



**EL COMERCIO DE EXPORTACIÓN HOLANDÉS  
EN CANARIAS DURANTE LA GUERRA DE DEVOLUCIÓN  
(1667-1668)**

**JUAN A. SÁNCHEZ BELÉN**

## INTRODUCCIÓN

Poco sabemos todavía sobre el comercio entre las Islas Canarias y Europa en el siglo XVII dada la escasez de estudios centrados en este período<sup>1</sup>. Desde luego, la fachada atlántica europea mantuvo siempre una gran continuidad en los tratos del archipiélago canario, destacando Flandes<sup>2</sup>, Francia<sup>3</sup>, Inglaterra<sup>4</sup> y Portugal<sup>5</sup>, aunque es presumible que también las Provincias Unidas tuvieran un cierto protagonismo, especialmente a partir de 1648. Esto justificaría la presencia permanente de un cónsul holandés en Santa Cruz de Tenerife tras la Paz de Westfalia, desempeñando este cargo Baltasar Polster en 1649, para poco después ser relevado por Hans Runtviesch, quien a su vez es reemplazado en la década de 1660 por Manuel Dommer<sup>6</sup>.

El objetivo del presente estudio es abordar el comercio legal entre Holanda y las Islas Canarias pero referido a un período muy concreto, los años 1667-1668. La razón de elegir esta etapa viene determinada por la documentación consultada, los registros efectuados por el cónsul español en las Provincias Unidas, Jacques Richard, de las mercancías legalmente embarcadas en Amsterdam con destino a las posesiones españolas durante la Guerra de Devolución<sup>7</sup>.

Esta documentación, poco conocida por los historiadores, responde al deseo de Madrid de evitar todo contacto mercantil con Francia a causa de la invasión por Luis XIV de los Países Bajos españoles en 1667, para lo cual se recurre como en anteriores ocasiones a romper las relaciones comerciales que se tuvieran con el enemigo<sup>8</sup>. En efecto, la declaración de guerra por parte del monarca francés obliga a la reina gobernadora, doña Mariana de Austria, a decretar la suspensión del comercio con

Francia, declarando de contrabando cualquier mercancía procedente de sus dominios, lo que a su vez exige a los cónsules españoles residentes en las naciones amigas la confección de un registro de los géneros embarcados con destino a España para no perjudicar los intereses comerciales de los aliados, aunque las pesquisas realizadas en los puertos españoles por los jueces de contrabando no dejan de provocar incidentes y protestas, según expone Jacques Richard al Consejo de Guerra en junio de 1668<sup>9</sup>.

Sin embargo, suponemos que estos registros, al menos en el caso de las Islas Canarias, no reflejan la totalidad de los envíos efectuados desde Holanda, pues algunas mercancías que habían sido adquiridas en Francia por los holandeses antes de la ruptura de las hostilidades debieron de ser embarcadas sin los oportunos despachos del cónsul español o transportadas en buques ingleses y hanseáticos, mientras que otros géneros holandeses pudieron ser reexportados desde Cádiz con destino al archipiélago en el marco habitual de los intercambios comerciales entre las islas Canarias y la península. Aun así, los datos obtenidos, por escasos que sean —la mayoría de los embarques anotados se realizaron en los meses de abril, mayo y junio de 1668, correspondiendo al año 1667 tan sólo dos embarques, uno en el mes de septiembre y otro en el mes de diciembre—, nos sirven para configurar, de alguna manera, cómo era este comercio (géneros, volumen) y qué mercaderes intervenían en el mismo, estableciendo así unas pautas de investigación para futuros estudios.

## LAS MERCANCÍAS

Los datos del Cuadro I indican los géneros que se enviaron a Canarias, así como su volumen y procedencia. No obstante, resulta difícil cuantificar el volumen de mercancías exportadas hacia el archipiélago canario dado que la fuente consultada no lo especifica siempre, y cuando lo hace utiliza varias unidades de medición en modo alguno homologables, a veces incluso cuando se trata del mismo producto. Así, por ejemplo, las especias vienen dadas en libras (una libra equivale a dieciseis onzas), mientras los textiles son contabilizados en piezas, en libras o en unidades de capacidad (cajas, cestas, fardos, cofres, barriles y toneles). Más aún, en ocasiones los bultos contienen mercancías de muy diversa factura: en una partida se incluye mercería, hilo blanco, holandillas, botones y anascotes; en otra, motillas, medio sedas, jabón de España, hilo de cobre, candados y lino; en una tercera, damascos,



**CUADRO I**  
**EXPORTACIONES HOLANDESAS A CANARIAS**

CARGADOR HOLANDÉS	MERCANCÍA	PROCEDENCIA	CANTIDAD	MERCADER EN CANARIAS	AÑO
ADRIAANS, Juan	Trigo	Danzig	18 lastres	JANSSEN BAEQUER, Claes	1668
	Carne salada	Holanda	40 toneles	JANSSEN BAEQUER, Claes	1668
	Sombreros	Amsterdam	1 caja	GLAAZER, Juriaan	1668
	Vidrio (tallas)	Amsterdam	1 caja	GLAAZER, Juriaan	1668
	Manufacturas	Haarlem	1 cajita	GLAAZER, Juriaan	1668
	Vainas cuchillos	—	1 cesta	GLAAZER, Juriaan	1668
	Mercería	Nuremberg	1 tonel	GLAAZER, Juriaan	1668
	Acero	Danzig	4 toneles	GLAAZER, Juriaan	1668
	Canela	—	1 paca	VERHOVER y GRASHUYSEN	1667
	Clavo	—	1 barril	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
CENTENO, Manuel GERARD, Enrique y Carlos	Pimienta	—	2 balas	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Bacinas de cobre	Lieja	1 tonel	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Lino	Amsterdam	9 barriles	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Lino	Amsterdam	1 barril	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Anascotes	Leyden	1 paca	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Lienzo	Osnabruck	5 pacas	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Hilo para coser	Haarlem	1 caja	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Tachuelas Hierro	Haarlem	1 barril	ROO, Diego y Pedro y Cía	1668
	Lino	Lieja	2 cestas	BARDONAS, Pedro	1668
	Lino	Amsterdam	1 barril	BARDONAS, Pedro	1668
MARESCHAL, Pedro	Varios (1)	Amsterdam	1 barril	LOUZEL, Juan de	1668
	Cominos	Amsterdam	2 cofres	LOUZEL, Juan de	1668
	Hoja de Lata	Amsterdam	1 bala	LOUZEL, Juan de	1668
		Alemania	1 barril	LOUZEL, Juan de	1668

(Continuación)

CARGADOR HOLANDÉS	MERCANCÍA	PROCEDENCIA	CANTIDAD	MERCADER EN CANARIAS	AÑO
MONTENACK, Francisco	Lienzo	Gante	1 paca	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Varios (2)	Amsterdam	1 cofre	LOUZEL, Juan de	1668
	Cominos	Holanda	1 bala	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Varios (3)	Holanda	1 cofre	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Varios (4)	Holanda	1 cofre	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Sombreros	—	1 caja	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Polomitas	—	2 cajas	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Motillas	—	27 piezas	VERHOVER y GRASHUYSEN	1668
	Borlones blancos	—	24 piezas	VERHOVER y GRASHUYSEN	1668
	Polomitas	—	18 piezas	VERHOVER y GRASHUYSEN	1668
PONICHE o CONICHE Abraham POULLE, Pedro el Viejo	Damasquillos seda	—	12 piezas	VERHOVER y GRASHUYSEN	1668
	Pasamanos de seda	Brabante	1 fardo	FERRERA, Diego Fernando	1668
	Clavo	—	1 barril	MUSTELIER, Nicolás	1667
SOUDIN, Dionisio	Alcanfor	—	1 cajita	MUSTELIER, Nicolás	1667
	Hilo para coser	Flandes	1 tonel	MUSTELIER, Nicolás	1668
	Basquiñas de seda	Amberes	1 caja	BARDONAS, Pedro	1668
SWAEN, Tomás	Hilo blanco	Haarlem	1 caja	BARDONAS, Pedro	1668
	Lino	Holanda	11 toneles	DOMMER, Manuel	1667
	Lino	Holanda	1 tonelito	DOMMER, Manuel	1667
	Cáñamo	Moscovia	13 cables	DOMMER, Manuel	1668

Notas:

- (1) Mercería, hilo blanco, holandillas, botones, anascotes
- (2) Motillas, medio sedas, jabón de España, hilo de cobre, candados y lino
- (3) Damascos, polomitas, hilo de cobre e hilo para coser velas
- (4) Motillas, damascos de Haarlem, azúcar cande, hilo de coser velas, polomitas y dos bacinas de cobre

polomitas, hilo de cobre e hilo para coser velas; y en una cuarta, motillas, damascos de Haarlem, azúcar cande, hilo de coser velas, polomitas y dos bacinas.

A pesar de estas imprecisiones, se puede afirmar que el grueso de las exportaciones realizadas a Canarias durante los años que aquí estudiamos está constituido por los comestibles, en concreto por trigo y carne en salazón, ya que ambas mercancías representan, sobre un total de 112 bultos (toneles, barriles, fardos, pacas, cajas y cestas), y excluidas las especias, más del cuarenta por ciento de las exportaciones. A continuación le siguen en importancia los textiles, pues entre tejidos (anascotes, borlones, lienzos, motillas, damascos y polomitas), mercería (hilo para coser y pasamanería, sobre todo) y otras manufacturas (basquiñas y sombreros), figuran dieciocho bultos, a los que habría que sumar veintidós más de lino en bruto y una carga de cables de cáñamo para maromas de buques, sin olvidar que en cinco bultos que hemos englobado en el epígrafe de varios se encuentran diferentes cantidades de motillas, anascotes, hilo y otros géneros textiles.

Aparte de estos géneros, destacan las especias (canela, clavo, pimienta y cominos), si bien en este caso su volumen no es excesivamente elevado (1.234 libras) en contraste con lo exportado a otras zonas comerciales de la península, lo que nos hace suponer que su abastecimiento se realizaría desde Cádiz. Productos coloniales como el tabaco y los tintes están ausentes en las anotaciones del cónsul español en Amsterdam por razones obvias, y sólo figura una partida, aunque sin precisar, de azúcar cande, lo cual no deja de ser sorprendente. Por último, cera, alcanfor, vainas para cuchillos y vidrios completan las exportaciones realizadas desde Holanda en el período estudiado.

Los datos aportados por Jacques Richard nos permiten obtener algunas conclusiones más sobre las mercancías remitidas desde Holanda al archipiélago canario. En primer lugar, estamos ante un comercio que da salida preferentemente a los productos fabricados en las Provincias Unidas, cualquiera que sea la fase de producción en que se encuentren (acabados o sin acabar), a los que se añaden algunas mercancías fabricadas en Alemania y los Países Bajos españoles debido a la cercanía geográfica de estas regiones, y en el segundo caso además a las favorables condiciones establecidas en 1648 entre Madrid y La Haya, que convertían a los Países Bajos en un centro fabril y comercial estrechamente dependiente de la política mercantil holandesa. Así pues, los textiles son elaborados en su mayor parte en Haarlem, Leyden y Amsterdam, aunque hay algunas partidas no muy voluminosas de lienzo de Gante y Osnabruck, y de mercería de Nuremberg, Brabante y Amberes.



De Holanda también procede el lino en bruto y la carne en salazón, mientras los cables de cáñamo son adquiridos en Rusia pero elaborados en Amsterdam. Las manufacturas metálicas, por el contrario, son fabricadas en Lieja (tachuelas de hierro y bacinas de cobre) y en Alemania (hoja de lata), en tanto que la cera y el trigo proceden de Danzig.

En segundo término, el tipo de géneros importados nos está indicando indirectamente que el consumo canario —salvo que parte de las mercancías holandesas procedieran de Cádiz, Málaga <sup>10</sup> o Bilbao <sup>11</sup>—, parece abastecerse de lo que necesita y prefiere de otros mercados, especialmente de Inglaterra y Francia, aunque no de forma exclusiva <sup>12</sup>, lo cual conduciría al sector mercantil isleño a rechazar, como sucedió en ocasiones parecidas, la prohibición promulgada por la Corona contra el comercio de géneros franceses, admitiendo, en consecuencia, este tráfico mercantil a pesar del decreto de 1667 <sup>13</sup>, sin olvidar algo que hace tiempo apuntó Bethencourt Massieu con notable acierto, que en torno a 1660 la pugna entre Holanda e Inglaterra por el dominio del comercio canario se había saldado a favor de esta última nación <sup>14</sup>.

## EL TRANSPORTE

En los registros enviados a Madrid por Jacques Richard se nos informa también de los navíos en los que se embarcan las mercancías con destino a las Islas Canarias así como de los patrones que los gobiernan. Es importante constatar que ninguno de los barcos que se dirigen al archipiélago atraca en Cádiz o en cualquier otro puerto peninsular, lo que no deja de ser extraño, pues las mercancías que transportan no justifican el coste de los fletes ni de los seguros marítimos, salvo que los buques hagan una escala en Londres para completar las cargazonas —la segunda guerra anglo-holandesa concluye en junio de 1667—, conduciendo luego a dicha ciudad y a Amsterdam vinos y otros productos canarios, además de una porción de las remesas de plata procedentes de América <sup>15</sup>. En efecto, en 1667 *Las Armas de Rotterdam* transporta doce toneles de lino (2.950 libras), un barril con 60 libras de clavo y una cajita con 25 libras de alcanfor, mientras *El Sol de la Esperanza*, que sabemos, sólo es cargado con una paca que contiene 130 libras de pimienta. En 1668 *Las Armas de Holanda* conduce 79 bultos de diferentes tamaños, en tanto que *La Esperanza* transporta 25 bultos (alrededor de 7.406 libras), *Las Armas de Londres* apenas cuatro bultos, cifra que se reduce a un fardo con pasamanos de seda en el navío *Santiago* y a trece cables de cáñamo en el *Solemburg*.





CUADRO II  
NAVÍOS ENTRE HOLANDA Y CANARIAS

NOMBRE	PATRÓN	1667	1668
Armas de Holanda	Claes Janssen Baequer		mayo-junio
Armas de Londres	Enrique Jacobssen		mayo-junio
Armas de Rotterdam	Claes Janssen Baequer	diciembre	
La Esperanza	Hans Florijck		mayo-abril
Santiago	—		mayo
Solemburg	Nicolás Blanqueville		abril
El Sol de la Esperanza	Pedro Gronie	octubre	

#### MERCADERES EN CANARIAS

La principal isla a la que se dirige la mercancía cargada en Amsterdam es Tenerife. Su importancia en el tráfico mercantil viene dada fundamentalmente por el hecho de que es la más poblada del archipiélago canario en el siglo XVII<sup>16</sup> y la que realiza un tráfico comercial más fluido al ser sus puertos (Santa Cruz de Tenerife y Garachico) centros exportadores de mercancías de primera magnitud, tanto si éstas van hacia el mercado interinsular, en donde se redistribuyen las importaciones, como si están orientadas a los mercados internacionales, hacia los que se envía el grueso de los excedentes productivos de las islas<sup>17</sup>. La vitalidad comercial de la isla de Tenerife, confirmada por la presencia de una importante colonia extranjera, sin parangón en el archipiélago canario<sup>18</sup>, queda además corroborada con la evolución de los valores del almojarifazgo, pues entre 1590 y 1603 pasan de 4.863.122 maravedíes a 9.162.000 maravedíes, en tanto que en la isla de Gran Canaria sólo aumentan en un veinte por ciento (de cinco a seis millones de maravedíes) y en la isla de La Palma en apenas un quince por ciento, evolucionando desde 2.437.500 maravedíes a 2.824.000 maravedíes<sup>19</sup>. Por otra parte, los datos que nos brinda el cónsul español en Amsterdam confirman, de alguna manera, la importancia de los mercaderes extranjeros en Santa Cruz de Tenerife, ya que no aparece registrado un sólo nombre español que comercie directamente con Holanda en este período, pues probablemente Diego Fernando Ferrera<sup>20</sup> sea de origen portugués. Por desgracia, la fuente apenas permite trazar la trayectoria mercantil y las relaciones comerciales que mantenían estos mercaderes, entre los que

figuran dos compañías, la constituida por Diego y Pedro de Roo con Juan Cremeos, y la de Sebastián Verhover y Gerardo Grashuysen, siendo preciso por tanto investigar en los archivos de protocolos notariales para determinar estos aspectos y configurar, en su caso, el carácter y la estructura de las citadas compañías, sobre todo ante la ausencia de estudios de este tipo centrados en el archipiélago<sup>21</sup>, así como la trayectoria mercantil y las relaciones comerciales del resto de los mercaderes que aparecen citados en las anotaciones de cónsul español en Amsterdam.

Con todo, del volumen de géneros importados podemos deducir algo de los negocios que mantenían los mercaderes establecidos en Canarias con los cargadores de Holanda. Por de pronto, con la salvedad del capitán de navío Claes Janssen Baequer —no se puede decir que sea un mercader afincado en Canarias—, casi todos se interesan principalmente por los tejidos, las manufacturas textiles y la mercería, aunque no desdennan adquirir otros géneros. Del conjunto, sobresale por el volumen de mercancías importadas la firma Diego y Pedro de Roo y Juan Cremeo que comercia con especias, tejidos y lino —en conjunto, veintiún bultos de diferentes tamaños—. A esta compañía le sigue en importancia Manuel Dommer, que recibe nada menos que doce toneles de lino y trece cables de cáñamo. En un nivel algo inferior figuran Juriaan Glaazer, con nueve bultos, de los cuales cuatro son de acero de Dantz; Nicolás Mustelier, que adquiere diez bultos con mercancías de muy diversa índole (hilo de coser, tejidos, sombreros, especias, candados e hilo de cobre); Juan de Louzel, con seis bultos, también integrados por varios géneros, incluido un barril de hoja de lata; Pedro Bardonas, con cinco bultos, dos de los cuales contienen tachuelas de hierro; Verhover y Grashuysen —en este caso, los géneros importados se limitan a una paca de canela y varias piezas de motillas, borlones, polomitas y damasquillos de seda—; y, finalmente, Diego Fernando Ferrera que aparece con un fardo de pasamanos de seda.

Las relaciones que mantienen estos mercaderes en Canarias con los cargadores de Holanda tampoco son muy precisas. Es evidente que la mayoría tiene tratos con un solo proveedor, a excepción de Pedro Bardonas, que lo hace con Pedro Mareschal y Dionisio Soudin; Nicolás Mustelier, que comercia con Pedro Mareschal y Pedro Pouelle el viejo; y la firma Verhover-Grashuysen, que tiene negocios con Manuel Centeno y Francisco Montenack, pero ignoramos si trabajan a comisión o por su cuenta. Cabe suponer, sin embargo, que actuasen como meros agentes de los cargadores holandeses, de quienes reciben las mercancías importadas para su comercialización y a quienes remiten los productos elaborados en el archipiélago. Estos últimos además seguramente asu-



mirían el riego de los intercambios —esto es aplicable asimismo en el tráfico de mercancías con comerciantes ingleses y franceses—<sup>22</sup>, lo que bien puede deducirse del hecho de que la práctica del seguro marítimo en las Islas Canarias se produce muy tardíamente por no ser habitual esta costumbre<sup>23</sup>, sin olvidar que este tipo de contratos eran más baratos en Amsterdam y en Londres, quizás también en París, plazas financieras donde se había desarrollado y consolidado ya un potente mercado asegurador.

Las relaciones del cónsul español apenas nos dan noticias acerca de este grupo de mercaderes. No obstante, sabemos, por ejemplo, que Claes Janssen Baequer es el patrón del buque *Las Armas de Holanda* y que parte de la mercancía que transporta la va a comercializar en Santa Cruz de Tenerife, seguramente a comisión del proveedor, Juan Adriaans, que embarca cuarenta toneles de carne salada y dieciocho lastres de trigo. La documentación nos informa también que Manuel Dommer, quien recibe 2.950 libras de lino de Holanda y trece cables de cáñamo de Moscovia, es el cónsul holandés en Canarias, posiblemente emparentado con la firma Dommer de Amsterdam, que mantiene negocios en Marruecos y Portugal enviando en ocasiones alguna partida de esclavos africanos a América<sup>24</sup>.

De Nicolás Mustelier sólo se indica que es vecino de La Laguna, pero tenemos noticias de que en 1673-1674 aparece formando compañía con Pedro de Bardonas y que juntos actúan como correspondientes del comerciante de Amberes Ascanio Martini, quien les reclama 5.000 reales por las mercancías que les había remitido, cantidad que al no poder la sociedad transferir en metálico ni mediante letras —es protestada la que despachan a Londres a nombre de Jean Seyer— proponen los socios devolverla con el envío de vinos canarios o géneros procedentes de América por el valor de dicha suma de dinero. Mustelier, además, recibe en 1670 de María Pastrana, viuda de Andrés de Valcárcel, el encargo de actuar como su procurador para recuperar 13.000 ducados de los ejecutores testamentarios de los bienes de su esposo<sup>25</sup>.

Respecto a Diego y Pedro de Roo y Juan Cremeos, las anotaciones del cónsul español en Amsterdam únicamente señalan que residen en la isla de Gran Canaria. No obstante, J. G. Everaert nos dice que Pedro de Roo es oriundo de Amberes, que Felipe IV le otorga el grado de capitán de infantería por el servicio prestado en la defensa de Tenerife y que es designado cónsul de la nación flamenca en Canarias, mientras que otros miembros de la familia se establecen en Galicia, como su tío Alejandro de Roo, cónsul general de Flandes en aquel reino, y Adrián de Roo, que asociado con Baltasar Kiel instala en Galicia una fábrica



para confeccionar jarcias y lonas con destino a la Armada, obteniendo en 1698 un asiento para confeccionar lienzos y manteles<sup>26</sup>. Casado en 1672 con Ana María de Bigot y Villarreal, descendiente de una familia bretona de alcurnia, se relaciona en la isla con el flamenco J. J. Verschueren, natural de Amberes, con quien mantiene una gran amistad, ya que está presente en sus esponsales y en el nacimiento de sus hijos, y además testifica a su favor cuando en 1684 solicita carta de naturaleza<sup>27</sup>.

Finalmente, la firma holandesa de Gerardo Grashuysen, afincada en La Laguna, se mantiene activa en la década de 1680 —no sabemos, sin embargo, si su socio sigue siendo Sebastián Verhover—, ya que en 1683 figura como agente del comerciante B. Basschaert, de Amberes, quien exige al mercader canario Diego Soria la transferencia de todo lo que le adeuda por mercancías que le había enviado. Gerardo Grashuysen participa en 1680, junto con Nicolás y Pedro Mustelier —éste último desempeñará entre 1699 y 1706 el cargo de cónsul francés en Canarias— y Juan Bautista del Campo, en la cargazón de pipas de vino y de aguardiente, así como de cera blanca, con destino a La Habana en la nave *Santa Bárbara*, capitaneada por Mateo de Palacios<sup>28</sup>.

## CARGADORES EN HOLANDA

Si la actividad mercantil de los flamencos con las Islas Canarias es bastante conocida, al menos para el siglo XVI, y debe relacionarse con las ventajas comerciales que el archipiélago deparaba a sus mercaderes como plataforma para comerciar con América<sup>29</sup>, no sucede lo mismo con los holandeses, apartados del comercio hispánico tras la sublevación de 1569, aunque continuaran los intercambios comerciales por medio de intermediarios o a través del contrabando<sup>30</sup>. Desde luego, son abundantes los testimonios, sobre todo en el período comprendido entre 1621 y 1648, acerca del comercio ilegal de mercancías holandesas en las islas y, a través de ellas, en América, así como de los retornos, también ilegales, de plata hacia Holanda, en el que los mercaderes judíos de Amsterdam tuvieron una gran participación, seguramente con agentes en los principales puertos del archipiélago<sup>31</sup>, aunque no fueron los únicos, pues asimismo intervinieron destacados miembros de la élite mercantil holandesa, como los Coymans y Felipe van Hulten<sup>32</sup>. Esto nos induce a pensar que durante los años 1609-1621 se desarrollaría un tráfico legal de la misma intensidad en ambas direcciones<sup>33</sup>, máxime cuando la economía insular no se vio afectada por la inflación de vellón, al contrario de lo



que sucedió en Castilla, siendo la plata, por tanto, el medio de pago en metálico más frecuente, lo cual, sin duda, representaba un acicate más para los mercaderes del noroeste europeo, incluidos los neerlandeses<sup>34</sup>.

A partir de 1648, con la normalización de las relaciones diplomáticas entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas, se produce una reestructuración importante del comercio holandés, de tal modo que Inglaterra, como resultado de este fenómeno, empieza a perder posiciones frente a su competidor marítimo, incluso en el comercio de vinos canarios. Esto explicaría la agresiva política proteccionista puesta en marcha en Londres con la promulgación del Acta de Navegación de 1651, documento en el que se contemplaba, entre otras medidas, la prohibición de importar mercancías comercializadas por países distintos a los del productor o que no fuesen en buques ingleses, lo cual, sin duda, tenía que afectar a la actividad mercantil desarrollada por los holandeses<sup>35</sup>. Sin embargo, la pugna comercial entre el archipiélago e Inglaterra por la venta de sus vinos, que se radicaliza en el bienio 1665-1666 con la creación por Carlos II Estuardo de la *Compañía de Mercaderes de Londres que negocian para las Islas de Canaria*<sup>36</sup>, debió de beneficiar a Holanda hasta al menos 1667<sup>37</sup>, en que finalmente se resuelve el conflicto con la disolución de la citada compañía. De igual modo, la ruptura de las hostilidades con Francia en 1667 tuvo que favorecer a las Provincias Unidas, permitiendo a sus mercaderes arrebatarse una porción del mercado canario en poder de los franceses<sup>38</sup>, aunque no en la medida deseada, como se desprende de las reducidas partidas de mercancías que se embarcan en Amsterdam con destino a Santa Cruz de Tenerife en los años 1667-1668, en plena Guerra de Devolución.

En cuanto a los cargadores que envían desde Holanda géneros a las Islas Canarias, las noticias aportadas por el cónsul español son bastante parcas. Pedro Poulle es el único que mantiene una cierta continuidad en el comercio canario (aparecen registrados dos embarques a su nombre, uno en 1667 y otro en 1668), mientras que Francisco Montenack posee una fábrica textil en Holanda —desconocemos, sin embargo, si estaba ubicada en Haarlem, Leyden o Delft—, parte de cuya producción comercializa por su cuenta, y al mismo tiempo actúa como intermediario de otros mercaderes y productores. Del resto, lo ignoramos por ahora todo o casi todo, aunque ciertos apellidos nos indican el origen hebreo de algunos cargadores, como es el caso de Manuel Centeno y de Abraham Poniche, lo cual viene a corroborar que las relaciones entre esta comunidad y Canarias, bastante arraigadas en la década de 1650, continúan en los años sesenta, prolongándose durante el período 1672-1702<sup>39</sup>. Finalmente, Dionisio Soudin, que comercia con Pedro Bardonas, puede estar



vinculado con Enrique Soudinge, miembro de la Compañía inglesa de comercio con Canarias creada en 1665, aunque es aventurado afirmarlo por el momento <sup>40</sup>, lo mismo que es arriesgado establecer sin más datos un vínculo de parentesco entre Tomas Swaen y el súbdito inglés Samuel Swan domiciliado en el puerto de Santa Cruz y dedicado a la exportación de vinos canarios, el cual tiene tratos en la década de 1690 con Diego Soria, vecino de La Orotava, en Tenerife <sup>41</sup>. De cualquier modo, la actividad mercantil de los holandeses con el archipiélago no parece ser muy importante por estas fechas, a diferencia de lo que sucede en otras plazas españolas, quizás porque, aparte de la competencia de ingleses y franceses, las Islas Canarias ya no interesan a los neerlandeses como antes en orden a la adquisición de remesas de plata americana, dadas las facilidades que encuentran en Cádiz para proveerse de dicho caudal. Esto explicaría que sólo cuatro grandes firmas acaparen en 1667-1668 el grueso de las exportaciones realizadas a Santa Cruz de Tenerife: la compañía formada por Enrique y Carlos Gerard, que comercia con especias, lino, lienzos, hilo y bacinas de cobre; Pedro Mareschal, que centra su actividad en la venta de manufacturas metálicas (tachuelas de hierro y hoja de lata), lino y, sobre todo, mercería; Juan Adriaans, que exporta alimentos y varios productos industriales, como cera, objetos de cristal, vainas de cuchillos y textiles; y finalmente Tomas Swaen, quien en 1667 envía nada menos que once toneles de lino.

## CONCLUSIONES

Desde el comienzo de la década de 1660 las relaciones comerciales entre las Islas Canarias y Holanda parecen reducirse de manera considerable respecto a la etapa que se inicia en 1648 con la Paz de Westfalia. Inglaterra, y en menor medida Francia, son las potencias europeas que se benefician de esta situación. Ni siquiera en una etapa bélica como la del bienio 1667-1668, en que se prohíbe el comercio francés, las Provincias Unidas logran recuperar el terreno perdido a costá de Francia. Los registros efectuados por el cónsul español en Amsterdam de las mercancías embarcadas con destino al archipiélago así lo confirma: su reducido volumen, en particular durante el año 1667, es una buena muestra de la falta de capacidad de los holandeses para penetrar de nuevo en el mercado canario, si bien en los meses de abril a junio de 1668 los embarques aumentan de forma notable. Desconocemos, sin embargo, si este lento avance prosigue en lo sucesivo o concluye con el final de la Guerra de Devolución y el restablecimiento de las relaciones co-



merciales entre Francia y la Monarquía Hispánica, pero todo parece indicar que el comercio canario-holandés ya no volvió a alcanzar las cuotas adquiridas en los años cincuenta, manteniéndose de forma residual en adelante, ya sea como consecuencia de un cambio en la tendencia del consumo canario, que opta por las manufacturas textiles de Inglaterra y Francia en perjuicio de las fabricadas en las Provincias Unidas, o porque los mercaderes holandeses no encuentran tan rentable desplazar buques hacia el archipiélago al recibir con normalidad en Cádiz las remesas de plata procedentes de América, parte de cuyo monto se desvía hacia el comercio del Mediterráneo donde su presencia era más fuerte, al menos hasta la segunda guerra anglo-holandesa.





## NOTAS

1. Para un estado de la cuestión ver LOBO CABRERA, M.: «Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna», en LOBO CABRERA, M. y V. SUÁREZ GRIMÓN: *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, vol. II, pp. 139-150; LOBO CABRERA, M. y E. ACOSTA GUERRERO: «El comercio canario. Estado de la cuestión», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Sevilla, 1985, t. III, pp. 67-102. Ver también TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1991.
2. EVERAERT, J.: «La colonne marchande flamande aux Canaries au tournant du "sycle du vin" (1665-1705)», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1985, t. IV, pp. 435-458.
3. TORRES SANTANA, E.: «Las relaciones comerciales entre Gran Canaria y Francia en el siglo XVII. Una aproximación», *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica ...*, pp. 179-186.
4. BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 2 (1956), pp. 195-308 (Este trabajo ha sido editado en forma de libro por el Cabildo Insular de Gran Canaria en 1991); MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970; STECKLEY, G.: «The wine Economy of Tenerife in the Seventeenth Century: Anglo-Spanish Partnership in a Luxury Trade», *Economic History Review*, XXXIII, 3 (1980), pp. 335-350. (Hay traducción castellana con el título «La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo», *Aguayro*, Las Palmas de Gran Canaria, 138 (1985), pp. 25-31.
5. PÉREZ VIDAL, J.: *Los portugueses en Canarias. Portuguesismos*, Las Palmas, 1991; SANTANA PÉREZ, G.: «Las islas Canarias ante la encrucijada de 1640», *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*, Las Palmas, 1995, vol. III, pp. 435-448; TORRES SANTANA, E.: «Lanzarote y Portugal Continental 1600-1640», *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, Las Palmas, 1994, t. II, pp. 297-318.
6. ISRAEL, J. L., *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, 1982, p. 422.
7. Las relaciones del cónsul, escalonadas entre septiembre de 1667 a julio de 1668 se localizan en el A.G.S, G.A, legs. 3.493-3496, 3.500-3.503, 3507 y 3.513-3.516.
8. SÁNCHEZ BELÉN, Juan A. y M.ª Dolores RAMOS MEDINA: «Los comerciantes franceses en Castilla y la represalia de 1667», *Espacio, Tiempo y Forma*, Madrid, serie



IV, n.º 7, 1994, pp. 287-318. Sobre los efectos de los embargos de la Monarquía Hispánica en el comercio, ver DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», *Hispania*, XXIII (1962), pp.; RUIZ MARTÍN, F.: «La etapa marítima de las Guerras de Religión. Bloqueos y contrabloqueos», *Estudios de Historia Moderna*, III, (1953), pp. e ISRAEL, J. I.: «Spain, the Spanish embargoes, and the Struggle for the Mastery of World Trade, 1585-1660», *Empires and Entrepts. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, Londres, 1990, pp. 189-212.

9. A.G.S, G.A, leg 3.514. Carta del cónsul Jacques Richard, 16 de junio de 1668.

10. Desde luego, en 1658 los mercaderes Juan Bueno Guiponi y Alonso Guerrero envían un navío a Santa Cruz de Tenerife con mercancías de contrabando, lo que supone que entre ambos puertos existió un cierto tráfico mercantil (GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, p. 142).

11. Según Lutgardo García Fuentes, Bilbao, e incluso San Sebastián, utilizaron en ocasiones los puertos del archipiélago canario para comerciar legalmente con América (*El comercio español...*, pp. 87 y 148, donde se refiere que Martín de Jauregui, propietario del navío *San Antonio de Padua*, zarpó en el mes de junio de 1659 con rumbo a Canarias con una carga de hierros y clavazón).

12. TORRES SANTANA, E.: «El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVII», *II coloquio Internacional de Historia da Madeira*, Funchal, 1989, pp. 772-778.

13. Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), *Consejos Suprimidos (Cóns)*, leg 7.269. Real Decreto y provisión de 9 de agosto de 1667 y A.G.S, G.A, leg 3.513. Real Cédula de 26 de agosto de 1667.

14. BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Canarias e Inglaterra...», pp. 24-30.

15. MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M.: «El dinero de América. Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI, XVII y XVIII)», *Homenaje a Antonio Béthencourt Massieu*, Las Palmas, 1995, vol. II, pp. 253-319. Igualmente interesante es el estudio de PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.: *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*, Las Palmas, 1993.

16. SÁNCHEZ HERRERO, José: «La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del siglo XVII (1676 a 1688)» *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 21, 1975; RODRÍGUEZ YANES, José Miguel: *Tenerife en el siglo XVII. Tensiones y conflictos en la segunda mitad de la centuria*, Santa Cruz de Tenerife, 1992.

17. SANTANA PÉREZ, G.: «El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia a mediados del siglo XVII», en M. LOBO CABRERA y V. SUÁREZ GRIMÓN (Eds): *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Las Palmas, 1995, vol. II, pp. 171-178; CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977; RODRÍGUEZ YANEZ, J. M.: *Tenerife en el siglo XVII*, Santa Cruz de Tenerife, 1992.

18. EVERAERT, J. G.: «La colonie marchande flamande aux Canaries au tournant du "cycle du vin" (1665-1705)», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1985, t. IV, pp. 435-458.

19. PULIDO BUENO, I.: *La Real Hacienda de Felipe III*, Huelva, 1996, p. 81, Cuadro 4.3.

20. Aunque en la relación del cónsul español figura con el apellido Ferrera, bien puede ser Ferreira, y formar parte de la firma de David Ferreira, uno de los líderes, junto con Jacob Bueno de Mezquita, Abraham Telles, Francisco Pereira de Castro y Aaron Mendes de los mercaderes judío-holandeses de Marruecos en la década de 1670, lo cual justificaría la presencia de un miembro de la familia en las Islas Canarias (ISRAEL, J. I.: «The Economic Contribution of the Dutch Sephardi Jewry», *Empires and Entrepts...*, p. 443).



21. LOBO CABRERA, M.: «Comercio y burguesía...», p. 141; TORRES SANTANA, Elisa: «El mercader en la vida socioeconómica de Gran Canaria durante el Antiguo Régimen», *Vegueta*, n.º 0, 1992, pp. 79-86 y *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991.

22. Ver a este respecto, LOBO CABRERA, M.: «El conocimiento de embarque en el comercio canario-europeo del siglo XVI», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada 1995, pp. 11-29.

23. TORRES SANTANA, E.: «El riesgo en el comercio canario-americano, 1690-1725», en *El derecho y el Mar en la España Moderna*, pp. 81-105, y *El comercio de las Canarias Orientales...*, pp. 86-87. Asimismo, LOBO CABRERA, M.: «Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna», en *El comercio en el Antiguo Régimen...*, p. 141.

24. Así se indica en la anotación del cónsul español en Amsterdam (A.G.S, G.A, leg). Sobre la firma Dirk, Hendrik, Jan —éste fue cónsul en Barcelona, donde fallece en 1660— y Robert Dommer de Amsterdam, cuyos negocios estaban vinculados con Marruecos y Portugal así como con la venta de esclavos en América en la década de 1650, ver ISRAEL, J. I.: «The Economic Contribution of the Dutch Sephardi Jewry», en *Empires and Entrepots...*, p. 435 y *The Ducht Republic...*, Oxford, 1982, pp. 286, 414, 422.

25. EVERAERT, J. G.: «La colonie marchande flamande...», pp. 446 y 447, nota 53.

26. SÁNCHEZ BELÉN, J. A.: «La política repobladora en el reinado de Carlos II», *Espacio, Tiempo y Forma*, Madrid, serie IV, n.º 3 (1990), pp. 213-233 (particularmente p. 229). EVERAERT, J. G.: «L'implantation de manufactures textiles flamandes en Espagne à la fin du XVIIIe siècle», *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, 44 (1974), p. 263, n. 20; ENCISO RECIO, L. M.: *Los establecimientos industriales españoles en el siglo XVIII. La mantelería de la Coruña*, Valladolid, 1963; MELIIDE PARDO, A.: «Aportación a la historia industrial coruñesa. La fábrica textil de Sada (1675-1762)», *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, I, n.º 1 (1965), pp. 77-126.

27. EVERAERT, J.: «La colonne marchande flamande...», p. 452, y RUBIO MANE, J. I.: «Ascendencia walona de Andrés Quintana Roo», *Boletín General de la Nación*, México, 19 (1948), pp. 540-541.

28. EVERAERT, J. G.: *Op cit.*, p. 447, n. 56, y p. 453; MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955, pp. 330-331.

29. MARRERO RODRÍGUEZ, M.: «Mercaderes flamencos en Tenerife durante la primera mitad del XVI», *III Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, vol. II, pp. 159-173; LOBO CABRERA, M.: «El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558 a través de la burguesía mercantil», *IV Coloquio de Historia Social de Canarias*, Valencia, 1979, pp. 29-50; STOLS, E.: «Les Canaries et l'expansion coloniales des Pays-Bas Meridionaux au seizième siècle et de la Belgique vers 1900», *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1982, vol. II, pp. 903-923.

30. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la Empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988.

31. Al menos sabemos que en 1655, Francisco de Medina, alias Frederick Wolf, mercader judío afincado en Amsterdam, mantenía un correspondiente en Canarias, Diego Perera. Ver ISRAEL, J. I.: «Spain and the Dutch Sephardim, 1609-1660», *Empires and Entrepots...*, p. 415; WOLF, Lucien: *Jews in Canary Islands*, Londres, 1926; y SWETSCHINSKI, D. M.: «The Spanish Consul and the Jews of Amsterdam», *Texts and Responses. Studies presented to Nahum N. Glatzer*, Leyden, 1975, pp. 158-172.

32. A.G.S, *Estado*, leg. 2.089. Consulta de 31 de agosto de 1656, leg 2.092. Consulta de 22 de marzo de 1657 y leg 2.198. Consulta de 1 de febrero de 1661; ISRAEL, J. I.: *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, 1982, pp. 418,

423 y 425, y también *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989, p. 242; BROGAART, Ernst van den *et alii*: *La expansión holandesa en el Atlántico, 1580-1800*, Madrid, 1992. Igualmente, sobre el aprovisionamiento a los mercados financieros de Amsterdam y Londres de metal precioso procedente del contrabando canario-americano, ver A. ANAYA HERNÁNDEZ: «El converso Duarte Enríquez, arrendador de las rentas reales de Canarias», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 27 (1981), pp. 345-423.

33. No obstante, según Torres Santana (*El comercio de las Canarias Orientales...*, pp. 352-355), el comercio holandés con Gran Canaria no alcanzó jamás los niveles adquiridos por el comercio francés e inglés en las dos primeras décadas del siglo XVII, a pesar de que en 1609 finaliza la guerra entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas con la firma de la Tregua de Amberes, en vigor hasta 1621.

34. MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: «Canarias y la crisis del siglo XVII. La singularidad isleña», *Revista de Historia Canaria*, 17 (1992), pp. 179-206. Para la inflación de los precios en Castilla, HAMILTON, E. J.: *Guerra y precios en España, 1651-1800*, Madrid, 1988.

35. ISRAEL, J. I.: *Dutch Primacy...*, pp. 204 y 208.

36. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Op. cit.*, pp. 53-72.

37. En 1659, por ejemplo, Francisco Hermans, vecino de Sanlúcar, conduce un navío de Amsterdam a Canarias donde carga vinos que luego vende en Africa, destinando su producto a la adquisición de esclavos que luego transporta a Buenos Aires, formando parte del negocio otros dos vecinos de Sanlúcar, Benito Almeida y Manuel Pessoa, así como el canario Mateo Domínguez. Ver GARCÍA FUENTES, L.: *Op. cit.*, p. 144.

38. Según Elisa Torres Santana, los franceses tuvieron una gran presencia en Gran Canaria a principios del siglo XVII, especialmente los originarios de la zona atlántica, realizando un comercio de intermediación que abarcaría Noruega y el Mar del Norte («Las relaciones comerciales entre Gran Canaria y Francia en el siglo XVII. Una aproximación», en *El comercio en el Antiguo Régimen*, vol. II, pp. 179-186).

39. ISRAEL, J. I.: *The Dutch Republic...*, p. 442.

40. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Op. cit.*, p. 47, nota 81.

41. EVERAERT, J. G.: «La colonie marchande flamande...», p. 445.

