



EL COMERCIO CANARIO. ESTADO DE LA CUESTION

MANUEL LOBO CABRERA Y ELENA ACOSTA GUERRERO

La actividad comercial de las Islas Canarias con los continentes inmediatos del mundo conocido data desde los momentos en que aquéllas son nuevamente «redescubiertas» en el siglo XIV. El conocimiento que se tenía de ellas en aquellas centurias y en las siguientes respondía a razones mercantiles.

La conquista militar del Archipiélago, concluida a fines del siglo XV, hace que el comercio, elemento vital del que las islas van a depender en adelante, se amplíe a nuevos centros de acción, entre ellos el continente recién descubierto.

La situación de las Canarias en medio del océano, su extensión geográfica y sus relaciones con los continentes queda patente en un informe elaborado en 1831 por una Comisión Regia:

«Como todos los países que por su poca extensión carecen de recursos en sí mismo, se ven en la necesidad de buscarlos entre las naciones amigas, las Islas Canarias desde los primeros años inmediatos a su conquista procuraron entablar relaciones mercantiles con todos los puntos que estaban a su alcance... hasta que el descubrimiento del Nuevo Mundo abrió un campo extenso a las esperanzas de las islas prestando alas a su industria mercantil y al único comercio activo, que si se quiere ha llegado a conocerse en ellas...»

Canarias, por tanto, en relación con el tráfico cumplió tres funciones, tal como ha sido señalado por A. Guimerá (1981): encrucijada de las rutas marítimas, metrópoli de Indias y periferia de la Europa Industrial. Esta triple función convirtió a las islas en un punto de apoyo primordial, montándose su comercio sobre productos africanos, americanos y las demandas indianas. Con ello operaron como centro de distribución de las necesidades y las exigencias de diferentes áreas geográficas, aprovechándose de su privilegiada situación exportando además productos isleños. Digamos que esta actividad fue mayor respecto de unos puertos u otros.



La mayor o menor participación del archipiélago en el comercio durante los distintos períodos históricos puede seguirse más claramente a través de un esquema muy similar al utilizado por G. Glass en el siglo XVIII:

- Comercio canario-americano.
- Comercio canario-europeo.
- Comercio canario-peninsular.
- Comercio canario-africano.
- Comercio interinsular.
- Comercio interior.

1. ESTUDIOS DE CONJUNTO

Los estudios de conjunto sobre el comercio canario son inexistentes. Los diferentes autores que se han ocupado del tema se dedican a algún apartado concreto y en especial a una isla determinada. Si esta penuria existe en cuanto a trabajos aislados, más aún en cuanto a investigaciones coherentes y pormenorizadas. La mayor parte de los estudiosos han aportado noticias sobre diferentes actividades comerciales, en donde en unas se hace hincapié en la relación de una isla con determinados centros mercantiles; en otras sobre los productos exportados y, últimamente, sobre los grupos inmersos en la actividad.

Sería preciso acometer su estudio desde todas las ópticas posibles, interrelacionando cada una de estas cuestiones, y a la vez incluirlas en un panorama de larga duración donde no escaparan los sistemas productivos, conformación social, nivel de exportación, garantías estatales, etc.

Frente a esta perspectiva se cuenta con obras, no necesariamente específicas en relación al comercio canario, que hacen de él un apartado interesante. Estos trabajos no estudian todos, necesariamente, el comercio a lo largo del período histórico, sino en determinadas etapas. Ruméu de Armas (1947-50), de manera incidental y relacionado con su tema propuesto y en el período que abarca, hace un análisis del comercio con especial hincapié en el americano y europeo, éste orientado al inglés principalmente; aclara el autor que el europeo escapa por carencia de fuentes, pero esto no le evita pormenorizar el trato mercantil de las islas con los principales mercados europeos del siglo XVI, resaltando que la actividad comercial de las islas con el extranjero data de los primeros años del XVI, para continuar con un trá-

fico intenso durante toda la centurias. Al americano presta mayor atención, ampliándolo a los siglos xvii y xviii.

El más antiguo historiador que se ocupó del tema de una manera si se quiere inconexa, e interrelacionándolo con acontecimientos políticos es Viera y Clavijo. Glass (1976) en 1764 pormenoriza todos los puntos del comercio canario, haciendo referencia al siglo xviii y basándose más en los mercados y productos del tráfico que en otra cosa.

La coordinación del comercio canario-andaluza y americano, lo mismo que su dinámica, ha sido tratada por P. Chaunu (1956-60); puso de manifiesto el lugar privilegiado de las islas en el tráfico y el papel que jugaron en el comercio más antiguo del Atlántico transversal de Sevilla, sobre todo en su papel de bases imprescindibles, aunque profundamente afectadas por la función monopolizadora sevillana. Si este estudio ha de mirarse como punto de partida en la actividad mercantil del Archipiélago, ha de tenerse en cuenta que su propia delimitación escapa al conjunto del período histórico en el que las islas se encuentran inmersas.

Cioranescu (1977-79) en su magna obra, que si bien referida a un solo lugar de la isla de Tenerife, estudia lo que fue el comercio en el Archipiélago por referencias directas e indirectas. Analiza con mayor rigor el comercio inglés, indiano y africano, en especial por contar con mejores fuentes y bibliografía, pero no olvida el comercio externo en general desglosándolo en interno, interinsular, peninsular, italiano, francés, flamenco, holandés y hanseático. La mayor dedicación a lo comentado lo explica en base, unas veces a la importación, otras a que la zona objeto del comercio fuera vital y por último a que la actividad supuso la mayor esperanza para la economía canaria. Puede decirse a grandes rasgos de este trabajo que es en conjunto uno de los más importantes publicados hasta el momento. Se basa en gran parte en lo ya trabajado por otros investigadores y en material inédito; con ambos supo combinar desde una óptica globalizada una síntesis histórica aplicada a Santa Cruz de Tenerife, pero relacionada con el resto del Archipiélago.

El siglo xviii cuenta con dos trabajos que si bien referidos a Gran Canaria son de gran novedad, porque desde distintos ángulos se intenta acometer el comercio de la isla con sus más inmediatos mercados. Por un lado como hace Suárez Grimón (1982) a través del tráfico, y por otro a través de la burguesía mercantil como lo estudia Torres Santana (1981).

Recientemente, un poco a nivel teórico y no excesivamente pragmático porque de todos es conocido las lagunas que encierra nuestra historia, se ha analizado el comercio exterior canario por A. Guimerá

(1981) tomando como base el beneficio para ponderar en un único plano las relaciones comerciales de Canarias. Recoge la idea de la balanza de pagos, poniéndola en contacto con factores climáticos —crisis—, políticos y, a veces, casuales.

2. FUENTES

El comercio ha tenido como fuentes para su estudio, preferentemente, las que nosotros denominamos oficiales. Es decir, la documentación emanada del poder real y de sus representantes. Los historiadores, en especial los americanistas, han basado sus investigaciones en los documentos que se conservan en el Archivo General de Indias. Este material ha permitido obtener conclusiones satisfactorias en algunas cuestiones: aspectos legislativos, permisiones, reales órdenes, etc. A veces se quedan solamente en eso, y si bien se auguran otras perspectivas es difícil cuantitativarlas, porque sólo se basan en hipótesis desgajadas de las reclamaciones de la Casa de la Contratación.

En Sevilla también se conserva la documentación del Consulado y del Colegio de San Telmo, que está aportando novedades al tema.

El material del Archivo Histórico Nacional y del General de Simancas ha ido poco a poco incorporándose al tema con aportaciones que amplían la línea general del proceso de investigación del comercio canario.

Esta documentación se está confrontando con la conservada en el Archipiélago, que si bien en ocasiones permite completar los estudios, otras veces se opone a los hechos con un tipo u otro de fuentes, ya que las conclusiones son a veces encontradas.

En los últimos años, y por jóvenes historiadores, se está intensificando la labor de poner al día el material conservado en los Archivos Históricos Provinciales, en especial la documentación referente a los protocolos notariales. Estos registros, a pesar de estar estropeados, no impiden que con paciencia se transcriban para obtener de ellos datos enriquecedores sobre el tema.

A. Guimerá (1977) en un trabajo realizado sobre estas fuentes estudia la tipología documental del comercio indiano, ofrecida en los protocolos, que divide en dos subgrupos: directos e indirectos. Propone el autor la ventaja de esta documentación al agruparla por aspectos: lo mismo hace al referirse a los inconvenientes. Destaca que son más aquéllas que éstos.

El material del Archivo Municipal de La Laguna ha dado sus fru-

tos en monografías sobre el tema, en especial la de Peraza de Ayala (1977) referida al comercio canario-americano.

A esta documentación se ha ido añadiendo la que encierran los archivos de la nación francesa e inglesa. Sobre los primeros recientemente ha trabajado el profesor Minguet, y en los anglosajones ha incidido Morales Lezcano.

Estas fuentes y la ampliación de otras en las que se está trabajando en la actualidad —archivos privados— permitirá en breve conocer más a fondo las directrices generales del comercio canario.

3. COMERCIO CANARIO-AMERICANO

En 1976 Hernández Sánchez-Barba presentaba una comunicación al I Coloquio de Historia Canario-Americana, en donde intentaba bosquejar y poner de relieve el estado de la investigación del comercio canario-americano. Planteaba en términos generales cómo el tratamiento del tema había sido inconexo. La bibliografía que utiliza para su estudio le sirvió de marco a un enfoque que el propio título delata: *correcciones metodológicas*.

Parte, de la dispersión de las noticias, que muchas veces son sueltas y deshilvanadas; si bien acercan al historiador al conocimiento del tráfico no presentan un panorama sistemático. Hace hincapié en cómo el estudio preocupó al polígrafo canario del siglo XVIII Viera y Clavijo, al analizar parte del comercio en sus *Noticias históricas...*, y al proponerse escribir sus *Noticias de la navegación de Canarias a América*.

Los trabajos del *Cedulario Indiano* de Encinas, la *Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* y el *Norte de la Contratación* de Veitia Linage nos apuntan ya datos fragmentarios, que se sustentan en las llamadas de atención de Haring (1918) sobre la importancia del tráfico y la necesidad de un estudio más sistemático.

A nivel más profundo Peraza de Ayala es el primero que acomete el tema a nivel general. Su entronque en una escuela de formación jurídica, aplicando el rigor de la misma, le lleva al leguleyismo. No obstante su obra debe considerarse como punto de partida, puesto que no se contaba con ningún precedente; viene a ser un importante logro y en el contexto de la historia del momento se convierte en un abanderado de un nuevo tipo de historia, especialmente por sus reflexiones económicas, aunque a veces peca de demasiado apego al documento del cual saca algunas ideas, tal vez por no partir de una hipótesis.

Importante es el modelo o periodizaciones económicas del comercio indiano, por lo cual su esquema es válido. Las fechas, claves para su

periodización, partiendo de cronologías, el punto de vista jurídico y las cuestiones que hacen cambiar el régimen económico: concesiones. Así podemos observar en el estudio tres fechas claves:

1610: Antes y después. El período anterior se le escapa un poco al autor, tal vez por el tipo de fuentes que utiliza.

1718: Período importante basado en el Reglamento.

1778: Libertad que no beneficia a la región.

Al analizar estos períodos Peraza señala cómo entre derecho y economía existe una relación enorme, al igual que entre continente y contenido, pero no explica los determinantes de los períodos económicos que tienen su origen en las crisis. Insiste en que lo que modifica la prosperidad económica es la norma.

Su logro estriba, en relación al comercio, en que es la primera vez que se ofrece un modelo de periodización económica, aunque determina la economía sólo a partir del mecanismo exterior y sólo del indiano, escapándosele el estudio de la burguesía urbana y otros planteamientos, como es el de las casas comerciales.

Las determinaciones económicas las justifica en función de las exportaciones indianas, olvidándose de las exportaciones a Europa, y del problema del grano, que ha estado minusvalorado.

La documentación utilizada hace que se le escapen aspectos tan interesantes como el del contrabando, en donde intenta disculpar los memoriales y las peticiones a Cortes; asimismo olvida la aparición del sistema de riesgos a partir de 1610, que viene a ser un tipo de contrabando encubierto donde no se respeta la restricción puesto que los mismo jueces están implicados en el fraude.

El mérito del autor estriba en el análisis que hace, divisible en dos partes: nivel general: objeto.

Nivel local: subjetivo, al destacar la importancia del comercio en manos extranjeras, y decaer notoriamente al ser expulsados.

En la misma época se publica la monumental obra de Ruméu de Armas, que trata, en razón de la problemática del tema que aborda, incidentalmente el comercio indiano. Peraza en un artículo publicado en la *Revista de Historia* (1952), hace un análisis crítico de la obra, en donde si bien la considera de consulta obligada, disiente con la sistematización del epígrafe del comercio y del término «contribución de sangre». Del mismo modo discrepa con Ruméu como éste afirma que las islas en virtud del Reglamento del Comercio libre se beneficiaron como las demás, cuando él afirma lo contrario, aunque no lo aclare tajantemente; consideramos que se debe en primer lugar al papel de inferior desarrollo de las islas señoriales, posiblemente en función de la producción y de que iban a remolque de las realengas, y a que la liber-

tad de 1778 si bien creó capital a nivel general, fue invertido por la burguesía en tierras y no en industrias.

Cercanos en años son los trabajos de Morales Padrón, que abarcan todo el período de este comercio. En el primero (1952) expone la faceta del comercio clandestino realizado al amparo del privilegio canario. Determina cómo el contrabando y el fraude tienen la misma antigüedad que el establecimiento del comercio, explicándolo en base a la centralización; los Jueces de Registro son para el autor una consecuencia del contrabando. No obstante se olvida que en el siglo XVI hubo libertad comercial, basada, oficial o no, no en función de Canarias sino de las necesidades. Así se utilizó a las islas como puente.

En este contrabando plantea dos cuestiones: el de exportación propio de los siglos XVI y XVII y el de importación a partir del Reglamento de 1718. Este último es tan interesante como el otro; sin embargo, el autor, aunque nos da cifras, no cuantifica el papel que juegan en el comercio americano, las ganancias que permitió y a quién benefició, es decir a qué casas comerciales extranjeras iban a parar los registros de oro y plata.

La novedad del tema y del planteamiento es importante, lo mismo que su sólida monografía (1955), que permite al estudioso acceder a la primera construcción histórica de conjunto del comercio. De ella se ha dicho que ofrece un nuevo aspecto del gran problema marítimo que España tuvo que afrontar por siglos, y que posee un triple enfoque: la base autóctona isleña, cuyos elementos fueron analizados por Peraza de Ayala; el costado peninsular estudiado en el trabajo y la dilatada hipotenusas americana.

Morales Padrón fija los hitos y pormenores de la evolución del comercio desde la regulación de Fernando el Católico a la administración de Aduanas y al Consulado.

La importancia del tratamiento que se da al tema es obvia, pero uno de los grandes fallos de la monografía es la ausencia de ciertas secciones del A. G. I., claves para la historia económica: y que hoy están dando frutos como la Sección de Consulados, vital para el tema. Le falta un capítulo publicado aparte, como es el que trata de la rivalidad Sevilla-Canarias.

Como comenta Eloy Benito en una reseña que hizo al autor, la documentación utilizada por Morales podía ser susceptible aún de mayores frutos analíticos, como examen de exportadores, capitales movilizados, sistemas comerciales usados, volumen de exportaciones, etc., que no fueron aprovechados tal como se comprueba en la documentación publicada por el autor en el *Cedulario de Canarias*. Lo comentado hubiera podido dejar claro el papel mínimo de la burguesía comercial por el

freno de las casas extranjeras al impedir crear una burguesía autóctona, con lo cual los beneficios iban a parar a manos de los foráneos. A esto se añadiría cómo los canarios no tuvieron condiciones para competir por lo gravoso del comercio.

Estos trabajos del tratamiento general del comercio canario americano junto con el de Chaunu, deben considerarse como punto de partida para el análisis del tema, desde técnicas y perspectivas históricas modernas.

A partir de estas publicaciones han ido apareciendo una serie de trabajos que amplían y desarrollan aspectos que habían quedado esbozados en ellos, los cuales van apuntando nuevos datos para poder comprender mejor la dinámica del comercio. Vamos a englobarlos en apartados que bien podrían ser por siglos o por fechas claves.

Los historiadores se han puesto de acuerdo en marcar unos hitos, que han oscilado entre la euforia y el colapso, que permiten concentrar el comercio entre determinadas fechas, que son las que vamos a seguir, como hicieron Peraza y Morales, para ir incluyendo entre ellas las nuevas aportaciones.

- a) Origen y formación: del descubrimiento a 1564. Período de relativa libertad comercial.
- b) Regulación: 1564-1612. Estricta regulación de la Casa por medio de la presencia del Juez de Indias. Vigilancia ineficaz porque estimula la evasión, el fraude y el contrabando.
- c) 1613-1649. Limitación de exportación e intento de prohibir el comercio.
- d) 1650-1718. Se consiguen ventajas tardías y se admite que los barcos carguen a su regreso productos americanos. Se consiguen licencias con el «tributo de sangre» y se convierte en costumbre renovar la permisión a cambio de un nuevo impuesto.
- e) 1718-1772. Reglamento del Comercio de Indias, en donde se incluye a Canarias en las ventajas de 1765.
- f) 1772-1778. Libertad comercial incompleta y libertad para comerciar con colonias extranjeras y países neutrales (1795-1797).

Este esquema nos permite ir señalando los aspectos que se han ido ampliando.

- a) En esta etapa, como en las demás, las islas jugaron un papel importante que se explica, según Morales Padrón (1977), por tres características:

1. Situación o enclave.
2. Aprovechamiento de escala por los barcos.
3. Necesidades insulares: salida del excedente.

A estos factores peculiares se unen una serie de obstáculos señalados para todo este período por el mismo autor y por Guimerá Ravina (1977), como son los legales: monopolio, en donde Canarias significa una brecha, materiales —condición de los puertos— políticos —piratería— y técnicos (faltas de navío).

En este contexto aclaran los trabajos de A. Borges (1969, 1972 y 1974) en donde da noticias sueltas del comercio y de algunas compañías. Más específicos son los de M. Marrero (1979) y M. Lobo (1982). La primera estudia la preparación de una serie de viajes con destino a Indias (Tierra Firme), en los que se conocen los puertos de destino y el objeto del comercio. Exportación de mercancías desde Tenerife en los que se incluyen productos isleños y manufacturas, y de esclavos negros por la vía de Cabo Verde en contra de lo legislado y de la prohibición explícita, dan idea de móviles del contrabando.

M. Lobo analiza los contactos entre Gran Canaria e Indias hasta la creación del Juez de Registro, donde junto a otros aspectos sitúa el tráfico, en base a las mismas fuentes que M. Marrero: los protocolos notariales. Se estudian los elementos técnicos, cuantificando y señalando la tipología de las naves, y humanos, los puertos y las rutas. Tal vez el aspecto más importante es el de las exportaciones, aunque no se haya dado el volumen general, junto con el de las compañías comerciales. De éstas son a señalar los tipos y los socios, más los beneficios. Las compañías son fijas y temporales, formadas por capitalistas, factores, correspondientes y cargadores. El beneficio se sitúa en torno al 300 por 100.

- b) Estudiada en mayor profundidad por A. Guimerá (1976, 1977 y 1979), que toma como ejemplo el puerto de Garachico, en Tenerife, aunque luego amplíe las coordenadas al resto del Archipiélago. Muestra la actividad de los exportadores en su relación con el comercio y el capital invertido en éste. Distingue tres tipos, ya conocidos: cosecheros, mercaderes y cargadores. Con ello confirma la presencia de agentes de casas comerciales extranjeras, como señala Soriano (1977), en las islas, en una proporción de destacado relieve y cuya actuación es semejante a

la desplegada por las colonias —italiana, flamenca e inglesa— en Sevilla, Cádiz, Lisboa, lo mismo que en las Indias.

Tampoco descuida las técnicas mercantiles y el papel que jugó en ellas el puerto de Garachico. Afirma que el comercio transatlántico es realizado a plazo y mediante el préstamo a riesgo, técnica no propia del XVI, sino de todo el período comercial.

Los rasgos en las técnicas del comercio con Indias los basa en:

- los instrumentos del crédito, pago y cambio, que son los mismos que se empleaban en el resto del tráfico americano;
- y, en el objeto del préstamo, que no es otro que un producto agrícola: el vino.

La aparición del vino en este comercio, dado a conocer por los trabajos antecedentes y por el de Vranich (1980), ha permitido que Bethencourt Massieu, en el prólogo de *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI* de M. Lobo, planteara la pronta inserción de este ramo en mercados exteriores, adelantando la fecha de exportación del producto, aunque orientado a Indias. En el plano económico permite explicar cómo la crisis azucarera no afectó en demasía a la economía insular, sino que se redujo a una simple y pausada sustitución de los cultivos en las tierras de regadío.

M. Lobo y E. Vila (1979) tomando como base el vino añaden, al comercio americano el tráfico de esclavos. Sería según afirmación de E. Vila para abastecer los puertos brasileños y para mantener un contrabando con las posiciones peruanas.

- c) En el siglo XVII y a partir de 1613 el tráfico canario-americano cambió de signo, tal como han demostrado los estudiosos. Haring, en breves palabras, explica este giro:

«La situación favorable de Canarias como base para el comercio de contrabando convirtió las islas en fuente perenne de enfado para las autoridades de España. Desde que se instituyeron los jueces residentes y de modo especial en el siglo XVII, la Casa formuló un diluvio de quejas por las irregularidades cometidas, y tras las reiteradas representaciones a la Corona, decidió en 1612 que el Consejo de Indias señalase todos los años el tonelaje concedido a las islas en el comercio indiano; que la Casa escogiese los puertos ame-

ricanos adonde debían dirigirse los barcos canarios y que sólo se utilizaran buques de escasas dimensiones...»

Los estudiosos del tema si bien circunscriben su trabajo en el siglo XVII, de este período dan escasas noticias. López Cantos (1979) analiza este espacio de tiempo en períodos que van de 1602 a 1627, 1640-42 y 1679-1699. En ellos cuantifica los datos y deduce una serie de informaciones que permiten entender un poco más los trabajos realizados. Del mismo modo pondera, el movimiento naval comercial entre Canarias y América, a través del examen de todos los elementos que determinaron el trato mercantil entre el Archipiélago y las Indias, a base de testimonios numéricos extraídos de los registros de las naves que hicieron el viaje; esto le permite afirmar que en el siglo XVII ningún barco tuvo otro destino que la zona del Caribe.

En cuanto al sistema de transporte con la cuantificación de las naves, destaca que de 1602 a 1627 éstas iban en flota y de 1640 a 1642 en viajes sueltos.

En el plano de las exportaciones muestra una visión clara y determinante del movimiento naval de las diferentes islas, en donde Tenerife se convierte en la más importante dentro del contexto del comercio de Indias, mientras no se aporten otros datos, y Garachico el puerto de mayor movimiento.

El comercio canario en este período estaba en su mayor parte en manos de unos pocos, representantes de la administración o de las milicias, pese a la prohibición; por ello, y como señala Morales Padrón (1970), los Jueces de Registro fueron acusados de cohecho. de enviar gentes a Indias sin permiso, de conceder registros indebidos, de hacer visitas irregulares, etc., lo que motivó que en 1645 se comisionase a un oidor de la Audiencia de Gran Canaria para que investigase sobre las irregularidades cometidas por los Jueces.

El mismo Morales Padrón señala en dos ocasiones (1977 a y b) que estas irregularidades, traducidas en fraudes, permitieron a las islas en este período hacer grandes beneficios a base del comercio con el Nuevo Mundo, ya que parte de la riqueza importada permitió realizar inversiones en tierra, crear nuevas fuentes de riqueza, fomentar las existentes y adquirir manufacturas necesarias. Este mismo fraude se trasluce en que en 1641 las islas no pidieron de nuevo la prórroga de la licencia; la Casa aprovechó este silencio para dar el razonamiento de que las islas no la ha-



bían pedido por practicar el fraude y el contrabando, exportando por lo tanto sin licencia e importando oro, plata y ropas.

- d) Comienza con la prohibición del comercio en 1649, y con los pleitos sobre tráfico ilícito. Babío Walls (1980) y Pérez-Mallaina (1982) lo ponen de manifiesto, pues, según el Consulado, Canarias era el principal foco del contrabando, y en un informe enviado al rey en 1654, indica que los males del comercio español con América son fundamentalmente dos:

- existencia de presión fiscal, y
- contrabando canario.

Es una época, como ha demostrado López Cantos, en la que el comercio se realiza en navíos sueltos; afirmación que justifica Pérez-Mallaina al decir que el sistema de flotas y galeones estaba viciado y sus grandes retrasos, sus impuestos excesivos y su inseguridad hacían que los beneficios comerciales se redujeran considerablemente; por ello se acudió con mayor razón al contrabando.

El contrabando es imposible cuantificarlo, pero es notorio que los canarios sobrepasaron ampliamente el límite del tonelaje anual, y en 1685 sobrepasaron las 2.000 toneladas, cuando sólo tenían autorización para enviar 600.

Los fraudes se realizaban:

- a través del arqueo;
- por medio de falsas ventas;
- por arribadas maliciosas de navíos despachados en la Casa, denominado contrabando de fondeo;
- por introducción de mercancías y navíos extranjeros en América.

En este contrabando intervenían desde comerciantes extranjeros hasta autoridades locales que permitían el tráfico ilegal.

La importancia del volumen del contrabando ha demostrado que España era un solo intermediario de la mayor parte de las manufacturas que se enviaban a Indias, y del mismo modo, a partir de la segunda mitad del siglo y de la autorización de los retornos, el mercado de las exportaciones americanas en Canarias se estabiliza alrededor de algunos géneros americanos definiti-

vamente implantados en el circuito comercial europeo (Ciornescu). Estas importaciones en Canarias coinciden con la generalización de su tráfico en España, pero, forman un mercado diferente orientado principalmente hacia la reexportación directa. En el plano administrativo se caracteriza esta etapa, y así ha sido estudiado por Morales Padrón y Peraza de Ayala, por el nombramiento de los Jueces Superintendentes (1657).

En el siglo XVIII la precaria situación se mantiene. Los estudios de Minguet (1982), Ortiz de la Tabla (1979), Pérez-Mallaina 1979 y Torres Santana (1981) lo dan a entender. El período 1700-18 ha permitido sacar conclusiones más válidas al interrelacionarse y compararse distintas fuentes. Todas coinciden en afirmar que si bien la Guerra de Sucesión afectó al tráfico no se extinguió; Torres Santana mantiene esta hipótesis, y plantea al contrastar los datos obtenidos de los protocolos notariales con los que dan Morales Padrón y Pérez-Mallaina, que los registros en las fuentes notariales son más generosos, lo que puede cuestionar que o las fuentes oficiales se perdieron o que los navíos que aparecen de más en los protocolos proceden del comercio ilegal.

Pérez-Mallaina sitúa su trabajo en la Guerra de Sucesión y comprueba que el tráfico que se hacía desde el Archipiélago con Indias mantenía toda su pujanza, en gran parte por el contrabando que se realizaba a través de los arqueos y de la no certificación de propiedad de los navíos.

La Habana fue el puerto de atención de las naves canarias, mucho más pequeñas que las que salían de la Península, y doblemente armadas.

La idea del contrabando la mantiene Minguet y Ortiz de la Tabla. El primero se basa en la correspondencia consular francesa y el segundo en la contabilidad del Colegio de San Telmo, basando el estudio en el tonelaje de los navíos, que da un índice comparativo de los datos conocidos.

- e) Los mismos autores abarcan parte de este período. Se parte para su estudio del Reglamento, del cual Rumeu dice que fue la disposición más orgánica, completa e importante de cuantas regularon el tráfico mercantil con América en tiempos históricos. Si es cierto que no se puede negar su importancia, algunos autores como Morales Padrón (1977) señalan que fue insuficiente, pues la producción era superior a lo permitido embar-

car. Torres Santana opina por su parte que el Reglamento ocasionó un disgusto a Gran Canaria por no culminar sus aspiraciones y las del resto del Archipiélago, y que en el caso de la Isla coartó sus relaciones con Indias. Fue sin embargo importante porque estructuró y ordenó de manera permanente el tráfico canario-americano.

Partiendo asimismo del Reglamento, tres aportaciones tratan todavía de distintos aspectos del fraude en este comercio. D. Ramos (1979), demuestra a través de la documentación del Archivo de Simancas, cómo el comercio de harinas fue uno de los motivos del contrabando, y cree que las arribadas de harinas al Archipiélago estaban íntimamente relacionadas con el trata negrera norteamericana, con lo cual se convirtió en un vehículo del comercio cuadrangular. Del mismo modo considera que los angloamericanos utilizaron las harinas como moneda de cambio en las islas, al convertirlas en españolas que luego penetraban en Venezuela y Antillas.

Atendiendo también al Reglamento, en el cual se permitía que el comercio fuese realizado únicamente por comerciantes naturales o avecindados a nivel nacional, L. J. Ramos (1979) estudia cómo los extranjeros se incluyen en el tráfico, responsabilizando el autor al Juez de Indias, don Pedro Casabuena, de las irregularidades relacionadas con el tema.

Suárez Grimón primero (1979) y Molina Martínez después (1980) estudian los registros de Caracas, basándose en un pleito que sostiene Gran Canaria con un capitán de navío, en base del artículo 4.º del Reglamento, sobre las 200 toneladas del citado registro; Suárez Grimón, además, en el período estudiado (1730-1765) analiza cómo el comercio insular atraviesa una etapa difícil, y cómo en 1755 para mayor alivio de las islas se les concedió exportar tafetanes, cordones, encajes, medias, etc. Enlaza esto con los beneficiarios de las rentas de las tierras que invierten sus recursos en la adquisición de barcos como mejor medio para comerciar sus vinos y aguardientes, y prestan dinero para habilitar los viajes. Pero quizá lo más importante es que demuestra cómo Gran Canaria producía gran cantidad de vinos y aguardientes a mediados del XVIII, poniendo por lo tanto en tela de juicio las afirmaciones de Guimerá (1981) y Cioranescu, cuando dicen que la isla de Tenerife vende sus caldos a las islas orientales, por lo que opina que sería necesario una revisión sobre la decadencia de este renglón económico a fines de la anterior centuria en la Isla.

Ortiz de la Tabla (1979) estudia el tonelaje de este período y estima que de 1738-1754 sale de las islas el 45 por ciento de él; asimismo nos parece importante el que demuestre que desde mediados de siglo el tonelaje medio anual descienda hasta 1776. En lo referente a un apartado del comercio, el de las relaciones canario-venezolanas, se cuenta con el trabajo de Vázquez Vera (1979), situado entre 1765 y 1789, límites en que se enmarcan las disposiciones reales de permisión del comercio directo. Dentro de Canarias sólo se refiere al tráfico salido de Tenerife, y destaca el complejo tráfico mercantil de carácter ilegal, tan difícil de cuantificar; en oposición a este comercio, el legal no es suficientemente regular ni cuantioso para hablar de intensidad, sino que muestra una crisis, fruto, probablemente, de conflictos internacionales y nacionales en la regularidad del tráfico.

- f) El último período cuenta con muy pocos estudios; en trabajos ya citados se hace referencia a pequeños aspectos. El punto que más llama la atención es el del Reglamento del comercio libre de 1778. Rumeu, al analizarlo, opinó que las islas se beneficiaron con su disposición, pero Peraza de Ayala (1954) afirmó todo lo contrario. Las discrepancias se basan en las ventajas y desventajas que supuso. Fue ventajosa la ampliación del volumen de exportación y los puertos de destino en América, pero el recorte de competencias y la prohibición de embarcar otra cosa que no fueran caldos, hicieron que la acumulación de capital no fuese la esperada.

En el siglo XIX, con la independencia americana, se cortó bruscamente la llegada de caudales y productos, que tanto habían significado para los isleños; a partir de aquí el comercio canario entra en unos derroteros diferentes.

Para concluir, consideramos que, a pesar de la cantidad de estudios sobre el tema, el comercio canario-americano sigue estando erizado de dificultades, tal como señala Cioranescu.

1. Las salidas son en gran parte clandestinas y las cifras oficiales no se corresponden con la realidad; los datos son incompletos o faltan totalmente para períodos más o menos amplios. La época en que se carece de documentación igual puede considerarse como de depresión, como de bache administrativo o como de incuria. Lo cierto es que la fiscalización sevillana no

refleja la situación exacta del comercio canario, ni la detalla de manera suficiente.

2. El volumen de la rentabilidad del comercio es difícil de calcular y para ello se necesitarían investigaciones más profundas.
3. En cuanto al equilibrio de las importaciones con las exportaciones debe tenerse en cuenta que el problema se presenta bajo dos aspectos diametralmente opuestos:
 - mientras el comercio con Indias es ampliamente excedentario,
 - los cambios con España y demás países europeos son deficitarios de manera igualmente exagerada y constante.

4. COMERCIO CANARIO-EUROPEO

El comercio de Canarias con Europa está dividido en dos bloques bien diferenciados, tanto desde el punto de vista cronológico como por el material objeto del mismo: Flandes e Inglaterra; conjuntamente con estos grandes bloques existe comercio dirigido hacia otras zonas, pero de menor importancia: Portugal, Francia, Italia y Báltico.

a) *Flandes*

Desde principios del siglo XVI las islas, y sobre todo Gran Canaria, atrajeron a mercaderes europeos tras un producto subtropical que les era necesario: el azúcar.

Estos mercaderes se instalaron en el Archipiélago con unas actividades mercantiles y bancarias propias de la incipiente burguesía europea, iniciando a Canarias en el tráfico comercial y el entramado económico que éste lleva consigo.

Genoveses, castellanos, portugueses, catalanes y flamencos son los más destacados dedicados a este sector. Estos, con una red de establecimientos en los lugares de producción y de mercado y unos medios de financiación y préstamos propios de la época, como veremos más adelante, vendían en Canarias tejidos, paños, mercería y toda clase de productos manufacturados, que aparecen en los documentos canarios con el nombre de «mercaderías» y «ropa», que los isleños pagaban con el preciado azúcar, remieles, cereales y esclavos africanos.

Los trabajos que tenemos se basan en el estudio de documentos de obligación, contratos, etc., única fuente válida y que ha llegado a nuestras manos; de ahí que el estudio de los protocolos notariales ocupen

un lugar preponderante e importante como base del estudio comercial del siglo XVI.

En este sentido, Manuela Marrero (1979, 1980 y 1982) ha estudiado detalladamente la actividad de estas mercaderías y la fórmula de negocio de éstas a través de las compañías que formaban a tal fin.

Estos se dedican a la compraventa y al préstamo, al mismo tiempo que poseían un local fijo o tienda donde daban salida a sus mercaderías. Los negocios de éstos son activos e intensos, llevando a cabo diversas operaciones mercantiles (otorgan poderes generales o especiales a otros, etc.); su actividad es doble desde la producción y distribución de los productos por un lado, hasta la prestación de servicios por otro.

Las escrituras de compañía dan una idea clara del carácter de este comercio. Estas compañías se caracterizan por la intervención de dos socios, uno de ellos normalmente el capitalista, que son por lo común mercaderes; los capitales suelen ser modestos, con una duración normal de cuatro años; utilizaban habitualmente la letra de cambio para sus operaciones y los productos, como hemos indicado al principio, son el azúcar, cereales, esclavos, orchilla a cambio de paños, telas y productos manufacturados. M. Marrero estudia detalladamente la historia interna de las compañías: forma de pago, seguros de crédito, constitución jurídica, la personalidad de los socios y el capital invertido; así como la duración de la compañía, ya que las prórrogas de la misma dan idea de su éxito.

Otros importantes documentos analizados por M. Marrero son las relaciones de productos que las personas encargan a los mercaderes o maestros de navíos para que los compren en el lugar que visitan, según se desprende de las escrituras de concierto. No están especificados los precios pero sí las cantidades de mercancía y también el tanto por ciento que cobra el mercader por tal prestación: 22 mrs. de cada 100 del total. Los precios figurarían en las facturas o recibos como en cédulas y pólizas, constarían asimismo los precios fletes y seguros, etc. Ello no permite cuantificar y valorar este comercio, pero sí da buena idea de la materia con que se comerciaba.

Los documentos de fletamento son también una fuente interesante para el estudio de este comercio tal como lo demuestra Fernando Clavijo Hernández (1982) que utiliza, además de éstos, testamentos y dotes para analizar el comercio del azúcar en el siglo XVI hacia Amberes, Génova y Venecia, aunque este trabajo sea más detallado para otras zonas de comercio que Flandes.

Una completa panorámica de comercio entre Gran Canaria y Flandes en la primera mitad del XVI la hace Manuel Lobo Cabrera (1979), que estudia (a través de los protocolos notariales) los personajes de

la burguesía mercantil que monopolizaban el comercio del azúcar con Flandes, su actividad capitalista, préstamos, representantes (llevada a cabo por castellanos, genoveses y portugueses en Amberes, etc., tales como Jerónimo de Mayuelo, Pedro Vandeveld, Antonio de Montesa, etc.), incide en el sistema familiar de los flamencos, insertos en una verdadera burguesía capitalista; los socios capitalistas se encontraban en los lugares de comercialización y los mercaderes en los de producción. Estudia además los puertos objetos de este comercio: Isleta, Sardina, Agaete y Melenara, por Gran Canaria y Jandía y Arrecife en Lanzarote y Fuerteventura, estos últimos dedicados a la orquilla, siendo el puerto de Amberes el más importante por parte de Flandes. Asimismo intenta hacer una cuantificación de esta exportación haciendo una curva lógica de aumento de la misma, teniendo su apogeo en la década 1550-1558, ello lo relaciona con los tipos de naves empleadas; el apogeo se debe a la utilización de las urcas, nave de mejor porte para este tipo de comercio, así como viene a demostrar también que los flamencos desbancan a los castellanos y genoveses en este comercio.

Los trabajos de Enrique Otte (1980 y 1982) nos introducen plenamente en la red comercial y bancaria de estos mercaderes. El primero estudia la Historia financiera de los Botti y los Lugo: sus empresas y las relaciones de pleitos entre ambas; es interesante desde el punto de vista no sólo económico sino sociológico. Pero donde analiza este mundo comercial canario del XVI es en el trabajo presentado al IV Coloquio de H. C. A. (1980); aquí E. Otte hace un estudio de la importancia banquera canaria a través de las letras de cambio. La falta de moneda en Canarias fue una de las causas de cambiadores en el XVI. Por ello el crédito corrió a cargo de mercaderes del comercio internacional. Su instrumento principal fue la letra de cambio. Poseemos 185 de 1.505 a 1583 en Las Palmas, 49 en Tenerife y 14 en La Palma con un total de 248 *letras de 1.494 a 1.584*, lo que pone a Canarias en tercer lugar tras Medina del Campo y Valencia. El plazo normal de las letras era de 30 días y se hacían en monedas —doble de oro, ducado real de plata y maravedí— y era casi un monopolio de los genoveses. También la letra de cambio se usó para transferencias, pago de almojarifazgos, etc. Este estudio aunque se centra solamente en el análisis de estos documentos bancarios es muy interesante, pues da una idea del calibre del volumen comercial canario.

Carmen Fraga (1979) estudia este intercambio comercial con Flandes desde el punto de vista de la importación de obras artísticas por parte de la aristocracia y la burguesía ya para instituciones ya como para donaciones o para sus propias exigencias. Son difíciles de conocer

todas a través de los archivos, en especial las que se importaron de América en toda la época colonial, que hoy conocemos gracias a los almojarifazgos que se recogen en el Archivo de Hacienda. Hecho éste también constatado por Guillermo Camacho Pérez Galdós (1961) relacionando el arte flamenco con el cultivo y comercio de la caña.

Hemos visto hasta ahora una serie de estudios sobre el comercio con Flandes: las sociedades, los objetos que se comerciaban, las transacciones que llevaba consigo, etc., pero siempre desde el punto de vista canario.

El parecer flamenco y el porqué de la elección de Canarias para este comercio lo estudia Eddy Stols (1982). Analiza en primer lugar el origen regional de los flamencos: familias procedentes de Brujas (van de Walle, van Haysele, Maricq, etc.), y de Amberes (van de Werve, Boot, Adrianssens, etc.), que se afincaron en Canarias formando una verdadera aristocracia, dueños de las plantaciones, defendiéndolas incluso de los holandeses, de ahí la perfecta integración aristocrática de la sociedad canaria.

Pero Canarias ofrecía una serie de ventajas:

- 1.—Vender el azúcar en otros puertos: Inglaterra, Francia, etc. (aunque ofrecía peligros por los ataques piráticos).
- 2.—Plataforma perfecta para comerciar con Indias.
- 3.—Comercio libre de impuestos del mercado de Amsterdam.

Por supuesto que era el azúcar su más importante atracción, pues ya existían en Amberes a mediados del XVI, 55 refinerías de azúcar y 88 profesionales pasteleros y otros de este producto.

Tras la caída del azúcar —que como dice Rumeu de Armas (1947) no sólo se debió a la gran competencia del azúcar americana sino también a las luchas religiosas y sublevaciones de las provincias del Norte— y el letargo canario de los 3 siglos E. Stols estudia cómo la Bélgica expansionista del 19 descubrió la ubicación interesante de Canarias para sus relaciones con América y África. Se intentó una penetración del capitalismo en servicios públicos de transporte, electricidad, etcétera. Pero no tuvo efecto debido a la competencia inglesa, la oposición canaria y la falta de estrategia belga en las inversiones.

b) *Inglaterra*

Este país es el segundo gran mercado canario en los siglos XVI y XVII, pero es el vino y no el azúcar el objeto del mismo.

Dos obras generales estudian este comercio: Rumeu de Armas (1947) y A. Cioranescu (1977). El primero de ellos lo hace en lo que se refiere solamente al XVI, indicando los tempranos inicios del comercio, 1.503-4, y cómo se organizaron expediciones a Canarias, Azores y Norte de Marruecos por comerciantes de Bristol (1519), que poco a poco establecen factorías fijas en las islas con importantes operaciones comerciales que tienen su primer estancamiento a partir de 1585 debido al deterioro de relaciones con la reina Isabel.

El trabajo de A. Cioranescu comienza en el siglo XVII, estudiando el auge de este comercio en la primera mitad del siglo y la contracción que se produce en la segunda mitad debido a los incidentes producidos por la compañía de Canarias y el «Derrame del vino», hechos que determinan la decadencia de los vinos canarios en favor de los de Portugal. A pesar del endurecimiento de la política comercial inglesa el balance es positivo para Canarias en el XVII. El giro se produce a principios del XVIII, pues a lo largo de este siglo no cubre más que un 20% de sus importaciones. Hay que hacer notar aquí que este comercio con Inglaterra abarcaba también a sus colonias: Barbados y USA, en este último país se mantuvo un comercio regular no sólo oficial sino a través del contrabando.

Sin embargo tras estos trabajos generales que estudian parcialmente este importante comercio y, por supuesto, dentro del contexto del tema principal a estudiar de cada uno de ellos, tres importantes monografías se dedican al análisis pormenorizado de este comercio. A. Bethencourt (1956), V. Morales Lezcano (1970) y G. Steckley (1981).

El estudio de A. Bethencourt hace una descripción detallada, razonada y claramente expuesta del desarrollo de este comercio durante los siglos XVII y XVIII (1650-1800). Comienza por el análisis de los diferentes mercados y cómo se decanta el inglés respecto a los demás (Portugal, Indias, Imperio Británico en América). Los ingleses vendían paños, manufacturas, arenques y otros productos de «lujo» a cambio del pago en vino (las 2/3 partes), moneda u orchilla, al tiempo que les servía de plataforma para el contrabando con América. Hasta la primera mitad del XVII el comercio no hace más que ampliarse, la balanza de pagos es favorable a Canarias con un exceso de oferta de productos ingleses. A partir de 1630 y como consecuencia de una crisis general se produce la pérdida de mercados (independencia de Portugal, competencia con Sevilla, etc.), lo que trae consigo el exceso de producción y la caída de los precios.

El intento inglés de equilibrar la balanza de pagos con Canarias, formando «La Compañía de Canarias», trajo consigo los graves sucesos de 1666 «El derrame del vino» con 3 años de suspensión del co-

mercio hasta que por medio de gestiones diplomáticas se disolvió la Compañía del Monopolio y se reanuda el comercio, pero ya sin el auge inicial. Estos sucesos junto con la crisis insular propiamente dicha: plagas, erupciones, excesiva oferta, descapitalización, competencia de otros caldos (Jerez, etc.), política comercial desordenada, trajeron consigo la crisis de este comercio pese a las gestiones diplomáticas en Inglaterra de varios embajadores y el interés borbónico en el asunto (gestiones que el autor detalla minuciosamente) fue imposible reanudar el comercio vinícola que tras una época de esplendor con USA a final del XVIII quedó reducido al consumo local, ya en la segunda mitad del XIX.

El trabajo de A. de Bethencourt ofrece una completa panorámica del comercio vinícola, siempre desde el punto de vista canario, aunque la cuantificación del mismo, el tonelaje, la importancia de los puertos, etcétera quede en un segundo plano tras la descripción detallada de los acontecimientos y gestiones a las que dio lugar este producto canario durante 3 siglos.

El comercio del vino canario dentro de la coyuntura internacional y su relación con el mercantilismo imperante es la base del estudio de V. Morales Lezcano (1971), pues trata de demostrar la dependencia de los «frutos» canarios de los mercados de Londres, Bristol, Southampton y de los amparados por el corpus de actas y estatutos parlamentarios ingleses: Filadelfia, Plymouth y Boston. De ahí que sean las causas internacionales y los intereses de las potencias las más importantes del declive de este comercio junto con las ya nombradas, más locales.

Estudia claramente Morales Lezcano la estructura triangular de este comercio y las etapas más importantes del mismo:

- 1.—Desde 1503 (fundación Casa Contratación) hasta 1604 en que hay una tregua entre España e Inglaterra.
- 2.—1604-1660: marcada por la inestabilidad y las alternancias políticas.
- 3.—1660-1713 desde que se promulgan las Navigation Acts hasta la hegemonía talasocrática inglesa.
- 4.—1713 hasta la revolución de las colonias inglesas, emancipación política que acaba con el comercio triangular y es el inicio de la liquidación del viejo imperialismo comercial europeo.

Hay que considerar en este trabajo las fuentes inglesas y norteamer-

ricanas que permiten, a través de las Aduanas, cuantificar este comercio en períodos importantes del mismo.

En esta misma línea se encuentra el artículo de G. Steckley (1981), aportando un apéndice estadístico anual de las entradas del vino en Gran Bretaña de gran importancia. Esto lleva al autor a la conclusión de que la base de la crisis del comercio vinícola canario no está en los sucesos de 1666 de Garachico («Derrame del vino»), pues los registros aduaneros señalan que se intensifica la exportación de vino a partir de 1667; ésta alcanzó una media de 86.000 libras anuales entre 1697 y 1701 y las importaciones inglesas una media de 48.000 libras. El autor pone el acento en la subida de los impuestos ingleses: casi el 50% del precio bruto respecto a un 12%, lo que traía consigo una gran disminución del beneficio; la grave competencia, sobre todo del Oporto, la guerra de Sucesión española y la pérdida del mercado americano.

Otros aspectos de la relación comercial de Canarias con el Reino Unido desde el punto de vista de la burguesía que lo lleva a cabo en los siglos XIX y XX lo da V. Morales Lezcano (1979); en su artículo estudia el nacimiento de la burguesía capitalista canaria a expensas del capitalismo europeo entre 1880-1940, teniendo en cuenta la expansión colonial en África y el robustecimiento de la presencia comercial y financiera anglo-peninsular-alemana en Iberoamérica. El trabajo, que enumera detalladamente las casas comerciales inglesas, su lugar de radicación y sector, trata de demostrar el desarrollo de la burguesía por la ley de Puertos Francos y sobre todo espoleada por Inglaterra y no por la Península en unas coordenadas claramente internacionales.

c) *Francia y otros países*

Dos trabajos hacen mención de la relación canaria con Francia: A. Gioranescu (1977-1979) y Rumeu de Armas (1947); son pequeñas aportaciones en obras generales e indicaciones a continuación de las características más importantes del vino. El comercio con Francia fue muy irregular debido a las frecuentes guerras. Parece haber sido muy activo a final del XVI y primer tercio del XVII. Se importaban trigo, paños y se exportaba azúcar y vino. Los mercaderes se concentraban en Rouen y Bretaña. El profesor Ruméu nos detalla la organización comercial de una pequeña compañía de mercaderes con base en Rouen. Este tráfico se mantiene en el XVIII gracias a la importación de productos manufacturados.

En el siglo XIX destaca el comercio de la grana como producto exportado a Francia (también se exportaba a Inglaterra y la Península),

como nos dice el profesor Cioranescu, tuvo gran auge a partir de 1831 siendo el primer producto canario de exportación en la primera mitad del XIX. Sin embargo casi desaparece con la aparición de los colorantes artificiales.

Otros países europeos con los que comerciaban las islas eran Portugal, Italia y el Báltico, comercio que reseña A. Cioranescu (1977), pero de los que sólo se saben datos sueltos que no han sido ni sistematizados ni cuantificados (La relación con Portugal se verá más ampliamente en el apartado de África).

5. COMERCIO CANARIO-PENINSULAR

El comercio de Canarias con la Península se sitúa en los momentos anteriores y posteriores a la Conquista. La falta de riquezas del Archipiélago hizo que fueran sus habitantes los que formaran parte de la mercancía destinada a los mercados peninsulares.

Los estudios de Vicente Cortés y Franco Silva dan cuenta de este tráfico. La primera, estudiosa del tema esclavista en la ciudad de Valencia (1964), da a conocer las ventas de esclavos canarios en aquel mercado. Del mismo modo estudia la conquista de las islas a través de la venta de esclavos de Valencia (1955). Por estos trabajos conocemos la importancia del tráfico esclavista en la época de los Reyes Católicos. En el mismo sentido se sitúa el trabajo de Franco (1979); éste analiza el mismo comercio, pero poniendo como escenario la ciudad de Sevilla.

Se amplía este comercio con los estudios de Verlinden (sobre la venta de esclavos en Mallorca (1972) y sobre su reciente estudio de la esclavitud en Canarias (1982).

La conquista significó para las islas la apertura de un nuevo horizonte de comercio. Lógicamente el primer intercambio tuvo lugar con el país de los conquistadores. González Yáñez (1955) analiza el tráfico en los momentos inmediatos a la conquista a través de las ordenanzas del Cabildo de Tenerife. Lo más significativo del estudio de esta autora se refiere a las importaciones peninsulares: tejidos, aceite, ganado, medias y azúcar.

Cioranescu (1977) se refiere a las exportaciones de productos, tales como azúcar, pez, orchilla, madera y cuero, y a las importaciones de productos manufacturados. También estudia para el siglo XVI las relaciones de Canarias con Levante, Vizcaya y Galicia. Clavijo Hernández (1982) incide sobre estos mismos aspectos. En este contexto es



más específico el de M. Lobo (1982) sobre el comercio entre Canarias y Galicia.

El estudio de las compañías mercantiles para comerciar con Canarias es estudiado pormenorizadamente a través de documentos del Archivo de Protocolos de Barcelona por Madurell Marimón (1957, 1959, 1961 y 1979). Este autor, por la documentación que maneja, pone de manifiesto las relaciones comerciales entre Canarias y Barcelona, con escalas intermedias en Sevilla y Cádiz. Estas sociedades tenían por objeto transportar géneros a las islas y en contrapartida comprar azúcar en Canarias para consignar al centro distribuidor de Cádiz; se comprueba la frecuencia de azúcares y otros géneros que salen del Archipiélago con destino a Cádiz y de ahí a la ciudad Condal. En estos trabajos de Madurell hay alguna referencia al comercio que mantienen las islas con Cataluña en el siglo XVII con el mismo objeto que en la centuria anterior.

El comercio canario peninsular del siglo XVIII es estudiado por Suárez Grimón (1982), aunque sólo se refiere a Gran Canaria y a la segunda mitad del siglo. Analiza la principal ruta de este comercio y el principal producto: las legumbres. Torres Santana (1981), de manera accidental, estudia estas relaciones, centrándose en el análisis de la burguesía y su mentalidad.

Para el siglo XIX contamos con los trabajos de A. Millares Cantero (1979) y J. J. Ojeda Quintana (1979). El primero estudia la historia de una familia, los Castañeyra, y su ascenso político y económico en la isla de Fuerteventura. Gracias a los inventarios y a la correspondencia está cuantificado el valor, los lugares de recepción y los destinatarios de este comercio; éstos eran Cataluña y Andalucía, siendo los principales productos la cebada y la cochinilla, importando toda clase de manufacturas. Ojeda Quintana estudia el ascenso y consolidación de la clase mercantil canaria en el XIX; asociaciones mercantiles, compra de tierras, creación de la banca, compañías de seguros, fueron los negocios que favorecieron este ascenso.

6. COMERCIO CANARIO-AFRICANO

África constituyó para Canarias una zona vital para su pesca, para sus comunicaciones, para su economía y para su comercio. Sin embargo no abundan los trabajos sobre esta zona, fundamentalmente por la escasez de fuentes, situándose la mayoría de los estudios en el siglo XVI. Fueron dos zonas del continente las que tuvieron a lo largo de la Historia más importancia para las islas: Berbería y África negra.

a) *Berbería*

El principal estudio y de gran importancia dentro de la Historiografía española, es el de Ruméu de Armas (1956). El autor divide el trabajo cronológicamente en varias etapas, comenzando por el siglo xv, en donde se constata un comercio libre sobre todo con Torre de Mar Pequeña. Los canarios llevaban cebada, trigo, azúcar a cambio de oro, esclavos y cera. Así como la gran importancia de la pesca, considerada como regalía de la Corona, actividad que sabemos no declinó a lo largo de los años. «El comercio de Mar Pequeña estuvo controlado por los Gobernadores de Gran Canaria. Había que solicitar licencia a dicha autoridad especificando las mercancías que se llevaban, luego se fijaba el precio en los mercados insulares; lo que sobrepasara esto se repartía entre la Corona y los particulares».

Esta pujanza del comercio con Mar Pequeña (del que hay algunas cifras, 107.325 maravedíes, pues existía un navío de la Corona para efectuar este tráfico), hace que en 1501 pase a jurisdicción real y aunque sea por corto espacio de tiempo, unido a la creación de la Casa de Contratación y su fiscalización, Mar Pequeña va perdiendo su hegemonía.

A partir de 1509 todo son ya conjeturas, pues subsiste un comercio libre que sólo paga almojarifazgos. Se supone que el comercio era importante, sobre todo los rescates de cautivos. Asimismo el comercio de conchas y orquilla, pues existía un delegado de la Corona para registrar este mercado. La competencia lusitana acabó con las conchas canarias hacia 1506.

Por lo que respecta al comercio de esclavos en esta zona, M. Lobo (1928) estudia 157 «cabalgadas» entre 1506 y 1600; lo que da una idea clara de: la frecuencia y beneficios de estas expediciones (entre un 100 por 100 y un 200 por 100), el personal que lo compone, armamento, etc. Estos moros eran destinados a las islas de señorío, donde se dedicaban a la ganadería, aunque el interés en su captura era el canje por negros, destinados éstos en su mayoría a la agricultura en Gran Canaria. También M. Lobo (1980) estudia detalladamente los viajes de Pesquería en el siglo xvi a través de los Protocolos notariales. Da noticia de la importancia que debieron tener estas expediciones, sobre todo en la segunda mitad del siglo xvi y el valor del pescado como medio de subsistencia y objeto de mercado. La organización de la expedición se hacía en base a dos socios: el capitalista y el trabajador, siendo el capital genovés el más utilizado. Las distintas modalidades de concertos entre los socios, la nacionalidad de los mismos (la mayoría de origen andaluz), los riesgos que corrían los pescadores, así

como los importantes impuestos que gravaban este producto, son los temas que desarrolla M. Lobo en su artículo.

Por lo que respecta a la continuidad de esta información sobre pesquería, tenemos pocos estudios: G. Glas (1764) señalaba ya en esta época la cantidad de barcos dedicados a esta faena en Gran Canaria (30 barcos en las islas), los viajes que realizaban y la cantidad de pesca a través de los fuertes impuestos que tenía este producto. También V. Suárez Grimón (1982) indica que en el XVIII había más de 500 familias canarias que vivían de la pesca.

En el XIX, Busto y Blanco (1864) estudia las dificultades administrativas de esta industria, señalando el progreso y desarrollo que tendría con una protección mayor del gobierno.

J. B. Vilar (1977) nos reseña las compañías canarias para pesca con capital catalán a fines del XIX tras la anexión de Río de Oro. Da importantes datos sobre la flota canaria de la época (50 barcos, 6.000 hombres, 11.000 Kgs. de pesca), datos que dan una idea clara de la importancia de esta industria en las islas.

Tras estos importantes estudios sobre esclavos y pesca, encontramos nuevas reseñas del comercio canario-norteafricano en el siglo XVIII. Se decreta entonces la libertad de comercio con Maruecos a partir de 1766, pudiéndose importar grandes cantidades de trigo en años malos para Canarias, con el único inconveniente de pagar en dinero y no en malvasía, como bien ha señalado A. Gioranescu (1977). En este mismo sentido M. Arribas Paláu (1979) estudia la correspondencia entre el cónsul de Marruecos y el ministro de Asuntos Exteriores español entre 1769-1789. De la que se deduce la importante cantidad de trigo importado, así como los difíciles avatares políticos del momento.

b) *Africa negra*

El comercio de esclavos es el tráfico más importante de este sector. Africa es el lugar que ofrece la mercancía, Canarias es el lugar donde se hacen las transacciones comerciales y América sería el mercado.

En este comercio son los portugueses los más importantes mercados de hombres. Esta participación lusitana y su influencia en Canarias la han estudiado A. Teixeira da Mota (1980) y E. Vila Vilar (1979). El primero da noticia de los viajes o expediciones a Guinea de castellanos y portugueses en el siglo XVI para la búsqueda de esclavos (a través de las fuentes portuguesas), la importancia de Canarias, lugar de aprovisionamiento, y de sus hombres. Las islas estaban a mitad de camino entre Lisboa y las colonias, y así son fuente de compra de productos para América.

Como afirma E. Vila Vilar, la cantidad de navíos que albergaban los puertos canarios (ingleses y holandeses) son índice importante de un mercado de trueque. El trueque de esclavos era el comercio más importante; los recogían en Cabo Verde, Angola, Santos Tomé. El lugar ideal para encontrar barcos y hombres era Canarias. Comienza a principios del xvi y a pesar de la participación de la Corona en la empresa, Sevilla va perdiendo lugar respecto a Canarias en este comercio. El puerto más importante era Santa Cruz, llevaban preferentemente vino, brea, seda y productos portugueses para el cambio.

A. Gioranescu también señala la importancia de este tráfico, sobre todo a partir de 1587, con una organización en base a una cooperación luso-canaria. Este trabajo producía buenas utilidades a los isleños, que no sólo vendían sus vinos sino que participaban en las ganancias de la trata. Afirma este autor que este comercio quedó arruinado en 1640 debido no sólo a la secesión portuguesa sino, y sobre todo, a la ocupación holandesa de Angola (1641-1658).

M. Lobo (1982) ha estudiado detalladamente lo que significó para Canarias, en el xvi, este comercio. No sólo analiza las expediciones a Africa negra; los súbditos que la llevan a cabo, sobre todo portugueses con los problemas diplomáticos que esto conlleva, etc., sino que, a través del estudio de las operaciones de compraventa, establece una aproximación seriada, de todo el siglo, del número de transacciones, datos de los esclavos, tipos de moneda utilizada, flujos y frecuencias de los mismos, así como el alza progresiva de los precios. Todo ello le permite afirmar que Las Palmas era en la época un mercado esclavista semejante a otros puertos atlánticos como Lisboa o Sevilla.

7. COMERCIO INTERINSULAR

El comercio interinsular como el interno está todavía por estudiar, aunque se tengan noticias a través de trabajos más generales Gioranescu (1977) y Clavijo Hernández (1982) analizan las conexiones mercantiles existentes entre Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura en el siglo xvi. Eran importantes las exportaciones de madera y cereales de Tenerife a Gran Canaria, lo mismo que las importaciones de cereales, ganado y cal que hace Gran Canaria de las islas orientales.

Para el siglo xviii contamos con los trabajos de Torres Santana (1980) y Suárez Grimón (1982). La primera sitúa su estudio en el primer cuarto de siglo y nos explica las sólidas relaciones que mantenía Gran Canaria con Tenerife y Fuerteventura. Gran Canaria era recep-



tora del cereal mayorero y distribuidora a otros mercados insulares. Todo esto estudiado a través de los mercaderes.

Suárez Grimón también estudia el tráfico de Gran Canaria con Tenerife. Su máxima aportación estriba en la cuantificación que hace de los barcos que entran en el puerto grancanario mensualmente.

Una nota a destacar en el XIX, como afirma Millares Cantero (1979), está en la labor de distribución de manufacturas en las islas de las grandes casas comerciales (Bosch, etc.), que llegaban hasta las zonas más interiores, a través de sus delegaciones o corresponsales en cada una de ellas.

8. COMERCIO INTERIOR

Los estudios sobre el comercio interior brillan por su ausencia a la espera de nuevas aportaciones. No obstante, se tienen algunas noticias de este sector en el siglo XVI.

González Yáñez (1955) a través de los acuerdos del Cabildo de Tenerife, estudia el intercambio y el ordenamiento que lo regula entre 1497 y 1503. Clavijo Hernández (1982) y Cioranescu (1977) amplían algo más estas noticias en sus trabajos. El primero nos dice cómo este comercio es difícil de constatar en la documentación a causa de dos posibles motivos: la importancia del contrato verbal y que no interesaba a los meraderes dejar constancia por escrito en operaciones de poca monta. Sin embargo estas cuestiones no se pueden generalizar, tal como demostró Federico Melis, que sólo atribuía el contrato verbal y particular a los mercaderes florentinos.

Cioranescu analiza el mercado interno de Tenerife a través de las disposiciones del Cabildo de los vendedores y de las infracciones a la Ley. Plantea el problema de abastos —escasez y abundancia—, el de la ilegalidad y el del dirigismo que conduce al fraude y al aumento de precio. Concluye este autor señalando que en Tenerife en el XVI todos venden de todo desde que hay alguien para vender y alguien para comprar.

CONSIDERACIONES FINALES

A la vista de la bibliografía estudiada, se puede afirmar que la investigación sobre el comercio canario ha ido aumentando a lo largo de las últimas décadas. No cabe duda de que estas investigaciones se basan en planteamientos y fuentes dispares. Analizando, sin embargo,

la trayectoria del comercio canario, tenemos que, mientras se ha incidido con profusión en el comercio canario-americano y canario-europeo, se han descuidado los otros mercados. Por lo tanto nos encontramos con lagunas significativas para poder llevar a cabo un estudio completo y científico del tema.

Necesitan de mayor atención los aspectos relativos al comercio interinsular e interno para poder situarnos con una base más sólida en el escenario del comercio continental.

Desde el punto de vista cronológico, queremos llamar la atención de los investigadores sobre el desequilibrio existente entre unos siglos y otros. Mientras que de los siglos XVI y XVIII existen abundantes estudios que continuamente se están ampliando y revisando, de los siglos XVII, XIX y XX apenas si se sabe nada y lo que se conoce son noticias sueltas y deshilvanadas en otros temas monográficos. Por lo tanto para poder estudiar a fondo el comercio, se requeriría completar estas lagunas, pues con ellas se lograría ver no sólo la dinámica del comercio, sino las incidencias que en él se vierten.

Por otro lado es necesario hacer constar la falta de estudios cuantitativos y sistemáticos que estén en consonancia con el de las relaciones humanas y económicas. Sin embargo hay que decir que en algunos sectores las fuentes presentan mucha dificultad para lograr esta base estadística tan necesaria para una historia científica. No debemos olvidar que los asaltos piráticos a las islas, los incendios, la negligencia y la desidia nos han privado de muchos y buenos fondos documentales.

BIBLIOGRAFÍA

1. GENERAL

- CHAUNU, P., y HUGUETE (1956-1960): *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París.
- CIORANESCU, A. (1977-1979): *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife.
- GLAS, G. (1976): *Descripción de las Islas Canarias*. 1764. La Laguna.
- GUIMERA RAVINA, A. (1981): *Canarias y su comercio exterior: monopolio y dependencia*. «Canarias ante el cambio». Santa Cruz de Tenerife, pp. 147-156.
- PERAZA DE AYALA, J. (1959): *La Junta de comercio de Canarias*. «Anuario de Estudios Atlánticos», 5. Madrid-Las Palmas, pp. 569-606.
- RUMÉU DE ARMAS, A. (1947-1950): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1982): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. «IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)», Las Palmas, pp. 783-880.
- TORRES SANTANA, E. (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*. Las Palmas.
- VIERA Y CLAVIJO, J. (1967-1971): *Noticias de la historia general de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.
- ANÓNIMO (1976): *Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias (1831)*. «El Museo Canario», XXIV: 1972, Las Palmas, pp. 175-196.

2. COMERCIO CANARIO-AMERICANO

- BABIO WALS, M. (1982): *Respuesta del Consulado de Sevilla sobre el aumento del tráfico comercial Canarias-Indias*. 1654. «IV C. H. C. A. (1980)». Las Palmas, T. I., pp. 651-660.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1982): Prólogo a la obra de M. Lobo Cabrera: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*. Las Palmas.
- BORGES, A. (1969): *El Archipiélago canario y las Indias Occidentales*. Madrid.
- (1972): *La región canaria en los orígenes americanos*. «A. E. A.», 18. Madrid-Las Palmas, pp. 199-276.
- (1974): *Notas para un estudio sobre la proyección de Canarias en la conquista de América*. «A. E. A.», 20. Madrid-Las Palmas, p. 145-266.
- GUIMERA RAVINA, A. (1976): *El comercio de Garachico con las Indias*. 1566-1612. Memoria de licenciatura. La Laguna.

- (1977 a): *¿Por qué comercia Canarias con Indias en el siglo XVI?: Incentivos y obstáculos.* «I.C.H.C.A. (1976)», Las Palmas, pp. 86-104.
- (1977 b): *Los protocolos notariales y el comercio canario-americano en la Edad Moderna.* «El Museo Canario», XXXVI-XXXVII: 1975-1976. Las Palmas, pp. 169-188.
- (1979): *La financiación del comercio de Garachico con las Indias (1566-1612).* «II C.H.C.A. (1977)», T. I. Las Palmas, pp. 262-282.
- (1980): *Canarias en «La Carrera de Indias» (1564-1778), «I Jornadas de Estudios Canarias-América».* Santa Cruz de Tenerife, pp. 205-219.
- HARING, C. H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias.* México.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M. (1977): *Historia serial del comercio canario-americano: correcciones metodológicas.* «I. C. H. C. A.» (1976), Las Palmas, pp. 418-422.
- LOBO CABRERA, M. (1979): *Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata.* «II C.H.C.A. (1977)», T. I. Las Palmas, pp. 75-98.
- (1982): *Gran Canaria e Indias hasta la creación del Juez de Registro.* 1566. «IV C.H.C.A. (1980)», T. I. Las Palmas, pp. 109-156.
- LÓPEZ CANTOS, A. (1979): *El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII.* «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 301-372.
- MARRERO RODRÍGUEZ, M. (1979): *Algunos viajes atlánticos de los vecinos de Tenerife en el primer tercio del siglo XVI.* «II C.H.C.A. (1977)», T. I. Las Palmas, pp. 62-73.
- MINGUET, C. (1982): *Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1758), «IV C.H.C.A. (1980)», T. I. Las Palmas, pp. 661-699.*
- MOLINA MARTÍNEZ, M. (1980): *En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4.º del Reglamento. 6-XII-1718.* «III C.H.C.A. (1978)», T. II. Las Palmas, pp. 67-83.
- MORALES PADRÓN, F. (1952): *Canarias y Sevilla en el comercio con América.* «A. E. Americanos», IX. Sevilla, pp. 173-207.
- (1955): *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII).* Sevilla.
- (1970): *Cedulario de Canarias.* Las Palmas.
- (1977): *Las relaciones comerciales canario-americanas.* En «Historia general de las Islas Canarias de A. Millares Torres», T. III. Las Palmas, pp. 317-330.
- ORTIZ DE LA TABLA Y DUCASSE, J. (1979): *Comercio colonial canario. Siglo XVIII. Nuevo Índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776.* «II C.H.C.A.», T. II. Las Palmas, pp. 6-19.
- PERAZA DE AYALA, J. (1954): *Consideraciones sobre recientes trabajos que estudian el comercio de Canarias con las Indias.* «Revista de Historia», 100. La Laguna, pp. 532-557.
- (1977 a): *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII.* Sevilla.
- (1977 b): *Acerca del régimen comercial de Canarias con Indias.* En «Historia general de las Islas Canarias de A. Millares Torres», T. III. Las Palmas, pp. 306-316.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E. (1979): *La navegación canaria a Indias y la Junta de restablecimiento del comercio. 1700-1708.* «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 374-426.
- (1982): *El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en*



- la segunda mitad del siglo XVII. «IV C.H.C.A. (1980)», T. I. Las Palmas, pp. 615-650.
- RAMOS, L. J. (1979): *Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII*. «II C.H.C.A. (1977)», Las Palmas, pp. 20-32.
- RAMOS PÉREZ, D. (1979): *El problema de los embarques de harinas en los registros para América*. «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 35-44.
- SOLANO PÉREZ-LILA, F. de (1977): *El Juzgado de Indias en Canarias a través de las apelaciones al Consejo de Indias. Inventario de la documentación existente en los Archivos General de Indias e Histórico Nacional*. «I C.H.C.A. (1976)», Las Palmas, pp. 106-143.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1979): *Incidencias en el registro de Indias (1730-1765)*. «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 46-91.
- TORRES SANTANA, E. (1979): *Juan Tomás de Cigala: un burgués en el comercio con Indias*. «Anuario del Centro Regional de la U.N.E.D de Las Palmas: IV Coloquio de Historia Social de Canarias», 5. Las Palmas, pp. 51-64.
- VÁZQUEZ VERA, B. M. (1979): *Volumen comercial canario-venezolano*. «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 107-130.
- VILA VILAR, E. (1979): *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*. «II C.H.C.A. (1977)», T. II. Las Palmas, pp. 284-300.
- VRANICH, S. B. (1980): *El negociante tinerfeño Gaspar de Arguijo (1532-1594) Historia de un éxito*. «A.E.A.», 26. Madrid-Las Palmas, pp. 561-614.

3. COMERCIO CANARIO-EUROPEO

- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1956): *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. «A.E.A.», 2. Madrid-Las Palmas, pp. 195-308.
- CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS, G. (1961): *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*. «A.E.A.», 7. Madrid-Las Palmas, pp. 11-70.
- FRAGA GONZÁLEZ, M. del C. (1979): *La aristocracia y la burguesía canarias ante el arte: Importaciones artísticas*. «IV Coloquio de Historia Social, U.N.E.D.» Las Palmas, pp. 163-217.
- LOBO CABRERA, M. (1979): *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a través de la burguesía mercantil*. «IV Coloquio de Historia Social de Canarias». U.N.E.D., Las Palmas, pp. 29-50.
- MARRERO RODRÍGUEZ, M. (1979): *Algunas actividades de mercaderes en Tenerife en la primera mitad del XVI*. «IV Coloquio de Historia Social de Canarias». U.N.E.D., Las Palmas, pp. 9-27.
- (1980): *Una sociedad para comerciar con Castilla, Canarias y Flandes en la primera mitad del XVI*. «III C.H.C.A. (1978)», T. II. Las Palmas, pp. 159-173.
- (1982): *Mercaderes flamencos en Tenerife durante la primera mitad del XVI*. «IV C.H.C.A. (1980)». II. Las Palmas, pp. 599-614.
- MORALES LEZCANO, V. (1970): *Relaciones Mercantiles entre Inglaterra y los Archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*. La Laguna.
- (1979): *Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)*. «IV C.H.S.C.», U.N.E.D. Las Palmas, pp. 141-162.
- OTTE, E. (1980): *Los Boti y Los Lugo*. «III C.H.C.A. (1978)», T. I. Las Palmas, pp. 47-85.

- (1982): *Canarias plaza bancaria europea en el siglo XVI*. «IV C.H.C.A. (1980)», T. I. Las Palmas, pp. 157-173.
- STECKLEY, G. (1981): *La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo*. «Aguayro, 138». Las Palmas, pp. 25-31.
- STOLS, E. (1982): *Las Canarias et l'expansion Coloniale del Pays-Bas meridionaux aux sixeme siecle et de la Belgique vers 1900*. «IV C.H.C.A. (1980)». T. II. Las Palmas, pp. 903-933.

4. COMERCIO CANARIO-AFRICANO

- ARRIBAS PALÁU, M. (1979): *Notas sobre el abastecimiento de granos a Canarias desde Marruecos (1769-1789)*. «A.E.A.», 25. Madrid-Las Palmas, pp. 359-408.
- BUSTO Y BLANCO, F. del (1864): *Topografía médica de las Islas Canarias*. Sevilla.
- LOBO CABRERA, M. (1979): *Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata de negros*. «II C.H.C.A. (1977)». T. I. Las Palmas, pp. 75-98.
- (1980): *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes-pesquería a lo largo del siglo XVI Otros datos para su estudio*. «III C.H.C.A. (1978)», T. II. Las Palmas, pp. 401-429.
- (1982): *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*. Las Palmas.
- RUMÉU DE ARMAS, A. (1956): *España en el Africa Atlántica*. Madrid.
- TEIXEIRA DE MOTA, A. (1980): *Viagens espanholas das Canarias a Guiné no seculo XVI, segundo documentos dos Arquivos portugueses*. «III C.H.C.A. (1978)», T. II, Las Palmas, pp. 219-249.
- VILA VILAR, E. (1979): *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*. «II C.H.C.A. (1977)», T. I. Las Palmas, pp. 248-300.
- VILAR, J. B. (1977): *El Sáhara español. Historia de una aventura colonial*. Madrid.

5. COMERCIO CANARIO-PENINSULAR, INTERINSULAR E INTERNO

- CLAVIJO HERNÁNDEZ, F. (1982): *Los documentos de fletamento en el primer tercio de esclavos en Valencia*. «A.E.A.», 1. Madrid-Las Palmas, pp. 479-548.
- CLAVIJO HERNÁNDEZ, F. (1982): *Los documentos de fletamiento en el primer tercio del siglo XVI*. «IV C.H.C.A. (1980)», T. I. Las Palmas, pp. 29-76.
- (1963): *La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos (1489-1516)*. «A.E.A.», 9. Madrid-Las Palmas, pp. 23-46.
- (1964): *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1515)*. Valencia.
- FRANCO SILVA, A. (1979): *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*. Sevilla.
- GONZÁLEZ YANES, E. (1953): *Importación y exportación en Tenerife durante los primeros años de la conquista (1479-1503)*. «Revista de Historia», 101. La Laguna, pp. 70-91.
- LOBO CABRERA, M. (1982): *Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI*. «II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada». Santiago.
- MADURELL MARIMÓN, J. M. (1957): *El antiguo comercio de Barcelona con las Islas Canarias y Santo Domingo*. «A.E.A.», 3. Madrid-Las Palmas.

- (1959): *Los seguros marítimos y el comercio con las Islas de la Madera y Canarias (1495-1506)*. «A.E.A.», 5. Madrid-Las Palmas, pp. 485-568.
- (1961): *El antiguo comercio con las Islas Canarias y las Indias de Nueva España o del Mar Océano (1498-1683). Más documentos para su historia*. «A.E.A.», 7. Madrid-Las Palmas, pp. 71-132.
- (1979): *Miscelánea de documentos históricos atlánticos (1496-1574)*. «A.E.A.», 25. Madrid-Las Palmas, pp. 219-236.
- MILLARES CANTERO, A. (1979): *Notas para un estudio de la burguesía majorera en el tránsito del XIX al XX*. «IV C.H.S.C.», U.N.E.D., Las Palmas, pp. 75-139.
- OJEDA QUINTANA, J. J. (1979): *Burguesía comercial canaria en el XIX: fines, medios y figuras*. «IV C.H.S.C.», U.N.E.D., Las Palmas, pp. 61-74.
- VERLINDEN, Ch. (1972): *Une taxation d'esclaves à Majorque en 1428 et la traite italienne*. «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», XLII. Rome, pp. 141-187.
- (1982): *La esclavitud en Canarias*. «IV C.H.C.A. (1980)». T. I. Las Palmas, 9-28.

