



¿POR QUÉ COMERCIA CANARIAS CON INDIAS  
EN EL SIGLO XVI?: INCENTIVOS Y  
OBSTÁCULOS

AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

Con esta disertación pretendemos realizar una aproximación al estudio de las causas por las cuales Canarias inició y mantuvo, durante varios siglos, unas relaciones estrechas con la América española, conocida primeramente con el nombre de *las yndias de su magestad*.

Nos hemos basado principalmente en la bibliografía esencial existente sobre el tema: los trabajos de Francisco Morales Padrón, José Peraza de Ayala, Antonio Rumeu de Armas y el matrimonio Chaunu. Por nuestra parte, ofrecemos un conjunto de noticias, tomadas de otras fuentes que no han sido utilizadas para el análisis del comercio canario-americano, como son las insertas en los protocolos notariales y en los fondos de la Inquisición de Canarias.

Estas páginas que a continuación presentamos han sido tomadas de nuestra Memoria de Licenciatura que, bajo la dirección del doctor don Antonio Bethencourt Massieu, estamos llevando a cabo en el seno del Departamento de Historia Moderna de nuestra Universidad. El título de nuestro estudio es *Aspectos del comercio de Garachico con las Indias entre 1566 y 1612*. Por ello, las citas documentales que insertamos en el tema expuesto pertenecen a las escribanías públicas del puerto de Garachico en aquella época.

Basándonos en el esquema metodológico presentado por Frédéric Mauro en su obra *Europa en el siglo XVI, aspectos económicos*, intentaremos explicar los incentivos y obstáculos —geográficos, económicos, institucionales, técnicos, psicológicos— que dieron lugar al nacimiento del comercio indiano del Archipiélago, por una parte, y que frenaron su expansión, por otra.

## 1. INCENTIVOS

### 1.1. *Incentivo geográfico*

Derivándose de la privilegiada situación de Canarias en la ruta de Indias, dos factores de carácter geográfico actuarán como estímulos para



comerciar: por un lado, las Antillas —área donde se moverá preferentemente el comercio canario; es el mundo próximo americano de aquella época—; por otro, el *salto del Atlántico* desde Canarias es de un tiempo corto en relación con las otras etapas del viaje al Nuevo Mundo.

### 1.1.1. *Situación geográfica de las Islas*

El Archipiélago canario, enclavado en las *puertas del Atlántico* meridional, el de Sevilla, fue el principal acceso de Europa al continente americano durante los siglos XVI, XVII y XVIII<sup>1</sup>. En razón misma de la circulación de los vientos y de las corrientes, estaba situado en la más derecha derrota de la navegación a vela, cuando, desde el complejo portuario de Andalucía, se viajaba a la América tropical. Este papel de escala obligatoria, en esta ruta atlántica, no decaerá hasta la aparición de los barcos de vapor; no se podía prácticamente alcanzar Indias, desde la Península Ibérica, sin hacer un alto en Canarias<sup>2</sup>. La escala se debía a las necesidades de avituallamiento y reparación de los navíos antes de iniciar la etapa Canarias-isla de Trinidad, un mes de navegación sin ver tierra. Las Islas ofrecían a estas naves, por un lado, agua, alimentos frescos y otros efectos para su tripulantes, y, por otro, sus carpinteros y calafates de ribera, expertos en la de estos barcos; la madera y la brea de sus bosques estaban al servicio de tales faenas<sup>3</sup>. Ejemplos de reparaciones de navíos se pueden hallar en los protocolos notariales de Garachico.

Veamos lo que sucedía a la hora de comerciar directamente con Indias desde Canarias.

### 1.1.2. *Antillas: el mundo próximo americano*

Conforme a las técnicas de navegación del momento, existía un gran desfase, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta, entre lo que Pierre Chaunu denomina el *ultra-Atlántico próximo* —es decir, el arco de las Antillas hasta el Noreste del Brasil— y el *fondo del Mediterráneo americano*-Nueva España o el Istmo. A partir de ese arco antillano-brasileño se duplicaban siempre los tiempos medios de navegación; el precio de las mercancías transportadas aumentaba considerablemente; la travesía en flota era necesaria; para ir a Veracruz

1. Véase CHAUNU, HUGUETTE ET PIERRE: *Seville et L'Atlantique (1504-1509)*, t. VIII (S. E. V. P. E. N., París, 1955-1959), p. 377.

2. CHAUNU, *Seville*, t. VIII, p. 354.

3. CHAUNU, *Seville*, t. VIII, pp. 354-355.

o a Nombre de Dios había que multiplicar por cuatro veces la cantidad de víveres y mantenimientos que se embarcaban para la tripulación de cada navío, si la comparamos con la cantidad necesaria para el viaje al arco Antillas-Brasil<sup>4</sup>. Así pues, existía en el Nuevo Mundo un sector que permitía una mayor continuidad en los intercambios: era *el mundo próximo y accesible de ida y vuelta en un año, es decir, en seis meses: es el del arco de las Antillas y Noreste del Brasil (...) Ida en un mes, retorno en seis semanas, ida y vuelta, cargas y descargas comprendidas, en un ciclo anual cerrado entre los tiempos muertos invernales*<sup>5</sup>.

Y, precisamente, los puertos antillanos serán los puntos de destino más frecuentados por las naves canarias en el siglo XVI, hecho confirmado por la documentación notarial.

### 1.1.3. El «salto del Atlántico» desde Canarias

*En comparación con la ruta de Sevilla a Indias, la de Canarias a Indias representa un ahorro de una cuarta parte de las distancias y de la mitad de los riesgos*<sup>6</sup>. Si estudiamos las tablas estadísticas de los tiempos medios de navegación llevadas a cabo por el matrimonio Chau-nu, veremos que existe una diferencia entre el trayecto Península-Indias y el de Canarias-Indias: 12 días. Pero esta cantidad de tiempo no se debe tanto a la distancia existente entre la Península y el Archipiélago como a que la navegación entre ambos puntos era muy difícil y lenta. Veamos el problema desde el punto de vista numérico:

<i>Etapa</i>	<i>Distancia</i>	<i>Tiempo</i>	<i>Coficiente</i>
Península-Canarias . . .	575 millas (Lanz.)	12 días	105 %
Canarias-Pequeñas An- tillas . . . . .	2.685 millas	30 días	63 %

Como puede verse, el desfase era bastante notorio<sup>7</sup>.

4. Véase CHAUNU, PIERRE: *Conquista y explotación de los nuevos mundos* (Editorial Labor, Barcelona, 1973), pp. 150 y 153-156.

5. CHAUNU, *Conquista...*, p. 158.

6. Véase CIORANESCU, ALEJANDRO: *Historia de Santa Cruz de Tenerife. Tomo 1: 1494-1803* (Caja General de Ahorros, Santa Cruz de Tenerife, 1977), t. I, p. 250.

7. CHAUNU, *Seville...*, t. VI, pp. 320-321 (tabla 128 A).

El coeficiente en tantos por ciento significa el coeficiente de resistencia del espacio a la navegación a vela.

Era un caso frecuente que los barcos que arribaran a las Islas procedentes de la Península trajeran averías ocasionadas por la dureza de esta primera etapa del viaje<sup>8</sup>.

## 1.2. *Incentivo económico*

¿Qué ofrecía Canarias a Indias? ¿Qué demandaba a cambio? Hagamos un recorrido por la economía insular e indiana para mostrar los productos que ambos mercados se intercambiaban.

### 1.2.1. *La oferta canaria*

La producción canaria nunca llegó a ser muy diversificada y siempre tuvo un predominio el sector agrícola sobre el industrial. Aquí sólo enumeraremos los productos que ofreció al Nuevo Mundo. Igualmente haremos al mencionar los bienes que Canarias demandaba. Dejaremos aparte los productos que fueron o vinieron de los mercados peninsulares y europeos.

#### 1) *Producción agrícola*

El trigo y el vino fueron los productos que se exportaron a Indias.

a) *El trigo*.—Nos concretaremos en el caso de Tenerife. La producción cerealística fue abundante al principio. Era considerado como alimento de primera necesidad. Luego, al crecer la población, comenzó a escasear. A comienzos de la centuria se exportaba, pero a partir de la segunda mitad del siglo XVI es importado del exterior, de Fuerteventura, e incluso de Flandes, como nos cuentan las actas notariales. Pero esta escasez no impedirá que se envíen a Indias harinas y bizcochos<sup>9</sup>.

b) *Vino*.—Este fue el principal producto de exportación a Indias durante el siglo que analizamos, según parece deducirse tanto de la documentación oficial —Cabildo, Casa de la Contratación— como de la documentación notarial.

Las Islas poseían suelos fértiles en muchas zonas que no podían destinarse al cultivo de la caña de azúcar, producto predominante en

8. CHAUNU, *Seville...*, t. VIII, p. 355.

9. Véase SERRA RAFOLS, ELÍAS: *Alonso Fernández de Lugo, primer colonizador español* (Aula de Cultura de Tenerife, 1972), pp. 37-38.  
CIORANESCU: *Historia...*, t. I, pp. 318-319.

el comercio exterior canario en la primera mitad del quinientos. Por ello, desde inicios de la centuria se daría importancia a los viñedos<sup>10</sup>. Respecto a su comercio, en los inicios del siglo, para el caso de Tenerife —la isla de mejores posibilidades para este cultivo— la producción no bastaba para el consumo; por ello, se importaba<sup>11</sup>. Su exportación fue prohibida<sup>12</sup>. *Hacia 1540-1545 se sacaban ya de los plantíos tinerfeños unas 3.500 pipas anuales, que resultaban insuficientes para el consumo: todavía era temprano para pensar en la exportación*<sup>13</sup>. Pero la decadencia de la producción y el comercio del azúcar ocurrida a mediados del siglo XVI, ante la competencia antillana y brasileña especialmente, trae consigo la expansión del cultivo de la vid. Esta se convierte en el cultivo central sustituidor de la caña. La exportación de los vinos irá tomando una cierta talla; los mercados son Inglaterra, Flandes, Alemania, Galicia, Portugal, Guinea, Cabo Verde y las Indias<sup>14</sup>. En 1596 se asegura que la cosecha tinerfeña sobrepasó la cantidad de 28.000 pipas —es decir, 14.000 Tn. aproximadamente<sup>15</sup>—. En 1613 se afirma que sólo Tenerife podía expedir 16.000 Tn. y La Palma 4.000 Tn<sup>16</sup>.

## 2) Ganadería

Aunque, al parecer, la ganadería en Tenerife no fue muy abundante, los productos derivados de la misma fueron objeto de comercio

10. Véanse varios ejemplos de la expansión del cultivo de la vid en Tenerife, en FABRELLAS, MARÍA LUISA: *La producción de azúcar en Tenerife*, «Revista de Historia» (La Laguna), núm. 100 (1952), pp. 455-475; CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS, GUILLERMO: *La Hacienda de los Príncipes del Realejo Bajo* (Instituto de Estudios Canarios, La Laguna, 1943), pp. 35-36, y PERAZA DE AYALA, JOSÉ: *El contrato agrario y el censo en Canarias*, «Anuario de Historia del Derecho Español» (Madrid), núm. 82 (1955), p. 265.

11. Véase GONZÁLEZ YANES, EMMA: *Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1497-1503)*, «RH», núms. 101-104 (1953), pp. 76-77.

12. Una Real Orden de 1559 dará permiso a los vecinos de La Palma y de Tenerife para enviar vinos a Indias. CIORANESCU, *Historia...*, t. II, p. 60.

13. CIORANESCU, *Historia...*, t. I, p. 322.

14. Todos estos lugares de destino de la exportación vinícola canaria aparecen citados en los protocolos notariales de Garachico. Testimonios de la producción y comercio se pueden hallar en las obras de autores de la época, como Torriani, Gaspar Fructuoso, Nichols o Espinosa.

15. ALBERTI, L. DE; WALLIS CHAPMAN, A. B.: *English merchants and the Spanish Inquisition in the Canaries* (Londres, 1912), Introducción, p. XVI, citado por CIORANESCU, *Historia...*, t. I, p. 322.

16. Memorial de RODRIGO VANHENDEN Y TOMÁS DE CERVELLÓN, elevado al Rey en favor del comercio canario en 1614, citado por BETHENCOURT MASSIEU, ANTONIO: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos, 1650-1800*, «Anuario de Estudios Atlánticos» (Madrid-Las Palmas), núm. 2 (1956), p. 217.

Otro documento de ese mismo año afirma que Tenerife sólo podía expedir anualmente 25.000. Véase Carta Memorial de la isla de Tenerife, firmada por AGUSTÍN BARBOSA, en 21 de octubre de 1613, citado por MORALES PADRÓN, FRANCISCO: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)* (Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1955), p. 310.

desde un principio: quesos, cueros vacunos, cordobanes —pieles de cabra curtidas— y badanas —pieles de oveja curtidas—. Pero, pronto, la falta de cueros ocasionó la prohibición de la saca de ganado en 1511. Ante estas deficiencias, se acude a la importación de ganados y cueros de Cabo Verde y de cueros de las Indias. A pesar de ello, también se enviarán cordobanes al Nuevo Mundo, incluso zapatos de esta clase de cuero<sup>17</sup>.

### 1.2.2. *La demanda indiana*

Según Chaunu, *a partir de 1550 la América española situada bajo control efectivo oscilaba alrededor de los 10 millones de habitantes*<sup>18</sup>. *Hacia 1570 —afirma Elliot— debía de haber unos 118.000 colonos en el Nuevo Mundo. Estos colonos se aferraban con nostalgia a los modos de vida españoles*<sup>19</sup>. Necesitaban, pues, numerosos productos: vinos, aceites, trigo, paños, bienes de equipo, objetos de lujo para los más ricos; de esta manera, los colonizadores dependieron estrechamente de la metrópoli<sup>20</sup>. La demanda de alimentos fue la más importante; éstos llegaron a constituir hasta 1570-1580 una fracción importante de las exportaciones de la Península Ibérica en dirección a Indias<sup>21</sup>. Junto al mantenimiento de los modos de vida españoles, está agrícola: por ejemplo, el cultivo de los viñedos y de los olivares, sus el hecho de que la Corona puso limitaciones a Indias en su producción ceptibles de darse en el continente americano, fue prohibido. Esto acentuará aún más la dependencia<sup>22</sup>.

17. CIORANESCU: *Historia...*, t. I, p. 338.

De la importación de cueros vacunos de Indias y la exportación de cordobanes de las Islas a aquéllas, hemos hallado numerosos ejemplos en los protocolos notariales. Respecto a estos productos, así como todo lo referente a la trata de esclavos y la importación de mercancías indianas, puede verse la comunicación que presentamos en el *I Ciclo de Conferencias Americanistas* (Casa de Colón, Las Palmas de Gran Canaria, octubre 1975) (en prensa), y que lleva por título *Los protocolos notariales como fuente para el estudio del comercio canario-americano*.

18. CHAUNU: *Conquista...*, p. 237.

19. Véase ELLIOT, J. H.: *La España Imperial, 1469-1716* (Edit. Vicens Vives, Barcelona, 1965), pp. 195-196.

20. MAURO, FREDERIC: *Europa en el siglo XVI, aspectos económicos* (Edit. Labor, Barcelona, 1969), p. 44.

21. CHAUNU, PIERRE: *L'Amérique et les Amériques* (Armand Colin, París, 1964), páginas 86-87.

22. Véase VICENS VIVES, JAIME: *Manual de Historia Económica de España* (Editorial Vicens Vives, Barcelona, 1969, 7.ª edic.), pp. 359-360, y PERAZA DE AYALA, JOSÉ: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, «RH», números 90-91 (1950), p. 243. Esta obra de Peraza de Ayala, que se publicó por capítulos separados en distintos números de la «Revista de Historia», núm. 92 (1950), números 95-96 (1951), núms. 98-99 (1952), fue editada posteriormente en un solo libro, bajo el mismo título (Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, La Laguna, 1952). En las notas siguientes sólo haremos alusión a los artículos de la «Revista de Historia», pues son los que hemos podido manejar.

Hacia este mercado se volcarán las iniciativas de los isleños. Ante las necesidades de abastecimiento del Nuevo Mundo, en la primera mitad del siglo XVI, la propia Corona dará facilidades a Canarias para enviar mercancías. Se exportarán tanto productos de la tierra —los ya citados vinos, harinas, bizcochos, quesos, cordobanes, etc.— como productos traídos del exterior —principalmente lienzos y paños provenientes de las industrias de la Península o de Europa, y esclavos de la cercana África—. Los envíos más importantes fueron, al parecer, el vino y los esclavos.

1) *El vino*.—Según afirman dos memoriales presentados en 1613, las islas antillanas de Puerto Rico, Jamaica, Santo Domingo y la ciudad de La Habana podían absorber de 6.500 a 7.000 Tn. En cuanto a Nueva España, Honduras y Campeche la cantidad era de 2.000 Tn. Si estas cifras las comparamos solamente con las dadas para la producción tinerfeña en ese mismo año —16.000 Tn., de las cuales podía enviar a Indias 11.000— y para la producción palmera —4.000 Tn., de las cuales podía exportar 3.500—, ella nos puede dar una idea de las posibilidades que tenía el Archipiélago para surtir ampliamente la demanda indiana, sobre todo la de las islas antillanas —las 7.000 Tn.—, lugares a los cuales las flotas apenas proveían<sup>23</sup>.

2) *Esclavos*.—Las minas de Méjico y de Perú absorbían mucha mano de obra, de 150 a 200.000 trabajadores a fines del siglo XVI. Se acudió no sólo al indio, que, por otra parte, carecía de capacidad para estos trabajos duros, sino también a esclavos negros africanos. Igualmente, las zonas perlíferas de la costa de Tierra Firme y las plantaciones de caña de azúcar de las Antillas estaban necesitadas de esta mano de obra<sup>24</sup>. Canarias, cabeza de puente de África hacia América española, sabría aprovechar esta situación estratégica, mediante la trata de esclavos, operaciones que podemos estudiar a través de los documentos notariales. Unas veces, de las Islas parten expediciones para Guinea y Cabo Verde, en busca de esclavos, que en ocasiones son llevados directamente al continente americano; otras son enviados desde el Archipiélago.

23. Véase el informe de las Islas Canarias dado en 1613, citado por MORALES PADRÓN: *El comercio...*, p. 184. Véase también el ya citado Memorial de VAN HENDEN Y CERVELLÓN, dado en ese mismo año, citado por PERAZA DE AYALA: *El régimen...*, «RH», números 90-91, p. 213, y por BETHENCOURT: *Canarias...*, pp. 216-217.

24. CHAUNU: *Conquista...*, pp. 161-162, 170 y 175-176.



### 1.2.3. La demanda canaria y la oferta canaria

Como bien afirma Mauro, *a fin de poder precisar la aptitud para el consumo de la población europea es necesario un estudio demográfico, sociológico y geográfico de la misma*<sup>25</sup>. Las manifestaciones de la demanda canaria en el siglo XVI, vista desde estos prismas, no ha sido todavía estudiada. En otras palabras, no sabemos en profundidad la estructura de la sociedad isleña en esta época: clasificación de los grupos sociales desde el punto de vista estamental, gustos, hábitos, costumbres y, por lo tanto, necesidades de los mismos. Es un vasto mundo de la investigación histórica de Canarias por explorar y explotar. Nos limitaremos aquí a realizar unos sondeos en la demanda de la sociedad canaria del momento, centrándonos en lo que la oferta india jugaba un papel.

Hacia 1587, la población del Archipiélago era de 38.705 habitantes<sup>26</sup>. El aumento de la población y su urbanización —ciudades como Las Palmas, Santa Cruz de La Palma y en Tenerife, La Laguna, La Orotava, Garachico e Icod— había incrementado la demanda<sup>27</sup>.

#### 1) Necesidades físicas

a) *La alimentación*.—Para Europa, en general, la composición cualitativa era la siguiente: *ligero porcentaje de azúcares, porcentaje variable de otros hidratos (cereales) y proteínas (...) la alimentación basada en cereales desempeñaba un papel predominante. Las bebidas —vino, cerveza, sidra, alcoholes diversos— aportaban un estimulante y vitaminas (...) las especias de Oriente permitieron absorber alimentos menos frescos (...) el azúcar dejó de ser un producto puramente farmacéutico*<sup>28</sup>.

En el caso de Tenerife, como ya vimos, los cereales llegaron a escasear; en cambio, la producción vinícola tenía importantes excedentes. Dos productos aportará Indias a este cuadro alimenticio: el azúcar y las especias. En cuanto al azúcar, su producción, como es sabido, fue

25. MAURO: *Europa...*, p. 51.

26. CARANDE, RAMÓN: *Carlos V y sus banqueros* (Madrid, 1943-1949), p. 43, citado por CHAUNU: *Seville...*, t. VIII, p. 351.

27. Véanse los datos demográficos de las distintas ciudades de las Islas aportados por TORRIANI, LEONARDO: *Descripción e Historia de las Islas Canarias, antes Afortunadas con el parecer de sus fortificaciones* (1594) (Goya Ediciones, Santa Cruz de Tenerife, 1959); o por el *Compendio anónimo de Historia de Canarias compuesto en el primer cuarto del siglo XVIII*, «El Museo Canario» (Las Palmas de Gran Canaria, n.º 8, 1936), en el que se incluye las *Relaciones de vecindarios por los Obispos de la Corona de Castilla*, en donde se brindan noticias sobre la población de Canarias en el siglo XVI; o lo contenido en la *Descripción de las Islas Canarias hecha en virtud del mandato de su Magestad por un tío del Licenciado Varcárcel*, «RH», núm. 63 (1943).

28. MAURO: *Europa...*, p. 72.

muy importante en La Española y en Puerto Rico<sup>29</sup>. Por ello, a pesar de que el azúcar canario se siguió produciendo en la segunda mitad de la centuria —hemos hallado citas de ingenios en actividad en los protocolos notariales de ese período— se traerá azúcar de Indias. En cuanto a las especias, algunas, como el jengibre, se importarán del Nuevo Mundo.

b) *La farmacopea*.—De Indias se importarán plantas medicinales como la zarzaparrilla, la cañafístola o el mechuacán.

### 2) *Necesidades derivadas de la producción industrial*

A las Islas arribarán productos tintóreos de Indias como el palo campeche, la cochinilla y el añil mejicanos, que pudieran haber sido destinados a las escasas industrias textiles del Archipiélago o haber sido reexportadas a otros lugares.

### 3) *Otras necesidades: los cueros y los «tesoros»*

a) *Cueros*.—Canarias tenía que importar cueros para su consumo local. Los *cueros vacunos de yndias*, como aparecen citados en las actas notariales, tendrán un papel destacado en la importación canaria. Sus puntos de origen son las islas antillanas, especialmente Santo Domingo y Puerto Rico, y la costa de Tierra Firme —probablemente la zona de la actual Venezuela<sup>30</sup>.

b) *Tesoros*.—Pero si el azúcar, las especias, las plantas medicinales, los productos tintóreos y el cuero fueron bienes procedentes de América que interesaron a los isleños, el conjunto de tesoros del Nuevo Mundo ocupó un lugar preferente. Ello responde a una corriente general del comercio de la época: el conjunto de tesoros —plata, oro, perlas— representó cerca del 95 por 100 del abanico de valores constituido por las importaciones europeas desde América española: la plata mejicana y peruana, el oro del Perú, las perlas de la costa de Tierra Firme<sup>31</sup>. En numerosas escrituras de poder, realizadas ante notario en Garachico, se mencionan los productos factibles de ser cobrados en Indias o en Sevilla, procedentes de éstas: la plata, el oro y las perlas figuran en primer lugar.

29. CHAUNU: *Conquista...*, p. 161.

30. CHAUNU: *L'Amérique...*, p. 92; CHAUNU: *Conquista...*, p. 161, y MORALES PADRÓN: *El comercio...*, p. 240.

31. CHAUNU: *Conquista...*, pp. 167-171.

#### 1.2.4. Conclusiones

El incentivo económico fue, por lo tanto, un importante factor de relación entre ambos lugares. Dos necesidades se muestran claramente.

##### 1) Necesidad de abastecer Indias

Chaunu, al hablar del inicio de las relaciones entre las Islas y América, nos dice: *si Canarias fue autorizada a participar en el comercio de Indias fue sobre todo por razones de coyuntura, en la medida en que, en período de expansión, las posibilidades agrícolas de Andalucía eran desbordadas por las necesidades de Indias*<sup>32</sup>. La Corona tuvo la ventaja de llevar a cabo el abastecimiento del Nuevo Mundo desde la avanzada más cercana a éste: Canarias<sup>33</sup>.

##### 2) Necesidad económica de las Islas

Una vez desarrollado el comercio indiano de Canarias, las Islas invocarán la necesidad de mantenerlo, para evitar una crisis de producción, en especial la de los vinos<sup>34</sup>. En aquel momento, en la segunda mitad de la centuria, el comercio de vinos con el Norte de Europa significaba, al parecer, poca cosa. Se imponía una única salida, pues: el mercado indiano<sup>35</sup>.

Hay que añadir un factor de mayor importancia: el deseo de mantener una balanza comercial favorable en las relaciones Canarias-Norte de Europa. Todo nos inclina a pensar que la balanza comercial era favorable a Canarias en sus relaciones con Indias: productos agrícolas del Archipiélago y manufacturas no canarias a cambio de plata, oro, perlas y productos exóticos de estimable valor. Pero la balanza comercial en las relaciones Canarias-Norte de Europa era desfavorable a Canarias. Por ello, esa plata indiana, esas riquezas, servían para cubrir la diferencia existente entre la exportación canaria al Norte de Europa —productos agrícolas principalmente— y la importación desde estos lugares —productos manufacturados—, y así equilibrar los términos de intercambio. *El Juez de Registro, Licenciado Hurtado de Medina* —nos dice Morales Padrón—, *descubrió con ayuda de los Libros de Almojarifazgo todo el manejo. Anualmente y en barcos extranjeros entraban en las Islas, según comprobó, más de noventa mil ducados en lienzos, paños, etc. En cambio en frutos isleños no salían más de doce mil ducados. La dife-*

32. CHAUNU: *Seville...*, t. VIII, p. 160.

33. PERAZA DE AYALA: *El régimen...*, «RH», núms. 90-91, p. 210.

34. MORALES PADRÓN: *El comercio...*, pp. 176-179.

35. CIORANESCU: *Historia...*, t. II, pp. 43-45.

*rencia entre la exportación y la importación, a favor de esta última, había que cubrirla con moneda de oro y plata traída por los naturales de Indias*<sup>36</sup>. Este interesante hecho merecería un estudio más profundo, en busca de más pruebas que confirmasen esta situación de dependencia de la economía canaria de la extranjera.

Este interesante hecho merecería un estudio más profundo, en busca de más pruebas que confirmasen esta situación de dependencia de la economía canaria de la extranjera.

### 1.3. *Incentivo institucional*

Canarias, a pesar de las restricciones que tiene en el comercio de Indias, no deja de poseer una cierta libertad de movimientos, en comparación con otros puntos de los reinos españoles. La Casa de la Contratación llega a reconocer que las relaciones mercantiles entre las Islas y aquéllas eran muy difíciles de controlar desde Sevilla. El Archipiélago constituía un punto en donde era relativamente fácil practicar el contrabando. ¿Razones?: por una parte, la propia lejanía del Archipiélago y la frecuente falta de efectividad de los mismos Jueces de Indias; por otra, que las relaciones Canarias-Europa, por donde se llevaban productos indianos de contrabando, no dependían del mismo organismo que regulaba las de Canarias-Indias; las primeras, bajo la inspección del Gobernador y de los Alcaldes; las segundas, bajo la jurisdicción del Juez de Indias<sup>37</sup>.

### 1.4. *Incentivo psicológico*

Los isleños, debido a la privilegiada situación geográfica de Canarias en la ruta de Indias, sintieron atracción por el Nuevo Mundo, más accesible, más cercano que desde Sevilla. Esta atracción forma parte de una mentalidad nueva y general de la época, nacida en la expansión europea del siglo xv, caracterizada por el afán de riesgo, de aventuras, de beneficios, de riquezas.

Por otro lado, el Archipiélago ya poseía una cierta tradición mercantil, cuando, a mediados del siglo xvi, el comercio indiano adquiere verdadera importancia. Antes de esa fecha, las relaciones con Flandes, en el comercio del azúcar, habían conducido a la formación de una es-

36. Informe enviado al Rey por el Licenciado Hurtado de Medina, Juez del Registro de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 8 de abril de 1587. Citado por MORALES PADRÓN: *El comercio...*, p. 284.

37. CHAUNU: *Seville*, t. VIII, pp. 405-406 y 420, y MORALES PADRÓN: *El comercio...*, páginas 284-285.

estructura base, tanto material como humana, que luego serviría para las relaciones con Indias: puertos, colonias de comerciantes extranjeros, inversiones en la tierra y en la industria, formas de crédito, medios de pago, etc.

Pero también los habitantes de Canarias se tropezaron con grandes dificultades a la hora de comerciar con Indias: obstáculos institucionales, obstáculos técnicos, la mayoría de ellos inherentes a una época como el siglo XVI.

## 2. OBSTÁCULOS

### 2.1. *Obstáculo institucional*

Podemos distinguir dos: el monopolio comercial, dirigido por la Casa de la Contratación, y la Inquisición, que también ejerció su influencia en este sector del comercio canario.

#### 2.1.1. *El monopolio comercial*

A Canarias se le había permitido intervenir en el llamado monopolio *canarioandaluz*, frase acuñada por Chaunu. Pero, en la realidad, fue una participación oficial mínima, precisamente por el gran número de limitaciones que tuvo en su comercio con Indias por parte de la Casa de la Contratación.

*Las restricciones* fueron las siguientes: obligación de pedir la prórroga de las licencias para comerciar —valederas sólo por tres años generalmente<sup>38</sup>—; en cuanto a las mercancías, sólo se permite enviar frutos de las Islas —los géneros manufacturados son prohibidos<sup>39</sup>—; se limita el volumen de mercancías a exportar, muy por debajo de las posibilidades de la producción canaria<sup>40</sup>; obligación de viajar con las dos flotas anuales a partir de 1573, que ocasionaría numerosos contratiempos a los comerciantes y armadores canarios<sup>41</sup>.

38. PERAZA DE AYALA, *El régimen...*, «RH», núms. 90-91, pp. 212-216.

39. PERAZA DE AYALA: *El régimen...*, «RH», núms. 90-91, pp. 217-218; MORALES PADRÓN: *El comercio...*, p. 150.

Para la prohibición de los géneros manufacturados en la exportación, véase las Actas del Cabildo de Tenerife, II, 12 de mayo de 1559, citadas por CIORANESCU: *Historia...*, t. II, p. 59.

40. Real Cédula de 5 de mayo de 1526; Real Cédula de 11 de agosto de 1582, en donde se concede permiso a las Islas para enviar 1.500 pipas anuales a Indias fuera de las flotas; citadas por MORALES PADRÓN: *El comercio...*, pp. 181-182.

41. MORALES PADRÓN: *El comercio...*, pp. 116, 120 y 182-183; PERAZA DE AYALA, «RH», números 90-91, pp. 223-224, y CHAUNU: *Seville...*, t. IV, p. 84.

*Los sistemas de control* del monopolio sobre el comercio indiano de Canarias fueron cuatro: la obligación de presentar el registro de cada navío que partiese de Canarias ante la Casa de la Contratación; obligación de presentar fianzas de carácter general por parte de todas las Islas en conjunto y de carácter particular por parte de cada persona que comerciase con el Nuevo Mundo<sup>42</sup>; obligación de viajar a Sevilla a la vuelta de Indias para allí presentarse ante la *Casa*<sup>43</sup>; y el Juez de Indias, encargado de visitar y dar registro a las naves que partiesen desde Canarias, y de aplicar las penas necesarias a las infracciones que se cometiesen a la legislación citada<sup>44</sup>.

### 2.1.2. *La Inquisición*

El Santo Oficio también supuso un obstáculo, aunque de menor entidad, para el tráfico indiano de Canarias. Los navíos no sólo eran visitados por el *Diputado de Salud* o el Juez de Indias, sino también por los inquisidores. La razón de estas visitas está suficientemente explicada por el Licenciado Armas, Fiscal del Santo Oficio, cuando, en 1580, declara: *por ser estas islas el passo para las indias donde si passase semejantes libros y pinturas* —se refiere a la de los herejes luteranos— *sería en grandissimo perjuizio a la religion christiana y a los que en aquellas partes abitan*<sup>45</sup>.

Así pues, navíos, mercancías, pasajeros y marinos eran inspeccionados por el Tribunal. Por ejemplo, en 1588, Juan Yáñez de Espinosa, vecino de Garachico, desea pasar a Indias, como escribano del navío «Nra. Sra. de Nazaret», y por ello efectúa la siguiente petición al Santo Oficio: *pido a vuestra merced me resiba ynformasion de como soy natural de los rreynos de su magestad nasido y criado en esta ysla* —Tenerife— *y de limpia generasion sin casta de moro ni de judio ni de los proybidos y persona abil y sufisiente para servir el dicho cargo y dado-me admita que yo estoy presto de dar las fianzas y hazer las demas*

42. Real Cédula de 9 de mayo de 1545; Real Cédula de 11 de agosto de 1557, y Real Cédula de 23 de julio de 1558, citadas por PERAZA DE AYALA: *El régimen...*, «RH», números 90-91, pp. 214-215.

43. eReal Cédula de 9 de mayo de 1545; 16 de julio y 4 de agosto de 1556. Citadas por MORALES PADRÓN: *El comercio...*, p. 113.

44. PERAZA DE AYALA: *El régimen...*, «RH», núms. 90-91, pp. 226-228.

45. *Diligencias instruidas en el Santo Oficio porque el alcalde de las partes de Daute en Tenerife, Fabián Viña Negrón, intentó, en calidad de «Diputado de Salud», visitar antes que el comisario de Garachico el navío de Juan Jinete, procedente de Cádiz.* (Museo Canario-Las Palmas, *Inquisición*, CXXXVIII-7).

46. *Información que hace en una de las Canarias Juan Yáñez de Espinosa, natural de ella, y escribano del navío Ntra. Sra. de Nazaret, a fin de poder pasar a Indias* (Museo Canario-Las Palmas, *Inquisición*, CLVII-44).

*diligencias que para ello soy obligado*<sup>46</sup>. Al parecer, los maestros también eran objeto de la misma inspección<sup>47</sup>.

## 2.2. *Obstáculo técnico y humano: las condiciones de la navegación trasatlántica*

Los viajes al Nuevo Mundo tropezaban con numerosas dificultades: por un lado, las condiciones técnicas de navegación y las de la vida a bordo; por otro, la piratería y el corso, imperantes en aquella época.

¿Cuáles eran los conocimientos de los marinos de aquella centuria?: conocían la brújula, sabían calcular de una forma aproximada la velocidad y la latitud, y utilizaban cartas provistas de la rosa de los vientos<sup>48</sup>. Pero *no dejó de ser en esencia una navegación a la estima —es decir, a la dirección medianamente mantenida—: a la estima controlada y verificada por una medida astronómica de la latitud*<sup>49</sup>. De hecho, un bagaje de conocimientos escaso para cruzar todo un océano.

### 2.2.1. *Condiciones de vida a bordo*

Eran muy duras. *El problema fundamental —nos dice Chaunu— es el peso motor, es decir, los víveres y el agua que debían embarcarse para la tripulación (...) una característica de la navegación a vela consistía en la imposibilidad de previsión del tiempo de los recorridos (...) la alternativa americana podía oscilar de simple a doble, y sobre ese doble debía calcularse el volumen de los víveres embarcados (...) En los viajes a las Indias en el siglo XVI se embarcaban víveres y vino para 8 meses, con un peso de 850 Kg. por hombre, todo incluido*<sup>50</sup>. Esta cantidad convertida en ración diaria mostraba el terrible ascetismo que el régimen de alimentos para los marinos implicaba. Más aún, *sólo algunos alimentos —afirma Mauro— pueden conservarse en sal y los que no, pronto se deterioran. El bizcocho se agusana. Además todos carecen de vitamina C, lo que explica los ataques de escorbuto; a todo ello se une el hecho de que los tripulantes viven hacinados en estos*

47. Véase el *Fragmento del expediente incoado ante el Juez de Indias, residente en Santa Cruz de Tenerife, por Diego González, vecino al parecer de La Laguna, para pasar a Indias como maestro del navio «La Candelaria»* (Año de 1604) (Museo Canario-Las Palmas, Inquisición, CLXXVII-16). Este documento, del cual sólo conocemos esta ficha resumen, no lo hemos podido estudiar por haberse traspapelado en los fondos de la Inquisición, en el archivo del Museo Canario.

48. Véase MAURO, FREDERIC: *La expansión europea (1600-1870)* (Edit. Labor, Barcelona, 1975), p. 10.

49. Véase CHAUNU, PIERRE: *La expansión europea (siglos XIII al XV)* (Edit. Labor, Barcelona, 1975), p. 227.

50. CHAUNU: *Conquista...*, p. 150.

viajes; todo contribuye a hacer estos largos viajes poco confortables <sup>51</sup>. Aunque, en el caso canario las distancias son menores, la realidad no deja de ser casi la misma.

Otro riesgo eran los naufragios. Distintas circunstancias los ocasionaban: unas veces la acción marina, *en un mar muy agitado el casco, puesto al descubierto por el movimiento de retroceso de una ola, es golpeado bruscamente por la siguiente; la continuidad de esta acción llega a abrir en el casco una vía de agua* <sup>52</sup>; otras veces es el desgaste de los barcos *dislocados y roídos por perniciosas esperas entre la «broma» de los mares tropicales* <sup>53</sup>; o el envejecimiento de las naves, empleadas en la Carrera por encima del límite de resistencia de sus materiales.

Valga un ejemplo de naufragio: en 1595, Melchor García declara que hará tres años Lope García, su hermano, partió de Garachico a las Indias en el navío del maestro Cosme de Abreu, vecinos todos de Garachico, buque que *se perdió e hundió* antes de llegar al Nuevo Mundo, *y se ahogaron todos los que en el yvan y asimismo otros dos navíos que partieron con el dicho navio*; testigos declaran que el barco se perdió frente a la isla Dominica, debido a que se anegó <sup>54</sup>.

Para todo marino o comerciante que se embarcaba, lo que en realidad le importaba no era ir a América, sino poder regresar: las posibilidades eran más bien escasas en los largos viajes. Los hombres caían debilitados por el insomnio, los parásitos, las orgías en las escalas, la sífilis, el escorbuto y la sed. *Se puede estimar que, en los trayectos de mayor mortandad (México, istmo de Panamá, India portuguesa) de 15 a 25 % de los marinos embarcados morían en el transcurso de un viaje de dos años* <sup>55</sup>. Aunque los viajes canarios a Indias entraban dentro de la barrera de ida y vuelta en un año, los riesgos no desaparecían, como hemos visto. Por ello, generalmente, todo vecino de las Islas otorgaba su testamento antes de emprender viaje al Nuevo Mundo: tales son los casos de Melchor Báez, mercader, en 1592, y Lope García, en 1595 <sup>56</sup>.

51. MAURO: *La expansión*, p. 18.

52. MAURO: *La expansión*, p. 17.

53. CHAUNU: *Conquista...*, p. 157.

54. Archivo Histórico Provincial-Santa Cruz de Tenerife, legajo 2079, fol. 3r.

55. CHAUNU: *Conquista...*, p. 157.

56. AHP-SC, leg. 2076, fol. 38r., y leg. 2079, fols. 3r y 4r.



### 2.2.2. Piratas y corsarios

El Atlántico fue una zona muy conflictiva en el siglo XVI. La Corona española sostuvo enfrentamientos en el mar con Francia, Inglaterra y los Países Bajos. La piratería y el corso estaban a la orden del día. He aquí algunos ejemplos de casos que afectaron al tráfico indiano de Canarias:

En 1595 se declara que la nave «Nra. Sra. del Rosario», volviendo de Nueva España para la Península Ibérica, a la altura de la isla de Cuba, *piratas dieron con la dicha nao a fondo y la gente salio parte della en la pinasa de la nao a tierra y a otros mataron*<sup>57</sup>.

En 1575 se afirma que la barca de Pedro Luis y Domingo Hernández, que transportaban 500 peruleras de vino desde el puerto de Garachico para el de Santa Cruz, para cargarlas en la nave «El Criollo», que iba a efectuar viaje a Honduras, fue robada por franceses *en las calmas de La Gomera*<sup>58</sup>.

Ante estos ataques, que entorpecían el tráfico en general, las Islas tomaron medidas de defensa: fortificación de los puertos, creación de milicias, de puestos de vigías; formación de armadillas o pequeñas flotas para defender las aguas del Archipiélago, etc. Estas medidas también afectaron al comercio indiano: en 1599, Miguel Jerónimo Méndez, vecino de Garachico, da poder para cobrar del Cabildo de Tenerife cuatro pipas de vino, con sus envases, que en 1597 *se me tomaron de otras que yo tenía encascadas en la puerta de mi casa para enviar a las yndias las quales fueron para el armadilla que por horden y acuerdo del dicho Cabildo se hizo hordenar en este lugar de garachico contra naranjo rocheles que desian estava en la punta naga*<sup>59</sup>.

Estas acciones en el mar por parte de piratas y corsarios también tuvieron respuesta de los isleños. Aparte de los innumerables casos de captura de barcos y tripulaciones realizadas en las costas de Canarias, que salpican las páginas de la obra de Rumeu de Armas<sup>60</sup>, existen acciones en alta mar como la que hemos hallado en los protocolos notariales:

En 1600 varios marinos, vecinos de Garachico, La Habana, La Palma y Lisboa declaran que viajando ese año en la nave «Nra. Sra. de

57. AHP-SC, leg. 2076, fol. 30v.

58. AHP-SC, leg. 2064, fol. 436r.

59. AHP-SC, leg. 2252, fol. 605v.

60. RUMEU DE ARMAS, ANTONIO: *Ataques navales y Piraterías contra las Islas Canarias* (C. S. I. C., Madrid, 1945-1950), tomos I y II.

En esta obra se analiza el comercio indiano en el siglo XVI, en t. I, pp. 288-309, y t. II, pp. 633-678.

los Dolores» desde La Habana *para la ysla de la palma adonde arribaron y navegando sobre el paraje de las yslas de abaxo —las Azores— vieron un navio de corsarios ingleses e de acuerdo de todos los que venyan en la dicha nao le acometieron e lo barboaron —abordaron— y tomaron el qual es de porte de quarenta toneladas poco mas o menos e traya sus piasas de artillería y mosquetes y cantidad de sal la qual pressa tomaron poniendo cada uno a rriesgo su vida e personas en el asalto con que la tomaron; el dinero procedente de la venta del navío y de su contenido lo donarían al convento de Nuestra Señora de Candelaria de Tenerife*<sup>61</sup>.

La navegación trasatlántica era un camino lleno de peligros, el cual se atravesaba en una atmósfera de inseguridad.

### 3. CONCLUSIONES

Así pues, Canarias tropezó con numerosas dificultades en su comercio con Indias.

1) Por un lado, el *obstáculo institucional*, el más importante: las restricciones efectuadas a este comercio por el sistema monopolista, cuya sede institucional radicaba en Sevilla. Si bien las relaciones mercantiles de Canarias con las Indias constituyeron, en parte, un *régimen de excepción* dentro de este sistema, no por ello dejamos de poner en tela de juicio, junto con Peraza de Ayala y Morales Padrón, tal situación de privilegio. Cioranescu nos ilustra bastante acerca de este problema cuando escribe: *no era un comercio libre, ni hubiera podido serlo, pero tampoco fue un régimen de privilegios y una ventaja concedida a las islas. Fue un régimen de policía de mercados y de dura contigencación. Incluso cuando tienen el aspecto de concesiones, las medidas legales son en sustancia limitativas, cuando no prohibitivas. Más que privilegios, la posibilidad que se dejaba abierta era un bloqueo (...)*<sup>62</sup>.

2) Por otro, las mencionadas *condiciones de la navegación trasatlántica*.

¿Por qué, entonces, el comercio de Canarias con las Indias existió? Porque los incentivos pudieron más que los obstáculos.

1) *La situación geográfica del Archipiélago* era excepcional para este tipo de relaciones con Indias.

61. AHP-SC, leg. 2253, fol. 234r.

62. CIORANESCU: *Historia ...*, t. II, pp. 39-40.

2) *Existían razones económicas poderosas.*

a) Aunque la economía de Canarias, vista globalmente, era una economía dominada por las necesidades de autoconsumo, desde los comienzos de la colonización hispana, un sector de esa economía fue destinada al *comercio exterior, hacia unos mercados concretos, en función de la coyuntura general*. En la primera mitad del siglo XVI, fue el cultivo de la caña de azúcar, su elaboración en los ingenios y su exportación al Norte de Europa, tan necesitado de este producto; paralelamente, ante la demanda indiana, se inician unas relaciones con este nuevo mercado, que irá tomando una progresiva importancia, ante la decadencia del comercio azucarero. En la segunda mitad del siglo, el mercado de Indias será la principal salida de la producción agrícola canaria, representada ahora por otro cultivo central, la vid. Junto a los caldos, la exportación de manufacturas al Nuevo Mundo, tan necesitado de ellas, jugará un papel destacado. Pero, desde comienzos del siglo XVII, el panorama va cambiando: ante las restricciones en el comercio indiano, la mayor parte de los vinos isleños serán destinados al mercado inglés.

b) Y, quizá la razón más importante, la venta de vinos y manufacturas en Indias, a cambio de riquezas y de productos exóticos de valor, producía los *márgenes de rentabilidad necesarios* para sostener las relaciones existentes con el Norte de Europa y *compensar con los tesoros indianos la balanza comercial* que ya vimos era desfavorable.

Merecería un estudio aparte quiénes fueron los protagonistas de este comercio, y quiénes de ellos se beneficiaron realmente del comercio de Indias; una minoría de la población isleña que, al parecer, mantuvo en sus manos todos los resortes de la economía: producción vinícola, construcción naval, circuitos comerciales, capitales, poder político y, por consiguiente, decisiva influencia en la vida social.