

EL COMERCIO CANARIO EUROPEO EN TIEMPOS DE CARLOS I

Manuel Lobo Cabrera

El ascenso al trono de Castilla del nieto de los Reyes Católicos no va a cambiar sustancialmente la trayectoria mantenida por el archipiélago canario en la actividad mercantil, aunque se inicia la construcción de una economía mundial a partir de su gobierno, que se produce como resultado de un proceso de incubación que se venía gestando desde hacía tiempo.¹ La misma se había impuesto en las islas por la propia necesidad de abastecerse de artículos y de productos de primera necesidad y por la oportunidad de colocar sus productos agrarios en los mercados europeos. Desde antes, durante y después de la conquista el comercio había sido la primera actividad impuesta en Canarias por los europeos, en especial después de concluida la empresa militar, en que el gobernador de Gran Canaria implanta el cultivo de la caña de azúcar, para obtener un producto, el azúcar, demandado en Europa cada vez más. Además al calor de las exportaciones azucareras comienzan a llegar a los puertos y ciudades de las islas barcos de distintas banderas y mercaderes de todo origen que al amparo del negocio y el beneficio invierten sus capitales en las islas.

Esta actividad abrió nuevas perspectivas para una expansión comercial marítima por todo el mundo conocido. Así, de este modo, las relaciones mercantiles que Canarias mantenía con la Península Ibérica, a través de los puertos de Cádiz y Sevilla, se afianzan, en especial al convertirse Cádiz en un puerto redistribuidor, de los productos canarios, para el hinterland mediterráneo, a partir de las colonias italianas radicadas en su solar.

El comercio con Italia que se mantenía desde el principio, gracias al estímulo de la expansión marítima y a la integración de distintos puertos en el circuito del comercio exterior europeo y a la implicación de los mercaderes y financieros italianos continuó el mismo ritmo, e incluso aumentó con la isla de Gran Canaria, gracias a las actividades de las colonias establecidas en el triángulo Cádiz-Sevilla-Sanlúcar.

Las relaciones con el Portugal insular y continental, que comenzaron siendo complementarias, se ampliaron, pues la introducción del cultivo de la caña de azúcar puso en marcha el comercio portugués de esclavos negros, y se desarrollaron aún más en lo que a la exportación de cereales se refiere.

El comercio con Flandes que se había iniciado tímidamente después de la conclusión de la conquista va a aumentar, desde el momento en que aquellos territorios pasan a depender directamente del Emperador, de tal manera que los Países Bajos van a ocupar un lugar destacado con el desarrollo de una dinámica de la economía mundial bajo la hegemonía del primer Austria.² Esta línea se va a mantener más o menos regular a lo largo de todo su mandato, en que Amberes ocupa el lugar estratégico de Brujas y en el puerto más importante de Europa en aquellos momentos, al adquirir la categoría de uno de los principales mercados de depósitos internacionales, y en el punto de encuentro comercial del imperio de Carlos, en que consigue desplazar el centro del comercio internacional de la

región del Mediterráneo hacia el Norte, salvo en momentos de conflictividad por la política europea del rey, y afectando de manera cada vez más fuerte las relaciones entre Canarias y Francia que podríamos decir que casi se interrumpen, a causa de la beligerancia mantenida entre Francia y Castilla.

No obstante, sí es cierto, que aunque la tónica general fue la descrita, hubo disposiciones reales en algunos asuntos relacionados con el comercio, así el monarca actuó cuando fue necesario para aumentar el comercio y las exportaciones de las islas, en especial en aquellos asuntos relacionados con el azúcar, así para evitar la actuación de los especuladores prohibió la reventa de los azúcares dentro de las islas, obligando a los mercaderes que los comprasen a que los sacasen fuera de Canarias; también favoreció el cultivo del vino, autorizando a las distintas islas, en función de su productividad, a exportar y vender libremente sus vinos. Siempre que la población estuviera abastecida, así en la década de los veinte autorizó a la isla de La Palma a exportar sus excedentes y en 1549 concedió lo mismo a la isla de Tenerife.

Más complicada y conflictiva fue la relación que Canarias mantuvo con Europa a causa de la política llevada a cabo por el primer Austria, de tal modo que la conexión estuvo sujeta a los avatares políticos, que en algunas ocasiones tuvieron consecuencias para las islas. En realidad los conflictos se vivieron más en las relaciones con Francia que con cualquier otro lugar de Europa, pues se mantuvo el comercio con Italia y se reavivó con Flandes.

El peligro francés en Canarias se había dejado sentir durante el reinado de los Reyes Católicos, pero cuando el mismo se nota con mayor virulencia será durante el reinado de Carlos I. El mismo se debía a la rivalidad abierta entre las dos casas reinantes más poderosas en la Europa de la época.

Esta rivalidad hispano-francesa tuvo consecuencias nefastas para el comercio, pues la misma incidió directamente en él, desde el momento en que gran parte de los navíos que se dirigían con carga de azúcares desde Canarias a Italia, Flandes y la Península Ibérica eran atacados y saqueados por los piratas y corsarios de origen galo.³

No obstante el comercio floreció en este período, en especial con Italia, a través de la poderosa colonia genovesa asentada en las islas, desde donde aumentaron y reiniciaron nuevos negocios, al controlar cerca del 58% de las operaciones mercantiles,⁴ y sobre todo con Flandes, a partir del apoyo de Carlos I a la expansión del comercio con Amberes a partir de 1520, con el comercio de tránsito y con su conversión en un mercado de depósitos para la distribución de especias y azúcares hacia el noroeste de Europa.⁵ Este florecimiento se percibió en Canarias, aumentando de este modo las relaciones entre el archipiélago y el ducado de Brabante, a través tanto de los flamencos, como de los italianos y de la colonia castellana asentada a la ribera del Escalda.⁶

De acuerdo con estos parámetros nuestro objetivo es estudiar y analizar cuáles fueron las características de la actividad mercantil de Canarias con Europa en este período, centralizando y haciendo mayor hincapié en Tenerife y Gran Canaria que son las islas que cuentan con mayor información, aunque sus características en líneas generales son similares, aunque difieren en cuanto al volumen de exportaciones y presencia de mercaderes europeos en su solar. De La Palma apenas contamos con información al haber sido incendiada su capital y sus archivos en 1553, aunque grande fue su trascendencia en

este siglo, auténtico siglo de Oro para la isla, compartiendo su esplendor con Gran Canaria, al convertirse en un lugar de encrucijada mercantil, donde se estableció tempranamente una potente colonia de mercaderes flamencos.⁷

El mantenimiento de este comercio se realiza principalmente a través del azúcar, pues el esplendor de su cultivo en las islas coincide con el reinado de Carlos, en que el azúcar y sus derivados se convierten en los artículos dominantes de la exportación. En efecto algunos autores han señalado como fecha tope del apogeo del azúcar el reinado del rey Carlos, basándose en que el mercado entra en quiebra por la competencia de otros productores y el incremento de la producción vinícola en las islas,⁸ aunque hay que indicar que durante gran parte del reinado de Felipe II el azúcar siguió manteniendo su apogeo,⁹ al menos en Gran Canaria.

El cultivo, después de su implantación en la isla de Gran Canaria gracias a la iniciativa del gobernador Pedro de Vera, se expande por el resto de las islas que reúnen los requisitos para su cultivo. En los repartos de tierras se favoreció a aquellos que dedicaban las tierras de riego a las plantaciones azucareras, en especial a los italianos que habían financiado la conquista. Así surgieron las primeras haciendas en las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, además de aquellas otras establecidas en La Gomera por el propio señor de la isla.

Sin embargo la orientación económica de cada isla difiere, y en ese sentido las exportaciones aumentan o disminuyen. Gran Canaria fue la isla que conoció un mayor esplendor al dedicar la mayoría de sus tierras a las cañas, con lo cual su volumen de producción fue mayor, aunque a cambio tuviera problemas de abastecimiento en otros artículos necesarios para la población. En La Palma se siguió una política similar con la creación de plantaciones por parte de mercaderes flamencos e incluso de grandes capitalistas como fueron los Welser, quienes compraron tierras en Canarias en 1509 y establecieron sus plantaciones azucareras, pero al no encontrar la empresa todo lo rentable que ellos pretendían, ya que los beneficios principales se obtenían en los centros de difusión, las abandonan y las ponen en venta en 1520.¹⁰ Bien distinta fue la situación de la isla de Tenerife, pues la orientación económica del primer Adelantado hizo que junto con el cultivo de la caña se destinaran tierras a los cereales, permitiendo la exportación de los mismos en años de abundancia como complemento a las exportaciones azucareras.

Junto a las tierras de cañas surgieron los ingenios, donde se elaboraba y refinaba el azúcar, que cada vez demandaban con mayor intensidad los mercados europeos. Estos establecimientos exigían la inversión de capitales, que en gran parte invertían los extranjeros, en concreto los italianos y los flamencos, amén de otros poderosos; el costo de uno de estos establecimientos superaba los dos millones de maravedís, que en poco tiempo se amortizaba, pues la inversión podía dar un rendimiento que giraba entre un 65% y un 200%.¹¹ Asimismo era necesaria una cadena de intermediarios que eran los que ponían el producto en circulación, aunque dada la variedad de artículos, encontramos las preferencias de los mercados. Así algunas plazas mercantiles sólo demandaban azúcar blanco, tales como las plazas de Cádiz y en general todas las del Mediterráneo, mientras que las plazas del Norte de Europa demandaban tanto azúcar blanco como remieles, panelas y melazas, que eran refinadas de nuevo en algunas de aquellas ciudades, en especial en Amberes donde se constata la existencia de al menos 19 refinerías de azúcares,¹² y desde donde se distribuía al resto de los países europeos.

La demanda del azúcar por parte de los mercados europeos en este período hace que su precio no deje de aumentar a lo largo del período, observándose un aumento de más del 100% entre 1517 y 1550, así mientras en 1516 el cabildo catedral establece el precio del arroba de azúcar en unos 500 maravedís, en 1526 ya valía 650 y en 1550 se vende el arroba de azúcar blanco en el mercado entre 900 y 1.000 maravedís.¹³ Estos precios del mercado insular regían igual para Gran Canaria que para Tenerife donde se puede hacer un seguimiento de los precios año a año, llegándose a cotizar en algunos años de la década de los cuarenta entre 500 y 1250 maravedís, llegando a 1550 a los 1.000 maravedís.¹⁴ Es lógico el mantenimiento de los precios en ambas islas para evitar la competencia entre ellas y para atraer a los comerciantes que tenían otros mercados cercanos, como Madeira, donde ir a buscar el producto, aunque no siempre la situación se podía mantener por los crecidos gastos que conllevaba la fabricación del azúcar y el aumento de los salarios de los trabajadores.

Otro de los productos que acapara la atención de los mercados europeos es la orchilla, liquen que crecía en las rocas cercanas a la costa del mar. Este artículo constituía una de las bases de la economía canaria, al ser utilizado en la industria textil como colorante. Era además este producto uno de los que aportaba a la hacienda castellana algunos beneficios, al ser considerado como una regalía, que se arrendaba. En 1532, era arrendatario Agustín Illán, quien pagaba 600.000 maravedís anuales por su renta.¹⁵

En Gran Canaria hay constancia de la exportación de orchilla desde los primeros años del reinado de Carlos, siendo los genoveses los más interesados en su tráfico,¹⁶ quienes la exportaban a Cádiz, Italia y Flandes, donde sus agentes lo remitían a las principales industrias textiles italianas y flamencas.

Por último tenemos como artículo de exportación más importante el cereal, aunque éste salía por los puertos de la isla de Tenerife con destino a las plazas del Portugal continental y a las islas atlánticas, donde era bastante demandado a causa de las continuas crisis frumentarias que padecía.

Mercados y tráfico

Estos artículos tenían por destino los mercados de Europa, aunque no eran homogéneas las demandas que hacían a cada isla, así mientras Gran Canaria comerciaba directamente con las plazas de Cádiz, al haberse convertido ésta en un mercado de depósitos y de redistribución de mercancías hacia el resto de la Península Ibérica y de los mercados mediterráneos, Flandes e Italia, Tenerife mantenía un comercio más regular con Cádiz y Flandes, además de Portugal. La ausencia de tráfico en este período entre Tenerife e Italia se deba quizá a la mayor presencia de mercaderes genoveses en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, los cuales acaparan la demanda de sus socios y agentes en Cádiz e Italia, al producir esta isla mayor cantidad de azúcares.

El movimiento del tráfico entre las islas y cada una de las plazas mercantiles de Europa se comprueba a través de los contratos de fletamento y de los conocimientos de embarque que se otorgan en las islas de Tenerife y Gran Canaria. Según estos datos salieron de Gran Canaria 67 naves, que representan un porcentaje del 14,7% con respecto al total del tráfico en todo el siglo, al incrementarse el mismo durante el reinado de Felipe II,¹⁷ mientras que de Tenerife levaron ancla 48 embarcaciones que llevaban a bordo azúcar además de otras mercancías.

A la cabeza se coloca Cádiz, a gran distancia del resto de los mercados, en cuanto a movimiento portuario se refiere. Así del total de fletamentos otorgados en Tenerife un alto porcentaje de las naves lleva por destino la ciudad andaluza, de tal modo que el 61,8% de los contratos es para cargar azúcar con aquel destino si contabilizamos los embarques desde 1506 hasta 1551,¹⁸ observándose en algunos años la salida de más de tres embarcaciones, aunque la carga no fuera excesivamente abundante. Desde Gran Canaria salen, entre 1518 y 1555, 37 embarcaciones, tres más que de Tenerife, que llevan por destino el puerto de Cádiz. Esto demuestra la conversión de dicha plaza en un polo de atracción comercial importante, pues jugaba un papel doble e incluso triple, desde el momento en que se convierte en lugar de distribución del azúcar canario y de otros artículos procedentes de la costa del norte de África y como puerto de escala en las rutas que desde allí se trazaban hacia el Mediterráneo, con escalas en los puertos de Levante hasta llegar a Italia, y hacia el Norte de Europa, en especial hacia Flandes y hacia Inglaterra.

En segundo lugar, y a cierta distancia, nos encontramos el tráfico que se mantiene con el condado de Flandes. Allí se contaba con un antiguo centro comercial, la ciudad de Brujas, pero la importancia creciente de Amberes, determinó el cambio de centro, arrebatando a Brujas el predominio que había mantenido a fines del siglo xv y comienzos del xvi. Mientras que las relaciones de Gran Canaria sitúan a esta plaza en el segundo lugar en cuanto a volumen de exportaciones, en cuanto al tráfico se observa cierta prudencia, pues sólo salen con aquel destino, entre 1522 y 1555, 14 embarcaciones, observándose que mientras en los primeros años y hasta avanzada la década de los cuarenta el tipo de barco utilizado es el propio del atlántico meridional como son el navío y la carabela, a partir de 1555 ya hacen irrupción en este tráfico embarcaciones propias de Flandes, de mayor capacidad aunque de menor movimiento, como son las urcas, controladas por marinos flamencos.¹⁹ El primer navío, en este caso carabela, que sale de Tenerife con destino Flandes lo hace en 1521, con una carga de 50 toneladas de azúcar y orchilla; a partir de dicha fecha hay cierta regularidad, aunque no más intensa que la que se apreciaba en Gran Canaria, al salir de los puertos tinerfeños 13 embarcaciones entre 1521 y 1550.²⁰

En tercer lugar mantiene el liderazgo la Península Itálica, en especial Génova y el puerto de Liorna, junto al Arno y a Florencia, patria de la mayoría de los mercaderes azucareros, que era la mayor inversora de capitales en este comercio. Aquí el tráfico sólo se mantiene con Gran Canaria, quizá por la importancia que adquiere la colonia genovesa en la ciudad de Las Palmas. Las relaciones no son muy intensas, en parte porque una cantidad del azúcar remitida a Cádiz es controlada por sus agentes y factores, así encontramos como secuenciando en el tiempo, aunque el volumen de carga que se lleva a bordo llama la atención. En 1519 encontramos la primera salida de una nao que lleva a bordo 210 cajas de azúcar y la última del período en 1553, lo que hace un total de salida de cinco embarcaciones.

Al margen de estos mercados que son los que lideran la absorción del azúcar isleño encontramos cierto tráfico con otras zonas de la Península y del resto de Europa. Hacia Sevilla salen en esta época tres embarcaciones desde Gran Canaria, en donde en una sola, en 1522, se remiten 60 cajas de azúcar. Esta poca intensidad en dicho tráfico es lógica si tenemos en cuenta que la ciudad del Betis se provee de los artículos coloniales que llegan vía Cádiz y de los propios que recibe directamente desde las Indias, aunque la ciudad del Betis fue el escenario de negocios de mayor envergadura, al formarse en ella compañías o sociedades temporales para negociar con Canarias.

El norte de la Península Ibérica, más concretamente los puertos gallegos, también son receptores de artículos canarios, aunque en una cuantía apenas perceptible, que tienen por destino el puerto de Bayona y el de Vigo, que junto con el azúcar isleño que se le envía desde la isla de Tenerife recibe cereales y alguna cantidad de pez.

El Portugal continental, así como sus territorios insulares y africanos, también es receptor de mercancías isleñas, en especial cereales y alguna que otra partida de azúcar, 16 cajas en 1543, con un tráfico muy poco significativo desde Gran Canaria, en que salen con aquel destino, entre 1528 y 1555, 5 navíos.

Finalmente nos queda Francia, cuyo tráfico en este período es muy reducido, en especial a partir del año 1521, en que la política beligerante entre España y aquel país se agudiza. No obstante en períodos de tregua se observa la salida de alguna embarcación con aquel destino. En 1533 encontramos la salida de Tenerife de un navío con destino a La Rochela, con 250 arrobas de azúcar, entre blanco y escuma, y en 1538 otra embarcación y similar cargamento con el mismo destino.²¹ En Gran Canaria observamos un tráfico similar con la salida de dos cargamentos: uno en 1532 y otro en 1549.

Puertos, embarcaciones y tripulación

Este tráfico lo absorben distintos puertos de las islas, aunque en Gran Canaria el control principal se ejerce desde el puerto de las Isletas, en las cercanías de la ciudad de Las Palmas. Esto es lógico si tenemos en cuenta que era el núcleo más importante de la isla y donde se concentraban las autoridades y las más importantes colonias mercantiles que controlaban tanto la compra de los azúcares y otros productos como la venta de las mercancías importadas por ellos mismos desde sus puntos de origen. No obstante algunos puertos de la zona norte de la isla servían como embarcaderos. Diferente era la situación de la isla de Tenerife al tener puertos y poblaciones de mayor importancia de las zonas donde se producía el azúcar, así junto al puerto de Santa Cruz, en las cercanías de la capital de la isla, La Laguna, que jugaba el papel de puerto principal de la isla,²² servían también como tales los de la Orotava y Garachico que alcanzaron gran importancia en la primera mitad del siglo XVI, en lo que a la exportación del azúcar se refiere. En La Palma jugaba un papel de primer orden el puerto de Santa Cruz, en la capital de la isla, pues al estar inmediato a la ciudad se convierte en almacén, lugar de contratación y depósito de mercancías; junto a éste en la zona sur-oeste se encontraba el de Tazacorte, a donde iban los barcos que llegados de Flandes venían a buscar el azúcar que allí producían los ingenios flamencos.²³

Desde estos puertos y con la ruta ya trazada, de acuerdo a la carta de fletamento concertada entre las partes, partían las naves desde el archipiélago canario, haciendo algunas escalas, pues en los viajes a Italia, las naves solían tocar en Cádiz, para conectar con algún agente de la compañía y desde allí emprendían el viaje "...en conserva de otros cualesquier navíos que a la sazón oviesen de ir al levante",²⁴ tocando en otras plazas como Valencia, Marsella, Génova, Civita Vecchia y Venecia.²⁵

En su mayoría son embarcaciones de fábrica española o portuguesa, tan acostumbradas a transitar por nuestros mares, que responden a los tipos propios del Atlántico como son los navíos y las carabelas, ambos usados en los viajes de navegación transoceánica por castellanos y portugueses. El navío es el barco usado por excelencia dadas sus características, aunque su término sea impreciso, desde el momento en que bajo ese nombre se designa otro tipo de naves. Aunque era una embarcación de gran tonelaje,

utilizada tanto para el comercio como para la guerra, en Canarias los que se utilizaban rara vez sobrepasaban las 80 toneladas, lo cual facilitaba la carga y la descarga en puertos donde los grandes navíos no tenían posibilidad de entrar, tales como el puerto de Amberes, a la vez que permitía a los mercaderes fraccionar la carga para evitar riesgos.²⁶

La carabela ocupa igualmente un lugar destacado, pues de las embarcaciones salidas de Gran Canaria con destino a Cádiz el 62% son carabelas. Su uso tradicional fue el de los descubrimientos y a partir de ahí se convirtió en el barco por excelencia del comercio, dada su ligereza y maniobrabilidad, hasta tal punto que se la define como navíos ligeros de forma y construcción diversa.²⁷ En los viajes a Flandes, aunque en los primeros momentos dominan el navío y la carabela, controlados por portugueses y castellanos, a partir de 1555 hace presencia en los puertos canarios la urca, con lo cual se impone el dominio de los flamencos tanto en la puesta en circulación de la mercancía como en el transporte. La urca era un navío propio del norte de Europa, de origen neerlandés, aunque también la había de otras procedencias. La continua utilización de este barco en los viajes a Flandes, se debía a su forma, pues al tener ausencia de quilla podía franquear las aguas bajas sin necesidad de esperar a las grandes mareas.²⁸

El tonelaje de estas embarcaciones no era muy elevado, sino que solía oscilar entre las 40 y las 80 toneladas, salvo las urcas que tenían mayor capacidad. El tonelaje puede estar en relación con la rapidez que se exigía en la llegada de los productos a los puertos de destino, dada su vulnerabilidad, y sobre todo por la navegación en el Atlántico.

Estos barcos eran controlados por las tripulaciones y especialmente por los maestros, que eran los intermediarios ante el mercader que requería sus servicios. Era la figura más importante dentro de la nave, pues son ellos quienes otorgan las escrituras y en la mayoría de los casos son propietarios de las embarcaciones y como tales figuran. Una vez que se establece la relación y se otorga el contrato el maestro adquiere una serie de obligaciones, entre ellas transportar la mercancía al lugar de destino y entregarla allí a los consignatarios o al propio mercader, si éste viaja con la mercancía. Las escrituras por lo general son otorgadas ante los escribanos de las islas, aunque en ocasiones, muchos barcos vienen ya contratados desde los puertos de destino por mercaderes radicados en aquellas plazas. Muchos de los comerciantes, a veces, compraban la mercancía en el puerto de origen por adelantada a representantes de los dueños de ingenio o a ellos mismos durante sus estancias en las plazas peninsulares o europeas. Otros fletaban las naves en alguna ciudad peninsular, como sucede en Sevilla, para traer mercaderías a las islas y venderlas, para que a cambio en el retorno les llevaran azúcar y artículos derivados de la misma. No siempre realiza estas operaciones el mercader directamente, sino que da poder a familiares o factores para fletar las naves y cargarlas en Canarias.²⁹

Era además el maestro el encargado de contratar al resto de la tripulación, por lo común de su misma nacionalidad, así como de alimentarla y pagarle su salario. A veces, incluso, no desaprovechan la ocasión para hacer negocios, convirtiéndose a la vez en medio comerciantes, pues igual que llevan carga directamente, reciben encomiendas de comerciantes de las islas.

La nacionalidad de los maestros y por consiguiente de casi toda la tripulación era por lo general de origen castellano y principalmente portuguesa, dada la tradición marinera de los mismos.³⁰ En Tenerife del total de maestros que figuran en los contratos de fletamentos el 77,9% son portugueses, de la zona costera del sur de Portugal,³¹ mientras que en Gran Canaria controlan el 79% del transporte. Además de estos figura algún italiano, en especial

en los viajes que van directos a Italia, que son controlados por ellos y por andaluces y vascos. En el caso de Flandes, a partir de 1555 serán los flamencos los encargados de dicho circuito, en conexión directa con los mercaderes y agentes de su misma nacionalidad radicados en la isla y en Amberes, con quienes ejecutan los contratos.

Exportaciones

En estas naves y con tales tripulantes salía la mercancía de las islas rumbo a su destino. Las cantidades exportadas las hemos obtenido de los distintos contratos otorgados en Canarias, y aunque sabemos que no se registraban todas las salidas dan al menos una idea aproximada de lo que significó el comercio en la época.

Del conjunto de productos exportados por el archipiélago canario, ocupa un lugar privilegiado tanto en cantidad como en calidad el azúcar y especialmente el azúcar blanco. Distinguir las calidades de cada una de las variedades de azúcar es bastante difícil, pues en los embarques no se especifica en todos el tipo de azúcar, sino sólo se remiten los escribanos y los que declaran en su presencia a mencionar que reciben a bordo tantas cajas o arrobas de azúcar; pues bien, en función de tales datos podemos señalar de manera aproximada, y teniendo presente que sólo nos remitimos a los consignados en los contratos, que en la época del Emperador Gran Canaria exportó un total de 1.022.910,41 kilos de azúcar a los distintos mercados, mientras que de Tenerife salieron en el mismo período, o al menos hasta 1551 753.001,6 kilos. Esto es lógico si tenemos en cuenta que Gran Canaria contaba con mayor número de ingenios y con más tierras dedicadas al cultivo de la caña, pues mientras en Tenerife se localizan en dicho período 11 haciendas con ingenio,³² en Gran Canaria, en función de las fuentes de la época, se llegaron a ubicar más de 20 ingenios. A ello debe unirse el hecho de la demanda azucarera de las plazas italianas que monopoliza la isla de Gran Canaria.

Al azúcar hay que unir la exportación de conservas de frutas, la orchilla, cereales y breá, que iban como complemento a la carga principal, a excepción del trigo que en algunos casos va como única carga.

En cuanto a la absorción por parte de los mercados, Cádiz es la principal plaza en la demanda de mercancías canarias, tanto de las que salen de Tenerife como de Gran Canaria. La red de factores nacionales y extranjeros asentados allí facilitaron los negocios, con el conjunto del territorio hispano, con el Levante y con las plazas del norte. Los envíos remitidos a dicha ciudad son notables, entre 40 y 210 cajas por barco. En este trato priman tanto el carácter individual de la empresa, tan típico de las operaciones de los italianos, como la asociación entre varios mercaderes, sin contar la utilización de factores o agentes residentes en las islas, así como de encomenderos que cargan mercancía a comisión.

Aquí las exportaciones adquieren el mayor volumen, con lo cual Cádiz se convierte en nuestro primer mercado, pues del puerto grancanario salieron cantidades de cajas, cajones y arrobas que alcanzan un volumen de 478.994,3 kilos, mientras que de los de Tenerife salió una cantidad inferior pero muy cercana: 419.612 kilos.

Génova, directamente, podemos decir que es la tercera plaza en movimiento marítimo si contabilizamos las salidas de Tenerife y Gran Canaria, pero en cuanto al comerciar con esta última isla ocupa el segundo lugar, aunque en volumen de mercancías casi acapara el primer lugar, pues en cuatro navíos fletados en Las Palmas, entre 1519 y 1538, se cargan

con aquel destino 1.204 cajas de azúcar, que hacen un total de 221.536 kilos. Además de azúcar también absorbe otros artículos isleños como pez.

Los sistemas seguidos en estas exportaciones son varios. El más común y presente en la plaza isleña es aquél en donde varios mercaderes se ponen de común acuerdo para fletar un navío, en donde cada uno cargaría su parte, sin necesidad que el reparto fuera por igual, así en 1531 encontramos cómo los comerciantes genoveses Simón Franquiz, Nicoloso Marís y Jacóme Adorno, fletan una carabela para cargar de 40 a 60 cajas el primero, 50 el segundo y de 90 a 100 el tercero. El cargamento tendría su primera escala en Cádiz, y desde allí se dirigiría a Génova, donde se entregaría a la persona consignada, quien estaba obligada a pagar el flete en el plazo de 8 días.³³ En otras ocasiones las mercancías van consignadas a ellos mismos, al viajar con la carga a bordo de la nave, como sucede con los mercaderes Juan Corona, Juan Bautista de Aguiar y Luis Saluzzo, quienes fletan la nao, buscan la carga y la llevan hasta el puerto de destino.³⁴

En algún caso concreto encontramos cómo el sistema organizado para llevar el azúcar y otros productos a Italia difiere; en este caso viene a Canarias un agente comisionado por varios vecinos de la república ligur, quien compra la mercancía y la remite a sus destinatarios, así tenemos el ejemplo de Antonio Adorno, mercader genovés, estante en Gran Canaria, quien carga en la nao de un vizcaíno 494 cajas de azúcar que distribuye para su envío en varios lotes: uno de 207 cajas, otro de 83 y otro de 2 que hacen un total de 292 cajas, que van con tres marcas diferentes y consignadas a distintos italianos; otro lote lo componían 60 cajas consignadas a Juliano y Francisco Sauli, otro de 34 dirigida a Vicencio Centurion Fatinante, que iban marcadas con las iniciales de su nombre y apellido; los siguientes lotes eran de 37 cajas, 23, 21, 14 y 13 remitidas a diferentes mercaderes, todos genoveses.³⁵

Las exportaciones a Flandes conocen dos épocas, una controlada directamente por italianos y españoles que va de 1516 a 1550, y otra a partir de esta última fecha en donde el control lo ejercen directamente los flamencos. En los primeros momentos, al margen del volumen total de las exportaciones, encontramos cómo la introducción de mercancías isleñas directamente en la plaza de Amberes es lenta, pues no se envían grandes cantidades sino pequeñas partidas, aunque variadas. Quizá porque el mercado estuviera saturado por los productos que desde Madeira se enviaban a aquella plaza. Sin embargo a partir de 1550 el volumen de las exportaciones aumenta. En este período se exportaron desde Gran Canaria un total de 220.570 kilos y desde Tenerife 273.364,2 kilos, lo que hace un total de 493.934,2, la mitad aproximadamente de lo que demandaba Cádiz, pero que le coloca en el segundo lugar en importancia en las transacciones comerciales canarias. El que Tenerife ocupe un lugar más destacado en el tráfico con Flandes se debe a la más temprana presencia de mercaderes flamencos en aquella isla y lo mismo que en La Palma.³⁶

Aquí es común que el mercader aparezca realizando acciones individuales o formando sociedad con paisanos suyos, tanto de carácter familiar como particular, en donde operan varios socios, cada uno en una plaza distinta.

Además de estos mercados las islas también remitieron sus productos a otras plazas peninsulares y europeas, tales como Galicia, Francia y Portugal, aunque las cantidades remitidas a las mismas son más bien testimoniales, si las comparamos con el resto: 100.489 kilos a las plazas francesas, 25.944 a Portugal, 11.040 a Sevilla y 9.936 kilos a Galicia.

En cuanto a porcentaje del envío de azúcar y diferenciándolo por islas Cádiz absorbe del azúcar grancanario el 46,8%, mientras que a Tenerife demanda el 65,1; le sigue en importancia Flandes que recibe el 21,5 de la producción de Gran Canaria y el 36,3% de la de Tenerife, y por último tenemos los mercados italianos que reciben directamente el 23% del azúcar grancanario. Si a esta cantidad sumáramos la que recibe Italia vía Cádiz se convertiría en nuestro primer mercado en estas fechas.

| AÑOS | CÁDIZ | FLANDES | OTROS PUERTOS |
|-------|---------|-----------|---------------|
| 1519 | 22.080 | | |
| 1520 | 22.080 | | |
| 1521 | | 23.000 | |
| 1524 | 1.288 | | |
| 1526 | | | 5.520 |
| 1527 | 27.600 | 20.700 | |
| 1530 | | 506 | |
| 1531 | | 11.040 | |
| 1532 | | 4.600 | 1.214,4 |
| 1533 | | | 2.875 |
| 1536 | 14.720 | | |
| 1537 | 32.200 | 76.295,6 | 23.000 |
| 1538 | 73.232 | 34.500 | 24.656 |
| 1539 | 11.040 | | |
| 1540 | 11.040 | 69.000 | |
| 1542 | 11.040 | | |
| 1543 | 44.804 | | |
| 1545 | 7.176 | | |
| 1546 | 18.400 | 30.203,6 | |
| 1547 | 18.400 | | |
| 1548 | 60.352 | | 2.760 |
| 1549 | | 3.519 | |
| 1550 | 23.920 | | |
| 1551 | 9.200 | | |
| TOTAL | 419.612 | 273.364,2 | 60.020,4 |

Exportación de azúcar de Tenerife/kilos.

*Fuentes: RIVERO SUÁREZ, B.: Op. Cit.. Elaboración propia

| AÑOS | CÁDIZ | ITALIA | FLANDES | O. PUERTOS |
|------|---------|--------|---------|------------|
| 1518 | 23.920 | | | |
| 1519 | | 38.640 | | |
| 1522 | 69.920 | | 44.160 | 11.040 |
| 1527 | 38.640 | | | |
| 1530 | | 53.360 | | |
| 1531 | | 38.640 | | |
| 1532 | 34.224 | | 18.584 | 36.800 |
| 1533 | | | 25.760 | |
| 1534 | | | 66.240 | |
| 1536 | | | 5.520 | |
| 1538 | | 90.896 | | |
| 1542 | | | | |
| 1543 | | | | 2.944 |
| 1545 | 127.512 | | 5.520 | |
| 1548 | 21.344 | | 368 | |
| 1549 | | | | 36.800 |
| 1550 | | | | |

| | | | | |
|-------|-----------|------------|---------|--------|
| 1551 | 6.693 | | | |
| 1552 | 3.473 | | | |
| 1553 | 21.712 | 14.226,11 | | |
| 1554 | 11.404,3 | | | |
| 1555 | 120.152 | | 54.418 | |
| TOTAL | 478.994,3 | 235.762,11 | 220.570 | 76.544 |

Exportación de azúcar de Gran Canaria/kilos.
**Fuentes: Protocolos notariales. Elaboración propia*

Además del azúcar estos mercados demandaron otros productos isleños, unos derivados de la misma industria como la remiel y la panela, además de la conserva, y otros que se producían y elaboraban en la tierra como la orchilla, la pez y los cereales.

Las exportaciones de estos artículos no son tan regulares como el azúcar, no obstante no debemos despreciar las cantidades remitidas a los distintos mercados, aún cuando sólo tengamos para ellos datos relativos a la isla de Gran Canaria. De los mismos el más destacado con relación a un solo mercado: Flandes, es la remiel, producto que interesó desde el principio a los flamencos que se convirtieron en sus acaparadores durante el reinado del primer Austria, hasta que comenzaron a competir con los franceses en la segunda mitad del siglo. La atención de los flamencos por la remiel, que se obtenía del azúcar como residuo de varias cocciones, estriba en que el mismo podía alimentar a pequeñas fábricas como las refinерías, ya que desde 1508 se cita el oficio de refinador en Amberes; entre 1533 y 1539 ya figuran inscritos doce refinadores como nuevos burgueses de la villa, que aumentan a 24 en 1556.³⁷ Para 1545 se menciona la fundación de una refinерía de azúcar de gran capacidad, creada por tres socios italianos.³⁸

En el período de gobierno del Emperador, Amberes absorbió 252.301 kilos de remiel de Gran Canaria, un tercio de lo que demandó en la época de su hijo,³⁹ remitidos en los años 1522, 1532, 1534, 1536, 1545 y 1555, destacando entre dichas anualidades 1534 en que se remiten a aquel mercado 73.140 kilos.

Tenerife también exportó remiel con aquel destino en los años de 1527, 1531, 1537, 1538, 1540 y 1546. No sabemos el total de lo exportado puesto que los cargamentos se consignan junto con azúcares y otros productos, no obstante la cantidad enviada a Flandes no debió ser despreciable puesto que en un solo año, 1537, 88.680 kilos fueron enviados en dos navíos al puerto de Amberes.⁴⁰

La panela, obtenida a partir de la miel, sometida a un nuevo proceso y nuevamente cocida, y por tanto purgado dos veces el residuo del azúcar blanco, también interesó a los flamencos, aunque sólo tengamos como referencia el envío de 552 kilos en 1555.

La conserva también fue otro producto demandado por los flamencos, lo mismo que las confituras fabricadas a partir del azúcar. Se exportaba de dos tipos, de acuerdo en el modo de hacerla: la conserva, como fruta cocida en almíbar y guardada, y la confitura, entendida como pulpa de fruta dulce.⁴¹ Del mismo modo que la panela, la conserva irrumpe en Flandes en 1555 en que son enviados a Flandes 793, 5 kilos en 4 cajas y 5 arrobas.

También Cádiz demandó conserva de Gran Canaria, en mayor cantidad, así se remitieron algunas partidas en 1545, 1548, 1552 y 1555, hasta un total de 217,5 arrobas que hacen un total de 2.501,25 kilos.

La orchilla, tan necesaria en los talleres textiles, ocupó un cierto lugar en las exportaciones. Sus mercados receptores eran Cádiz, desde donde se enviaba a Italia, y Flandes. Cádiz recibió orchilla desde bien pronto, así en 1519 Tenerife remitía alguna cantidad, y Gran Canaria comenzaba sus envíos en 1536 con 100 quintales, que se aumentaban en 28 más en 1555. Con respecto a Flandes en 1536 aparece la primera referencia en Gran Canaria, con el envío de 4.600 kilos, seguido de 1555 con 1.288. algo más temprana es la exportación desde Tenerife, pues en 1521 figura el primer cargamento junto con azúcar; en 1537 se realiza otro envío, lo mismo que en 1540.

La brea o la pez, obtenida de la madera de pino quemada por destilación, venía a ser una especie de alquitrán, utilizada fundamentalmente para el calafateo de los navíos y para la construcción. Su obtención y legislación respecto a los productores fue regulada en Tenerife por las autoridades locales, al objeto de beneficiar la economía insular y no perjudicar otras producciones.⁴² Su uso en las islas era generalizado, aunque también se exportó. Los puertos peninsulares eran los que más demandaban este producto, aunque en algunas ocasiones se exportaba a otras partes, así en 1538 son cargadas en Gran Canaria 64 cajas de pez consignadas a Juan Francisco de Fiesco Manufro y Vicencio Pinelo Adorno, y 27 a Nicolao de Novara, en Génova.⁴³ Cádiz y Sevilla también recibieron algunas cantidades, así en 1545 se cargaban 350 quintales a bordo de un navío con destino a Cádiz, y 700 en el mismo año para Sevilla, desde Gran Canaria. Desde Tenerife se remitió pez a Cádiz en los años de 1538, 1542, 1545, en que se enviaron 180 quintales, y 1551, en que se exportó en compañía del azúcar. También sabemos que en la década de los veinte Tenerife exportó a Portugal unos 1.490 quintales, que eran demandados en Lisboa, Setúbal, Lagos, Tavira y Oporto,⁴⁴ lo mismo que en 1530 y 1537.

Los cereales, tan importantes en la economía de los estados, también estuvieron presentes entre las exportaciones de Canarias, aunque algunas islas fueran deficitarias en su producción, a consecuencia de la orientación económica marcada por las autoridades. Sólo Tenerife en este período fue autosuficiente, con lo cual recibió autorización para exportar un tercio de sus cosechas, siempre que hubiese seguridad de que no escasearía. Los principales mercados eran los puertos peninsulares y Portugal. La zona gallega y la andaluza eran las que más demandaban el trigo y la cebada, así en 1538 salen del puerto de San Pedro de Daute en Tenerife 1.000 fanegas de cereales con destino a Bayona en Galicia, y en 1542 se remiten desde La Orotava cereales a Cádiz.

Con respecto a Portugal, hay que decir que siempre había sido un mercado receptor del grano canario, por las continuas crisis frumentarias que padecía, al ser las mismas una constante en su economía, lo que le llevó a importar pan desde sus propias islas y desde los países nórdicos y mediterráneos.⁴⁵ Desde 1504, comienza al menos el tráfico directo de cereales entre Tenerife y Portugal.

En los primeros años del gobierno del rey Carlos, y más concretamente en la década de los veinte se registra una media de seis embarcaciones anuales, aunque en algún año como 1522 se llega a contabilizar la salida de 18 navíos, que parten de Tenerife cargados de trigo y cebada, lo cual da dimensión del tráfico y del volumen de carga.

De los granos, la cebada es el artículo más demandado, pese a ser un cereal secundario, empleado como alimento de caballos en algunos países,⁴⁶ cuyo pan alimentaba más que el de trigo y el de centeno. En la década de los veinte salieron de los puertos tinerfeños con destino al reino portugués y plazas africanas, que son las que más demandan cebada, en

torno a unas 10.000 fanegas, sin contar unas 16 embarcaciones que van cargadas del mismo artículo, aunque no especifican la cantidad. El trigo le sigue a la zaga, pues tenemos constancia en cifras absolutas de la salida de 7.120 fanegas, además de cinco fletamentos en donde este cereal es el objeto de la carga. No obstante nuevos cargamentos de trigo y cebada se realizan en 1516, 1517, 1532, 1537, 1542 y 1555 con destino a Lisboa, Lagos, Faro, Setúbal y Tavila, y en especial en 1533, que debió ser un año crítico en la capital lusitana, pues se pide al cabildo de Tenerife licencia para sacar cereal, concediéndole la saca de 6.200 fanegas de trigo y 200 de cebada.⁴⁷

Además de estas producciones isleñas, que son las principales, hay que indicar que a bordo de los navíos y en unión de estas mercancías iban otros productos isleños o importados del exterior como la lana de la tierra, guantes, cueros, ámbar, quesos y especialmente vino que inicia su andadura como artículo de exportación durante el reinado del Emperador, en especial desde las islas de Tenerife y La Palma.

El cultivo de la vid se había iniciado en las islas, inmediatamente después de la conquista, orientado más al autoconsumo que al comercio, y para evitar el tener que importarlo,⁴⁸ y fue el sustituto del azúcar en el comercio canario, ampliando los mercados ganados por aquélla. Las primeras vides se plantaron en huertas y lugares marginales, pero poco a poco fueron desplazándose hasta las tierras ocupadas por las cañas de azúcar. Aunque su época de mayor florecimiento fue la segunda mitad del siglo XVI y especialmente el siglo XVII, ya desde esta época comienza a ganar mercados, pues en 1550 la isla de Gran Canaria obtiene una cédula que le permite la plantación de vides orientadas al comercio; ocho antes, Tenerife había obtenido una gracia similar en tal sentido, y La Palma en la década de los veinte, donde se le permite exportar un tercio de la cosecha, si la isla estuviere abastecida, abriéndose a partir de entonces las exportaciones.

Las exportaciones vinícolas de Tenerife comienzan en 1526 hacia Europa, aunque en época más temprana se permitía la saca de algunas partidas para Indias. De acuerdo con la documentación que se ha trabajado, en relación a Europa el mercado más importante para los caldos tinerfeños es Portugal, tanto la capital como otros puertos del continente, de manera que en el reinado de Carlos I el país lusitano absorbió el 18% de los embarques registrados en la isla. Así se calcula que entre 1539 y 1550 se exportaron con aquel destino 614 pipas que incluían las compañías no recogidas en los fletamentos. Después de Portugal le sigue Flandes y en menor medida el puerto francés de La Rochela, junto con los ingleses del canal, contabilizando algunas cantidades importantes en los años 1540, 1542 y 1544 en que se envían 400 pipas.⁴⁹ De un total de 113 fletes otorgados en Tenerife para la exportación de vinos entre 1496-1550, para Portugal se contrataron el 23%, con el envío de unos 267.360 litros entre 1526 y 1550 y para Flandes y su ámbito 9,7%, en el mismo período, 163.680 litros,⁵⁰ lo que demuestra que el inicio de las exportaciones desde Tenerife comenzaron en 1526, aunque los mayores volúmenes se alcanzan en la década de 1541 a 1550.

Mercaderes

Este comercio va a atraer a una cantidad importante de comerciantes, que bien sólo a través de las diferentes fórmulas comerciales van a poner en Europa los productos insulares. Algunos rasgos los definen como la agrupación por colonias con intereses parecidos y el aumentar lo más posible las cargas de las naves. Estos mercaderes bien estaban avecindados en las islas, o eran transeúntes o estantes que llegaban a ellas a

realizar sus negocios. Entre ellos cabe distinguir por su origen a los italianos, castellanos, flamencos y algún catalán, además de los portugueses interesados por los cereales.

Al cobrar mayor importancia en este período el comercio azucarero tenemos que decir que su control estaba casi en manos de los italianos y en especial de los genoveses, aunque esto no quiere decir que no interviniesen en este trato otros ciudadanos de otras repúblicas como Florencia. Desarrollaron este comercio con sus habituales técnicas mercantiles, con sus capitales y con su red de factores en todos y cada uno de los puertos con los que Canarias mantenía relaciones. Lo más común era la realización de compañías, en donde los socios eran compañeros de origen y profesión, y en alguna ocasión también castellanos. Nosotros de acuerdo con nuestras fuentes estimamos que más del 50% de las operaciones mercantiles realizadas entre Canarias y Europa estaban en sus manos.

En el comercio con Cádiz se observa cómo prima más el carácter individual de la empresa sobre el resto, al parecer típico en las operaciones de los genoveses con hacienda particular.⁵¹ Son exponentes de este tráfico en Gran Canaria Juan Corona, Francisco Lerca, Diego Franquiz, Francisco Salucio, Agustín Casanova y Juan Bautista Amoreto, entre otros, casi todos estantes en la isla, aún cuando a causa de sus continuos tratos comerciales lleguen a obtener carta de vecindad, llegando incluso a ocupar plaza en el consistorio insular, mientras que en Tenerife son más asiduos Francisco de Fiesco, Domenigo Riço, Antonio Usodemar y Juan María Pascual. Sus envíos son apreciables lo mismo que sus contactos.

El comercio con Italia también tiene como partícipes a los genoveses, hasta el punto que controlan casi totalmente los envíos, pero con varios sistemas mercantiles: se combinan la compañía o sociedad, el nombramiento de agentes y la utilización de encomenderos. Son asiduos en la plaza de Las Palmas Simón Franquiz, Jácome Adorno, Nicoloso Marina y Antonio Adorno, entre otros.

La actividad mercantil con Flandes lo acaparan en más de un 50%, hasta 1550 en que empiezan a perder el control, del mismo modo que descendió su participación en el comercio trasatlántico indiano, por dedicarse a las finanzas.⁵² Los medios utilizados en este tráfico son similares a los comentados, aunque se apuntan algunas novedades, así se asocian con castellanos radicados en Flandes para sacar más ventaja en sus negocios, y que la mayoría son vecinos de Canarias con familiares y agentes en Amberes.

Los flamencos se incorporan más tardíamente al comercio canario, aunque hay excepciones en Tenerife, en especial a partir de 1550, en que irrumpen en múltiples actividades. Actuaban mediante un bien montado circuito en el que uno residía en Canarias, donde vendía las mercancías importadas para con su beneficio comprar azúcares y otras cosas, y otro redistribuía a través de Amberes los artículos isleños. Este sistema estaba organizado bien por casas comerciales o a través de compañías formadas en la ciudad del Escalda. El primero que encontramos actuando en Gran Canaria, en solitario, es Lamberto Broque, flamenco, que remite a un hermano suyo, Leonart Broque, desde Gran Canaria, 100 cajas de azúcar, 41,5 pipas de remiel y 4 barriletes de conserva. Aquí se observa cómo el residente de Canaria recibe poderes de su hermano para que negocie con habilidad y rapidez. Lamberto Broque lo encontramos en Gran Canaria desde 1550 comprando y vendiendo mercancías con bastante asiduidad.⁵³ En Tenerife lo mismo que en La Palma, encontramos flamencos negociando desde muy pronto, aunque metidos en el negocio de la exportación comienzan a aparecer a partir de 1530 en que Juan Botiller envía

a Amberes 100 toneladas de lana y una tonelada de azúcar; a partir de la citada fecha se encuentra en distintas escrituras cumpliendo el mismo objetivo, aunque no con mucha intensidad.

Los castellanos actúan en términos similares, como agentes de las colonias burgalesas asentadas en Brujas y Amberes, y como cargadores y factores de los italianos radicados en Cádiz, aunque su número no es muy crecido. Tienen mayor presencia cuando los envíos son la orchilla y la pez, aunque en algunas ocasiones también remiten azúcar, pero en pequeña escala.

Otra colonia a destacar, no por el número sino por la actividad es la catalana, pues algunos de sus miembros aparecen involucrados en el negocio del azúcar, tales como Jaime Marzans, que remite a socios suyos, residentes en Cádiz, algunas partidas de azúcar, Juan Codina, que tiene negocios con burgaleses, y con parientes suyos, estantes en Amberes, en concreto en 1555 remite a su hermano Francisco Codina una cantidad importante de azúcar: 2.400 arrobas. En Tenerife ocupa un lugar destacado Antonio Ponce, quien entra en contacto con una famosa compañía: los Botti, mercaderes italianos, establecidos en el sur de la Península,⁵⁴ junto con Gaspar Jorba, cuyo radio de acción se extiende a Flandes.⁵⁵

Los portugueses aparecen más concentrados en el comercio con su país, y en especial con las producciones cerealeras y vinícolas, En efecto, la mayoría de los que se dedican a este trato son lusitanos, naturales y vecinos de los mercados receptores. En este caso suelen actuar en solitario, encargándose de realizar todas las gestiones, es decir contratar el navío, llevarlo al puerto de carga y obligarse a ir con ella al lugar de destino, donde la ponen en venta, aunque también es cierto que otras veces forman sociedades con el mismo objetivo.

Son estos hombres, por tanto, los que ponen en circulación los productos canarios, y consiguen establecer los circuitos de ida y vuelta, que permiten que Canarias se incorpore a la economía mundial del momento, en el período que reina en los territorios castellanos el rey Carlos I.

NOTAS

- ¹ VAN DER WEE, H.: “La construcción de una economía mundial en la época de Carlos V”, *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, Pamplona, 2000, p. 328.
- ² VAN DER WEE, H.: Art. cit., p.336.
- ³ RUMBU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950.
- ⁴ LOBO CABRERA, M.: “Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI”, en *Aspetti della Vita Economica Medievale*, Firenze, 1985, pp. 268-282.
- ⁵ VAN DER WEE, H.: Art. Cit., p. 338.
- ⁶ LOBO CABRERA, M.: “El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil”, *IV Coloquio de Historia Social de Canarias*, Valencia, 1979, pp. 29-50.
- ⁷ DONNET, F.: *Histoire de l'establissement des anversois aux Canaries aux XVI sicle*, Anvers, 1895.
- ⁸ AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983, p.261.
- ⁹ LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988
- ¹⁰ BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, 1984, T. II, p. 157.
- ¹¹ LADERO QUESADA, M.A.: “Le economía en las Islas Canarias a comienzos del siglo XVI”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXI, Sevilla, 1974, p. 745; LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo...*, p. 114.
- ¹² BRAUDEL, F.: *Op. Cit.*, T. II, pp. 158-159.
- ¹³ CAMACHO PÉREZ-GALDÓS, G.: “El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510.1535)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7 Madrid-Las Palmas, 1961, p.55; Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Hernán González, nº 761, f. 339 r., Alonso de Balboa, nº 770, 358 r., 398 v. Y 580 v.
- ¹⁴ RIVERO SUÁREZ, B.: *El azúcar en Tenerife 1496-1550*, La Laguna, 1990, pp. 151-155.
- ¹⁵ ULLOA, M.: *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977, p. 544.
- ¹⁶ GÓMEZ GALTIER, I.M.: “El genovés Francisco Lerca, prestamista y comerciante de orchilla en Las Palmas de Gran Canaria en el decenio 1517-1526”, *Revista de Historia*, XXIX, La Laguna, 1963-1964, pp. 70-76.
- ¹⁷ LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo...*, p. 40.
- ¹⁸ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*,
- ¹⁹ LOBO CABRERA, M.: *La diáspora flamenca en Gran Canaria durante el Quinientos*, “Vlamingen overzee”, C. Koninckx (ed.), Brussels, 1995, pp. 25-75.
- ²⁰ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*
- ²¹ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*
- ²² CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, S/C. de Tenerife, 1977.

- ²³ Así lo confirma Juan de Monteverde en una declaración que hace en 1555, en donde reconoce que un maestre y capitán de nao holandés, tenía en aquel puerto un navío surto: Archivo Insular de La Palma, Domingo Pérez, caja nº 4, s.f.
- ²⁴ A.H.P.L.P., Cristóbal de San Clemente, nº 734, f. 110 r.
- ²⁵ LOBO CABRERA, M.: *Los mercaderes italianos...*, p. 272.
- ²⁶ BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1976, pp. 391 y ss.
- ²⁷ FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1876-1881, T. I, pp. 86-142.
- ²⁸ VÁZQUEZ DE PRADA, V.: *Lettres marchandes d'Anvers*, París, 1960, T. I, p. 45; CASADO SOTO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, 1988, pp. 201-202.
- ²⁹ Así sucede, por ejemplo, en 1530, en que los italianos Carlo Catano y Antonio de Grimaldo, estantes en Sevilla, dan poder a su factor Jerónimo Catana, estante en Sevilla, para que en Cádiz ordene a Pedro de la Torre, señor y maestre de una nao, fletada por los otorgantes para cargar azúcares en Canarias, el itinerario del viaje. MORALES PADRÓN, F.: "Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7 y 8, Madrid-Las Palmas, 1961 y 1962, doc. 455.
- ³⁰ MORISON, S.E.: *Portugueses voyages in the XV century*, London, 1945.
- ³¹ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*, p. 159.
- ³² RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*, p. 43.
- ³³ A.H.P.L.P., *Cristóbal de San Clemente*, nº 740, f. 202 v.
- ³⁴ A.H.P.L.P., *Cristóbal de San Clemente*, nº 734, f. 109 r. Aquí el primero lleva 150 cajas de azúcar, el segundo 50 y el último 100.
- ³⁵ A.H.P.L.P., *Hernando de Padilla*, nº 751, f. 455 r. En el mismo navío, que había sido fletado en Cádiz, por un genovés, Ginés de Franquiz, se envía una partida de pez para Nicolao de Norova.
- ³⁶ MARRERO RODRÍGUEZ, M.: "Los flamencos en los comienzos hispánicos de Tenerife", in *Studi memoria di Federigo Melis*, T. III, p. 589.
- ³⁷ STOLS, E.: "Les Canaries et l'expansion coloniale de Pays-Bas meridionaux au seizième siècle et de la Belgique ver 1990", *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, Las Palmas, 1982, T. II, p. 918.
- ³⁸ EVERAERT, J.: "Marchandes flamands à Lisbonne et l'exportation du sucre de Madère (1480-1530)", *Coloquio Internacional de História da Madeira. 1986*, Funchal, 1989, T. I, pp. 442-480.
- ³⁹ LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo...*, p. 149.
- ⁴⁰ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*, p. 172.
- ⁴¹ CAMACHO PÉREZ GALDÓS, G.: *Art. Cit.*, pp. 40-41.
- ⁴² AZNAR VALLEJO, E.: *Op. Cit.*, p. 425.
- ⁴³ A.H.P.L.P., *Hernando de Padilla*, nº 751, f. 455 r.

- ⁴⁴ LOBO CABRERA, M.: “El comercio de cereales entre Tenerife y Portugal en el primer tercio del siglo XVI”, *Arquipélago*, Ponta Delgada, 1995, vol. II, p. 75.
- ⁴⁵ MAGALHAES GODINHO, V.: *Os descobrimentos e a economía mundial*, Lisboa, 1971, vol. II, pp. 217-244.
- ⁴⁶ BRAUDEL, F.: *Civilización...*, vol. I, p. 80.
- ⁴⁷ LOBO CABRERA, M.: *El comercio de cereales...*, pp. 65-83, y “El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos”, *Revista de Historia Económica e Social*, Lisboa, 1987, pp. 1-16.
- ⁴⁸ BETHENCOURT MASSIEU, A.: “Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2, Madrid-Las Palmas, 1956, p. 198; LOBO CABRERA, M.: *El comercio de vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*, Las Palmas, 1993.
- ⁴⁹ MARTÍNEZ GALINDO, P.P.: La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI, La Laguna, 1998, pp. 833-840. “Explica el autor en la página 834 que la ausencia de especificación del número de botas exportadas en un apreciable volumen de fletes en los que sólo consta la expresión “vinos”, junto con la ausencia de la mención del tonelaje del vino, y la carga conjunta e indefinida con otras mercancías, imposibilitan señalar el volumen exportador en cada zona durante el período estudiado”.
- ⁵⁰ Ídem, p. 905.
- ⁵¹ MELIS, F.: “Gli italiani e l’apertura delle vie atlantiche”, en *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI*, Sevilla, 1976, p. 170.
- ⁵² PIKE, R.: *Enterprise and adventure; the Genovese in Siville and the opening of the New World*, Ithaca, 1966, y *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978, pp. 128-129.
- ⁵³ LOBO CABRERA, M.: *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco*, escribanos de Las Palmas (1550-1552), Valencia, 1980.
- ⁵⁴ RIVERO SUÁREZ, B.: *Op. Cit.*, p. 161.
- ⁵⁵ MARRERO RODRÍGUEZ, M.: “Una sociedad para comerciar con Castilla, Canarias y Flandes en la primera mitad del siglo XVI”, *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1980.