

EL COMERCIO ENTRE LA PALMA Y LAS CANARIAS OCCIDENTALES, 1600-1650*

Elisa Torres Santana
Esteban Alemán Ruiz

El estudio del comercio interinsular del archipiélago canario avanza lentamente. Desde una primera revisión de la profesora Torres Santana¹ y un posterior trabajo de Santana Pérez (centrado aún más en esta problemática, pues estudia de manera monográfica el comercio interinsular tomando como base la isla de Lanzarote),² se ha realizado un trabajo conjunto de ambos autores, aunque en un período más limitado.³ Sin embargo, el camino por recorrer es aún largo, pues ni el conjunto del archipiélago ha sido abordado, ni el estudio cronológico del Antiguo Régimen se ha ejecutado.⁴

El comercio interinsular es un renglón vital de la economía canaria en el Antiguo Régimen, pero asimismo resulta básico para la supervivencia de las Islas Canarias, puesto que supone el medio por el cual se posibilita el abastecimiento de aquellos productos de los que se carece en un momento determinado o que son deficitarios en la isla que los demanda. De tal manera que entre unas islas y otras, tomando como referencias fundamentales las islas de realengo (Gran Canaria, Tenerife y La Palma), se van a articular una serie de circuitos comerciales por vía marítima que van a permitir la articulación de un comercio regional desde fecha muy temprana,⁵ en relación a como se produce el mismo fenómeno en determinadas áreas de la Península Ibérica.

Así pues, en todo el archipiélago canario funcionaría ya desde fechas inmediatamente posteriores a la conquista, un comercio de complementariedad de una isla a otra que permitirá, cuando funciona y los productos básicos no escasean, el abastecimiento cotidiano de sus habitantes. Es un intercambio por tanto que traspasará de una isla a otra aquellos productos que a la una le sobran y a la otra le faltan; productos que no siempre son de producción autóctona, sino que en variadas ocasiones son productos de mercados exteriores, esencialmente los productos manufacturados, como las lozas portuguesas, cueros y maderas del norte de Europa, y la más variada quincallería⁶ procedentes básicamente de la Península Ibérica, que arriba a Canarias a través de los puertos que mantienen un permanente y activo contacto con el exterior, caso de las Isletas, Garachico o Santa Cruz de La Palma. Desde estos destinos se trasladan luego en los navíos que realizan el tráfico interinsular.

Así pues, en estas páginas pretendemos abordar el estudio de los circuitos comerciales establecidos entre las Canarias Occidentales, tomando como fuente de referencia a la isla de La Palma. La Palma es el punto de contacto, de entrada y salida, con cada uno de los destinos más próximos geográficamente: Tenerife, Gomera y Hierro; lo cual evidentemente nos va a dar una visión particular, pues no sería lo mismo si tomásemos como

referencia a la isla de Tenerife. Sin embargo, nuestro trabajo tiene la particularidad de que en contadas excepciones⁷ se ha profundizado en el estado de la actividad económica de dos islas, Gomera y Hierro, que verdaderamente han quedado relegadas de los estudios anteriores, bien por carecer de noticias documentales sobre las mismas, o porque no han despertado el interés de los historiadores, preocupados por empresas de mayor envergadura.

Hemos de indicar que nuestro estudio está realizado con los antiguos fondos notariales de la isla de La Palma, conservados en el exclaustro convento de San Francisco de su capital (en la actualidad aloja al Archivo Histórico Insular de La Palma, entre otros). Ello conlleva una serie de dificultades, dado que se observan importantes lagunas en la documentación consultada, que, por ejemplo, no permiten establecer series. Por lo tanto, hemos de advertir que las cifras que aportamos son relativas y de ningún modo absolutas, pero que en todo caso suponen una aportación cualificada a un problema que -insistimos- no se ha tratado aún en la historiografía canaria.

En total, se han manejado treinta y ocho escrituras notariales de la más variada tipología (fletamentos, obligaciones, deudas, etc.), que no vamos a describir ahora, sino que iremos utilizando a lo largo de nuestro quehacer y extrayendo luego en su desarrollo.

El tráfico comercial

Analizaremos por separado el tráfico de La Palma con cada una de las islas occidentales, para luego realizar una valoración de conjunto que nos permitirá tener una idea global del tema.

Iniciaremos nuestro análisis con la isla del Hierro, que muestra un mayor nivel de incidencia.

Como podemos observar, se trata de un contacto permanente en los años estudiados,

CUADRO I TRÁFICO COMERCIAL ENTRE LA PALMA Y EL HIERRO (1600-1650)					
AÑO	BARCO	MERCADER/CAPITÁN	DESTINO	CARGA	IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN
1600	La Trinidad	Mateos Pinto	El Hierro	Carne y quesos	Importación
*1600	-	-	El Hierro	Vino / cereal	Exportación /importación
1600	-	-	El Hierro	Centeno	Importación
1606	Ntra. Sra. de Las Nieves	Melchor de Monteverde	El Hierro	Centeno	Importación
*1607		-	El Hierro	--- / ganado	Exportación /importación
1610		Gaspar Hernández	El Hierro	cascos de pipas/vino	Exportación /importación
1612	-	Antón Espinosa	El Hierro	Centeno	Importación
1612	-	Antón Espinosa	El Hierro	Vino	Importación
1612	La Concepción	Diego Hernández	El Hierro	Vino	Importación
*1615	-	Andrés González	El Hierro	Pan	Importación
*1627	-	Andrés González	El Hierro	Cordobanes	Importación
1630	San Antonio	Juan Fernández Cabello	El Hierro	Pan	Importación
1631	Ntra. Sra. del Rosario	Domingo Hernández	El Hierro	Pan	Importación
1643	El Rosario	Francisco González	El Hierro	Pan	Importación

Las cuatro expediciones señaladas con el asterisco son las que pueden añadirse (ver texto).

pero que no se realiza de forma fluida y constante, sino que aparece marcado por una fuerte intermitencia con un total de diez expediciones, a las que se les podría sumar cuatro más que aunque no son fletes ni aparecen reseñados los nombres de las embarcaciones, sí nos muestran los documentos unos datos bastante clarificadores que nos permiten incluirlos en esta clasificación. Es el caso, por ejemplo, de un documento notarial de duda por el cual un zapatero de La Palma, Andrés González, se obliga a pagar a otro vecino, Juan Méndez de Córdoba, 360 reales, el importe de 48 cordobanes curtidos que por su cuenta y riesgo había llevado a la isla de El Hierro.⁸ Es un caso claro de que aunque no se especifique el nombre del navío, sin embargo la expedición se llevó a cabo. Si mantenemos este criterio de posibilidades, podría usarse una serie de documentos más, hasta tres, que nos hablan de conciertos entre vecinos para ir a cazar pájaros a la isla de El Hierro.⁹ Sin embargo, a diferencia del caso anterior, no queda constancia de si la expedición llegó a continuarse o no.

En todo caso, sí sostenemos la hipótesis de que las cifras que aportamos en esta comunicación son meramente aproximativas, puesto que no pueden establecerse de otra forma, por varias razones. Primera, y fundamental, la inexistencia de fondos herreños, bien de protocolos o de otro tipo que nos permitieran contrastar los datos ofrecidos por los fondos palmeros. En segundo lugar, y muy ligado con lo anterior, al ser datos obtenidos desde La Palma en teoría deben mostrarnos sólo una cara de este comercio, que sería la exportación palmera, sin embargo, y curiosamente, no ha sido así, y nuestros datos ofrecen la cara de la importación, o sea, que son más reveladoras con lo que ofrece El Hierro a La Palma que a la inversa. Ello nos induce a pensar que este intercambio La Palma-Hierro está marcado por un dominio neto de la isla palmera, puesto que es desde ella donde se articula todo el comercio, tanto de importación como de exportación. Señal de que la infraestructura del transporte, sus navíos, tienen su sede en La Palma, y desde allí se trasladan a El Hierro a buscar los productos que esta isla oferta. Eso sí, se van vacío y llevan de carga lo producido en La Palma, o bien traída del exterior. Ejemplifica perfectamente la situación anterior el pacto entre Gaspar Hernández Yanes, vecindado en El Hierro, y Simón de Echaide, escribano público de La Palma.¹⁰

Son, por lo tanto, un total de catorce expediciones repartidas de manera desigual y no seriada, pues frente a seis entre 1600 y 1610, nos encontramos con cuatro en la serie siguiente de 1611-1620, una para los años veinte, dos para la década de 1630 y una en la siguiente. No se puede hablar, pues, de un tráfico intenso, pero sí al menos continuado a lo largo de los cincuenta años estudiados. No se interrumpe la relación entre ambas islas, si bien se manifiesta de forma discontinua. Quizás la razón de esta discontinuidad podría estar en el hecho de que sólo se producía cuando La Palma realmente lo necesitaba, bien porque carecía de cereal, básicamente, como podemos comprobar cuando analicemos los productos del intercambio, o porque tenía también necesidad de colocar los productos que producía, caso del vino.

En lo que respecta a los instrumentos con que se realizaba este intercambio, sólo podemos apuntar los datos que nos ofrece la documentación, por otra parte escasos. Así pues, tenemos constancia de la utilización de una barca, “La Trinidad”, que se utiliza en 1600 para realizar una operación desde La Palma a El Hierro¹¹. Este tipo de embarcación era el más habitual en el comercio interinsular del archipiélago canario, como han señalado ya

Santana Pérez y Lobo Cabrera.¹² Más nos llama la atención el empleo de la fragata, navío de mayor porte y tonelaje, pensado para singladuras trasatlánticas, sin embargo nos encontramos con su utilización en dos ocasiones: en 1630 la fragata “San Antonio” y en 1631 la “Nuestra Señora del Rosario”.¹³ Quizás se debe este empeño, primero a la inexistencia de otro tipo de embarcación disponible, lo cual obligaba en numerosas ocasiones a utilizar los navíos que entraban a puerto, para las más variadas funciones; o al hecho de que se envían a El Hierro a buscar cereal para el pósito de Santa Cruz de La Palma, que debía estar escaso, dada la proximidad de ambas fechas (octubre de 1630, septiembre de 1631).

Los puertos que se utilizaban en el tráfico entre La Palma y El Hierro eran los habituales en el caso de la isla palmera. Santa Cruz,¹⁴ el puerto norteño de Los Sauces,¹⁵ o el occidental de Tazacorte, ligado a la explotación de la caña de azúcar y su exportación.¹⁶ Mientras que en el caso de El Hierro, el puerto principal es el de El Golfo,¹⁷ que nos aparece en varias ocasiones, y sólo en una el puerto de La Sabina (que por su nombre podría estar localizado en La Sabinosa).¹⁸ Asimismo, en una sola ocasión encontramos la mención del puerto de El Pueblo,¹⁹ que por los datos que aporta el documento creemos un puerto más de los que la orografía de El Golfo herreño, con sus entrantes y salientes, nos ofrece.

Otro aspecto interesante a destacar en el tráfico comercial entre la isla palmera y herreña, es que en diez de las ocasiones, un 71 % del total, se trata de expediciones preparadas desde La Palma con destino a El Hierro a reclamar productos que necesita, mientras que en las cuatro ocasiones restantes se produce una operación de exportación/importación originada también en La Palma.

El tipo de operaciones que aparece reflejado en los documentos notariales son básicamente obligaciones, tres operaciones de fletamento, todas ellas con su origen en el puerto de Santa Cruz de La Palma; en dos ocasiones se cifra el precio del flete a 2 reales por fanega de trigo, en el caso del cereal,²⁰ y en la otra al ser una carga más inusual (ganado y quesos) se fleta en su conjunto la embarcación por 280 reales,²¹ quizás porque no se tenía certeza de cuánto se podía cargar, dependiendo de la disponibilidad herreña.

Sin duda el testimonio más interesante es lo que respecta a la articulación del tráfico comercial entre La Palma y El Hierro, es el que nos muestra el aseguramiento de la cantidad de 200 ducados que Luis Maldonado Monteverde y Pedro de Busques de Espino entregan al mestre del “Rosario”, Francisco González Cebolla, para traer al pósito de Santa Cruz de La Palma cereal herreño. Manda asegurar la operación el regidor y capitán Manuel de Abreu. La operación se efectúa por mitad entre ambos obligantes al tres por ciento a la ida y tres por ciento a la vuelta. Destacamos su importancia, pues no es frecuente encontrar testimonios tan claro del uso de seguros comerciales en las Islas Canarias en fechas tan tempranas, al menos en que lo que se refiere a las Canarias Orientales.²²

CUADRO II TRÁFICO COMERCIAL ENTRE LA PALMA Y TENERIFE (1600-1650)					
AÑO	BARCO	MERCADER/CAPITÁN	DESTINO	CARGA	IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN
1606	-	Fredon...	Tenerife - Arrecife	Pasajeros	Exportación
1616	Ntra. Sra. de la Anunciada	Simón Báez	Tenerife	Dinero	Exportación
1620	La Anunciación	Mateos González	Tenerife	Dinero	Exportación
1625	Ntra. Sra. del Rosario	Martín Alonso	Tenerife	Dinero	Exportación
1631	-	Tomás González	Tenerife	Dinero	Exportación
1631	El Rosario	Pedro de Brito	Tenerife	Dinero	Exportación
1639	Ntra. Sra. de los Remedios y San Antón	Diego de Figueroa	Tenerife	Dinero	Exportación

El tráfico entre la isla de La Palma y Tenerife según los datos manejados se muestra sumamente débil. No sabemos cuál puede ser la razón exacta de que en el período estudiado sólo aparezcan o se registren siete operaciones entre una isla y otra, cuando sabemos a ciencia cierta, por otros legados documentales, que la relación entre ambas islas era sumamente intensa. La explicación más corriente es la de la propia especificidad de la documentación notarial, que registra sólo aquellas operaciones en las que los otorgantes tienen voluntad de dejar constancia de ellas, cuando lo más idóneo para el análisis de la actividad mercantil sería la existencia de registros de aduanas o fiscales.

En todo caso, si bien son pocos datos, por el contrario son cualitativamente muy interesantes puesto que pueden corroborar la importancia financiera que poseía la isla palmera en el conjunto del archipiélago canario, como ya hemos analizado en estudios precedentes.²³

La Palma actuaba como mercado de capitales y de operaciones que incluían el crédito bancario, por medio de las letras de cambio, permaneciendo conectada a importantes mercados europeos, como Lisboa o Sevilla, como hemos analizado en el trabajo anteriormente citado.

Detectamos pues siete expediciones que desde La Palma parten para la isla de Tenerife: al puerto de Garachico en dos ocasiones²⁴ y el resto en puertos no especificados, excepto en la ocasión en que el puerto de Santa Cruz es sólo una escala en el comercio del destino definitivo, Arrecife de Lanzarote.²⁵

Señalar en última instancia que todas las operaciones que aparecen registradas entre La Palma y Tenerife son para enviar pasajeros, mercancías o dinero a la isla tinerfeña; por lo tanto, operaciones de exportación, lo cual nos está indicando, en la mercancía manipulada, dinero en efectivo, la dependencia tinerfeña de La Palma, o al menos la existencia de dinero en circulación en la isla palmera.

Las operaciones que van detrás del tráfico entre ambas islas son obligaciones, reconocimientos y un flete realizado sobre la nao “Nuestra Señora de los Remedios y San Antón”,²⁶ flete cuyo precio es más elevado que en el caso que anteriormente citábamos con respecto a la isla de El Hierro; en esta ocasión, oscila entre 6 reales por toro y 5 reales por cada

torete. Imaginamos que la subida del mismo estaría en relación no sólo con la distancia, en este caso mayor, sino también con la carga, su volumen y dificultad de transporte, por lo cual la subida de precio está perfectamente justificada. La tipología de las embarcaciones empleadas también se muestra deferente a la establecida para el tráfico entre la isla palmera y herreña, puesto que nos encontramos con una nao, embarcación de mayor tonelaje que lo que resultaba frecuente en el tráfico interinsular del archipiélago canario,²⁷ que es la anteriormente citada “Nuestra Señora de los Remedios y San Antón”, y dos carabelas pertenecientes ambas a un ciudadano francés, maestre, cuyo nombre no hemos podido transcribir,²⁸ y la segunda “Nuestra Señora de la Anunciación” cuyo maestre es Simón Báez.²⁹ La carabela es, por contra, un tipo de embarcación cuya utilización resulta muy frecuente en las aguas del archipiélago canario.

El tráfico con la isla de La Gomera se muestra más esquivo, pues si bien tenemos testimonios de que había relación entre ambas islas, son más indirectos, puesto que lo que encontramos son conciertos entre vecinos para realizar negocios en La Gomera, o para cobrar deudas productos de los mismos. Por ejemplo, el poder de Juan Sánchez, vecino de La Palma, de profesión mareante, a Francisco Hernández, cuñado suyo, para cobrar de Miguel Morales, vecino de La Gomera, el procedido de 50 fanegas de sal que le había vendido allí para su beneficio.³⁰

Hemos podido contabilizar por medio de estos testimonios hasta tres expediciones que se realizaron desde La Palma a La Gomera para traer diversos materiales. Sin embargo, pensamos que dicha cifra no es en absoluto representativa y que no merece la pena, dada su exigüidad, entrar en divagaciones de dicho tráfico, que con toda probabilidad debió de ser más importante que lo que los documentos traslucen.

Entre estas tres expediciones nos encontramos con que una de ellas es un fletamento y las otras dos son ajustes de cuentas. Y en lo que respecta a las embarcaciones empleadas y puertos a los que se dirigen, no se especifica absolutamente nada, si bien desde La Palma con toda probabilidad el puerto sería Santa Cruz y en La Gomera su capital San Sebastián, mejor puerto natural del archipiélago canario. Tampoco hay datos sobre el tipo de embarcación utilizado, pues la documentación no lo especifica; ahora bien, pensamos que eran las mismas tipologías de naves las que se movían de una isla a otra.

Las mercancías intercambiadas

No existe la actividad mercantil si no se intercambia una serie de productos de un mercado a otro, aunque puede darse el predominio de uno de ellos en cuanto al volumen de exportación. Analizaremos en este apartado la tipología de los diferentes productos intercambiados, así como su origen, y en los casos que sea posible su volumen. Lo haremos comenzando de forma sectorial, o sea, por islas, primero El Hierro, después Tenerife, y finalmente La Gomera, para seguir el mismo esquema propuesto para el tráfico.

Ya indicábamos en el apartado anterior como en el comercio entre La Palma y El Hierro era un comercio básicamente de importación tomando como referencia la isla de La Palma; pues bien, en dicho intercambio un producto brilla con luz propia: el cereal.

En efecto, en el período analizado encontramos que en diez ocasiones, según los datos que poseemos, el cereal constituye el objeto de diferentes operaciones. Cereal que procede de la isla herreña y que está destinado a abastecer al mercado palmero, para particulares que, con toda seguridad, luego lo comercializarán, caso de Francisco Salazar, de profesión mareante, que al otorgar su testamento declara que Mateos González “Manos de Oro” le debe el flete de cierta cantidad de cebada a 1,5 reales la fanega, de 50 fanegas de trigo que le había traído de El Hierro.³¹ Debemos indicar que Mateos González “Manos de Oro” es uno de los más activos mercaderes palmeros en el período analizado.

Sin embargo, lo más frecuente en el comercio del cereal es que sean los grandes personajes de La Palma (regidores, depositarios generales, etc.) los que aparezcan implicados en el mismo, bien a título personal, como Diego de Guisla, depositario general y regidor de La Palma.³² O bien de forma institucional, como el capitán y regidor Pedro Escobar, que es comisionado por el Concejo para ir a El Hierro a buscar pan para el pósito de la ciudad de Santa Cruz de La Palma; no especifica la cantidad de dinero que lleva, pero sí la obligación de traer todo el trigo y centeno que pudiese embarcarse en la fragata.³³

Son varias las ocasiones en que el Cabildo de La Palma se dirige a abastecerse en la isla herreña, lo cual nos hace pensar en posibles dificultades frumentarias y en el hecho de que El Hierro actuaba como un granero particular en tales ocasiones. Observar asimismo como se manifiesta una clara preferencia por el centeno, luego por el trigo, y en última instancia por la cebada que sólo forma parte de dos cargamentos. De hecho, la única cantidad que podemos ofrecer, puesto que el resto de la documentación no nos permite otras cifras, son 600 fanegas de cebada, 200 que se importan en 1600 y de las que no sabemos el precio y 400 en 1612 cuyo precio es a 12 reales y cuartillo la fanega.³⁴

El otro producto significativo que procede de El Hierro hacia La Palma es el vino, que puede aparecer (al menos en dos ocasiones) por la contratación de su diezmo; así, en 1612 el maestro de “La Concepción”, Diego Hernández, se arregla con Bartolomé Martín Peraza para traerle a La Palma desde el puerto de La Sabina todo el vino procedente de la cosecha del año de El Hierro, más 70 pipas, procedentes del diezmo.³⁵ Asimismo resulta muy interesante el concierto entre Gaspar Hernández, señor de El Hierro, y Simón de Echaide, escribano de La Palma. El primero actúa como arrendador del diezmo de los vinos herreños en 1610; pero el interés de la operación estriba en que supone el envío a El Hierro de treinta pipas que han supuesto una ganancia de 2.100 reales, de los que se pagan 1.100 en abril y el resto el día de Nuestra Señora de agosto de 1610 en dinero de contado y puesto en Santa Cruz de La Palma.³⁶

No siempre el vino isleño irá destinado a los mercados palmeros, sino que a veces La Palma es un nuevo mercado de distribución, como sucede en el caso de un islandés, Oliver Oslis, tratante en La Palma, que se concierta con el Señor de La Gomera y El Hierro Antón de Espinosa sobre las pipas de vino encascadas de El Golfo y a 16 ducados la pipa.³⁷ En esta operación entran como medio de pago 500 reales en pargos de Berbería y en dineros de contado.

Hemos contabilizado un total de 134 pipas y 3 botas de vino, que suponen un total de 8.160 litros,³⁸ repartidos básicamente en cinco expediciones, lo cual supone una ligera aproximación a lo que debió ser el monto en realidad.

Merece asimismo especial consideración la existencia de tres contratos para realizar caza de pájaros canarios en El Hierro, siguiendo un comercio ya anterior y tradicional en Canarias.³⁹ En dos de estos conciertos los cazadores son vecinos de La Palma y en el tercero de las islas Azores, mientras que los receptores de los mismos son extranjeros, flamencos, al menos en dos ocasiones.⁴⁰ Destacan asimismo los precios, que oscilan entre 5 reales por cada pájaro macho en 1613, 13 reales la docena en 1615, y 6 reales la docena en 1646.

De forma ocasional se enviaba desde El Hierro “carne viva y muerta”, como reza la propia documentación, además de quesos.⁴¹

En dirección contraria, aunque de forma bastante más limitada, iban hacia El Hierro desde La Palma aquellos productos de los que carecía la isla herreña, básicamente tejidos de importación, un ejemplo es el de dos fardos de angeo francés que recibe Antón de Espinosa, Señor de La Gomera y de El Hierro, de Nicolás Massieu, dueño de las haciendas de Tzacorte,⁴² o también cordobanes para ser utilizados en El Hierro.⁴³

La relación comercial que mantenía La Palma con Tenerife difiere bastante del panorama anteriormente expuesta, al menos según los datos que nos deja entrever la documentación.

Observamos como en cuatro de las siete expediciones registradas (Cuadro II) el objetivo es trasladar dinero en efectivo desde La Palma a la isla de Tenerife, bien para particulares o para alguna institución, en este caso para los conventos de la Orden de San Francisco en Tenerife adónde se manda en esta ocasión 4.929 reales.⁴⁴ Operación similar a la que realiza Mateos González “Manos de Oro”, quien aparece como fiador de un portugués de Setúbal, Mateos Fernández, maestre de la carabela “La Anunciación”, para llevar 1.500 reales desde La Palma hasta Garachico.⁴⁵ Con el otorgamiento de esta fianza no hacen más que cumplir con lo que era la norma,⁴⁶ probablemente para evitar, en la medida de lo posible, que el dinero en efectivo, ya de por sí escaso, saliese del archipiélago.

Este trasvase de dinero en efectivo de una isla a otra, bastante arriesgado, podría deberse a la dificultad de encontrar quien avalase, mediante un instrumento de cambio, este tipo de operaciones. Así nos lo confirma el testimonio del mercader José Carnero, vecino de Oporto, quien pide 5.000 reales de contado para pasarlos a Tenerife, y que después de haber hecho diligencias para avanzar letra de cambio no halló quien lo hiciera. Por lo tanto consigue un fiador, Diego Hernández Casanova, después de registrar la cantidad ante escribano, y comprometerse a no llevar el dinero a otras partes y a enviar testimonio de su desembarco en Tenerife, se le autoriza a sacarlo de la isla.⁴⁷

Este tipo de operaciones nos está indicando la existencia de un comercio de complementariedad incluso en lo que se refiere al dinero, que funciona de isla a otra; pues no se trata del envío de capital para la adquisición de mercancías, sino para el pago de deudas, porque de lo contrario lo haría constar la documentación. La propia identidad de quienes reciben el dinero, el maestre de campo y regidor Luis de Interián⁴⁸, así nos lo está indicando.

Así pues, en total detectamos que en estas fechas desde La Palma pasa a Tenerife la importante suma de 15.429 reales, lo cual nos está indicando el potencial económico de la isla palmera que es capaz de abastecer de numerario a la isla tinerfeña, así como la importancia de la relación entre ambas islas, pues aunque no se produce gran número de expediciones las que aparecen son vitales para el comercio insular. Sin embargo, el trasvase de mercancías entre La Palma y Tenerife no se va a limitar al envío de capitales, sino que otros productos como el azúcar o los toros también tienen cabida. Tal es el caso de 100 toros y 100 toretes que se embarcan en la nao “Nuestra Señora de los Remedios y San Antón” a 6 reales de flete por toro y 5 por torete, más 16 arrobas de azúcar a 5 reales de flete, que van en destino a Tenerife para ser vendidos allí, y con el dinero obtenido emplearlos en mercaderías según memoria adjunta.⁴⁹

La relación comercial entre La Palma y La Gomera es la muestra mayor debilidad de todas las estudiadas. Sólo aparecen cuatro operaciones en el período estudiado y además muy alejadas unas de otras, sin mostrar una secuenciación. De estas cuatro operaciones, tres están relacionadas con el transporte de cantos de piedra basal de La Gomera, destinadas a la fabricación de la iglesia parroquial de San Salvador, en la capital palmera, tanto para los arcos como para la grada de la puerta principal. En 1616 serán 12 cantos para los capiteles, 50 para los arcos y 200 piedras para las gradas, especificando las medidas de cada una de estas piezas.⁵⁰ Quince años más tarde, la obra continúa pues son 80 cantos los que envía a buscar el mayordomo de la fábrica, el capitán Santiago Fierro Bustamante.⁵¹ Y ya en 1632, los mismos otorgantes de la escritura anterior, el mareante Baltasar de Brito y Santiago Fierro Bustamante, cierran una operación en 952 reales de plata, 930 por el flete de 170 cantos que el primero había traído desde La Gomera a 5 reales y medio el canto, y los 24 restantes para pagar la barca que trajo los cantos a tierra.⁵²

Así pues, en virtud de lo expuesto, la isla de La Gomera va a funcionar como cantera de La Palma, al menos de piedra basal, por lo que se colige de lo anteriormente expuesto.

Sólo en una ocasión encontramos referencia a otro producto, la sal, que en cantidad de 80 fanegas se desplazó desde la isla palmera para ser recibidas en La Gomera.⁵³

Con toda probabilidad, en cincuenta años este no debió ser el único contacto comercial entre ambas islas, pero sí es el único que hemos podido rastrear en la documentación; nuestras cifras resultan por lo tanto simplemente aproximativas y sobre todo muy provisionales, a la espera de que se produzcan nuevos hallazgos documentales que nos permitan avanzar en la investigación.

Las operaciones comerciales y sus artífices

Además de todas las operaciones mercantiles que ya hemos señalado en los apartados anteriores, cuyo principal objetivo era facilitar y propiciar el intercambio de productos de La Palma con el resto de las islas occidentales (Tenerife, La Gomera y El Hierro), encontramos otros documentos notariales que de forma más indirecta nos están ilustrando sobre el mismo tema. Así por ejemplo, el concierto entre dos herreños, uno residente en La Palma, Lázaro Fernández, y el otro vecino de El Hierro y estante en La Palma, Bartolomé González. Por dicho concierto el primero debe entregar al segundo 656 reales y 15 maravedís

en dineros y otros productos hasta alcanzar dicha cantidad; se trata de un préstamo que había recibido para fabricar un horno de cal en La Gomera.⁵⁴

También resulta lógico pensar que los vecinos de La Gomera aprovechaban la estancia en La Palma para adquirir mercancías o productos que no eran habituales en los mercados gomeros, caso de los esclavos.⁵⁵

Apunta asimismo la documentación la existencia de pingües negocios entre vecinos de ambas islas, que conocemos por los contratos de finiquitos y amortización de deudas. Así, en este caso 12.986 maravedís que debe pagar un vecino de El Hierro a un mercader palmero como resto de las cuentas que entre ambos han tenido.⁵⁶ No especifica la documentación cuáles han sido los productos que se han manejado en las operaciones que vamos describiendo. En otras obligaciones se trasluce el compromiso de pago al Deán y Cabildo de la Santa Iglesia Catedral de Canarias por parte de dos vecinos de La Palma, por el arrendamiento de la renta de los ganados de la isla de El Hierro, posiblemente porque no hubiere vecinos de esta última isla con la disponibilidad necesaria para hacer frente a las fianzas necesarias para obtener el arrendamiento.⁵⁷

No vamos a entrar en una descripción pormenorizada de este tipo de operaciones, que son las frecuentes al uso, pero que tienen la virtud de que nos están informando de una serie de operaciones mercantiles que no son las de tráfico propiamente dicho, pero que significa también la existencia de la actividad mercantil.

Las fórmulas y plazos de pago también suelen ser los habituales, pues normalmente tienen un año de cadencia y se autorizan en fechas señaladas como el primero de Junio, mes de cosecha.

Los hombres que realizan la actividad mercantil entre La Palma y el resto de las islas occidentales son los que habitualmente en el panorama insular se dedican a estos menesteres. Desde los mareantes, maestros y capitanes de navío que con sus embarcaciones hacen posible el traslado de las mercancía, caso de Pedro de Brito, maestre del “Rosario”.⁵⁸

Los mercaderes, por su oficio y capacidad económica, eran absolutamente imprescindibles para la realización de las operaciones de intercambio. Son mercaderes que están afincados en las diferentes islas y se mueven de una a otra en función de sus negocios e intereses; es el caso, por ejemplo, de Francisco Fernández, vecino de La Palma que se traslada a El Hierro.⁵⁹ Más significativos en la economía del archipiélago, no sólo palmera, son la dinastía de los Fernández Cebolla, en este caso Juan Fernández Cebolla,⁶⁰ o el de Mateos González “Manos de Oro”, de quien ya hemos señalado que es meritorio por sí solo de un estudio monográfico. Las autoridades insulares, bien sea del Cabildo (regidores), de las milicias (maestros de campo), e incluso de aduanas, caso del almojarife Fierro Bustamante.⁶¹ Tampoco quedan al margen de las operaciones mercantiles, si bien su participación se manifiesta con la inversión de capitales que propicia la realización de negocios, como el señalado anteriormente que supone 100 reales de plata en el flete de dos cajones de azúcar transportadas a La Habana. O bien desde un ámbito institucional en función de su responsabilidad realizan operaciones mercantiles. Este mismo personaje,

Santiago Fierro Bustamante, es a la vez mayordomo de la fábrica de la iglesia parroquial de San Salvador, y por ello enviará a La Gomera a buscar material para la obra del templo.⁶²

Los extranjeros, desde su posición de mercaderes con recursos económicos importantes que les permiten desplazarse desde diferentes puntos de Europa, participan también en los negocios palmeros, bien en el trasvase de capitales, caso de José Carnero, mercader de Oporto.⁶³ O simplemente mercadeando con diferentes productos, los pájaros como el flamenco Pedro Nicolás,⁶⁴ o el vino como Jacques de Briel.⁶⁵

No podemos olvidar a los vecinos de La Palma, o de las islas que están relacionadas comercialmente con ellas, pues desempeñan asimismo su papel en esta obra. Bien es verdad que su presencia es quizás la más modesta, pues no son los grandes inversores, ni tampoco los que se desplazan, por lo general, pero sí los que aparecen comprando y vendiendo lo que necesitan y producen, de tal manera que se convierten, en su papel de intermediarios y productores, en eje de la actividad mercantil y en reguladores de la misma. Muchos son los ejemplos que podríamos utilizar. Sin embargo, vamos a referirnos sólo a alguno de ellos. Por ejemplo, a Esteban López, vecino del término del Sauzal, quien debe al capitán Andrés Maldonado, también vecino de La Palma, 495 reales a cuenta de 12 fanegas de centeno y 8 de trigo que había traído de El Hierro, así como 12 varas de arceo y tres de picote; pagará con el caldo de tres pipas de vino puestas en El Sauzal.⁶⁶

Independientemente de la categoría o posición a la que pertenezca, está claro que resulta imprescindible el elemento humano para el desempeño de la actividad mercantil.

NOTAS

* Este trabajo se inscribe en el Proyecto nº. 93/062: “El comercio exterior y la burguesía palmera, siglo XVII”, financiado por la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

- ¹ TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1991.
- ² SANTANA PÉREZ, G.: *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*, Las Palmas, 1996.
- ³ TORRES SANTANA, E. y SANTANA PÉREZ, G.: “Los almojarifazgos y el tráfico interinsular: Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura (1663-1665)”, *VIII Jornadas de Estudios de Lanzarote y Fuerteventura* (Arrecife, 1997), en prensa.
- ⁴ No obstante, es de interés la lectura del artículo del propio Santana Pérez: *El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia a mediados del siglo XVII*, en “El comercio en el Antiguo Régimen”, Manuel Lobo Cabrera y Vicente Suárez Grimón (eds.), actas de la III Reunión Científica de la A.E.H.M. (1994), Las Palmas, 1995, vol. II, pp. 171-178.
- ⁵ TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias...*, op. cit., pp. 401 y ss.
- ⁶ Idem, pp. 105-219.
- ⁷ DÍAZ PADILLA, G. y RODRÍGUEZ YANES, J. M.: *El señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*, Santa Cruz de Tenerife, 1990. DARIAS Y PADRÓN, D.V.: *Noticias generales sobre la Isla del Hierro, una de las Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1980. Ninguna de las dos son obras centradas en la cuestión económica o comercial, especialmente la segunda, cuyo original se publicó en 1929. Sí que lo hace el artículo de Díaz Padilla: “La familia gomera Cubas Betancurt: sus relaciones comerciales con América. Siglo XVIII”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), Las Palmas de Gran Canaria, 1985, t. I-1ª., pp. 141-162, pero nos queda lejos por la cronología y el espacio mercantil que toca.
- ⁸ Archivo Histórico Insular de La Palma: Andrés de Chaves, caja 4, año 1627, s.f. Además de los cordobanes, a precio de 5 reales la pieza, llevó 6 medias de suela a 20 reales cada una despachadas por la aduana de La Palma. Se compromete a pagar por septiembre de 1627.
- ⁹ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 5, año 1613, s.f. Es un concierto entre Baltasar Fernández y Pedro Eschedts, por el cual el primero irá en abril de 1614 a El Hierro a cazar pájaros machos, recibiendo 5 reales por cada uno.
- ¹⁰ A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 3, año 1610, s.f. Uno, el palmero, se encarga por cesión del otro del diezmo de los vinos de El Hierro, que serán trasladados a La Palma, y se le envían a dicha isla 30 cascos de pipas para poderlo almacenar y trasportar.
- ¹¹ A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f. Fletamento entre Mateos Pinto, arráez de la barca, y Bartolomé Gil y Pedro Rodríguez para transportar carne y quesos desde El Hierro.
- ¹² SANTANA PÉREZ, G.: *El comercio...*, op. cit., pág. 63 y ss. LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos y viajes*, A.E.A., nº. 26, Madrid-Las Palmas, 1980, pág. 307; *Construcciones y reparaciones navales en los siglos XVI y XVII*, A.E.A., nº. 31, Madrid-Las Palmas, 1985, págs. 358-359.
- ¹³ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 7, año 1630, s.f., y Francisco García Briñas, caja 1, año 1631, s.f. En ambos casos son expediciones desde La Palma a El Hierro en busca de cereal para el pósito de la ciudad de Santa Cruz de La Palma.
- ¹⁴ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 1, años 1605-1611, s.f.
- ¹⁵ A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f.

- ¹⁶ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605-1611, s.f.
- ¹⁷ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605 y 1611, s.f. Servirá en esta ocasión para sacar de El Hierro 40 pipas de vino.
- ¹⁸ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 1, años 1605-1611, s.f. En este caso, también se expedirá por dicho puerto toda la cosecha del diezmo de vino del año 1612 más otras 70 pipas.
- ¹⁹ A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 3, años, 1609-1612, s.f. Incluye asimismo un concierto sobre la cesión y traspaso del diezmo de los vinos herreños del año de 1610 y su posterior traslado a la isla palmera.
- ²⁰ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605-1611, y Francisco García Briñas, caja 1.
- ²¹ A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f.
- ²² TORRES SANTANA, E.: *El riesgo en el comercio canario-americano, 1600-1625*, en “El derecho y el mar en la España Moderna”, Carlos Martínez Shaw (ed.), Granada, 1995, pág. 84.
- ²³ TORRES SANTANA, E.: *Sevilla, motor financiero del comercio canario, 1600-1625*, en “Actas del II Congreso de Historia de Andalucía” (1991), Córdoba, 1995, vol. II, pp. 461-471.
- ²⁴ A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 5, años 1611-1621, s.f. (será Mateos González “Manos de Oro” el encargado de la operación), y Cristóbal de Alarcón, caja 8, s.f. (Pedro de Brito, el maestre del “Rosario”, será el que lleve el dinero a Garachico).
- ²⁵ A.H.I.L.P.: Pedro de Fleitas, caja 1, s.f. Es un navío francés el que realiza el transporte de pasajeros entre La Palma y Lanzarote, pasando por Tenerife.
- ²⁶ A.H.I.L.P.: Tomás González Escobar, caja 5.
- ²⁷ TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales...*, op. cit., pág. 105. LOBO CABRE-RA, M.: *Construcciones navales...*, art. cit., pág. 353.
- ²⁸ A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 1, s.f. “Fredon... Beng...” es todo lo que se puede leer en el documento correspondiente, dado su estado de conservación.
- ²⁹ A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 4, año 1616, f. roto. El capitán y síndico del convento de San Francisco, Miguel Pérez, es el que entrega al mercader francés Jacques de Jil la mercancía.
- ³⁰ A.H.I.L.P.: Gaspar Simón y Silva, caja 2, año 1620, s.f. El dinero debe devolvérselo en La Palma.
- ³¹ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 4, año 1627. Además, Juan Fernández Jiménez le debe el flete de 16 quintales de lana a 3 reales el quintal y 80 reales de 40 garañones que le había llevado desde Tenerife.
- ³² A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f. Recibe de un vecino de El Hierro un total de 200 fanegas de centeno, resta a deber 65 fanegas, que él condona.
- ³³ A.H.I.L.P.: Francisco García Briñas, caja 1, año 1631, s.f. Le acompaña Domingo Hernández, maestre de la fragata “Nuestra Señora del Rosario”, que recibe 2 reales por el flete de cada fanega y 400 reales para el sustento y socorro de la gente de la fragata, una vez puesto el pan en el granero.
- ³⁴ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605-1611, s.f. La han de depositar en las haciendas de Tazacorte de Nicolás Massieu, quien a su vez tiene obligación de ofrecer barca de servicio para desembarcarlas en dicho puerto.
- ³⁵ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605-1611, s.f. Cada pipa de vino transportada lo será a 5,5 reales. El otorgante y el obligado son vecinos de Santa Cruz de La Palma.
- ³⁶ A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 3, años 1609-1612. El que está a cargo del diezmo en El Hierro es Bartolomé Martín Antero.
- ³⁷ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 1, años 1605-1611, s.f. Especifica Espinosa que si el islandés no quiere recibir el vino deberá darle 500 reales en tanta cal que lo monte puesta en el puerto principal de El Hierro a 9 reales el quintal.
- ³⁸ Seguimos las equivalencias aportadas por Lobo Cabrera y Bethencourt Massieu en TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales...*, op. cit., pág. 228.
- ³⁹ TORRES SANTANA, E.: *Notas sobre el comercio de pájaros canarios en el siglo XVII*, en “Serta Gratulatoria in Honorem Juan Régulo”, La Laguna, 1988, vol. III, pp. 885-893.

- ⁴⁰ A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 5, año 1613, s.f. Martín Pérez Mederos, caja 2, año 1615, s.f. Andrés de Chaves, caja 19, año 1646, f. 341 vto. Estas expediciones solían durar varios meses, en este caso dos, y a cambio los cazadores además del salario recibían sus sustento, lo necesario para salir al campo y los almudes del alpiste para efectuar la caza. Tenemos el contrato especificando que si los cazadores no reciben la licencia necesaria no tendrán que devolver los 100 reales que cada uno a recibido a cuenta.
- ⁴¹ A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f.
- ⁴² A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 1, años 1605-1611, s.f. Supone la finalización de un acuerdo comercial entre ambos, que se saldará con la entrega del tejido y de ropas de Francia que vienen en el navío del capitán Nicolás Massieu.
- ⁴³ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 4, año 1627. Son 48 cordobanes curtidos a 5 reales cada uno y 6 medias de suela a 20 reales cada una, que computan un total de 360 reales.
- ⁴⁴ A.H.I.L.P.: Pedro de Brito Fleitas, caja 4, año 1616, s.f. El síndico del convento de San Francisco de La Palma, Miguel Pérez, entrega al mercader francés Jacques de Jil 508 reales y 6 ochavos de plata castellana de a 48 reales, que lleva a su riesgo en la carabela “Nuestra Señora de la Anunciada” para entregar al padre fray Ángel de San Francisco, y también una talega con 3.633 reales que lleva a su cargo Simón Báez, maestre, 1.000 para el convento de San Francisco y el resto para los conventos de monjas de Tenerife de la Orden franciscana. Se aseguran las dos cantidades.
- ⁴⁵ A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 5, años 1611-1621, s.f. Obtendrá la licencia de las autoridades palmeras para poder transportar el dinero a Tenerife.
- ⁴⁶ TORRES SANTANA, E.: *El comercio de las Canarias Orientales...*, op. cit., pág. 56 y ss.
- ⁴⁷ A.H.I.L.P.: Francisco García Briñas, caja 1, f. 359 vto. La operación tiene lugar el 3 de enero de 1631.
- ⁴⁸ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 8, f. 108 rto. Pedro de Brito, maestre del “Rosario”, recibe 4.000 reales para Interián.
- ⁴⁹ A.H.I.L.P.: Tomás González, caja 5. Alonso Sánchez es el que recibe del capitán Martín de Oquendo la mercancía para transportar.
- ⁵⁰ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 1, años 1615-1616. Pedro González, cantero de La Palma, se concierta con Andrés Maldonado, mayordomo de la fábrica de la iglesia, para ir a La Gomera; el mayordomo enviará por septiembre a La Gomera los barcos necesarios para transportar la piedra.
- ⁵¹ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 8. Baltasar de Brito será el encargado de ir a La Gomera, percibiendo 5 reales de flete por cada canto, más 24 reales para ayuda del costo y otros 3 reales para los que ayudasen a sacar de la barca los cantos.
- ⁵² A.H.I.L.P.: Andrés de Armas, caja 9. Escritura de 1 de marzo de 1632.
- ⁵³ A.H.I.L.P.: Gaspar Simón y Silva, caja 2. El mareante palmero Juan Sánchez apodera a su cuñado Francisco Hernández, vecino de La Gomera, para que cobre de otro gomero, Miguel de Morales, el procedido de las 80 fanegas de sal que le había dado allí para que las vendiese y beneficiase de su cuenta.
- ⁵⁴ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 2, año 1617. Esto sucede en 1618.
- ⁵⁵ A.H.I.L.P.: Bartolomé González Herrera, caja 6. La esclava, María, de 14 años y procedente de Cabo Verde, fue vendida por Antonio de Salazar, juez del Juzgado de Indias de La Palma, al gomero Juan González.
- ⁵⁶ A.H.I.L.P.: Luis de Echaide, caja 1, años 1603-1610, s.f. Luis de Casanova es el herreño y Luis Martín de Guzmán el mercader.
- ⁵⁷ A.H.I.L.P.: Simón de Echaide, caja 4, años 1614-1617, s.f. Francisco Pérez, zapatero, como el deudor principal, y Baltasar Hernández Perera, como su fiador, son los arrendadores.
- ⁵⁸ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 8, año 1631, f. 108 rto. Llevará en su embarcación 4.000 reales en una talega para entregar al maestre de campo Luis de Interián.

- ⁵⁹ A.H.I.L.P.: Pedro Hernández, caja 15, año 1600, s.f. Se concierta con Alejandro de Brito, vecino de El Hierro, para entrar 300 reales de resto de tres pipas de vino que le había vendido.
- ⁶⁰ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, cvaja 7. Recibde de Francisco López Barroso, mayordomo del pósito de Santa Cruz de La Palma, 6.000 reales para llevarlos a El Hierro a comprar cereal.
- ⁶¹ A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, caja 2, f. 122 v. El capitán y maestro del navío Martín Afonso es el que recibe la cantiodad mencionada.
- ⁶² A.H.I.L.P.: Andrés de Chaves, cajas 9 y 10, s.f.
- ⁶³ A.H.I.L.P.: Francisco García Briñas, caja 1, f. 359 vto. Transportará a la isla de Tenerife 5.500 reales de contado.
- ⁶⁴ A.H.I.L.P.: Martín Pérez Mederos, caja 2, año 1615, s.f. Se concierta con Salvador Díaz, vecino de la Tercera, pajarero, y con su fiador Gregorio Suárez, vecino de El Hierro, para cazar cuarenta docenas de pájaros canarios.
- ⁶⁵ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 8, año 1631. Se concertó con Baltasar Rodríguez Cedrés para llevar a El Hierro cinco pipas de vino.
- ⁶⁶ A.H.I.L.P.: Cristóbal de Alarcón, caja 1, años 1615-1616, s.f. La fanega del centeno a 13 reales y a 19 el trigo; en cuanto a la ropa, la vara de arceo es a 2 reales y cuartillo, y las tres de picote importan 3,5 reales cada una.