

**LAS EXPORTACIONES VINÍCOLAS AL MERCADO  
COLONIAL, 1560-1600  
LA ESTRUCTURA DE COSTES DE LAS  
CARGAZONES**

*THE WINE EXPORTS TO THE COLONIAL  
MARKET, 1560-1600  
THE STRUCTURE OF COSTS OF THE  
CARGAZONES*

**Antonio M. Macías Hernández\***

Recibido: 7 de mayo de 2013

Aceptado: 29 de mayo de 2013

**Resumen:** Desde su construcción, a comienzos del siglo XVI, la economía de las Islas Canarias desarrolló una actividad mercantil vinculada al mercado internacional. Por consiguiente, todo estudio de esta actividad debe tener como objetivo prioritario valorar su función en el crecimiento económico de la economía insular. Este artículo sobre la exportación vinícola canario-colonial del período 1560-1600 abunda en esta línea de investigación. Discute los conceptos referidos al comercio internacional, las fuentes para su cálculo, y examina, por último, la cadena de valor generada

por esta exportación a los mercados coloniales de España y Portugal.

**Palabras clave:** Comercio colonial, Historia económica, Historia atlántica, Islas Canarias.

**Abstract:** From its construction, at the beginning of the XVIth century, the economy of the Canary Islands developed a commercial activity connected to the international market. For this reason, every study of this activity must have as a high-priority objective to value its function in the economic growth

---

\*Catedrático de Historia de las Instituciones Económicas. Director del Departamento de Historia de las Instituciones Económicas. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara, s/n. 38071. La Laguna. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 317 181; correo electrónico: amacias@ull.es

of the canary economy. This article explored the colonial trade of the wine of period 1560-1600 from this analytical perspective. It discusses the concepts referred to the international trade, the sources for its analysis, and examines, finally, the

chain of value generated by this export to the colonial markets of Spain and Portugal.

**Keywords:** Colonial Trade, Economic History, Atlantic History, Canary Islands.

## INTRODUCCIÓN

El comercio exterior constituye uno de los temas que mayor atracción ha ejercido y continúa ejerciendo en el análisis del pasado económico insular. Sin embargo, los resultados hasta ahora obtenidos no se corresponden con el enorme esfuerzo acumulado<sup>1</sup>, y todo parece indicar que la causa de este desfase no es de orden empírico sino teórico<sup>2</sup>. Porque mientras el análisis de los comportamientos sociales de la clase mercantil presenta excelentes resultados, escasos han sido los esfuerzos por resolver las cuestiones relevantes del comercio exterior mediante la aplicación de las teorías del comercio internacional al material disponible. La mayoría de los investigadores acumulan fuentes y datos sin un horizonte concreto de análisis, y cuando, llegado el caso, consideran necesario situar su trabajo en un determinado enfoque histórico-económico, se pronuncian unos por la tesis que sostiene la modernización social y productiva gracias a la riqueza generada por el comercio exterior, y otros consideran que la pretendida modernización constituye un claro síntoma del carácter dependiente y periférico de la economía isleña en el contexto de la «economía-mundo» capitalista.

El vino fue el principal producto exportador desde mediados del siglo XVI hasta la cuarta década del XIX. Pues bien, todo esfuerzo por superar el nivel de investigación sobre esta exportación vinícola requiere conocer su cadena de valor con el fin de avanzar propuestas que permitan medir la contribución de

<sup>1</sup> El lector interesado en esta extensa literatura cuenta con «tres estados de la cuestión»: LOBO CABRERA y ACOSTA GUERRERO (1984), LOBO CABRERA (1994), y TORRES SANTANA (2003), pp. 47-49. Además, debería consultar el apartado dedicado al comercio en los diferentes coloquios canario-americanos, editados por el servicio de publicaciones del Cabildo de Gran Canaria.

<sup>2</sup> Reitero aquí los argumentos señalados por MACÍAS HERNÁNDEZ (2000a).

esta actividad al crecimiento económico y al bienestar de los insulares. Este artículo aborda esta cuestión en el caso de la fase inicial del primer ciclo de auge vinícola. Su primer apartado aclara los principales conceptos y parámetros utilizados en el comercio internacional y su posible aplicación a la historia del comercio vinícola canario-colonial de aquel período<sup>3</sup>; el segundo discute las fuentes que fundamentan el cálculo de estos parámetros, y el último ofrece una breve muestra de sus resultados, esto es, de la estructura de costes de las cargazones destinadas a los mercados coloniales de España y Portugal.

### 1. ACLAREMOS LOS CONCEPTOS

El estudio histórico del comercio exterior debe realizarse mediante el marco teórico y las herramientas metodológicas propias del comercio internacional. Esta obvia exigencia analítica adquiere mayor relevancia en el caso de una economía que por su estrecho vínculo con aquel mercado requiere el empleo de métodos y conceptos homologables con el fin de facilitar el análisis comparado, único modo de avanzar en nuestro conocimiento de un mercado colonial vinícola en el que concurren las ofertas canaria, andaluza y lusitana. Aclaremos entonces la posible aplicación de los conceptos de la literatura económica dedicada al comercio internacional al caso de la exportación vinícola isleña del período 1550-1600, con el fin de aislar la cadena de valor generada por el vino desde su lugar de producción, la bodega, hasta su arribada a los muelles de los mercados coloniales.

En toda actividad exportadora, el exportador asume por regla general todos los riesgos y gastos de la operación de embarque desde la salida del producto de su fábrica o lugar de producción hasta su puesta a bordo del navío, y el denominado precio FOB (*free on board*) sintetiza toda la cadena de valor debida a estos riesgos y gastos. Aclaremos entonces los agentes

---

<sup>3</sup> Empleamos aquí el concepto *comercio vinícola canario-colonial* en lugar del de *comercio canario-americano*, por cuanto en este período su escenario era americano y africano.

involucrados en el proceso agroindustrial vitivinícola con objeto de entender los niveles de participación de cada uno en el reparto de costes y beneficios.

La figura del cosechero o viticultor debe reservarse en exclusiva para el productor cuya función económica, ligada a la viticultura, finaliza con la obtención y venta del mosto a la bica del lagar. El siguiente proceso de la agroindustria, el vinícola, comienza en este momento, y su trabajo concierne al vinicultor o bodeguero. Ahora bien, ambos procesos no estuvieron separados en la agroindustria insular de este período. Ciertamente es que los protocolos notariales aportan abundantes ejemplos de venta anticipada de mosto a la bica del lagar, pero sus vendedores eran pequeños propietarios y medianeros que carecían de bodega propia y reclamaban adelantos de capital a los bodegueros y a la clase mercantil para atender las labores vitícolas y la reproducción de sus unidades domésticas. Además, no disponemos de trabajos sobre la estructura de la propiedad vitícola para poder ponderar la importancia de este grupo social, y dudo que podamos precisar con todo detalle esta estructura, por cuanto carecemos de la fuente principal para su estudio: el Catastro de Ensenada<sup>4</sup>.

Pero la inexistencia de esta fuente o de otra de similar naturaleza no impide aproximarnos de manera indirecta al conocimiento de esta estructura. El análisis de las escrituras de partición localizadas en los protocolos notariales, todavía en curso, sugiere la presencia dominante durante este período de una explotación vitivinícola con una extensión promedio entre 8 y 12 fanegadas<sup>5</sup>, y con casa, cisterna, lagar y bodega. Su propietario podría ser, por tanto, un vitivinicultor (cosechero-bodeguero) cuya función económica terminaba con la venta del vino en los canteros de su bodega —vende en este caso el caldo— o en su puerta —vende caldo más envase, es decir, pipa encascada. Finalmente, la figura del cosechero-bodeguero-exportador, es decir, de vitivinicultor-exportador, correspondía a los grandes propietarios, que en ocasiones asumían también la función de

---

<sup>4</sup> Todas las referencias indican que no se elaboró en Canarias.

<sup>5</sup> Esta unidad metrológica equivale a 5.249,49 m<sup>2</sup> en el caso de Tenerife.

importador al fletar buques o comprarlos para navegar sus vinos a los mercados coloniales y venderlos mediante consignación.

La vitivinicultura insular elaboraba dos tipos principales de caldos, en su mayor parte blancos<sup>6</sup>. Y aunque no se ha podido precisar con todo rigor el volumen exportado, sabemos que la calidad superior o vino *malvasía* se enviaba a los mercados del Noroeste europeo<sup>7</sup>, mientras que la inferior, denominada genéricamente *vidueño*, con una producción que triplicaba como mínimo la anterior<sup>8</sup>, cubría la demanda interna y el excedente se embarcaba a los mercados coloniales de España (América) y Portugal (América y África)<sup>9</sup>, donde se esperaba su llegada con la ansiedad propia de un verdadero ritual festivo, pues era la primera oferta vinícola del mercado atlántico en estar disponible para su venta.

En efecto. La vendimia en los viñedos cuya cosecha se destinaba a elaborar estos caldos empezaba en fecha muy temprana, por lo general a principios del mes de agosto. A mediados de noviembre, cosecheros y comerciantes verificaban la calidad del vino nuevo e iniciaban sus tratos, y la exportación comenzaba en el mes de enero. Los caldos comprados en las bodegas de las haciendas se trasladaban a las bodegas portuarias a la espera del navío convenido para su embarque, y esta operación finalizaba con el arrumaje de las pipas bajo la cubierta del navío. Veamos, pues, los diversos componentes que conforman su valor franco a bordo, cuyo precio unitario sintetiza, como quedó dicho, esta cadena de valor:

---

<sup>6</sup> La documentación notarial consultada alude en contadas ocasiones a la producción de aguardiente, y las actas capitulares del ayuntamiento insular no fijan su precio sino a partir de 1680. Todo indica que su producción en este periodo era testimonial, y algunas referencias sugieren que se utilizaba para reforzar los vinos vidueños destinados a la exportación.

<sup>7</sup> BÉTHENCOURT MASSIEU (1991), STECKLEY (1983), MARTÍNEZ GALINDO (1998), MACÍAS HERNÁNDEZ (2000b y 2007).

<sup>8</sup> Nuestro estudio sobre producción y excedente vinícola, elaborado a partir de la información decimal y según la metodología propuesta por Macías Hernández (2012), sostiene esta tesis, aunque debo advertir que no ha quedado aún bien resuelta por carecerse de buenas series de precios del mosto y del vino para el período 1550-1640.

<sup>9</sup> MORALES PADRÓN (1955), LÓPEZ CANTOS (1979), TORRES SANTANA (1991), LOBO CABRERA (1993), VILA VILAR (1979).

El primero y principal componente era, obviamente, el importe del vino (caldo+envase) en la bodega portuaria. El caldo, denominado de *cargazón de Indias, del Brasil o de Angola*, en señal de su diferenciada calidad, se trasegaba desde la bota de fermentación, situada en los canteros de la bodega, a una pipa nueva de cargazón, con una capacidad de 120 azumbres (487,67 litros)<sup>10</sup>, fabricada con madera de roble y con arcos de castaño o avellano. Los costes y riesgos debidos a esta operación corrían por cuenta del vitivinicultor o del bodeguero en el caso de que vendieran la pipa con su envase, mientras que, en el caso del caldo, eran de cuenta del comerciante-exportador. Y aquí debemos aclarar el reparto de costes y beneficios. Porque la madera y los arcos de castaño o avellano se importaban de Galicia o Flandes, siendo local el valor del caldo y, por supuesto, el trabajo del tonelero.

La pipa debía rebatirse, normalmente en la puerta de la bodega. Se reforzaban sus arcos de castaño o avellano con arcos de mimbre o de hierro (de 4 a 8, dependiendo de su mercado de destino, es decir, de la bravura del mar), y se breaban sus duelas y tapas con el fin de garantizar su estanqueidad. Y mientras los arcos de mimbre, la brea y el trabajo del tonelero correspondían a la economía insular, el hierro, los clavos y los lienzos para calafatear la pipa eran importados, de modo que este coste debe también tenerse en cuenta a la hora de estimar la riqueza neta generada por la exportación vinícola.

Los derechos aduaneros se conocen con total exactitud. Después de un período inicial de controversia en la cuantía del arancel, desde 1549, coincidiendo con la libre exportación de los caldos<sup>11</sup>, se fijó un 2,5 por ciento *ad valorem* en el caso de las exportaciones canarias a las colonias españolas, mientras que las exportaciones a las colonias lusas pagaban un arancel

---

<sup>10</sup> A pesar de los reiterados esfuerzos de sus autoridades, especialmente de la Real Audiencia, las Islas carecían de un sistema metroológico uniforme. La capacidad de la pipa de cargazón aquí citada es la de Tenerife, que era, además, la utilizada en todo el comercio vinícola canario-colonial. Sobre la metrología insular, véase GONZÁLEZ RODRÍGUEZ (2011), si bien debo anotar que quedan todavía muchos claroscuros en el estudio de esta metrología.

<sup>11</sup> MARTÍNEZ GALINDO (1996), pp. 808-809.

del 6 por ciento. Y a estos derechos debemos añadir la contribución al Juez y al escribano del Juzgado de Indias, establecido primero en La Palma en 1564 y dos años más tarde en Gran Canaria y Tenerife<sup>12</sup>.

El exportador percibía por su encomienda o trabajo un determinado porcentaje (entre un tres y un cinco por ciento) sobre el valor total de la cargazón. Ahora bien, esta partida se ha tenido que estimar en algunas cargazones, pues aparece únicamente en las que se realizaban por cuenta ajena, es decir, por cuenta de mercaderes foráneos (la mayoría portugueses y andaluces), que abonaban su importe mediante letras de cambio sobre las plazas de Sevilla, Oporto o Lisboa.

La operación de embarque finaliza en el momento en que el producto es despachado por el exportador a bordo del buque. El importador abona todos los costes efectuados por el exportador y la ganancia debida a trabajo y corre a partir de ahora con todos los riesgos y los gastos de seguro y transporte del producto, y el denominado precio CIF (*cost+insurance+freight*) resume su cadena de valor desde el lugar de producción hasta su arribada al muelle de destino<sup>13</sup>. Por consiguiente, debemos precisar los costes del seguro y del flete del comercio vinícola canario-colonial por dos razones principales: la primera, porque puede que sean un ingreso para la economía local y, la segunda, por su incidencia en la competitividad de la oferta en su mercado de destino.

Toda mercancía exportada se aseguraba, pero no parece que el negocio de los seguros interesara a los agentes insulares del comercio vinícola canario-colonial<sup>14</sup>. Por el contrario, los datos

---

<sup>12</sup> MORALES PADRÓN (1955), pp. 37-48.

<sup>13</sup> Por supuesto, los gastos de entrada (aduaneros) y de desembarco de la mercancía en su muelle de destino corrían también por cuenta del importador.

<sup>14</sup> TORRES SANTANA (1995), p. 84, aporta al respecto la declaración de un mercader sevillano, estante en Las Palmas y con dificultades para asegurar sus mercancías, que afirma «no es estilo en estas islas asegurar las mercancías ni los dineros que se llevan fuera de ellas». Ahora bien, lo dicho no significa que las mercancías y los dineros del comercio exterior isleño navegaran sin seguro; significa que no se aseguraban en las Islas, esto es, que no había en ellas un fluido mercado de aseguración marítima y menos aún en la plaza de Las Palmas, capital de Gran Canaria, pues la economía insular sufría una etapa de

por ahora disponibles sugieren que este comercio aseguraba sus dineros y mercancías en las plazas de Burgos o de Sevilla<sup>15</sup>, de modo que los ingresos devengados por esta actividad implicaban un coste para la economía isleña. En cuanto a los gastos de transporte, la avería por tonelada de carga se abonaba por regla general a los maestros en el puerto de origen y antes de la salida del navío<sup>16</sup>, mientras que el flete por tonelada se pagaba a la llegada del navío a su puerto de destino, y, en ambos casos, dos pipas hacían una tonelada. Si los armadores eran canarios, los ingresos del negocio correspondían a la economía local, pero nuestro conocimiento de la flota isleña no permite por ahora precisar cuál era su cuota en el mercado de fletes generado por el comercio vinícola canario-colonial.

## 2. ACLAREMOS LAS FUENTES

No disponemos de fuentes directas que permitan calcular con total exactitud, al menos a nivel microeconómico, los valores FOB y CIF de este comercio durante los siglos XVI y XVII. Sería necesario contar con la contabilidad mercantil de los exportadores —ya fuera en calidad de cosechero-bodeguero-exportador o de mercader-exportador— o de los importadores, y esta documentación es por ahora inexistente en el caso insular para el período anterior al siglo XVIII<sup>17</sup>. Sin embargo, con una elevada dosis de perseverancia y esfuerzo<sup>18</sup>, esta carencia pue-

---

regresión y de falta de liquidez debido a la ruina de su oferta agroexportadora, los azúcares. No obstante, la autora reseña la misma declaración en otro de sus trabajos (2003, p. 173) y considera necesario avanzar en el estudio de los seguros. En este sentido, sabemos ya que la aseguración se realizaba en las plazas de Burgos y Sevilla debido al *modus operandi* del comercio canario-americano. Véase GUIMERA RAVINA (1979) y MACÍAS HERNÁNDEZ (2001 y 2013).

<sup>15</sup> BERNAL (1998), MACÍAS HERNÁNDEZ (2013).

<sup>16</sup> Sobre al avería, véase CÉSPEDES DEL CASTILLO (1945) y MARTÍN ACOSTA (1990).

<sup>17</sup> Me refiero a la documentación de la casa de comercio irlandesa Cologan, establecida en el Puerto de la Cruz (Tenerife), y al excelente estudio realizado por GUIMERÁ RAVINA (1983).

<sup>18</sup> Reconocemos aquí el esfuerzo pionero realizado por GUIMERA RAVINA (1977), LOBO CABRERA (1993) y TORRES SANTANA (1991), seguido luego por

de en parte resolverse mediante la consulta de los protocolos notariales. Aclaremos entonces los documentos mercantiles que aporta la fuente notarial para acometer este estudio con objeto de no incurrir en graves errores interpretativos<sup>19</sup>.

El cálculo microeconómico de los valores FOB y CIF del comercio vinícola canario-colonial exige contar con documentos notariales que detallen todos los costes de las cargazonas: precios en bodega del vino, costes de su embarque, seguros y flete. Hablamos de escrituras de finiquito de cuentas de una compañía en las que consta una o varias operaciones de embarque de caldos, o bien de escrituras de cargazonas realizadas por un exportador local y por orden de un importador foráneo y cuya deuda se formaliza en documento público. Ahora bien, en estos documentos, que podemos considerar como transcripciones de estados contables en el mejor de los casos, no siempre constan todas las variables precisas para realizar el cálculo de aquellos dos valores, de modo que es necesario recurrir a la información aportada por otros documentos notariales. Los primeros serían los contratos de fletamento que hagan constar el coste por tonelada de flete y avería, mientras que para averiguar los costes de la aseguración debemos realizar estimaciones a partir de la bibliografía existente sobre esta materia<sup>20</sup>, y contrastarlas luego con lo poco que encontremos sobre este temática en la documentación notarial, por cuanto, como ya se ha dicho, este negocio financiero no interesó a los insulares.

Las escrituras de compañía, encomienda y préstamo marítimo detallan las pipas embarcadas, su importe total y el precio unitario de la pipa bajo verga o cubierta del navío, con la expresión «despachada de todos costes y derechos». Cabría entonces glosar esta expresión en su sentido más literal, esto es, que el importe total de la carga y el precio unitario de la pipa son su

---

otros investigadores cuyas valiosas aportaciones aparecen reseñadas en la bibliográfica citada en la nota 1.

<sup>19</sup> Los protocolos se encuentran depositados en la *Sección Histórica de Protocolos Notariales* del Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST). Agradezco a sus facultativos las facilidades dadas y las oportunas aclaraciones que me ofrecieron para la consulta de este fondo.

<sup>20</sup> BERNAL (1994), CASADO (1999).

valor y precio franco a bordo. Pero esta interpretación es errónea, por cuanto los elementos que determinaban el importe de la carga en las tres escrituras no son similares y mucho menos indican su valor o precio franco a bordo.

Toda cargazón enviada al mercado colonial bajo la fórmula jurídica de una compañía se embarcaba en la mayoría de los casos libre de todos los costes que se abonaban en el puerto de origen<sup>21</sup>. Por consiguiente, el importe bajo verga de esta cargazón constituye un valor agregado cuyos tres elementos constitutivos son su valor franco a bordo, el coste de la avería y el seguro abonado por la suma de las dos partidas anteriores. Y seguro y avería forman parte del valor CIF de toda mercancía exportada, de modo que el empleo de esta fuente para determinar el valor FOB únicamente es posible si el seguro y la avería vienen desagregados en la escritura de la cargazón, o si podemos efectuar este ajuste mediante la información aportada por otros documentos de fuente notarial (contratos de fletamento y pólizas de seguro).

Un caso similar ocurre con el importe y precio unitario bajo verga de las pipas embarcadas mediante el contrato de *commenda*<sup>22</sup>. *Suele ocurrir que el socio capitalista abone todos los costes en origen, esto es, el valor franco a bordo, la avería y el seguro, siendo de cuenta del socio viajero o comendatario abonar el flete a su llegada con la carga al puerto de destino, además del resto de los gastos debidos a su comercialización.*

*Finalmente, el valor bajo verga de las pipas enviadas al mercado colonial mediante el contrato de préstamo marítimo constituía también un valor agregado en el que entraba, además del valor franco a bordo de la carga y la avería en ocasiones, el seguro abonado por la suma de las dos partidas anteriores y la ganancia esperada de la operación si el navío llegaba a su destino*<sup>23</sup>. Los

---

<sup>21</sup> LOBO CABRERA (1993), pp. 141-149.

<sup>22</sup> LOBO CABRERA (1993), pp. 134-141.

<sup>23</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (2013), en prensa. En este sentido, es necesario replantear la historiografía sobre este tema y la confusión generalizada sobre los seguros y los riesgos marítimos. TORRES SANTANA (2003), p. 174, considera que «los riesgos no suponen un seguro marítimo propiamente dicho, aunque también pueden funcionar como tales». Como vemos, la autora defiende la

*ejemplos que siguen demuestran lo que llevamos dicho y permiten estimar la estructura de costes de las cargazones y sus valores FOB y CIF si se observan con el mayor rigor posible los anteriores comentarios metodológicos.*

### 3. LAS CARGAZONES A LOS MERCADOS COLONIALES

Hemos localizado varias cargazones de caldos a los mercados coloniales desde los puertos de Garachico y Santa Cruz de Tenerife. Intentemos, pues, aclarar la estructura de costes de cada una de estas cargazones con objeto de mostrar con todo detalle la metodología que hemos seguido en la construcción de los valores y precios FOB y CIF del comercio vinícola canario-colonial de la segunda mitad del siglo XVI. Adelantamos que se trata de una primera aproximación, y esperamos mejorarla en futuros trabajos, incorporando a este análisis el comercio vinícola isleño con el Noroeste europeo y ampliando la muestra para los siglos XVII y XVIII.

Las tres primeras cargazones constan en una escritura de préstamo marítimo fechada en San Pedro de Daute el 22 de mayo de 1560 (cf. apéndice estadístico, tablas 1-3)<sup>24</sup>. El capitán y mercader Juan Alonso de Saavedra, vecino de la ciudad de La Habana –aunque de probable origen isleño– y residente en Garachico en el momento de la operación crediticia, reconoce deber setenta pipas de vino a Pedro González y a Antonio Afonso, vecinos ambos de Tenerife. Las pipas están «despachadas de todos costes, bien acondicionadas y puestas debajo de verga» del navío Nuestra Señora de la Consolación, anclado en el puerto de Garachico. El maestre de la nave es Domingo López y su dueño Ambrosio Fernández, pero la escritura no menciona la naturaleza local o foránea de este último –dato importante si queremos precisar la economía que percibe los ingresos del transporte marítimo–, y no puede afirmarse que sea portuguesa

---

interpretación tradicional dada al préstamo y al seguro marítimo; una interpretación rebatida por BERNAL (1993), pp. 39-43, y aclarada en el sentido aquí expuesto por MACÍAS HERNÁNDEZ (2013).

<sup>24</sup> AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 907, fols. 835-841 vto.

por el apellido, pues la mayoría de los vecinos de esta parte de la isla eran oriundos de Portugal.

La escritura indica que Pedro González vende mediante crédito marítimo a Alonso de Saavedra 20 pipas de vino añejo de dos años. No parece que el vendedor sea cosechero-exportador o bodeguero-exportador, por cuando la escritura hace constar su principal profesión, la náutica –piloto de su nao, es decir, dueño y piloto de ella–, de modo que las pipas las habría adquirido para cargar su navío, pero por razones que desconocemos opta por venderlas a riesgo marítimo. Por su parte, Antonio Afonso es, sin duda alguna, un cosechero-bodeguero-exportador, pues vende a crédito marítimo 50 pipas de vino nuevo, de las que treinta proceden de su bodega de Icod de los Vinos (cf. apéndice estadístico, tablas 2 y 3).

El coste total de las tres cargazones según consta en la escritura de préstamo marítimo ascendió a 10.409,33 reales (cf. cuadro 1)<sup>25</sup>, y el importe de las pipas vendidas mediante esta modalidad de financiación del negocio colonial fue el doble de aquella suma (20.818,66 reales). Y como el problema de la usura estaba siempre presente en todos los contratos de préstamos marítimos, el deudor hizo expresa mención de haber recibido los caldos a su entera satisfacción, que su valor era «moderado y justo de lo que valen e tienen en esta ysla en dinero de contado» los vinos comprados para navegar por cuenta de los acreedores «a riesgo e aventura» de mar, de corsarios franceses y de fuego, «desde oy en adelante» hasta las 24 horas después de haber echado ancla el navío en el puerto de La Habana, quedando excluidos los riesgos de baratería de patrón, corrupción de los vinos o mudanza de viaje<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Los valores de todas las cargazones se expresan en ducados, doblas, reales y maravedís de Canarias (en adelante con la abreviatura mrca). El real de plata tenía 48 mrca, 504 la dobla y 528 el ducado; se trata, como vemos, de las mismas monedas que corrían en Castilla por un valor fiduciario de 34, 365 y 375 maravedís, respectivamente, y los resultados de todos nuestros cálculos se expresan en mrca y reales de plata para facilitar el análisis comparado. Sobre el circulante isleño y las razones de este diferencial en los valores fiduciarios, véase MACÍAS HERNÁNDEZ (2000c).

<sup>26</sup> Por las mermas y posible corrupción del vino en su transporte de Garachico a La Habana, el deudor recibió sin coste alguno de los acreedores 40

## CUADRO 1

*Valor de tres cargazones de vinos enviadas a riesgo marítimo desde el puerto de Garachico (Tenerife) al de La Habana en 1560*

Cargazones	Valor y precio de la cargazón				Capital prestado (Reales)	Precio pipa (Reales)
	Valor*		Precio			
	(Mrca)	(Reales)	(Pipas)	(Reales)		
Primera	152.854	3.184,46	20	159,22	6.368,92	318,45
Segunda	142.854	2.976,13	20	148,81	5.952,25	297,61
Tercera	203.940	4.248,75	30	141,63	8.497,50	283,25
Totales	499.648	10.409,33	70	148,70	20.818,67	297,41

\* Valor franco a bordo más el coste de la avería y con la ganancia del exportador.

Fuente: cf. apéndice estadístico, tablas 1, 2 y 3. Elaboración propia.

El deudor se obligó a pagar el préstamo dentro de los veinte días siguientes a la llegada del navío a La Habana, abonando 300 ducados en reales de plata amonedados de a 15 reales cada ducado, y «el resto en plata ensayada e corriente en esta ysla». Sin embargo, el plazo de vencimiento del préstamo no terminaba en esta plaza, sino en la de Sevilla, con la salvedad de que el deudor asumía el riesgo de enviar el dinero a la ciudad bética en los registros de la flota de Tierra Firme y a nombre del representante del acreedor isleño en la plaza sevillana. Finalmente, y como garantía del préstamo, el deudor hipotecaba todos sus bienes habidos y por haber y renunciaba a ejercer cualquier acción jurídica que obstaculizara el pago de la deuda, así como a la ley de la entrega *–non numeratae pecuniae–* con el fin de eludir la suspicacia de la usura<sup>27</sup>.

Intentemos ahora adecuar los datos de las tres cargazones a la nomenclatura propia del comercio internacional (cf. apéndice estadístico, tablas 1, 2 y 3), comenzando por su valor franco a bordo (FOB). La primera cargazón son veinte pipas encascadas (caldo+envase) de vino añejo de dos años. La escritura indica su valor en la bodega portuaria, al que se le ha

botijas peruleras llenas de caldo. La capacidad de la perulera es de 22,5 litros.

<sup>27</sup> BERNAL (1993), p. 43.

agregado el coste de dos meses de alquiler de esta bodega, en la que estuvieron los vinos de la primera y segunda cargazón antes de su embarque, correspondiendo 264 mrca a cada cargazón. El precio de la pipa nueva de roble con arcos de castaño o avellano costaba 22 reales (1.056 mrca) en este año de 1560<sup>28</sup>, y a partir de este dato se ha deducido el valor del caldo. Las 40 pipas de ambas cargazones llevaron «tres quintales y arroba y media de arcos de hierro», es decir, 27 arrobas, a una media de 0,675 arrobas por pipa; su coste total, a cinco ducados por quintal, importó 17.280 mrca, correspondiendo a cada pipa 432 mrca.

La escritura indica el valor de las treinta pipas de vino nuevo encascadas en su bodega de Icod de los Vinos, y se ha deducido el valor del caldo teniendo en cuenta el precio medio del envase en este año de 1560 (1.056 mrca). Y como las pipas se transportaron de aquella bodega a la portuaria (Garachico), se ha agregado de manera proporcional el coste de este transporte al valor del caldo y del envase. Esta cargazón no llevó arcos de hierro, de modo que su rebatición se limitó a reforzar sus arcos de castaño o avellano con una clavazón de arcos de mimbres. Finalmente, la escritura no hace constar la encomienda o ganancia del exportador en ninguna de las tres cargazones, pero se ha estimado considerando que está incluida en el valor de las pipas en bodega<sup>29</sup>. Agreguemos, por último, que ninguna de las tres cargazones abonaron derechos de registro al juez y al escribano de Indias, pues aún no se había establecido el Juzgado en las Islas.

El valor CIF de las tres cargazones puede conocerse con bastante exactitud gracias a la información aportada por la escritura. La única duda radica en el coste del seguro. Ninguna de las 576 escrituras de riesgo marítimo que hemos consultado lo menciona, pero sabemos que el acreedor de todo riesgo ase-

---

<sup>28</sup> El precio del casco se ha tomado de las escrituras de obligaciones de los protocolos notariales y del trabajo en curso sobre series de precios del mosto, del vino y de los envases (pipas).

<sup>29</sup> El coste de la encomienda se ha estimado en un 5 por ciento del valor del vino en bodega y se ha tomado esta proporción porque aparece citada en una cargazón de 1566. Cf. *infra*.

guraba el principal o valor FOB de la mercancía, cuyo importe cobraba en caso de siniestro o pérdida del navío<sup>30</sup>. Debemos, pues, estimar el importe del seguro, y para realizar este cálculo tenemos que conocer los premios de las pólizas de seguros de las plazas aseguradoras de Burgos y Sevilla, especialmente en el caso de esta última, donde la mayor parte de los acreedores de los riesgos canarios realizaban sus operaciones de seguros y de cobro del importe de sus créditos mediante sus representantes, los comerciantes-banqueros sevillanos.

Por desgracia, carecemos de datos sobre pólizas de seguros de esta plaza y para este período, pero las cargazones de mercancías enviadas a Santo Domingo en 1555 indican premios del 8 por ciento<sup>31</sup>, y los datos disponibles sobre las pólizas de la plaza de Burgos y referidos a los seguros marítimos sobre cargazones de vinos de Canarias a Indias en los años 1565-1571 sitúan los premios entre el 5 y el 10 por ciento<sup>32</sup>. Pero estamos en 1560; la guerra con Francia ha infestado los mares isleños de corsarios franceses, con ataques especialmente graves, como el asalto y saqueo sufrido en 1553 por la cabecera del comercio canario-colonial en este momento, Santa Cruz de La Palma<sup>33</sup>, y este peligro se hace constar incluso en la misma escritura de riesgo que comentamos. Cabe entonces sostener que el premio de la póliza de seguro que debieron de abonar los acreedores de este préstamo marítimo por asegurar sus cargazones de vinos debió de situarse como mínimo en torno al 15 por ciento si agregamos al premio de la póliza el coste de su corretaje y encomienda<sup>34</sup>.

La tercera partida del valor CIF son los costes de transporte, que en nuestro caso corrieron por cuenta del capitán Juan Alonso de Saavedra, como en toda escritura de riesgo. Estos costes, como ya se ha dicho, son dos, la avería y el flete, y ambos constan en la escritura, con la salvedad de que el flete de Garachico

<sup>30</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (2013), en prensa.

<sup>31</sup> AHPSCT. *Protocolos notariales*, leg. 2.046, fol. 178 vto.

<sup>32</sup> CASADO (1999).

<sup>33</sup> RUMEU DE ARMAS (1991, 2<sup>o</sup> edición), t. I, pp. 47-267.

<sup>34</sup> Sobre la incidencia de estos dos costes en las pólizas, véase MACÍAS HERNÁNDEZ (2013).

a La Habana fue motivo de desacuerdo entre el deudor y uno de los acreedores del préstamo, el naviero Pedro González, que pretendía que la carga fuera en su navío abonando un flete de 22 ducados (242 reales) por tonelada. Pero el importador y deudor del préstamo, el capitán Saavedra, encontró una mejor oferta de flete –16,5 ducados (181,50 reales)– y decidió aprovecharla<sup>35</sup>. Y como la excepcionalidad debemos desecharla, hemos optado en nuestros cálculos por un flete promedio de 20 ducados, que es el que resulta de los documentos de fletamento de este año de 1560 y con destino a La Habana<sup>36</sup>; y como cada tonelada son dos pipas, el flete por pipa fue de 110 reales.

CUADRO 2

*Valores FOB y CIF de tres cargazones de vinos de Garachico a La Habana en 1560*

Cargazones	Valor FOB		Precio FOB	Valor CIF		Precio CIF
	de la cargazón		de la pipa	de la cargazón		de la pipa
	(Mrca)	(Reales)	(Reales)	(Mrca)	(Reales)	(Reales)
Primera	144.664,00	3.013,83	150,69	385.753,60	8.036,53	401,83
Segunda	134.664,00	2.805,50	140,28	374.253,60	7.796,95	389,85
Tercera	192.240,00	4.005,00	133,50	549.576,00	11.449,50	381,65
Totales	471.568,00	9.824,33	140,35	1.309.583,20	27.282,98	389,76

Fuente: cf. apéndice estadístico, tablas 1, 2 y 3. Elaboración propia.

Los resultados de nuestros cálculos no ofrecen duda alguna (cf. cuadro 2). El valor FOB de las tres cargazones asciende a 9.824,33 reales, siendo el precio franco a bordo de la pipa o medida de la riqueza bruta vinícola para el país exportador – con las salvedades planteadas a propósito de los envases para obtener su ingreso neto– de 140,35 reales; un precio que difiere del *precio bajo verga de la pipa* según los costes anotados en esta escritura de préstamo marítimo (148,70 reales), así como

<sup>35</sup> AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 907, fol. 835 vto.

<sup>36</sup> Se dispone ya de una serie de fletes de los puertos de Garachico y de Santa Cruz de Tenerife a diversas plazas indianas desde 1540 a 1640, si bien se trabaja aún para completar sus lagunas y mejorar su representatividad.

del *precio bajo verga* incluido en todas las escrituras de préstamo marítimo y que se deduce de las pipas vendidas y del importe total del préstamo (297,41 reales). El valor CIF de las tres cargazonas de caldos ascendió a 27.282,98 reales, siendo el valor unitario de cada pipa puesta en el puerto de La Habana de 389,76 reales. Por consiguiente, el precio de la pipa en su muelle de destino era casi tres veces superior a su precio en el muelle de origen.

CUADRO 3

*Estructura de costes de tres cargazonas de vinos enviadas de Garachico a La Habana en 1560*

Valores	Primera		Segunda		Tercera		Total	
	(Reales)	(%)	(Reales)	(%)	(Reales)	(%)	(Reales)	(%)
<b>Valor FOB</b>								
A. Bodega <sup>37</sup>	2.600,14	86,3	2.402,23	85,6	3.021,00	90,3	8.023,37	87,5
B. Embarque <sup>38</sup>	300,00	10,0	300,00	10,7	165,00	4,9	765,00	8,3
C. Encomienda	113,69	3,8	103,28	3,7	159,00	4,8	375,97	4,1
Total valor FOB	3.013,83	100,0	2.805,50	100,0	3.345,00	100,0	9.164,33	100,0
<b>Valor CIF</b>								
A. Valor FOB	3.013,83	37,5	2.805,50	36,0	4.005,00	35,0	9.824,33	36,0
B. Seguro	452,08	5,6	420,83	5,4	600,75	5,2	1.473,65	5,4
C. Transporte	4.570,63	56,9	4.570,63	58,6	6.843,75	59,8	15.985,00	58,6
Total valor CIF	8.036,53	100,0	7.796,95	100,0	11.449,50	100,0	27.282,98	100,0

Fuente: cf. apéndice estadístico, tablas 1, 2 y 3. Elaboración propia.

Aclararemos entonces la estructura de costes de las tres cargazonas con objeto de comprender las razones de este incremento (cf. cuadro 3). En el caso de su valor FOB, el precio del vino en bodega (caldo+envase) determinaba su importe, destacando obviamente el precio del caldo. En el caso de su valor CIF, esta responsabilidad recaía en los gastos de transporte, es

<sup>37</sup> A. Valor en bodega.

<sup>38</sup> B. Costes de embarque.

decir, en los precios del flete y de la avería, que representaron el 58,6 por ciento del coste total. Cabría entonces sostener que una de las claves de la competitividad de los caldos canarios en sus mercados coloniales radicaba en la posibilidad de contar con una flota propia para poder escapar de la tiranía de los fletes de la marina nacional; una tesis que, de confirmarse mediante el estudio pormenorizado de la flota que negociaba los fletes del comercio vinícola canario-colonial, supondría que sus rentas formarían parte en los ingresos de la balanza de servicios del comercio exterior isleño.

Finalmente, intentemos esclarecer la ganancia que el acreedor esperada obtener de su préstamo marítimo en el supuesto de que el navío alcanzara su puerto de destino. De acuerdo con la escritura, el deudor se obligó a pagarle el 100 por ciento del importe de los vinos, es decir, 20.818,67 reales (cf. cuadro 1). Ahora bien, hemos señalado con anterioridad que todo préstamo o riesgo marítimo constituye un valor agregado cuyos tres únicos componentes son: el importe de las pipas vendidas y cuyo coste unitario es el *precio franco a bordo*, en el que puede incluirse el coste de la avería, como ocurrió en nuestro caso; el seguro abonado por estos dos importes, y la ganancia esperada por el capital invertido, que resulta ser la suma de las tres partidas anteriores (valor FOB+avería+prima de seguro). Pues bien, de acuerdo con esto, el capital invertido en las tres cargazonas ascendió a 11.970,73 reales (cf. cuadro 4), siendo su ganancia esperada de 8.847,93 reales, de modo que la tasa bruta de ganancia de esta operación crediticia fue del 73,9 por ciento, que sería media anual si estimamos en un año el plazo de vencimiento del préstamo, o la mitad si este plazo era de dos años<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> Los datos sobre la liquidación de las encomiendas sugieren un plazo de dos años, de modo que, de aplicar este plazo al préstamo marítimo, el interés medio anual sería del 36,95 por ciento. Un interés que se aproxima a los estimados por MACÍAS HERNÁNDEZ (2013) para estos años.

CUADRO 4

*Estimación de la tasa de ganancia del préstamo marítimo en 1560*

	Cargazones			Total
	Primera	Segunda	Tercera	
A. Capital asegurado:				
A.1. Valor FOB	3.013,83	2.805,50	4.005,00	9.824,33
A.2. Avería	170,63	170,63	243,75	585,00
Total	3.184,46	2.976,13	4.248,75	10.409,33
B. Prima del seguro	477,67	446,42	637,31	1.561,40
C. Capital invertido (A+B)	3.662,13	3.422,54	4.886,06	11.970,73
D. Capital del préstamo	6.368,92	5.952,25	8.497,50	20.818,67
E. Ganancia bruta (D-C)	2.706,79	2.529,71	3.611,44	8.847,93
E. Tasa bruta de ganancia	73,91	73,91	73,91	73,91

Fuente: cf. apéndice estadístico, tablas 1, 2 y 3 y comentarios en el texto. Elaboración propia.

La escritura de la cuarta cargazón está fechada en el puerto de las Isletas, en Las Palmas, el 16 de abril de 1566. El importador fue una persona jurídica, la compañía formada por Pedro Álvarez de Arriscado y Bernal Rodríguez, vecinos ambos de Sevilla. El exportador Luis de Quesada Molina efectuó la carga por orden de la compañía en la nao Nuestra Señora de la Esperanza, de la que es piloto Bernal Rodríguez<sup>40</sup>. La escritura detalla, en realidad, dos cargazones de caldos, una en pipas y otra en peruleras, pero para nuestro estudio hemos tomado la primera (cf. apéndice estadístico, tabla 4, y cuadro 5).

El exportador adquirió las 56 pipas de la cargazón en la comarca vinícola de Telde, la principal de la isla, y las transportó a la bodega de la ciudad, donde envasó el caldo en pipas nuevas de madera de roble y arcos de castaño o avellano, constandingo en la escritura su precio<sup>41</sup>; el valor de las pipas encascadas en esta bodega ascendió a 361.440 mrca, siendo su coste unitario 6.454,29 mrca (134,46 reales). Las pipas se prepararon luego

<sup>40</sup> LOBO CABRERA (1990), pp. 135-136, documento núm. 86.

<sup>41</sup> Se ha agregado al coste de las 56 pipas nuevas, a 33 reales cada una, el de rehincharlas y lavarlas.

para su embarque; veinticuatro se rebatieron con arcos de hierro y a las restantes se le reforzaron sus arcos de castaño o avellano, probablemente con arcos de mimbres. La carga abonó su correspondiente derecho aduanero en el puerto grancanario y navegó a La Palma para efectuar su registro, pues aquí residía el Juzgado de Indias, de modo que hemos tenido que estimar este coste<sup>42</sup>. Finalmente, la escritura indica que el exportador percibió por su trabajo un 5 por ciento del valor total de la cargazón.

CUADRO 5

*Estructura de costes de una cargazón de 56 pipas embarcadas por el puerto de Las Isletas (G. Canaria) a Tierra Firme en 1566*

Valores	Reales	(%)
Valor FOB		
A. Valor en bodega	7.530,00	85,9
B. Costes de embarque	818,90	9,3
C. Encomienda	417,44	4,8
Total valor FOB	8.766,34	100,0
Precio FOB de la pipa	156,54	
Valor CIF		
A. Valor FOB	8.766,34	47,5
B. Seguro	504,06	2,7
C. Transporte	9.184,00	49,8
Total valor CIF	18.454,41	100,0
Precio CIF de la pipa	329,54	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tabla 4. Elaboración propia.

El cálculo del valor CIF es algo complicado, por cuanto la escritura no aporta dato alguno para poder estimarlo. Probablemente la cargazón fue asegurada por la compañía en la plaza

<sup>42</sup> La estimación se ha realizado aplicando a los derechos aduaneros de esta cargazón la *ratio* que representan los derechos de registro respecto de los derechos aduaneros en la cargazón de 1571 (0,61). Cf. apéndice estadístico, tabla 5.

aseguradora de Sevilla y se desconocen los premios de las pólizas de seguros de esta plaza. Pero el premio promedio de seis pólizas de la plaza de Burgos, fechadas en 1566 y referidas al trayecto Tenerife-La Palma-Nueva España y para cargar vinos, fue de 5,75 por ciento<sup>43</sup>. Pues bien, aplicando este premio al precio FOB de nuestra cargazón, tenemos que el importador debió de abonar una prima de 24.195,10 mrca (504,06 reales). En cuanto al coste del transporte, la escritura anterior a la comentada indica que el destino de la cargazón era Tierra Firme y Honduras<sup>44</sup>, y conocemos el coste de la avería y del flete por tonelada de los navíos que hacen la ruta Tenerife-Honduras<sup>45</sup>: 286 y 42 reales, respectivamente, siendo la mitad de ambas cifras el coste de transporte de la pipa.

Los resultados de nuestros cálculos deben ser contrastados con otras cargazones realizadas desde el puerto grancanario<sup>46</sup>. Mientras tanto, el valor FOB de la cargazón fue de 8.766,34 reales, a un precio unitario por pipa de 156,54 reales, y el valor CIF multiplicó por 2,1 aquel valor como consecuencia de lo ya dicho: el elevado coste del transporte.

La quinta cargazón consta en la escritura de finiquito de cuentas de la compañía formada en Sevilla por los mercaderes Juan Fernández y Alonso de Gallegos (cf. apéndice estadístico, tabla 5, y cuadro 6)<sup>47</sup>. No se menciona la fecha de la cargazón ni su puerto de destino; únicamente el año (1571) y su embarque a Indias, pero constan todos los costes, exceptuando la encomienda, el seguro y el transporte. La primera se ha estimado en el cinco por ciento de los gastos efectuados por el exportador

---

<sup>43</sup> CASADO (1999).

<sup>44</sup> LOBO CABRERA (1993), p. 134, doc. 184.

<sup>45</sup> Los datos corresponden a la serie de fletamentos que hemos elaborado de los protocolos notariales de esta isla.

<sup>46</sup> Dudamos, sin embargo, de que pueda encontrarse más cargazones en los protocolos notariales de esta isla, dado el exhaustivo estudio que sobre esta temática y fuente ha desarrollado Lobo Cabrera.

<sup>47</sup> AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 671, fols. 364-411. Desde la plaza sevillana, el primero abastece al segundo, residente en la capital de Tenerife, La Laguna, de productos agrarios y manufacturados, y el importe de estas ventas se invierte en productos canarios (vinos, brea, azúcares, quesos), destinados a los mercados de la Península e indianos.

(Valor del vino+costes de embarque), y el seguro mediante el premio de las pólizas firmadas en la plaza de Burgos en este año y para cargar vinos de Tenerife a Nueva España<sup>48</sup>; finalmente, los costes de la avería y del flete se han tomado de los documentos de fletamento de este año.

CUADRO 6  
*Estructura de costes de una cargazón de 10 pipas embarcadas por el puerto de SC de Tenerife a Indias en 1571*

Valores	Reales	(%)
<b>Valor FOB</b>		
A. Valor en bodega	1.312,00	92,2
B. Costes de embarque	89,42	6,3
C. Encomienda	22,00	1,5
Total valor FOB	1.423,42	100,0
Precio FOB de la pipa	142,34	
<b>Valor CIF</b>		
A. Valor FOB	1.423,42	48,8
B. Seguro	120,99	4,1
C. Transporte	1.375,00	47,1
Total valor CIF	2.919,41	100,0
Precio CIF de la pipa	291,94	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tabla 5. Elaboración propia.

El exportador adquirió los caldos en la comarca de Buenavista, en el noroeste de Tenerife, y los trasladó luego por mar a Santa Cruz de Tenerife para realizar en este puerto su embarque a Indias; de ahí que el coste relativo del valor en bodega de esta cargazón (92,2%) fuera más elevado que en el de las tres primeras cargazones (87,5%; cf. cuadro 3). Un hecho que afecta al valor CIF y reduce la representatividad de los gastos de transporte en este valor con respecto al alcanzado en las tres primeras cargazones; por consiguiente, la existencia de una actividad portuaria ligada a la exportación en las inmediateces de

<sup>48</sup> CASADO (1999).

las haciendas constituía un elemento estratégico del comercio vinícola isleño, especialmente para los importadores.

La escritura de la sexta cargazón, enviada desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife a Cartagena de Indias en 1576 (cf. apéndice estadístico, tabla 6, y cuadro 7), consta en el finiquito de cuentas de otra compañía, formada en 1576 por el citado Alonso de Gallegos y el mercader sevillano Juan Pérez de Córdoba, si bien la operación la realizó el primero por cuenta de este último<sup>49</sup>. La cargazón es importante por su volumen (130 pipas) y las cuentas detallan la mayor parte de los costes, incluso del seguro, pues se indica su premio (9%), y únicamente hemos tenido que estimar los derechos de registro de acuerdo con lo dicho en la nota 39, mientras que los de transporte se han tomado de los fletamentos de este año.

Los caldos se compraron en San Juan de La Rambla y se embarcaron a Cartagena de Indias por el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Ahora bien, la bodega de la hacienda estaba situada en las inmediaciones del litoral, de modo que las pipas se cargaron en el embarcadero de La Rambla para su traslado a la rada de Santa Cruz de Tenerife. Además, en este caso, el valor FOB se incrementó en relación con el de las cargazones anteriores por el elevado número de arcos de hierro que llevaron las pipas (8 cada una), lo que hizo que la participación del valor FOB en el valor CIF superara la de los gastos de transporte (cf. cuadro 7).

CUADRO 7

*Estructura de una cargazón de 130 pipas embarcadas  
por el puerto de SC de Tenerife a Cartagena de Indias en 1576*

Valores	Reales	(%)
Valor FOB		
A. Valor en bodega	22.282,33	80,3
B. Costes de embarque	4.286,06	15,4
C. Encomienda	1.177,05	4,2
Total valor Fob	27.745,44	100,0
Precio FOB de la pipa	213,43	

<sup>49</sup> AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 101, fols. 182-194 vto.

Valor CIF		
A. Valor FOB	27.745,44	55,2
B. Seguro	2.497,09	5,0
C. Transporte	20.020,00	39,8
Total valor CIF	50.262,53	100,0
Precio CIF de la pipa	386,63	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tabla 6. Elaboración propia.

La escritura de la séptima cargazón fue firmada en el puerto de Garachico el 17 de mayo de 1585. El importador fue el mercader sevillano Juan Ibáñez, pero la carga fue adquirida por su apoderado, Jorge de Mesones<sup>50</sup>, a la mujer del mercader Lázaro Lorenzo, María Romana, y el coste total de la cargazón (4.022 reales) se abonaría en Sevilla por fin del mes de junio de 1585. Ahora bien, debemos realizar algunos ajustes para estimar sus valores FOB y CIF (cf. apéndice estadístico, tabla 7, y cuadro 8).

#### CUADRO 8

*Estructura de costes de una cargazón de 20 pipas embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) a la Habana en 1585*

Valores	Reales	(%)
Valor FOB		
A. Valor en bodega	3.508,80	92,6
B. Costes de embarque	161,00	4,2
C. Encomienda	121,20	3,2
Total valor FOB	3.791,00	100,0
Precio FOB de la pipa	189,55	
Valor CIF		
A. Valor FOB	3.791,00	52,6
B. Seguro	314,19	4,7

<sup>50</sup> AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 2.238, fols. 592vto.-595 vto. Consta el poder, fechado en Sevilla el 2 de marzo de 1585, pero la escritura no indica si ambos sevillanos formaban compañía.

C. Transporte	3.080,00	42,7
Total valor CIF	7.219,19	100,0
Precio CIF de la pipa	358,71	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tabla 6. Elaboración propia.

La escritura indica el valor de las 20 pipas encascadas en la bodega portuaria (174.240 mrca) y los costes de embarque –rebatición, materiales para esta labor y derechos aduaneros, entre los que se incluyeron los del Juzgado de Indias–, pero no indica el importe de la encomienda del exportador por realizar la operación, que incluye el coste del flete a La Palma, donde el navío completaría su carga. Eliminado este importe y estimada la encomienda, que consideramos incluida en los costes del vino en bodega, el valor FOB de la cargazón fue de 3.791 reales (cf. cuadro 6), a 189,55 reales cada pipa. Y cabe observar que el valor relativo del vino en bodega (caldo+envase) fue más elevado que en el caso del de las cargazones anteriores realizadas en Garachico; un hecho que cabe atribuir a la escasez y carestía del caldo en este momento, lo que explicaría que la nave navegara a La Palma para terminar su carga.

El valor CIF de esta cargazón debe estimarse. El seguro se ha valorado en un 9 por ciento, es decir, en el mismo tipo que el que indica la escritura de la cargazón anterior; además, sabemos que los premios de las pólizas tendieron a subir hasta situarse a principios del siglo XVII en un 8 por ciento y, más en concreto, al 9,2 por ciento si agregamos el corretaje y la encomienda del banquero asegurador<sup>51</sup>. En cuanto a la avería y el flete, se ha tomado de las escrituras de fletamento de este año: 44 y 264 reales, respectivamente<sup>52</sup>, siendo la mitad el coste correspondiente a cada pipa. Y, de nuevo, se ratifica lo dicho: el valor CIF multiplicó casi por dos el valor FOB debido al alto coste del transporte.

<sup>51</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (2013).

<sup>52</sup> AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 2.236A, fol. 474.

CUADRO 9

*Estructura de costes de dos cargazones embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) a la factoría lusa de La Mina en 1593*

Valores	Primera		Segunda		Total	
	Reales	(%)	Reales	(%)	Reales	(%)
<b>Valor FOB</b>						
A. Bodega <sup>53</sup>	27.680,00	87,2	27.485,00	89,3	55.165,00	88,2
B. Embarque <sup>54</sup>	2.854,29	9,0	2.094,00	6,8	4.948,29	7,9
C. Encomienda	1.221,38	3,8	1.183,16	3,8	2.404,54	3,8
Total valor FOB	31.755,67	100,0	30.762,16	100,0	62.517,83	100,0
Precio FOB de la pipa	211,70		222,91		217,08	
<b>Valor CIF</b>						
A. Valor FOB	31.755,67	74,6	30.762,16	75,3	62.517,83	75,0
B. Seguro	2.858,01	6,7	2.768,59	6,8	5.626,60	6,7
C. Transporte	7.950,00	18,7	7.314,00	17,9	15.264,00	18,3
Total valor CIF	42.563,68	100,0	40.844,75	100,0	83.408,43	100,0
Precio CIF de la pipa	283,76		295,98		289,61	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tablas 8 y 9. Elaboración propia.

La octava y novena cargazón constan en la escritura de finiquito de cuentas entre el mercader lisboeta Juan Bautista Robelasco y los isleños Diego Pérez de Cabrejas, Francisco de Molina y su tío Juan de Molina, vecinos de San Cristóbal de La Laguna, capital de Tenerife<sup>55</sup>. El ajuste de las cuentas se firmó el 15 de julio de 1595, y en ellas aparecen dos cargazones de caldos con destino a la factoría lusa de San Jorge de la Mina y por cuenta y riesgo del lisboeta, actuando los insulares como exportadores. La primera cargazón tiene fecha de 1 de marzo de 1593 y la segunda de 22 de diciembre de este año –carga, por consiguiente, la primera vino nuevo de la cosecha de 1592

<sup>53</sup> A. Valor en bodega.

<sup>54</sup> B. Costes de embarque.

<sup>55</sup> AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 62, fols. 5 vto.-13 vto. Efectúa la operación, por encargo y poder del lisboeta, el mercader flamenco Gómez Baudens y en su ausencia Nicolás de But, residentes en la ciudad insular.

y la segunda vino nuevo de la cosecha de 1593–, y tanto en una como en otra puede estimarse con total exactitud el valor franco a bordo (cf. apéndice estadístico, tablas 8 y 9, y cuadro 9).

La escritura de las dos cargazonas recoge todos los costes que intervienen en el cálculo de su valor franco a bordo (FOB), incluso el de la encomienda (4%). Los vinos se compraron en una bodega de la capital insular, se prepararon aquí las pipas para su embarque y se trasladaron luego en carreta al puerto de Santa Cruz de Tenerife, de modo que todos estos costes los hemos incluido en el valor del vino en la bodega portuaria. En cuanto al valor CIF, el seguro se ha estimado en un 9 por ciento, siguiendo el criterio expuesto anteriormente, y el único gasto de dudoso cálculo se refiere al transporte. Desconocemos los importes por tonelada del flete y la avería de Tenerife a San Jorge da Mina, y hemos supuesto que fueran similares a los pagados en la ruta de Tenerife a Cabo Verde (100 reales de flete y 6 de avería). El resultado del cálculo revela que una de las claves de la competitividad de los caldos canarios en sus embarques a los mercados coloniales lusos radicaba en los gastos de transporte; representaban el 18,3 por ciento del valor Cif, es decir, la mitad de pagado en el caso del transporte a los mercados coloniales de las Indias españolas.

Finalmente, la décima y última cargazón de nuestro estudio se realiza en Garachico el 10 de agosto de 1599. El importador es Pedro Mexía Castellano, vecino de Segura de León (Extremadura), estante en este puerto y de viaje a La Habana en el navío San Antonio, y el exportador es un mercader de Garachico que pronto alcanzará renombre, Andrés Lorenzo, al igual que su hermano Luis, residente a la sazón en La Habana. El importador abonará a este último o al capitán Gaspar Afonso de Albornoz, residente en Sevilla, el importe de la cargazón en el plazo de un año (cf. apéndice estadístico, tabla 10, y cuadro 10).

La escritura detalla el valor de las pipas en bodega, de modo que hemos estimado el precio del envase según su valor corriente en este año para poder concretar el coste del caldo. Los gastos de rebatición vienen agregados, así como los derechos aduaneros, y el exportador pagó también el coste de las averías

de las cinco toneladas (10 pipas) a siete ducados por tonelada, de modo que la escritura facilita el cálculo del valor CIF si aceptamos un premio del seguro del 9 por ciento y el flete que en este año se pagaba a La Habana de acuerdo con los contratos de fletamento (300 reales).

CUADRO 10  
*Estructura de costes de una cargazón de 10 pipas embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) a la Habana en 1599*

Valores	Reales	(%)
Valor FOB		
A. Valor en bodega	2.745,60	92,6
B. Costes de embarque	104,00	3,5
C. Encomienda	114,40	3,9
Total valor FOB	2.964,00	100,0
Precio FOB de la pipa	296,40	
Valor CIF		
A. Valor FOB	2.964,00	57,9
B. Seguro	266,76	5,2
C. Transporte	1.885,00	36,8
Total valor CIF	5.115,76	100,0
Precio CIF de la pipa	511,58	

Fuente: cf. apéndice estadístico, tabla 6. Elaboración propia.

## CONCLUSIONES

Hemos intentado aclarar en este estudio la metodología que hemos seguido para calcular la estructura de costes de las cargazones de vinos vidueños del comercio canario-colonial de acuerdo con la nomenclatura del comercio internacional, y esperamos mejorar los resultados obtenidos mediante una muestra más amplia de cargazones e incorporando al estudio otros mercados. No obstante, recordemos que los caldos vidueños eran la principal oferta vinícola de los insulares y que,

descontado el consumo interno, todo el excedente se dirigía al mercado colonial, de modo que era en este mercado donde se obtenía la mayor parte de la riqueza vinícola isleña durante este período.

El coste de la pipa (caldo+envase) en la bodega portuaria representaba entre el 80 y el 92 por ciento de su precio franco a bordo, siendo su promedio en las diez cargazonas del orden del 88,5 por ciento (cf. cuadro 11). Por consiguiente, en lo que respecta al valor franco a bordo, la competitividad de la oferta vinícola isleña venía determinada principalmente por los costes vitícolas y vinícolas. Otras posibles ventajas, incluidas en los costes de embarque, como la temprana arribada de esta oferta al mercado exterior; sus bajos costes aduaneros, su proximidad al puerto de embarque, ejercerían un papel relevante únicamente en el caso de que sus competidores tuvieran similares costes de producción.

En cuanto al valor CIF, esto es, al precio de la pipa en su muelle de destino, su montante venía determinado por los costes de transporte. Ahora bien, este criterio solamente se cumplía en el caso de las cargazonas a los mercados coloniales de las Indias españolas y cada vez con menor alcance, pues se observa una caída en este apartado (del 58,6 al 36,8 por ciento del valor CIF) y, como consecuencia, un incremento en la participación del valor de la pipa en el muelle de origen. Por su parte, en el caso de la cargazón a la colonia lusa africana, el único ejemplo por ahora disponible, el precio en origen establecía el de la pipa en destino debido a los bajos costes del transporte de la marina lusa. Y como nuestro estudio sobre los fletes del período 1550-1640 sugiere la persistencia de este diferencial de fletes entre la marina española y la portuguesa, cabe sostener que fue en este apartado donde radicó la ventaja competitiva de la exportación vinícola isleña y de ahí su preferencia por el mercado colonial lusitano<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (2013).

CUADRO 11

*Estructura de costes de las cargazones de vinos a los mercados coloniales, 1560-1599*

Estructura	Destinos y años						
	A	B	C	D	E	F	G
	1560	1566	1571	1576	1585	1593	1599
	Valor FOB						
A. Bodega portuaria <sup>57</sup>	87,55	85,90	92,17	80,31	92,56	88,24	92,63
B. Embarque <sup>58</sup>	8,35	9,34	6,28	15,45	4,25	7,92	3,51
C. Encomienda	4,10	4,76	1,55	4,24	3,20	3,85	3,86
Total valor FOB	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	Valor CIF						
A. Valor FOB	36,01	47,50	48,76	55,20	52,56	76,67	57,94
B. Seguro	5,40	2,73	4,14	4,97	4,73	6,90	5,21
C. Transporte	58,59	49,77	47,10	39,83	42,71	16,42	36,85
Total valor CIF	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Destinos: A. La Habana; B. Honduras; C. Indias de S.M.; D. Cartagena de Indias; E. La Habana; F. San Jorge da Mina; G. La Habana.

Fuente: cf. apéndice estadístico. Elaboración propia.

Finalmente, interesaría conocer la estructura de costes de las cargazones de caldos lusitanos y andaluces a los mercados coloniales para poder precisar con rigor si la oferta vinícola isleña era más competitiva que la lusitana y la andaluza en este período. Por desgracia, carecemos de esta información, y lo único que podemos señalar por el momento son algunas de las ventajas de la isleña. La temporal parece clara: era la primera oferta atlántica en estar disponible para la venta en el mercado colonial; otras ventajas serían la proximidad al puerto de embarque o la impositiva, al menos en lo que respecta a la

<sup>57</sup> A. Valor en bodega.

<sup>58</sup> B. Costes de embarque.

cargazón andaluza<sup>59</sup>. Ahora bien, en cualquier caso, necesitamos disponer de aquella información para poder explicar lo que de manera tan rotunda afirma el fiscal de la Real Audiencia de Canarias en 1611: que

«an salido de Sevilla onze navíos con muchas botijas vacías para cargar de vinos en esas yslas, las quales hazen tantas toneladas como la flota»<sup>60</sup>.

## APÉNDICE ESTADÍSTICO

TABLA 1

*Estructura de costes de una cargazón de 20 pipas de vino viejo embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) para el de La Habana en 1560*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<b>Valor FOB de la cargazón</b>			
A. Valor del vino añejo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	5.184,34	103.686,80	83,1
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.056,00	21.120,00	16,9
<i>Subtotal A</i>	6.240,34	124.806,80	86,3
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición y arcos de mimbre y clavos	72,00	1.440,00	10,0
B.2. Arcos de hierro	432,00	8.640,00	60,0
B.3. Acarreto de la bodega al navío	72,00	1.440,00	10,0
B.4. Derechos de aduana	144,00	2.880,00	20,0

<sup>59</sup> Recordemos que el cargador andaluz debía abonar un arancel del 7 por ciento, el derecho consular, el corretaje y la alcabala a la exportación. Una muestra de estos derechos y su incidencia en el precio franco a bordo de una cargazón de Sevilla a Nueva España en 1608 puede verse en Archivo de Protocolos de Sevilla, leg. 2.459, fol. 825.

<sup>60</sup> Archivo General de Indias. *Escribanía de Cámara*, leg. 948A. El fiscal de la Audiencia de Canarias contra varios vecinos sobre el embarque de vinos sin registrar.

<i>Subtotal B</i>	720,00	14.400,00	10,0
C. Encomienda (5%)*		5.457,20	3,8
<b>Total valor FOB (A+B+C)</b>	<b>7.233,20</b>	<b>144.664,00</b>	<b>100,0</b>
<hr/>			
Valor CIF de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor FOB		144.664,00	37,5
B. Seguro estimado (15%)		21.699,60	5,6
C. Transporte:			
C.1. Avería	660,00	8.190,00	3,7
C.2. Flete	10.560,00	211.200,00	96,3
<i>Subtotal C</i>	11.220,00	219.390,00	56,9
<b>Total valor CIF (A+B+C)</b>	<b>19.287,68</b>	<b>385.753,60</b>	<b>100,0</b>

\* Se ha estimado el coste de la encomienda.

Fuente: AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 907, fols. 830-831 vto. Elaboración propia.

TABLA 2

*Estructura de costes de una cargazón de 20 pipas de vino nuevo embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) para el de La Habana en 1560*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<hr/>			
Valor FOB de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor del vino nuevo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	4.709,34	94.186,80	81,7
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.056,00	21.120,00	18,3
<i>Subtotal A</i>	5.765,34	115.306,80	85,6
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición y arcos de mimbre y clavos	72,00	1.440,00	10,0
B.2. Arcos de hierro	432,00	8.640,00	60,0
B.3. Acarreto de la bodega al navío	72,00	1.440,00	10,0
B.4. Derechos de aduana	144,00	2.880,00	20,0
<i>Subtotal B</i>	720,00	14.400,00	10,7
C. Encomienda (5%)*		4.957,20	3,7
<b>Total valor FOB (A+B+C)</b>	<b>6.733,20</b>	<b>134.664,00</b>	<b>100,0</b>

Valor CIF de la cargazón			
A. Valor FOB		134.664,00	36,0
B. Seguro estimado (15%)		20.199,60	5,4
C. Transporte:			
C.1. Avería	660,00	8.190,00	3,7
C.2. Flete	10.560,00	211.200,00	96,3
<i>Subtotal C</i>	11.220,00	219.390,00	58,6
Total valor CIF (A+D+C)	18.712,68	374.253,60	100,0

\* Se ha estimado el coste de la encomienda.

Fuente: AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 907, fols. 830-831 vto. Elaboración propia.

TABLA 3

*Estructura de costes de una cargazón de 30 pipas de vino nuevo embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) para el de La Habana en 1560*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
Valor FOB de la cargazón			
A. Valor del vino nuevo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	4.833,60	145.008,00	82,1
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.056,00	31.680,00	17,9
<i>Subtotal A</i>	5.889,60	176.688,00	91,9
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	48,00	1.440,00	18,2
B.2. Arcos de mimbre y clavos	24,00	720,00	9,1
B.3. Acarreto de la bodega al navío	48,00	1.440,00	18,2
B.4. Derechos de aduana	144,00	4.320,00	54,5
<i>Subtotal B</i>	264,00	7.920,00	4,1
C. Encomienda (5%)*		7.632,00	4,0
Total valor FOB (A+B+C)	6.408,00	192.240,00	100,0
Valor CIF de la cargazón			
A. Valor FOB		192.240,00	35,0

B. Seguro estimado (15%)		28.836,00	7,7
C. Transporte:			
C.1. Avería	390,00	11.700,00	3,6
C.2. Flete	10.560,00	316.800,00	96,4
<i>Subtotal C</i>	10.950,00	328.500,00	59,8
Total valor CIF (A+B+C)	18.319,20	549.576,00	100,0

\* Se ha estimado el coste de la encomienda.

Fuente: AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 907, fol. 830-831 vto. Elaboración propia.

TABLA 4

*Estructura de costes de una cargazón de 56 pipas de vino embarcadas por el puerto de Las Isletas (Gran Canaria) a Tierra Firme y Honduras en 1566*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<b>Valor FOB de la cargazón</b>			
A. Valor del vino en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	4.822,29	270.048,00	74,7
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.632,00	91.392,00	25,3
<i>Subtotal A</i>	6.454,29	361.440,00	85,9
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	109,71	6.144,00	15,6
B.2. Arcos de hierro	528,00	12.672,00	32,2
B.3. Acarreto al puerto	144,54	8.094,00	20,6
B.4. Derechos de aduana	137,50	7.700,00	19,6
B.5. Derechos de registro*	83,88	4.697,00	11,9
<i>Subtotal B</i>	1.003,63	39.307,00	9,3
C. Encomienda (5%)		20.037,35	4,8
Total valor FOB (A+B+C)	7.514,01	420.784,35	100,0
<b>Valor CIF de la cargazón</b>			
A. Valor FOB		420.784,35	47,5
B. Seguro estimado (5,75%)		24.195,10	2,7
C. Transporte estimado:			
C.1. Avería	1.008,00	56.448,00	12,8

C.2. Flete	6.864,00	384.384,00	87,2
<i>Subtotal C</i>	7.872,00	440.832,00	49,8
<b>Total valor CIF (A+B+C)</b>	<b>15.818,06</b>	<b>885.811,45</b>	<b>100,0</b>

\* Se han estimado los derechos de registro (contribución al Juez y al escribano de Indias).

Fuentes: LOBO CABRERA (1993), pp. 135-136 y las comentadas en el texto. Elaboración propia.

TABLA 5

*Estructura de costes de una cargazón de 10 pipas de vino embarcadas por el puerto de Santa Cruz de Tenerife a Indias en 1571*

Estructura de costes	Precio	Importe	
	(Mrca)	(Mrca)	(%)
<b>Valor FOB de la cargazón</b>			
A. Valor del vino en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	4.977,60	49.776,00	79,0
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.320,00	13.200,00	21,0
A.3. Transporte de Garachico a Sta. Cruz	336,00	3.360,00	
<i>Subtotal A</i>	6.633,60	62.976,00	92,2
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición y materiales	120,00	1.200,00	28,0
B.4. Derechos de aduana	192,00	1.920,00	44,7
B.5. Derechos de registro	117,20	1.172,00	27,3
<i>Subtotal B</i>	429,20	4.292,00	6,3
C. Encomienda (5%)		1.056,00	1,5
<b>Total valor FOB (A+B+C)</b>	<b>6.832,40</b>	<b>68.324,00</b>	<b>100,0</b>
<b>Valor CIF de la cargazón</b>			
A. Valor FOB		68.324,00	48,8
B. Seguro estimado (8,5%)		5.807,54	4,1
C. Transporte estimado:			
C.1. Avería	1.056,00	10560	16,0
C.2. Flete	5.544,00	55440	84,0
<i>Subtotal C</i>	6.600,00	66.000,00	47,1
<b>Total valor CIF (A+B+C)</b>	<b>14.013,15</b>	<b>140.131,54</b>	<b>100,0</b>

Fuente: AHPST. *Protocolos notariales*, leg. 671, fols. 377 vto.-378. Elaboración propia.

TABLA 6  
*Estructura de costes de una cargazón de 130 pipas de vino  
 embarcadas por el puerto de Santa Cruz de Tenerife para Cartagena de Indias en  
 1576*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
Valor FOB de la cargazón			
A. Valor del vino en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	5.401,85	702.240,00	65,7
A.2. Coste de las pipas (envases)	2.112,00	274.560,00	25,7
A.3. Transporte de La Rambla a Santa Cruz	713,48	92.752,00	8,7
<i>Subtotal A</i>	8.227,32	1.069.552,00	80,3
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	85,48	11.112,00	5,4
B.2. Materiales para rebatir	47,54	6.180,00	3,0
B.3. Arcos de hierro*	1.152,00	149.760,00	72,8
B.4. Derechos de aduana y registro	184,80	24.024,00	11,7
B.5. Derechos de registro**	112,73	14.654,64	7,1
<i>Subtotal B</i>	1.582,54	205.730,64	15,4
C. Encomienda***		56.498,50	4,2
Total valor FOB (A+B+C)	10.244,47	1.331.781,14	100,0
Valor CIF de la cargazón			
A. Valor FOB		1.331.781,14	55,2
B. Seguro estimado (9%)		119.860,30	5,0
C. Transporte estimado:			
C.1. Avería	1.056,00	137.280,00	14,3
C.2. Flete	6.336,00	823.680,00	85,7
<i>Subtotal C</i>	7.392,00	960.960,00	39,8
Total valor CIF (A+B+C)	18.558,47	2.412.601,44	100,0

\* Fueron 8 por pipar y a 144 mrca cada arco.

\*\* Se han estimado según se indica en la nota 40.

\*\*\* A la encomienda (3%) se le han sumado los gastos de viaje para negociar los vinos.

AHPSCT. *Protocolos notariales*, leg. 101, fols. 187-188. Elaboración propia.

TABLA 7

*Estructura de costes de una cargazón de 20 pipas de vino embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) para La Habana en 1585*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<hr/>			
Valor FOB de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor del vino en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	7.272,00	139.622,40	82,9
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.440,00	28.800,00	17,1
<i>Subtotal A</i>	8.712,00	168.422,40	92,6
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	124,80	2.496,00	32,3
B.2. Materiales para rebatir	13,20	264,00	3,4
B.3. Acarreto al puerto	48,00	960,00	12,4
B.4. Derechos de aduana y registro	200,40	4.008,00	51,9
<i>Subtotal B</i>	386,40	7.728,00	4,2
C. Encomienda		5.817,60	3,2
Total valor FOB (A+B+C)	9.098,40	181.968,00	100,0
<hr/>			
Valor CIF de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor FOB		181.968,00	52,6
B. Seguro estimado (9%)		16.377,12	4,7
C. Transporte estimado:			
C.1. Avería	1.056,00	21.120,00	14,3
C.2. Flete	6.336,00	126.720,00	85,7
<i>Subtotal C</i>	7.392,00	147.840,00	42,7
Total valor CIF (A+B+C)	17.218,27	346.185,12	100,0

\* Se ha estimado el coste de la encomienda.

AHP SCT. *Protocolos notariales*, leg. 2.238, fols. 594 vto.-595. Elaboración propia.

TABLA 8

*Estructura de costes de una cargazón de 150 pipas de vino embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) a la factoría lusa de La Mina en 1593*

Estructura de costes	Precio	Importe	
	(Mrca)	(Mrca)	(%)
<hr/>			
Valor FOB de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor del vino nuevo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	7.177,60	1.076.640,00	81,0
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.680,00	252.000,00	19,0
<i>Subtotal A</i>	8.857,60	1.328.640,00	87,2
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	72,00	10.800,00	7,9
B.2. Materiales para rebatir	111,60	16.740,00	12,2
B.3. Acarreto de la bodega al navío	48,00	7.200,00	5,3
B.4. Derechos de aduana	540,97	81.146,00	59,2
B.5. Derechos de registro	140,80	21.120,00	15,4
<i>Subtotal B</i>	913,37	137.006,00	9,0
C. Encomienda (4%)		58.626,00	3,8
Total valor FOB (A+B+C)	10.161,81	1.524.272,00	100,0
<hr/>			
Valor CIF de la cargazón			
<hr/>			
A. Valor FOB		1.524.272,00	76,4
B. Seguro estimado (9%)		137.184,48	6,9
C. Transporte:			
C.1. Avería	72,00	10.800,00	3,2
C.2. Flete	2.160,00	324.000,00	96,8
<i>Subtotal C</i>	2.232,00	334.800,00	16,8
Total valor CIF (A+B+C)	13.206,76	1.996.256,48	100,0
<hr/>			

AHPSCT. *Protocolos notariales*, leg. 62, fols. 10 vto-11. Elaboración propia.

TABLA 9

*Estructura de costes de una cargazón de 138 pipas de vino embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) a la factoría lusa de La Mina en 1593*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<hr/> Valor FOB de la cargazón <hr/>			
A. Valor del vino nuevo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	7.880,00	1.087.440,00	81,8
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.680,00	231.840,00	17,4
<i>Subtotal A</i>	9.560,00	1.319.280,00	89,3
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición	12,52	1.728,00	1,7
B.2. Materiales para rebatir	9,04	1.248,00	1,2
B.3. Acarreto de la bodega al navío	19,48	2.688,00	2,7
B.4. Derechos de aduana	586,43	80.928,00	80,5
B.5. Derechos de registro	100,87	13.920,00	13,8
<i>Subtotal B</i>	728,35	100.512,00	6,8
C. Encomienda (4%)		56.791,68	3,8
Total valor FOB (A+B+C)	10.699,88	1.476.583,68	100,0
<hr/> Valor CIF de la cargazón <hr/>			
A. Valor FOB		1.476.583,68	77,0
B. Seguro estimado (9%)		132.892,53	6,9
C. Transporte:			
C.1. Avería	72,00	9.936,00	3,2
C.2. Flete	2.160,00	298.080,00	96,8
<i>Subtotal C</i>	2.232,00	308.016,00	16,1
Total valor CIF (A+B+C)	13.787,87	1.917.492,21	100,0

AHPSCT. *Protocolos notariales*, leg. 62, fols. 10 vto-11. Elaboración propia.

TABLA 10

*Estructura de costes de una cargazón de 10 pipas de vino embarcadas por el puerto de Garachico (Tenerife) al de La Habana en 1599*

Estructura de costes	Precio (Mrca)	Importe	
		(Mrca)	(%)
<u>Valor FOB de la cargazón</u>			
A. Valor del vino nuevo en la bodega portuaria:			
A.1. Coste del caldo	12.144,00	115.948,80	88,0
A.2. Coste de las pipas (envases)	1.584,00	15.840,00	12,0
<i>Subtotal A</i>	13.728,00	131.788,80	92,6
B. Costes de embarque:			
B.1. Rebatición y acarreto al navío	168,00	1.680,00	33,7
B.2. Derechos de aduana	331,20	3.312,00	66,3
<i>Subtotal B</i>	499,20	4.992,00	3,5
C. Encomienda (4%)*		5.491,20	3,9
Total valor FOB (A+B+C)	14.227,20	142.272,00	100,0
<u>Valor CIF de la cargazón</u>			
A. Valor FOB		142.272,00	58,3
B. Seguro estimado (9%)		12.804,48	4,7
C. Transporte:			
C.1. Avería	1.848,00	18.480,00	20,4
C.2. Flete	7.200,00	72.000,00	79,6
<i>Subtotal C</i>	9.048,00	90.480,00	37,1
Total valor CIF (A+B+C)	24.413,38	245.556,48	100,0

\* Se ha estimado el coste de la encomienda.

AHPSCT. *Protocolos notariales*, leg. 2.252, fols. 493-494. Elaboración propia.

## BIBLIOGRAFÍA

BERNAL, A.M. (1993). *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Madrid: Fundación El Monte.

- BERNAL, A.M., (1996-1997). «La aseguración marítima en la Carrera de Indias: seguros, crédito y actividad financiera (ss. XVI-XVIII)». *Atti e Memorie*, vol. 22-23, pp. 83-125.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1991). *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- CASADO ALONSO, H. (1999). «El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI». *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. 219, pp. 277-306.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1945). *La avería en el comercio con Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, J.M. (2011). «Consideraciones sobre algunas medidas canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 57, pp. 385-418.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1977). «Los protocolos notariales y el comercio canario-americano en la Edad Moderna» *Museo Canario*, núm. 36-37, pp. 169-88.
- GUIMERÁ RAVINA, A., (1979). «La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612)», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 261-285.
- GUIMERÁ RAVINA, A., (1985). *Burguesía extranjera y comercio atlántico: la empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- LOBO CABRERA, M. (1990). *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*. Madrid: Gobierno de Canarias.
- LOBO CABRERA, M., (1993). *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M., (1994). «Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la edad moderna», en LOBO CABRERA, M., y SUÁREZ GRIMÓN, V. (eds.). *III Reunión Científica Asociación Española de Historia Moderna*, vol. 2, pp. 139-150.
- LOBO CABRERA, M., y ACOSTA GUERRERO, E. (1984). «El comercio canario. Estado de la cuestión», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, tomo III, pp. 67-102.
- LÓPEZ CANTOS, A. (1979). «El tráfico comercial entre Canarias y América en el siglo XVII», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, tomo I, pp. 303-372.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M., (2000a). «El comercio exterior canario (siglos XVI y XVII). Una primera aproximación crítica», en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.). *Felipe II, el Atlántico y Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 125-159.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2000b). «La viticultura canaria. Orto y ocaso, 1500-1850», en MALDONADO ROSSO, J., y RAMOS SANTANA, A. (eds.). *Actas del I*

- Encuentro de Historiadores de la vitivinicultura española*. Puerto de Santa María: Ayuntamiento del Puerto de Santa María, pp. 319-343.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2000c). «Génesis de una economía de base monetaria: Canarias, 1300-1550», en BERNAL, A, (ed.). *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*. Madrid: Marcial Pons, pp. 43-59.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M., (2001). «Los tesoros de las Afortunadas. Las economías isleñas en el derrotero del almirante Peter Van der Does», en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (ed.). *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, pp. 349-429.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M., (2007). «Expansión ultramarina y economía vitivinícola. El ejemplo de Canarias (1500-1550)». *Investigaciones de Historia Económica*, 8, pp. 13-44.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M., (2013). «Crédito y rédito en el comercio vinícola atlántico, 1560-1640, en *Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, en prensa.
- MARTÍN ACOSTA, E. (1990). «Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista. La avería de 1602». *Revista de Indias*, núm. 188, pp. 151-160.
- MARTÍNEZ GALINDO, P. (1998). *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- MORALES PADRÓN, F. (1955). *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991, 2ª edición). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Madrid: Gobierno de Canarias.
- STECKLEY, G.F. (1980). «The Wine Economy of Tenerife in the Seventeenth Century: Anglo-Spanish Partnership in a Luxury Trade». *Economic History Review*, XXXIII, núm. 3, pp. 335-350.
- TORRES SANTANA, E. (1991). *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- TORRES SANTANA, E., (1995). «El riesgo en el comercio canario-americano (1690-1725)», en *El Derecho y el mar en la España Moderna*. Granada, Universidad de Granada, pp. 81-97.
- TORRES SANTANA, E., (2003). *Historia del Atlántico: el comercio de La Palma con el Caribe, 1600-1650 (Relaciones de interdependencia e intercambio)*. Madrid: Cabildo de La Palma.
- VILA VILAR, E. (1979). «Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, vol. 1, pp. 285-300.