el Puerto, que serían lo más parecido a los grandes supermercados que vendrían después. Posteriormente por todos los barrios de la ciudad surgieron pequeños supermercados que atendían a la demanda alimentaria de los habitantes de la zona, pues incorporaban todos los productos frescos, como frutas y verduras, más la carne y el pescado, en los de mayor importancia.

El fenómeno más reciente, y que está operando mayores cambios en la actividad mercantil de Gran Canaria y de todo el archipiélago, es la instalación de las Grandes Superficies, que venden la práctica totalidad de los artículos que un consumidor puede demandar. No limitan pues su oferta a los productos alimenticios, sino que incorporan, además, electrodomésticos, menaje, ropa etc. Suelen ser grandes multinacionales, -belgas o francesas-, las que ya se han instalado, que no admiten competencia en cuanto a precios, por lo que llegan a controlar el mercado. Imponen su ley y sus precios, significando para el pequeño y mediano propietario la ruina a corto plazo.

Su ubicación responde a estudios de mercado y sus horarios son más amplios que los del comercio tradicional, permitiendo a la mujer, cada día más incorporada al mercado del trabajo, realizar con mayor comodidad sus compras.

Frente a esta situación, al pequeño y mediano propietario no le queda más solución que acudir a fórmulas de asociación y a

pequeñas cooperativas que puedan competir en cuanto a precios con las grandes superficies. Así, de esta forma han surgido diversas cooperativas repartidas por toda la isla y la ciudad dónde se intenta la supervivencia del pequeño comercio. Este tiene a su favor el hecho de que el ama de casa no hace grandes desplazamientos para avituallarse de una serie de productos que necesita cotidianamente

Este es el gran reto que tiene ante sí hoy en día el pequeño y mediano comerciante, cómo enfrentarse a una situación de acaparamiento de la actividad mercantil por parte de las grandes superficies, fenómeno que, por otra parte, no afecta en exclusiva al comercio insular, sino que tiene incidencia en toda la actividad mercantil, independientemente de territorios o banderas.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA, J.M.: *La rueda en Gran Canaria*, Museo Canario, Las Palmas, 1968.
- BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650- 1800)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991.
- BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Los “Quadernos” del comerciante de la calle de la Peregrina Don Antonio Betancourt 1796-1807*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1996.
- CALERO MARTÍN, C.G.: *Las comunicaciones marítima interinsulares*, “ Colección Guagua”, Las Palmas, 1979.
- DELGADO AGUIAR, G.: *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*, CIES, Las Palmas, 1992.
- GLAS, G.: *Descripción de las islas Canarias 1764*, I.E.C., La Laguna, 1976.
- HERRERA PIQUÉ, A. *La ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización*, Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas, Las Palmas, 1978.
- IGLESIAS HERNÁNDEZ, M.L.: *Extranjeros en Gran Canaria. Primer tercio del siglo XVIII*. Consejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Sta. Cruz de Tenerife, 1985.
- NAVARRO, D. J.: *Recuerdos de un noventón*, Museo Canario, Las Palmas, 1977.
- LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes*. A.E.A., nº 26, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid- Las Palmas, 1980, pp. 303- 350.
- LOBO CABRERA, M.: *Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, “ A.E.A.”, nº 31, Excmo. Cabildo insular de Gran Canaria, Madrid- Las Palmas, 1985, pp. 345- 374.

- LOBO CABRERA, F.: *El comercio canario-europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988.
- LOBO CABRERA, M.: *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993.
- MARTÍN GALÁN, J.: *La formación de las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas, 1984.
- QUINTANA NAVARRO, F.: *Pequeña historia del Puerto del Refugio de La Luz*. Excma. Mancomunidad del Cabildo de Las Palmas, Las Palmas, 1985.
- QUINTANA NAVARRO, F.: *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, 2 vol. S.E.H.I.C- U.L.P.G.C. y CIES, Las Palmas, 1992
- SANTANA PÉREZ, G.: *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*. U.L.P.G.C.-Cabildo de Lanzarote, Las Palmas, 1996.
- SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del s. XVIII*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993.
- TORRES SANTANA, E.: *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700- 1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Las Palmas, 1981.
- TORRES SANTANA, E.: *El Comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991.
- TORRES SANTANA, E.: *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600- 1625)*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991.
- TORRES SANTANA, E.: *El comercio al menudeo en la ciudad de Las Palmas en tiempos de Felipe III*, "Rvta. Museo Canario" nº XLVIII, años, 1988-1991, Las Palmas, 1988, pp. 107- 117.

TORRES SANTANA, E.: *Los medios de pago en el comercio gran canario en época de Felipe III*, “ VIII Coloquio de Historia Canario-Americana” (1988) vol. II, Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991, pp. 21- 29.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN por Manuel Lobo Cabrera	7
INTRODUCCIÓN: EL COMERCIO COMO ESTRUCTURA EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA INSULAR	11
LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD MERCANTIL	27
Los puertos	30
Los navíos: tipología	38
Los carpinteros de ribera y la construcción naval.....	43
Las técnicas mercantiles: Seguros y Compañías	50
Los medios de pago: el crédito	52
LOS HOMBRES DEL COMERCIO: LA BURGUESÍA MERCANTIL	55
Origen	58
Su aportación a la vida socioeconómica de la ciudad.....	61
EL COMERCIO TRICONTINENTAL DE GRAN CANARIA: EUROPA, ÁFRICA Y AMÉRICA	65
Los mercados ibéricos.....	68
Fachada atlántica y Norte de Europa	72
Las relaciones comerciales con África	74
Gran Canaria y el continente americano	78

EL COMERCIO REGIONAL O INTERINSULAR.....	85
Factores específicos.....	87
Productos intercambiados	90
 EL COMERCIO LOCAL O INSULAR	 93
La ciudad de las Palmas, eje del comercio insular de Gran Canaria	 95
Las tiendas.....	98
La venta al menudeo: las vendederas	100
 EL COMERCIO LOCAL EN LA ACTUALIDAD: TRANSFORMACIONES RECIENTES	 105
 BIBLIOGRAFÍA	 117



Elisa Torres Santana es doctora en Historia y catedrática de Escuela Universitaria. En la actualidad ejerce como profesora de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Su labor investigadora se ocupa de los temas relacionados con la sociedad y la economía de la Historia de Canarias, centrandose su atención sobre los estudios del comercio y de la burguesía mercantil. Entre sus obras destacan: *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725*, *Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, *Las remesas indianas a Gran Canaria en el primer cuarto del siglo XVII*, *Las relaciones comerciales entre Madeira y Las Canarias Orientales en el primer cuarto del siglo XVII*, *El comercio de las Cámaras Orientales en tiempo de Felipe III*, y *La burguesía Mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*.

Asimismo, ha participado en numerosos Congresos de ámbito nacional e internacional, y ha desarrollado otros campos de investigación relacionados con los marginados de la sociedad: *La otra población: expósitos, esclavos e ilegítimos en la sociedad de Las Palmas en el siglo XVIII* y con la mujer: *La cara condal de Lanzarote (1600-1625)*. *Una aproximación al estudio histórico de la isla*.

Ha desarrollado Proyectos de Investigación de la U.L.P.G.C. y del Gobierno Autónomo de Canarias para investigar: el comercio y la burguesía palmera en el s. XVII, la mujer por medio de las monjas del convento de las Bernardas y la situación jurídica de la mujer en los ss. XVI y XVII. Además es miembro de número de Instituciones como, el Instituto de Estudios Canarios de La Laguna y el Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria.

CONFECO
CONFEDERACIÓN DE PYMES DEL COMERCIO



GOBIERNO DE CANARIAS
Consejería de Industria y Comercio