

# ENCUENTROS Y TRANSFORMACIONES EN LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE LAS ANTILLAS Y LAS ISLAS CANARIAS. SIGLOS XV-XVII

POR

**GERMÁN SANTANA PÉREZ**

## RESUMEN

En este artículo hemos querido realizar una comparativa entre dos marcos insulares atlánticos, estrechamente conectados entre sí a través de la Historia Moderna y Contemporánea: las Antillas y las Islas Canarias. Planteamos a través de este estudio que ambos territorios guardaban multitud de características comunes en vísperas de sus respectivas conquistas, y que ese semejante punto de partida se iría modificando paulatinamente conforme avanzaba el siglo XVI y sobre todo el XVII, lo que daría lugar a la formación de futuros diferentes y distintos posicionamientos tanto en la estructura política como en la social y la económica.

Estos procesos de cambio están muy vinculados a las posibilidades demográficas de cada archipiélago, así como a su estructura económica, en la que nos hemos detenido tanto en el campo de la producción como en el de la distribución, estudiando el comportamiento de sus respectivos comercios.

*Palabras clave:* Canarias, Antillas, Caribe, Atlántico, Historia, Economía, población, producción, distribución.

## 1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años se ha llamado la atención para la realización de una historia atlántica que conectase las orillas de este océano, y que se enmarcase en una dinámica global de historia de Europa, de América y de África, vinculando a las distintas

historias locales (Esta historia ha sido más o menos recientemente expuesta en Elliot, 2001 y fue desarrollada en torno al «sistema atlántico» en Pietschmann, 2002 y en Martínez Shaw y Oliva Melgar, 2005. No obstante, esta idea no era nueva y ya se había hablado de contar una historia del Atlántico en la Etapa Moderna en Verlinden, 1970 y en Chaunu, 1955-1960, que imita el estudio de Braudel y el Mediterráneo, aunque centrándose en la traslación del centro. Esta propuesta de centro fue planteada en Wallerstein, 1972). Además queríamos detenernos en marcos insulares, no sólo por escribir desde ellos, sino también porque tradicionalmente han quedado relegados de la historia dominante, la que se hacía desde el continente, en un síndrome que podríamos calificar como de «San Borondón». Hemos pretendido contribuir con este artículo a la consolidación de esa historia común realizando una comparativa entre las Islas Canarias y las Antillas. Es cierto que podíamos proponer una comparación entre las islas de la Macaronesia y las Antillas, pero pensamos que el comportamiento de cada archipiélago dentro del primer conjunto era tan diferente que debíamos particularizar en Canarias. Las islas de Cabo Verde tuvieron comportamientos históricos que se asemejaban, en gran medida, más a lo ocurrido en el Caribe que al del resto de las islas que componían la Macaronesia. Madeira y Azores, por su parte, aunque con evoluciones similares a Canarias contaban con una característica común crucial que las alejaba del análisis objeto de este artículo: no estaban pobladas en el momento de su descubrimiento por parte de los portugueses.

Tanto las Antillas como las Canarias cuentan con bastantes características comunes en sus procesos de construcción histórica. Prueba de ello son los numerosos puentes, en ambos sentidos, que se han establecido desde la época de la conquista castellana, incluido el de los trasvases poblacionales (Borges, 1977; Castillo Meléndez, 1987; Deive, 1991; Pérez Vidal, 1991; Guancho Pérez, 1992; Macías Hernández, 1992; García Medina, 1995; López Isla, 1998; Hernández González, 1998). Estos paralelismos estuvieron muy presentes en la época de sus respectivas conquistas y algunos emergieron en fases posteriores, dando lugar a una herencia común. En este artículo pretendemos

analizar las semejanzas de ambos territorios al inicio de la conquista castellana, en vísperas del paso de Colón por estas ínsulas. También estudiaremos cuál fue su evolución durante los siglos XVI y XVII, cuáles fueron sus paralelismos y cuáles sus diferencias, que a la postre marcarían un distinto camino y, por tanto, un distinto posicionamiento en el mundo.

El punto de partida de la inserción de Canarias y de las Islas del Caribe en el sistema mundo guarda bastantes similitudes que no explican su distinta evolución posterior. Esta es la idea de partida de nuestro estudio; hemos querido profundizar en cómo desde un punto de vista similar, la evolución posterior mantuvo líneas evolutivas históricas diferentes que fueron conformando la personalidad a cada ámbito.

## 2. CARACTERÍSTICAS COMUNES EN EL PUNTO DE PARTIDA

En principio ambos territorios insulares se encontraban habitados por una población precedente, con culturas caribes y taínas en el caso del Caribe, y guanches en el caso de Canarias, plenamente integradas en el medio ambiente donde se ubicaban. No ocurría lo mismo en otros espacios insulares cercanos a Canarias como Azores, Madeira o Cabo Verde que se hallaban deshabitados a la llegada de los colonos ibéricos.

Estos pueblos aborígenes no habían tenido contacto con los europeos antes de su llegada a estos territorios. Este hecho parece claro para el Caribe, y para Canarias, aunque es verdad que se establecieron relaciones durante la Antigüedad (Jorge Godoy, 1996; Martínez, 2002), éstas se habían interrumpido al inicio de la Edad Media. Aunque es probable que existiese algún lazo durante el Medievo, contacto no documentado, éste sería tan esporádico que en la práctica convertía a Canarias en un territorio aislado de los vaivenes y movimientos poblacionales que afectaron a Europa y a África. La población canaria procedía del norte de África, estando habitadas sus siete islas a la llegada de los europeos. Si bien no hay aún acuerdo para datar las primeras oleadas de pobladores, lo que es seguro es que la mayor parte acuden entre el siglo III antes de Cristo y los pri-

meros años de nuestra Era. Por su parte, los primeros pobladores de las Antillas procedían de la cuenca del Orinoco.

Esta población prehispánica tenía en ambos lugares un nivel de desarrollo tecnológico muy por debajo de los castellanos, se encontraban en ambos casos en un grado de civilización comparable al neolítico superior de los antiguos pueblos europeos (Moya Pons, 1978: 1), lo que explicó en gran parte su caída ante el empuje conquistador de las nuevas fuerzas. Habían desarrollado técnicas agrícolas, ganaderas y pesqueras, pero siempre bastante arcaicas, entre otros motivos porque el medio en el que vivían era lo suficientemente rico para proporcionarles todo el sustento que necesitaban con un mínimo esfuerzo. Además, en ambos sitios las organizaciones políticas fueron muy endebles, nunca fueron más allá del propio ámbito insular, y en la mayor parte de los casos ni siquiera llegaron a constituir formas de gobierno estatales, como mucho Estados con una gran delgadez política (cacicazgos para el Caribe (Morales Carrión, 1968: 24-25) y guanartematos, menceyatos o «reinos» para la organización política de las distintas Islas Canarias). No obstante, el grado de desarrollo fue distinto según la isla, tanto en las Antillas como en Canarias, lo que explicaría que tanto en La Española como en Gran Canaria la resistencia al conquistador fuese mayor al tener unas sociedades más jerarquizadas y una organización previa de la distribución de la producción más eficaz.

El descubrimiento y conquista del ámbito caribeño se inicia con el propio descubrimiento de América por Colón en 1492. Proseguiría su conquista con los siguientes gobernadores, que organizan hasta 1513 la ocupación de las grandes islas inmediatas (Juan Ponce de León, Juan de Esquivel, Diego Velásquez de Cuellar). Podemos concluir esta etapa en el mundo caribeño en 1519 con la fundación de Panamá por Pedro Dávila. Hacia Canarias habían partido expediciones desde el mundo mediterráneo a partir de 1291, con los hermanos Vivaldi, y habían proseguido a lo largo del siglo XIV, sobre todo después de 1336 con la expedición de Lancelotto Malocello. El objetivo de estos viajes era la exploración, la búsqueda de rutas alternativas a las que pasaban tradicionalmente por Oriente Próximo, y la rapiña. Sin

embargo, la conquista de Canarias se iniciaría en 1402 con las expediciones normandas al servicio de Castilla por parte de Jean de Bethencourt y Gadifer de La Salle. No obstante, las islas mayores (Gran Canaria, La Palma y Tenerife) se conquistarán en una etapa posterior a partir de 1478, siendo la última en caer Tenerife en 1496, es decir 4 años después de que Colón pasase por las Islas rumbo al descubrimiento de América. En todas hubo resistencia de la población aborígen, más acusada en las islas mayores, al igual que ocurrió en el Caribe. Con todo ello queremos decir que, el proceso cronológico de conquista de estos marcos insulares fue más o menos paralelo y presentó dificultades similares a los europeos.

Ambos territorios se encontraban bastante alejados de los centros de decisión europeo tras la conquista, lo que condicionaría claramente su evolución posterior. Es cierto que la cercanía de Canarias es mucho mayor, pero aún así se halla a una distancia de 1.100 kilómetros del punto más cercano de Andalucía; para entender lo que esto significa, Madrid se encuentra a una distancia tan cercana de Dinamarca como de Canarias. Ello suponía una duración de más de una semana para cualquier embarcación que se dirigiese a ella desde la Península Ibérica. El factor lejanía jugó un papel importante en el distinto comportamiento de estas áreas, pero, en un principio, la distancia era un elemento de similitud entre ambas.

Tanto el Caribe como Canarias se constituyeron en áreas fronterizas. El Caribe frontera de la conquista inicial, frontera ante lo desconocido, frontera ante las políticas imperiales (Bosch, 1985: 63). Canarias frontera ante África y América, frontera ante el Islam, en definitiva, ambos espacios, frontera ante el Océano Atlántico, conductor de una y otra rivera.

Otro aspecto de similitud es que tanto el Caribe como Canarias sufrieron muchísimo en sus contingentes poblacionales previos a la conquista. Las enfermedades, el hambre y la guerra diezmaron a sus habitantes. Cientos de canarios y de caribeños fueron además vendidos como esclavos en los mercados peninsulares, y sobre ellos recayeron toda clase de abusos y atropellos por parte de los conquistadores. Un primer signo de distinción fue que las repercusiones de esta despoblación fueron

mucho más graves y brutales en las islas del Caribe que en Canarias. Mientras que en las primeras su población precolombina fue en la práctica casi exterminada (Sánchez-Albornoz, 1977: 62-63), en la segunda, aunque muy mermada, sobrevivió en porcentajes que como mínimo alcanzaban el 25% (Betancor Quintana, 2003) (puede que hasta el 40%) de la sociedad que se formalizó tras la conquista. En islas como La Española, que pudieron contar con unas 80.000 personas se pasó a finales del siglo xvi a menos de 1.000 individuos. Aunque existe una gran disparidad en las cifras de población indígena antillana antes de la llegada de los españoles, ésta se podía aproximar a los 300.000 (Mira Caballos, 1997: 34). En Canarias la población aborigen precolombina se aproximaba a los 60.000 efectivos (Santana Pérez, Monzón Perdomo y Santana Pérez, 2003: 19), si bien su número y su porcentaje con respecto a los nuevos pobladores bajó notablemente como ya hemos indicado. En ambos casos muchos de los supervivientes se mezclaron o fueron asimilados por los efectivos recién llegados, abriendo el campo a una sociedad de gran mezcla racial.

Después de la conquista la evolución de la repoblación corrió distinta suerte en uno y otro espacio, pero a principios del siglo xvii dejaba cifras muy parecidas en el número de habitantes. En la isla de Santo Domingo sabemos que la población censada por el Gobernador Osorio en 1606, después de la reducción de los pueblos, y la despoblación del territorio de occidente, ascendía a unos 15.000 habitantes (Julián, 1997). Los datos suministrados a principios del siglo xvii por el obispo fray Juan de las Cabezas Altamirano estimaban en Cuba un total de 12.707 personas (Moreno Friginals, 2002: 30-33). La población de las cuatro ciudades de Puerto Rico, incluida San Juan no pasaría de las 7.000 almas y el conjunto de la isla no sobrepasaría las 9.000 o 10.000 a principios del siglo xvii (Vila Vilar, 1974: 30-33). En Jamaica la despoblación a principios del siglo xvii era aún peor, lo que explicaría su ocupación por Inglaterra hacia 1655. Las estadísticas confeccionadas por el Abad Don Bernardo de Balbuena a principios de siglo y las informaciones inglesas en 1655 arrojan en ambos casos una población de 1.500 habitantes (Morales Padrón, 1952: 60-61). Por el con-

trario, la población canaria a finales del siglo XVI se situaba en cerca de 40.000 personas, en 1587 Tenerife contaba con más de 20.000 personas, Gran Canaria con más de 8.500 y La Palma con 5.850. En el año de 1676 la población isleña ya superaba las 93.000 personas (Arbelo Curbelo, 1990: 39-41).

Canarias fue el primer lugar del Viejo Mundo donde se aclimataron especies vegetales americanas, a la vez que las Antillas fueron el campo de ensayo para el resto de América en la introducción de plantas y animales procedentes de Europa y África. Desde el mismo siglo XVI, el millo fue uno de los cereales más extendidos del Archipiélago Canario, hasta el punto de formar parte ineludible del paisaje canario en la actualidad. Lo mismo ocurrió con la papa, que si bien tardó algo más en generalizarse sí se introdujo de forma temprana, dando lugar a uno de los principales cultivos de exportación en los siglos XIX y XX. Otras como batatas, tomates, guayabos, aguacates, papayas, chumberas y pitas completaron pronto el espacio agrícola. No debemos olvidar que, mientras en el Caribe el alimento básico continuó siendo el cazabe, extraído de la yuca, de gran tradición indígena, junto con los plátanos, el alimento básico de la población canaria continuó siendo el gofio, de origen guanche, junto con el pan, de origen peninsular. La influencia culinaria indígena daba lugar a otro de los paralelismos archipiélagos. Por otra parte, Canarias fue también un importante lugar de aclimatación de especies animales y vegetales tanto de Europa como de África (ya hemos mencionado el ejemplo del azúcar). Era necesario, pues como ha señalado Crosby «allí donde prosperaron y se propagaron suficientes versiones de Europa, aunque fueran incompletas y distorsionadas, también los europeos prosperaron y se propagaron (Crosby, 1989: 106)».

La colonización dio lugar a la formación de una nueva sociedad, se fundaron las primeras ciudades, en donde Santo Domingo, creada en 1496, se convierte en la primera ciudad americana trazada con rigor y concepto geométrico. Pronto otras como La Habana siguen su ejemplo. El plano de la ciudad americana es el resultado de conjugar las ideas humanísticas con la tradición del plano ciudad militar, adoptado en la Edad Media en todo el occidente europeo para las nuevas poblacio-

nes (Chueca Goitia, 1987: 127-128). Se sigue el mismo modelo que en ciudades canarias fundadas en la misma época, como Las Palmas o La Laguna.

Tras su conquista, las Islas articularon su forma de gobierno insular en torno a los Cabildos (Existe un estudio completo de esta institución para el conjunto de Canarias en Aznar Vallejo, 1983). Lo mismo ocurrió en el área caribeña. En ellos estaban representados políticamente la clase dominante de cada isla, encomenderos y grandes poseedores de esclavos para el Caribe y terratenientes, aguatenientes y mercaderes para Canarias. Pero pronto se instalaron otras instituciones bajo el control real, en un principio el peso correspondió a los Gobernadores y Capitanes Generales, debido al carácter de frontera, y por tanto militar, de los territorios, además de los Adelantados, con funciones circunscritas a los aspectos militares de defensa, reclutamiento, nombramiento de capitanes y arbolar banderas. De hecho, el nuevo modelo de gobernador aplicado a Canarias fue el que estuvo llamado a extenderse por las Indias (Sánchez-Arcila Bernal, 2000: 216-217). En las capitulaciones de Santa Fe, Colón pactó con los Reyes Católicos una nueva forma de administración que no se empleó en Canarias, la del virrey. En el ámbito de los tribunales de apelación y en el eclesiástico también existieron muchas semejanzas en los planteamientos iniciales para uno y otro territorio. Pronto se fundó en Canarias, en 1526, un tribunal real de apelación, la Audiencia, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, mientras que la primera audiencia indiana data de 1511, con sede en Santo Domingo.

De la misma manera, también se establecieron los primeros obispados, y se erigieron las primeras catedrales ultramarinas, también con sede en Santo Domingo y en Las Palmas (Sánchez Rodríguez, 2004)<sup>1</sup>. En ambos territorios su Iglesia se organizó

---

<sup>1</sup> En Canarias el primer obispado se establece en Telde antes de la conquista de la isla, en 1351, que se trasladaría a Rubicón en Lanzarote, el 7 de julio de 1404, tras la conquista de esta isla, si bien en ninguno de ellos se construyó catedral. Tras la conquista de Gran Canaria, pasa definitivamente y de forma efectiva a esta isla hacia 1483, construyéndose casi de inmediato la catedral. Existe también una bula de 1424, anulada en 1431, que concedía el obispado a Fuerteventura. La diócesis de Santo Domingo como primada data de 1504.

atendiendo al Patronazgo Real o Real Patronato, lo que otorgaba a la Corona castellana plenos poderes sobre su funcionamiento, e incluía el derecho de presentación para el nombramiento de obispos. En América el Papa cedía también a la Corona los diezmos, que se emplearon para fines espirituales, si bien se exceptuaban los metales y piedras preciosas y de ellos los Reyes se reservaban dos novenos (las tercias reales) (García Añoveros, 1990: 70-82. Sobre el patronato y la organización de la Iglesia americana, pero también canaria, destacamos los trabajos de Hera, 1992 y Luque Alcaide y Saranyana, 1992), al igual que había ocurrido en Canarias, en donde la concesión del Patronato Real se fecha el 12 de diciembre de 1486, por bula de Inocencio VIII (Béthencourt Massieu, 1993: 8). Sin embargo, la situación institucional paralela se rompió muy pronto para los dos ámbitos geográficos y marcó como consecuencia una quiebra en la futura evolución política. En un principio, tanto las islas del Caribe como Canarias estaban regidas por el Consejo de Castilla, pero, a partir de la creación del Consejo de Indias en 1524 (sobre el Consejo de Indias ver Schäfer, 2003), los territorios caribeños estuvieron ordenados por esta jurisdicción, mientras que Canarias permaneció, sin voto, en el consejo castellano. Ello establecía un claro marco de diferenciación, que se agudizaría aún más en los siglos siguientes.

### 3. DISTINTOS CAMINOS, DISTINTOS FUTUROS

Una vez conquistadas, los castellanos orientaron la economía hacia la agricultura y la ganadería de exportación, que les produjese altos rendimientos e hiciesen rentable el esfuerzo de la ocupación y la colonización. Tras los primeros momentos de depredación (búsqueda de oro, especias, tintes, madera, esclavos en el Caribe, y orchilla, sangre de drago, esclavos y conchas para su intercambio por oro en África en Canarias), se pusieron en marcha los mecanismos de producción. Debemos señalar que la presencia y explotación del oro antillano durante el siglo xv y el siglo xvi fue una de las diferencias notables con Canarias, ya que el descubrimiento de este preciado metal agrandó las ambi-

ciones de riqueza fácil con respecto a Canarias. Salvando las distancias, la explotación de la orchilla se convirtió en Canarias en el sustituto de los metales preciosos, y sobre ella se impuso desde el principio una regalía que subsistiría durante todo el Antiguo Régimen y que proporcionó a la Corona buenas rentas en todo el periodo. La debilidad poblacional no justificaba un periodo de depredación amplio en torno a la esclavitud indígena en ninguno de los dos territorios.

En Canarias el protagonismo corrió a cargo de los ingenios azucareros y del azúcar (Sobre este tema consultar Camacho Pérez-Galdós, 1961; Díaz Hernández, 1982; Lobo Cabrera, 1985; Rivero Suárez, 1989; Viña Brito, Pérez Morera, y Machado Carrilla, 1994; Lobo Cabrera y Santana Pérez, 1998), que se exportó rápidamente a los mercados europeos, Génova y Flandes principalmente. Junto a él se promovieron también otros cultivos destinados al abastecimiento, debido a la larga distancia que les separaba con la Península Ibérica, indispensables para el mantenimiento de la mano de obra y de los bajos salarios que se pagaban a los que trabajaban en los cultivos de exportación. En el Caribe, con mayores problemas para atraer población, también se pusieron en marcha estos cultivos de exportación en torno a la caña de azúcar, curiosamente introducida desde Canarias hacia Santo Domingo y de allí al resto de las islas caribeñas. De hecho, el siglo *xvi* fue un siglo floreciente desde el punto de vista del azúcar para algunas islas como La Española o Puerto Rico, que durante el siglo *xvii* no pudieron hacer frente a la competencia del azúcar brasileño y a las nuevas técnicas de explotación puesta en práctica en las Antillas menores, ocupadas por las potencias europeas. En islas como Puerto Rico los ingenios que quedaban sólo rendían la tercera parte de sus posibilidades, pues en 1607 sólo se recogieron 3.000 arrobas, teniendo capacidad para producir 10.000 (Vila Vilar, 1974: 18). El comportamiento del azúcar no fue igual en todas las Antillas. El siglo *xvii* fue un siglo de crisis para una buena parte de las Antillas, si bien hubo excepciones. De finales del siglo *xvi* y principios del *xvii* data el principio del auge del cultivo azucarero cubano. La producción cubana pasaría de no más de 10.000 arrobas anuales, a principios del *xvii*, a 50.000 anuales hacia

1650 y 80.000 en 1670. El proceso de disolución de la hacienda ganadera en la región Occidental, que se inicia en la segunda mitad del siglo XVII fue el fenómeno más importante, cuando los hacendados en busca de mayores ganancias comenzaron a demoler sus predios ganaderos (García Rodríguez, 1992: 220-221). Este azúcar iba destinado también a los mismos mercados europeos a los que acudían los canarios. Cuba, además, se benefició de la reorganización de la flota que convertía a La Habana en el principal puerto del Caribe, a la vez que disponía de otros recursos como el cobre de Santiago.

Al mismo tiempo, la amplitud del territorio y la falta de mano de obra, condujo a la explotación ganadera, menos exigente con los cuidados que la agricultura de exportación, que en el Caribe cobró la fórmula de hatos, ganadería vacuna extensiva dedicada casi en exclusividad a la exportación de cueros. Entre las especies importadas hacia América se encontraba también la «canaria» (mestiza de andaluza y norteafricana). La importancia ganadera en Canarias fue siempre menor en relación con su menor extensión geográfica y su mayor densidad de población, además de que la cabaña ganadera dominante en el archipiélago fue la caprina. Sólo en islas como Fuerteventura, la segunda en superficie del Archipiélago y con una población que no llegaba a los 2.000 habitantes, el ingeniero italiano Torriani calculaba que podían existir a finales del siglo XVI más de 60.000 cabezas de ganado (Torriani, 1978: 71). Aún mayor era la proporción en algunas islas del Caribe, como Santo Domingo, en donde hacia 1570 había censadas 400.000 cabezas de vacuno frente a sólo 10.000 pobladores (Serrera, 1990: 180).

En las islas de Puerto Rico y de Santo Domingo se buscaron alternativas al azúcar en la continuación de la cría de ganado vacuno y la exportación de cueros, y en la extensión del cultivo del jengibre y del tabaco. Con respecto a este último, no fue hasta el 20 de octubre de 1614 cuando el gobierno español se determinó a permitir en América la siembra libre de tabaco que hasta entonces había estado prohibida (Fernández Méndez, 1971: 152). En islas como Trinidad el principal cultivo también será el tabaco, que sufrirá una crisis a mediados del siglo XVII debido a la competencia exterior (Morales Padrón, 1958: 135), y

que será el que atraiga el comercio canario hacia esa isla<sup>2</sup>. Además, a diferencia del azúcar, su cultivo estuvo protagonizado por población blanca, emigrantes peninsulares y canarios, que no se encontraban en un estado servil (serían los vegueros en Cuba).

Desde finales del siglo xvi, y coincidiendo con la crisis del azúcar como artículo de exportación, la vid y el vino se convirtieron en protagonistas de la producción y del comercio exterior canario. Este artículo demandaba un tipo diferente de mano de obra y de propiedad, e impulsaría un desarrollo de las fuerzas productivas distinto al área caribeña, donde las dificultades de aclimatación de este cultivo y las reiteradas trabas legales para evitar su difusión por parte de la metrópoli hicieron casi imposible su cultivo. Las variedades principales fueron las de malvasía y vidueño, aunque también se recolectaban otras como listán o albillo. Además, también alteró los mercados consumidores, que a partir de ahora serían claramente diferentes en ambas zonas. Inglaterra y Francia consumirían los caldos canarios en Europa, pero no menos importante en volumen fue la exportación hacia la propia América, incluido el Caribe, y África.

También hay que señalar que se establecen paralelismos en los momentos de crisis, que provocan que se transformen las economías isleñas para poder subsistir, reajustando la producción destinada a la exportación, y en donde la mejor disposición para aplicar estos cambios hace que surjan islas más beneficiadas, como Cuba o Tenerife, mientras que otras entran en una larga etapa de marasmo, como La Española o Gran Canaria, curiosamente las que habían liderado el proceso de desarrollo económico durante el siglo xvi.

No menos importante es que, aunque una gran parte de los guanches fueron esclavizados, pronto, al igual que en el Caribe, surgieron voces que protestaron por estos hechos y, en general, la Corona tendió a su protección. En Canarias, al tener

---

<sup>2</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), Gallego, Francisco, leg. 1.083, año 1627, fol. 103 r.v. Domingo González, vecino de Gran Canaria, dio poder a Domingo Hernández, vecino de Sevilla, para que pudiese cobrar 1.018 libras de tabaco, que trajo de la isla de Trinidad en el navío «Santa Ana», que hizo viaje de Gran Canaria hacia Trinidad en 1626.

una población y una densidad suficiente, no se dio la encomienda, que sí se extendió por el Caribe, como fórmula de adscripción a la tierra del trabajo indígena, junto con la esclavitud. En las cuatro Islas Canarias primero conquistadas sí se concedió su ocupación en forma de señorío jurisdiccional y solariego, pero la población de ella era relativamente libre, puesto que sólo debía pagar tributos por el comercio (quintos), si bien eran mucho más gravosos que el de las islas ocupadas por la Corona (almojarifazgos). Además, los señores conservaban algunos monopolios como el de la orchilla y se beneficiaban de algunos privilegios por impartir justicia. En las tres islas de realengo, donde residía la mayor parte de la población canaria, los habitantes eran «libres», en su mayoría propietarios, asalariados y arrendatarios (casi siempre medianeros). La esclavitud fue una relación de producción común en Canarias hasta bien entrado el siglo XVII, pero no dominante.

Mira Caballos señala que la encomienda se transformó en la institución vertebradora de todo el sistema social y económico de las islas caribeñas. Fue de esta forma como la encomienda se convirtió en una de las causas más importantes de la extinción del indio antillano, al verse sometido a un trabajo al que no estaba acostumbrado y, además, sin que hubiese una reciprocidad por parte de los españoles que descuidaron hasta los elementos más primarios de su propia alimentación (Mira Caballos, 1997: 361). Como señala Ramón María Serrera, la encomienda, en su fase antillana, hasta los años treinta, adquiere una modalidad más arcaica bajo la denominación indistinta de encomienda, repartimiento en encomienda o simplemente repartimiento de naturales, en donde se adjudica no sólo el tributo, sino también el trabajo del grupo encomendado y, en la práctica, la vida y bienes de los indígenas (Serrera, 1990: 154). Las Leyes Nuevas de 1542 y su afán protector llegaron demasiado tarde para el indio antillano. Los poseedores de mano de obra ya habían tenido tiempo para reconvertir el trabajo de la encomienda en esclavitud, como mano de obra dominante. Estas diferencias entre encomienda y esclavitud no dejaban de ser formales más que reales, porque unos y otros se consumían en los mismos trabajos (Zavala, 1935: 6. Sobre el trabajo de enco-

mienda en las Antillas también mencionamos el trabajo de Arranz Márquez, 1991). En el Caribe, por tanto, se dio una mayor adscripción de la mano de obra a la tierra, primero a través del trabajo encomendado y luego a través del trabajo esclavo, explicada por una mayor ambición e interés de explotación de los recursos por parte de la clase dominante y por existir una mayor extensión de territorio despoblado, que impulsaba los procesos de sujeción del campesino a la tierra. En Canarias, aunque también existieron formas de adscripción al trabajo, éstas no llegaron a ser nunca dominantes.

Debido a la despoblación creciente, y para satisfacer las exigencias de la nueva economía impuesta, se propuso y se llevó a cabo en ambas áreas la importación de mano de obra esclava. Sin embargo, sí fue diferente y también condicionó la evolución posterior el peso que esta relación de producción tuvo en el conjunto de la economía y de la sociedad. Tras el desmoronamiento de la población indígena, la población africana se convirtió en mayoritaria en muchas islas del Caribe. Es cierto que, aunque las llegadas datan desde el mismo momento de la conquista, su ritmo se incrementó espectacularmente en el siglo XVIII, estimándose a fines de esa centuria en más de 1.100.000 los esclavos en el área del Caribe, tanto de las Antillas españolas, como de las Indias Occidentales francesas e inglesas (Klein, 1986, 173). Entre 1492 y 1870 se ha calculado la importación de esclavos a Cuba en 702.000, la de Puerto Rico en 77.000 y la de Santo Domingo en 30.000 (Andrés Gallego, 2005: 19).

En Canarias se importaron esclavos africanos, si bien durante el siglo XVI la presencia de norteafricanos es muy importante, capturados en las cabalgadas que los cristianos realizaban en Berbería. Estos últimos eran, por tanto, mayoritariamente bereberes, es decir, con similares características étnicas que la población aborigen que, como ya hemos visto, también procedía del norte de África. No obstante, junto con los esclavos norteafricanos también fueron llegando subsaharianos, fruto de los intercambios con las poblaciones del norte de África y más tarde del comercio que Canarias mantuvo con el África subsahariana, basado en la captura de esclavos. De hecho, la ma-

yor parte de los que llegan a Canarias son negros (Lobo Cabre-ra, 1982: 147-151). Son cada vez más numerosos a partir de la década de los 80 del siglo xvi y sobre todo durante el periodo de la unificación ibérica, hasta 1640. Procedían fundamentalmente de Cabo Verde, los Ríos de Guinea, Sao Tomé y Angola. Los esclavos abastecían de mano de obra a los florecientes ingenios azucareros, pero también al trabajo doméstico de las ciudades y pueblos, así como a otras labores agrícolas. Pero lo que es un rasgo definitorio de Canarias es que su porcentaje nunca fue mayoritario en el conjunto insular; en el momento de mayor auge de la esclavitud en Canarias, el porcentaje de esclavos llegaba como mucho al 10%, en las principales ciudades portuarias al 14% y en alguna isla como Lanzarote podía superar el 20%, si bien el peso poblacional de esta isla en el conjunto del archipiélago era mínimo (Santana Pérez y Santana Pérez, 2002: 158-159). Además, a diferencia del Caribe, en Canarias, la esclavitud cayó en picado a partir de la segunda mitad del siglo xvii y fue marginal para el siglo xviii. Este hecho se relaciona principalmente con la recuperación demográfica del archipiélago a partir de la segunda mitad del xvii y el xviii, con la pérdida de los mercados portugueses a raíz de la independencia de Portugal, con el cambio del carácter del medio de producción y su vinculación con otras formas de relaciones de producción, es decir, con el cambio de la caña de azúcar como cultivo dominante por el de la vid, que demandaba una mayor cantidad de mano de obra asalariada y medianera. De hecho, los contratos de alhorría fueron siempre a buen ritmo a partir del siglo xvii.

Desde muy pronto ambos marcos insulares se vieron amenazados por los intereses de potencias extranjeras. Ni Inglaterra, ni sobre todo Francia, y más tarde, tras su independencia, Holanda, reconocieron el reparto del mundo firmado por España y Portugal en Tordesillas. Pronto, tanto Canarias como el Caribe sufrieron constantes ataques por parte de los más importantes corsarios. Los primeros envites sobre el comercio caribeño datan de 1513, relacionándose con las pugnas entre Francia y España. En Canarias el inicio de los enfrentamientos es algo anterior, ya que sin nombrar las pugnas con los portugueses, la

presencia de corsarios franceses data al menos de 1498 (Rumeu de Armas, 1947: 61). Unos años más tarde, en el inicio de los intereses ingleses sobre América, John Hawkins establecía el carácter de un contrabando atlántico que relacionaría Canarias y el Caribe en el futuro. En 1562 se detuvo en Tenerife para establecer contacto con amigos suyos relacionados con los vecinos de Puerto Plata. De Canarias se dirigió a Sierra Leona, donde obligó a los portugueses a venderles 300 esclavos, y de ahí se fue a La Española, llegando en 1563 a Puerto Plata donde desembarcó los esclavos y otras mercancías (Moya Pons, 1974: 101-102). A pesar de esta relación, la presión fue mayor para el Caribe a partir del siglo XVII, no sólo ya por fenómenos de corsarismo sino simplemente de piratería. La mayor lejanía, la mayor despoblación, el menor control del Estado en zonas tan alejadas y marginales dentro del Imperio, y las mayores posibilidades de riqueza que ofrecía el tesoro americano, intensificaron los ataques sobre las plazas del Caribe, hasta el punto que se fueron perdiendo muchas de ellas, sobre todo las pequeñas Antillas y la pérdida importante de Jamaica<sup>3</sup>.

En esta ofensiva también salieron perjudicadas las embarcaciones y los mercaderes que realizaban las conexiones entre Canarias y las Antillas (Macías Domínguez, 1978: 354)<sup>4</sup>. En Ca-

<sup>3</sup> Los holandeses habían conquistado Pernambuco en 1630, y se anexionarán Surinam en 1636, y entre 1634-1638 harán lo propio con Curaçao, Aruba, Bonaire, San Martín, etc. Los ingleses tomarán posesión de Bermudas en 1612, Barbados y San Cristóbal, en 1624, Barbuda, Montserrat y Tobago en 1624-1632, Belice en 1638, Bahamas entre 1646-1670, Antigua en 1650, la costa de los Mosquitos en 1665 y Jamaica en 1655. Francia, por su parte, ocupará Dominica, Martinica y Guadalupe en 1635, María Galante y San Bartolome en 1648, Tortuga en 1640 y Granada en 1650. A esto habría que sumar las colonias de estas potencias en Norteamérica.

<sup>4</sup> En 1620, 3 navíos procedentes de Canarias y con destino La Habana, cayeron en poder de los piratas en las costas cubanas, perdiéndose un cargamento de 1.000 pipas de vino. Otro ejemplo en A.H.P.L.P., BÁEZ GOLFOS, JUAN, leg. 1.140, año 1650, Gran Canaria, fol. 244 r.v. En mayo de 1650, el licenciado Francisco Mesías Frías y Salazar, inquisidor apostólico de este obispado y chantre de la catedral, dijo que gastó 4.940 reales en la carga-zón de 10 pipas de vino en el navío «*San Pedro de Juan y Francisco*» remitidas a La Habana, y que se habían perdido por habérselas robado los enemigos holandeses.

narias el corsarismo afectó decisivamente a las líneas mercantes, a las necesidades de defensa y a la propia mentalidad isleña, pero no se diseñó nunca una empresa creíble de colonización extranjera para alguna de las islas. Los ataques del inglés Drake en 1595 (que fracasó) y la del holandés Van der Does en 1599 sobre la ciudad de Las Palmas no fueron más allá del simple pillaje. Aquí además existía también la amenaza del corsarismo berberisco, que afectaba sobre todo a Lanzarote y a Fuerteventura, pero que tampoco plantearon posibilidades para la colonización y, por tanto, para reemplazar la soberanía hispana sobre el Archipiélago. La quiebra de la misma soberanía marcó de forma clara la suerte que habrían de correr estos territorios marítimos, planteando distintos futuros. Pero incluso esta amenaza exterior condujo a algunos planteamientos militares similares, como fue, tanto en uno como en otro espacio, el fortalecimiento de las defensas y la erección de fortalezas y murallas, al uno y otro lado del océano Atlántico.

#### 4. EL COMERCIO COMO CRITERIO DE DIFERENCIACIÓN FUNDAMENTAL

Las mayores diferencias que se plantearon entre las islas del Caribe y Canarias tuvieron que ver con el comercio y su organización. La propia producción canaria y su organización económica planteaban que una gran parte del abastecimiento recayera en el propio comercio regional; las embarcaciones salían de forma regular de Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera para trasladar cereales y ganado a Gran Canaria, Tenerife y La Palma, que a su vez abastecían a las primeras de vino, frutos, madera y manufacturas, tanto de la tierra como del exterior (Este modelo de comercio regional canario se puede estudiar en Santana Pérez, 1996). Se generó un mercado regional estable y legal, que difícilmente se pudo aplicar al Caribe, al menos no con el mismo significado. En el área caribeña sí existía un comercio regional, pero éste se basaba en la reexportación de los productos llegados desde Europa, que se redistribuían

hacia otras Antillas (Gil-Bermejo García, 1983: 115)<sup>5</sup> o hacia las zonas continentales caribeñas como México o Venezuela. Pérez Herrero señala que de este comercio intercolonial no hay datos exactos cuantitativos por ser la mayoría de las veces ilícito, pero todo parece indicar que en la década de 1580 debió darse una intensificación del mismo, lo cual explicaría la vivificación de las tensiones con los navíos extranjeros en aguas antillanas y la necesidad de fortificar los puertos del Caribe (Pérez Herrero, 1987: 788). No parece que este comercio fuese además tan regular como en el caso de Canarias. Apenas se exportaban productos propios antillanos, ya que sus economías no eran complementarias por el propio modelo colonial, justo lo contrario de lo que ocurre en Canarias, donde desde un principio se estableció un intercambio de economías complementarias entre las diferentes islas<sup>6</sup>.

Aún más grandes fueron las diferencias que se plantearon en el comercio exterior. Canarias mantuvo durante todo el periodo colonial un comercio fluido con Europa, África y América. Aunque, como ya hemos señalado, durante el siglo XVI las exportaciones azucareras de estos marcos insulares hacia Europa iban destinadas a los mismos mercados, el carácter no era el mismo, puesto que en Canarias existía libertad de comercio, mientras que en las Antillas no, sus tratos con Europa pasaban por los designios de la Casa de Contratación. Al Archipiélago acudían libremente tanto mercaderes españoles como extranjeros para llevar sus mercancías directamente a Europa (en muchos casos sin pasar por España) y a cambio introducían las mercancías de sus lugares de origen, dando lugar a una red de dependencia (materias primas a cambio de manufacturas), pero siempre de forma libre. La salida primero de azúcar y más tarde de vino canario hacia Europa fue legal y fomentó un desarrollo económico más o menos continuo. Ello provocó el establecimiento de una nutrida colonia de extranjeros en Canarias (ingleses, irlandeses, franceses, holandeses, portugueses, malteses, genove-

<sup>5</sup> Esta autora señala que el producto que primaba en las importaciones cubanas desde Santo Domingo eran los vinos peninsulares y canarios.

<sup>6</sup> Este intercambio de economías complementarias se puede aplicar también a la relación que existe entre Azores y Madeira.

ses, etc.), y el pronto establecimiento de consulados extranjeros que defendían los intereses de sus paisanos (Hemos trabajado la constitución de los consulados extranjeros en Canarias en Santana Pérez, 2001 y 2004; También ha sido estudiado en Brito González, 1998), algo que era impensable en las Antillas y en América en general, donde los extranjeros tenían muy restringido su acceso a esos territorios.

En el Caribe también se entró desde muy temprano en el intercambio desigual de materias primas a cambio de manufacturas, pero la diferencia fundamental es que su comercio con Europa estaba controlado por la Casa de Contratación y el monopolio de Sevilla, por tanto no era libre. Las mercancías caribeñas no debían viajar directamente a los puertos extranjeros sino que tenían que dirigirse a Sevilla. Del mismo modo, los artículos europeos debían partir de los puertos ibéricos habilitados en la primera mitad del siglo XVI, y luego del eje Sevilla-Cádiz-Sanlúcar.

Con respecto a África, los castellanos continuaron con los asaltos a la vecina costa sahariana comprendida entre el cabo Aguer y el cabo Bojador desde finales del siglo XV hasta 1572, año en que Felipe II prohíbe estas cabalgadas. Pero además, Canarias también mantuvo desde el siglo XVI un comercio regular, tanto lícito como ilícito, con el África subsahariana, del que fue una plataforma principal, y que tenía como objetivo abastecerse de esclavos y dar salida a productos canarios. Además, parte de este tráfico estuvo protagonizado por canarios, siempre acompañados por portugueses. Durante el Antiguo Régimen logró poner en conexión las Islas con Cabo Verde, Guinea, Sao Tomé y Angola. Durante los siglos XVI y XVII la participación de los propios caribeños fue muy limitada en su propio abastecimiento de esclavos. Es cierto que la población negra se convertía pronto en la mayoritaria de muchas de sus islas, pero su distribución estuvo fuera de sus manos y sí en la de los asentistas o contrabandistas europeos.

Canarias fue la única excepción al monopolio sevillano. Por razones estratégicas (procurar tener las islas pobladas como mejor defensa ante una posible invasión) la Corona le concedió el privilegio de poder comerciar directamente con América, así

como el estar exentas de pagar algunos tributos como las alcabalas. Las Islas eran la única base hispana en el Atlántico en el camino hacia América y África, ya que debido a los tratados de Alcaçobas-Toledo de 1479-1480 y de Tordesillas en 1493, Castilla había renunciado a los demás territorios africanos e islas anexas en favor de Portugal. Además, las corrientes y vientos favorecían la posición de Canarias como enclave principal para los viajes de ida hacia América y África, cumpliendo la función de «puerta afortunada».

Aunque en las primeras décadas del siglo xvi este comercio fue casi libre para Canarias, pronto la Casa de Contratación (fundada en 1503) impuso graves y cada vez más numerosas restricciones que, si bien dejaron seguir practicando este tráfico a los canarios, en la práctica lo convirtió en falta de libertad y totalmente insuficiente para las pretensiones de la producción canaria. En un principio el comercio sin trabas de Canarias con América no supuso ninguna dificultad para los peninsulares. Las Islas estaban aún poco pobladas y la Corona controlaba casi en exclusividad la ruta hacia Indias, sin peligro de que se inmiscuyeran otras potencias. Además, otros puertos peninsulares tenían idéntica permisión para los viajes de ida. Conforme avanza el siglo xvi, la presión de otros Estados es cada vez mayor, y las necesidades monetarias de la Corona se incrementan, por lo que se hace necesario centralizar e intentar controlar cada vez más este comercio, con un objetivo fiscalizador, por lo que se apoya a Sevilla como sede casi exclusiva del comercio de Indias y se restringen los antiguos privilegios de otros puertos españoles.

Este doble carácter, de permisión pero con restricciones, dio pábulo al florecimiento del comercio ilegal con América en general, y con las Antillas en particular. Las causas hay que buscarlas en las necesidades internas de la producción canaria, en la progresiva debilidad de la monarquía para hacer cumplir las normativas (estamos inmersos en un proceso de construcción del Estado Moderno y aún la capacidad de control se está fortaleciendo), en la corrupción de los cargos destinados a controlarlo y en la presión de los Estados europeos. A ello había que sumar un desarrollo colonial cada vez mayor (Gunder Frank,

1985: 81). Este tráfico ilegal fue una respuesta a la reglamentación severa que restringía su comercio, pero además llegaría a influir en el devenir histórico de la economía isleña.

Las raíces del contrabando para las Antillas eran, sin embargo, distintas a las del otro lado del océano. Los medios eran los mismos, o al menos parecidos, pero los fines eran diferentes. Al igual que sucedía en Canarias, una parte importante del contrabando caribeño consistía en la llegada regular de navíos extranjeros a las islas antillanas con el pretexto de arribada forzosa o falta de bastimentos. El contrabando era aquí también una necesidad, aunque con un origen distinto. No había una demanda tan acuciante para la propia producción exportadora caribeña, ya que ésta encontraba sus mercados en el propio sistema colonial establecido por la metrópoli. Las producciones de cuero, azúcar o tabaco caribeño encontraban fácilmente mercados de compra. No ocurría lo mismo con la producción de vino canario. El problema surgía con las importaciones europeas vendidas por los españoles y con los esclavos destinados a los ingenios, cuyo precio era mucho más alto al que ofrecían sus competidores contrabandistas europeos. A los productores antillanos les fue durante todo el siglo XVI y XVII mucho más ventajoso el comprar y vender sus productos a los europeos que a los españoles. La crisis y la consiguiente despoblación antillana, la presión de las potencias enemigas para contrabandear y el evento del corsarismo, agudizaron el fenómeno, que, por otro lado, siempre contó con la connivencia de los colonos, que de esta forma salían beneficiados, en palabras de Moya Pons «Las más de las veces, el contrabando continuaba sin trabas y sin problemas, pues la necesidad de manufacturas europeas afectaba a toda la población, y todo el mundo, autoridades y gente común estaban igualmente comprometidos en un negocio que garantizaba la subsistencia de aquéllas gentes incomunicadas de Santo Domingo por numerosas barreras naturales y alejadas de todo trato con España (Moya Pons, 1974: 113)».

Desde el reinado de Felipe II los barcos que iban a Indias debían hacerlo integrándose en las Flotas (Sobre la evolución de la permisión canaria con Indias son imprescindibles los estudios de Peraza de Ayala, 1952; Morales Padrón, 1955). En 1611, y por

un tiempo de 2 años, se impidió el comercio canario con Indias, con el objetivo de evitar así el contrabando que se practicaba sin ningún recato desde las Islas. Al final de este periodo se autorizó a exportar 600 toneladas, descargando en puertos donde no tocara la flota. Esta cantidad era ridícula en estos momentos, pues sólo La Habana necesitaba 6.000 pipas de vino, y la producción y comercialización canaria, sólo de vino, excedía con mucho las toneladas de la permisión. En 1614 se permitió cargar en las Flotas 500 toneladas, siendo la mitad de este tonelaje a Tierra Firme y la otra mitad a las Indias de Barlovento; en 1615 se elevó esta cantidad a 600 toneladas, sujeta a las mismas condiciones, al igual que en la permisión de 1616, cuando se reducen a 500 de nuevo el número de toneladas, lo mismo que sucede en 1618, 1619, en 1620 y en 1622. Hacia 1626 la situación todavía empeora aún más hasta cifras ridículas, hasta 300 toneladas para todo el Archipiélago. Las restricciones entre las 300 y las 600 toneladas perdurarán hasta 1632, en que se aumentan a 700, sujetas a que se descargase la mitad en Tierra Firme, Nueva España, Honduras y Campeche, y la otra mitad en las Islas de Barlovento. Esta permisión se prorrogará en los años 1635, 1637 y 1641, año a partir del cual se dejan de solicitar permisos desde las Islas para comerciar con América, ya que la situación del contrabando era tan fructífera que superaba con mucho las toneladas sujetas en los permisos reales. En 1649, y una vez más a consecuencia del contrabando, se prohíbe de nuevo el comercio en su totalidad con las Indias, pero esta situación tan sólo dura unos meses, en los que se volverá a continuar con las 700 toneladas.

En 1657 se dicta real cédula que concede por 3 años licencia para transportar 1.000 toneladas. A ésta siguió otra provisión de 28 de mayo de 1664 con el mismo número de toneladas por 6 años, en 1 de diciembre de 1671 y en 31 de diciembre de 1673 se prorroga por otros 2 años cada una. En 1657 se había autorizado regresar directamente a las Islas a los navíos de la permisión, medida que perdurará hasta 1678, en que se exige de nuevo volver en conserva desde La Habana a Sevilla. Además, en 1657 se concedió al Archipiélago asentimiento para enviar con destino a la Península el resto de las mercancías

que quedasen después de absorber los mercados isleños lo necesario.

En 1675 sólo le conceden 600 toneladas de permisión, con una serie de características como la de ir en conserva, embarcar sólo vino, cumplir con el tornaviaje a Sevilla y, quizás lo más destacado, llevar 5 familias por cada 100 toneladas, quitándoles a cambio el derecho de avería que hasta entonces se pagaba. Esta nueva situación se repetirá con las licencias de 1678 y 1682. En 1688 un nuevo permiso dilató por 8 años la ventaja de las 600 toneladas, a las cuales se le añadieron 400 más debido a la falta de mantenimientos y pobladores en Puerto Rico, por lo cual se le exigía a Canarias el embarque de 5 familias por cada 100 toneladas. En 1697, el Rey concede una nueva prórroga de 1.000 toneladas, siempre que se llevasen a Santo Domingo 5 familias por cada 100.

En teoría, a cada isla de las que tenían permisión le correspondía una cantidad de toneladas para transportar hacia Indias. Como ya hemos mencionado, esta cantidad fue oscilando a lo largo del siglo, pero en cualquier caso, la cantidad mayor fue para Tenerife, seguida de La Palma y por último de Gran Canaria. Sin embargo, también existía la posibilidad que si alguna de las islas no fuese capaz de cubrir el máximo de toneladas que se le permitía pudiese recurrir a que éstas fuesen transportadas por otra isla. De este fenómeno se benefició especialmente Tenerife sobre la capacidad de Gran Canaria, y dio lugar a circunstancias de fraude para poder llevar más toneladas de las permitidas.

También ocurre que islas como Gran Canaria transporten mercancías de otras islas de la permisión, por ejemplo a través del puerto de La Luz, en donde se embarcó vino tinerfeño hacia Cuba, a pesar de la propia producción grancanaria<sup>7</sup>. Esta

---

<sup>7</sup> A.H.P.L.P., ROSALES, ANDRÉS, leg. 955, año 1624, Gran Canaria, fols. 632 v.-633 r. En agosto de 1624, el capitán Andrés Vázquez Botello, dueño y señor del navío «*Nuestra Señora del Rosario y San Antonio*», surto en La Luz, que había tomado registro para La Habana, dio poder a Diego Suárez Ponce de León, canónigo de la catedral, consultor del Santo Oficio, vicario y hacedor de Tenerife, para que pudiese fletar en esa isla hasta 200 pipas de vino que lo eran del puerto de La Luz, dando cartas de pago.

fórmula era una de las posibilidades que tenían los caldos tinerfeños para buscar una salida a sus cada vez más abundantes cosechas. En la práctica, lo que suponía era el que se transportase generalmente una mayor cantidad de toneladas anuales en cada isla de permisión. En cualquier caso, esta táctica no parece que fuese la tónica general, y las razones por las que se produjeron, parece que obedecieron a coyunturas concretas o a los múltiples negocios que mantenían los mercaderes en varias islas, más que a una deficiencia eterna en la producción vinícola grancanaria. Parece también que estos añadidos tinerfeños están en relación con la superación de la cota de toneladas oficiales hacia las Indias y el contrabando.

A pesar de lo insignificante que supuso el aumento en el número de toneladas de la permisión a partir de 1657, en relación con la capacidad de producción y de comercialización del Archipiélago canario, las Islas notaron la mejora en un leve aumento de las exportaciones hacia América. Desde Cuba también se dejó sentir esta mejora con un mejor abastecimiento en el número de pipas de vino llegadas, pues el 9 de octubre de 1665 así lo admitía el Cabildo de La Habana. En esa fecha el maestro de campo Don Francisco Dávila Orejón Gastón, gobernador y capitán aguerra de Cuba, propuso que ya que su capital estaba con mucha opulencia de vinos de los que se habían conducido a ellas de las Islas Canarias, en virtud de sus permisiones y que en ese momento el precio del cuartillo era elevado para lo que correspondía la abundancia de caldos, era conveniente que se redujese el precio del cuartillo que se vendía en las tabernas, por lo que se acordó que se rebajase el cuartillo de vino al precio de 2 reales hasta que se acordase otra cosa, sellando los señores diputados las pipas de vino que desde ese momento en adelante ocurriesen a ese precio y sobre él hiciesen la postura<sup>8</sup>.

La posibilidad del propio comercio legal canario, pero sobre todo del ilegal con América hizo que llegasen a las Islas, y se asentasen en ellas una colonia importante de extranjeros. La

---

<sup>8</sup> Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (O.H.C.H.), Actas del Ayuntamiento de La Habana, libro 13, fol. 308-308 V.

obtención de artículos americanos fue uno de los grandes alicientes para los europeos<sup>9</sup>. La importancia de esta colonia fue variando con el paso del tiempo, siendo notable la de flamencos y genoveses en el siglo XVI, la de portugueses desde la conquista hasta la independencia lusitana, la de franceses, holandeses e ingleses en el siglo XVII, a la que se sumarían los irlandeses en el siglo XVIII. El contrabando atrajo, por tanto, mercaderes y capitales necesarios para comprar las mercancías, que en parte fueron reinvertidos por los vendedores canarios en el comercio y también en la compra de tierras, agua y rentas. Al tiempo, contribuyó a resolver parte del desequilibrio permanente con Europa en su balanza comercial.

Los extranjeros que controlaban el comercio con Europa acudían con sus mercancías a las Islas, no sólo para distribuir las en el mercado canario sino también para burlar el control de la Casa de Contratación y colocarlas en los mercados americanos, obteniendo de esta forma la tan ansiada plata y otros artículos de lujo americanos como azúcar, tabaco, café, cacao, cueros, grana, añil, etc<sup>10</sup>. También llegaron diversas cantidades de palo tinte desde Cuba (López Cantos, 1979: 372)<sup>11</sup> y madera trabajada como cofres u obras de arte, con un gran valor, generalmente de cedro<sup>12</sup>. Para una isla como La Palma la principal importación antillana en la primera mitad del siglo XVII fue el jengibre, sobre todo procedente de Puerto Rico, lo que habla

<sup>9</sup> A.H.P.L.P., DELGADO SALAZAR, FRANCISCO, leg. 1.068, año 1626, Gran Canaria, fols. 296 v.-299 r. El navío «*La Rosa*» tenía cargadas 38 arrobas y 1 libra de grana campechana, 8 cajones de añil en piedra de las Indias con 45 arrobas y 5,5 libras y 200 quintales de palo campeche, para llevarlas desde Gran Canaria a Francia.

<sup>10</sup> Archivo General de Indias (A.G.I.), Escribanía, 945 A, fols. 101 v.-102 r. En febrero de 1661 llegó de Cuba a Gran Canaria el navío «*Nuestra Señora de los Remedios*», cargado de miles de cueros de vaca al pelo, 400 o 500 cargas de cacao y mucha cantidad de tabaco.

<sup>11</sup> En el año 1687 llegó procedente de La Habana a Santa Cruz de Tenerife el navío «*Nuestra Señora de Pilar y las Ánimas*», con carga de 248 cueros y 100 quintales de palo tinte.

<sup>12</sup> A.H.P.L.P., QUIROGA Y LOSADA, FRANCISCO, leg. 1499, año 1700, fol. 10 r. En testamento, Don Luis Rodríguez, racionero de la catedral, natural de Gran Canaria, declaró tener 4 arcas de cedro hechas en La Habana, que la menor tenía 5 palmos de largo y la mayor costó 20 pesos.

bastante de su uso foráneo, puesto que no existía ningún mercado canario que demandara este artículo (Torres Santana, Elisa, 2003: 209). Sólo entre 1680 a 1687 llegan desde Cuba a Tenerife y La Palma 4.970 quintales de palo campeche, 5.534 quintales de palo de tinte, 70 arrobas, 34.000 libras, 700 manojos y 47 tercias de tabaco, 4 quintales, 70 arrobas y 1.881 libras de tabaco en polvo, 12 arrobas de tabaco molido, 300 arrobas y 51 cajones de azúcar, 614 arrobas y 20 cajones de azúcar blanco, 63 arrobas y 50 cajones de azúcar quebrado y 2 zurrones y 16 arrobas de cacao. Pero sin duda lo que más se envió de Cuba en esos años fueron los cueros. Este artículo llegó también en formas muy variadas de elaboración (al pelo, curtidos) y de tipo (de toros, de vacas, de novillos), en total entran 4.025 cueros al pelo, 2.080 cueros toretes, 174 cueros curtidos, 50 medios cueros curtidos, 245 cueros de toro al pelo terciado, 181 cueros de toro, 1.600 cueros de toros morrudos al pelo, 950 cueros de toro al pelo, 507 cueros de vaca, 394 cueros de vaca al pelo, 380 cueros, 167 cueros novillos al pelo y 36 cueros de novillos (Morales Padrón, 1955). Es prácticamente imposible que toda esa mercancía se consumiese exclusivamente por la población canaria, por lo que pensamos que ésta sería destinada a un comercio de redistribución fuera de Canarias. Son sintomáticas las importaciones de azúcar caribeño a partir del segundo cuarto del siglo xvii, ya que es una muestra clara de la crisis completa del azúcar canario, en el que por esa fecha ya habían cesado los trabajos de casi la totalidad de sus ingenios.

A pesar de la intervención de los extranjeros como receptores de las mercancías llegadas de Indias o distribuidores de las suyas propias, el comercio canario con América estaba protagonizado por canarios y españoles. El factor clave de los extranjeros hay que buscarlo en su notable presencia en las Islas, como compradores de artículos americanos, que llevaban rápidamente a sus lugares de origen, a la vez que introductores de artículos prohibidos en las exportaciones canarias hacia Indias, como método de pagar lo adquirido.

La presencia de extranjeros como contrabandistas, y sobre todo de los enemigos de la Corona, explicó un cambio de actitud contra el fraude. Desde finales del siglo xvi el contrabando

no era sólo un problema económico sino también político y religioso. Los Estados que permitían el contrabando eran enemigos de España y lo que era peor, herejes, que amenazaban no sólo el monopolio sevillano sino la unidad de la fe de los territorios hispanos, sobre todo en áreas como las caribeñas que estaban relativamente despobladas y que se ligaban cada vez más económicamente a estos protestantes. Este fenómeno puso en alerta a la Corona quien llevó a la práctica una política de «tierra quemada» para luchar contra este contrabando, lo que explica la despoblación de la banda norte y del oeste de Santo Domingo a principios del siglo xvii. Esta medida que trataba de preservar el monopolio sevillano fue a medio plazo contraproducente, ya que permitió el asentamiento de los contrabandistas, corsarios y piratas en estas zonas ahora abandonadas, eso sin mencionar la posterior presencia francesa en Haití. Lo mismo había ocurrido en la despoblación de la banda norte de Jamaica, que fomentó el contrabando y, en fin, la toma de la isla por los ingleses en 1655.

Los productos que legalmente podían llevar los canarios hacia Indias eran los de la tierra, que consistían sobre todo en vino, vinagre, brea, lentejas, ajos, frutos secos (almendras, nueces, higos, orejones) y cantidades insignificantes de harina<sup>13</sup> y cera (Morales Padrón, 1955: 331)<sup>14</sup>. Esta legalidad se convertía en ilegalidad cuando se vulneraban las toneladas de la permisión. Durante la primera veintena del siglo xvii Isabelo Macías ha calculado que llegaría a La Habana una media anual de 1.200 pipas desde Canarias; en 1616 y 1618 la cifra supuso

---

<sup>13</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, leg. 1.277 año 1663, Gran Canaria, fols. 167 v.-168 v. Don Juan de Cariz, vecino de Las Palmas de Gran Canaria, declaró, en mayo de 1663, llevar embarcado en el navío «*Nuestra Señora de los Remedios*», que iba para Santiago de Cuba, con escalas en Puerto Rico y Santo Domingo, 2 frangotes de mercaderías fabricadas en Gran Canaria, que importaban 3.775 reales y 2 fanegas de harina, que pertenecían a Luisa González Mota, su suegra.

<sup>14</sup> Un ejemplo son las 700 libras de cera y 1 cajón de cera blanca más que transporta en 1680 el navío «*Santa Ana*», del que era maestre Mateo de Palacios y se llevan desde Santa Cruz de Tenerife a La Habana. Junto a ellas también se cargan 74 pipas de vino, 95 pipas y 6 cajas, 4 barriles, 1 tercerola y 11 cajas de aguardiente y 1.000 varas de tafetán.

2.500 pipas. Estas cifras disminuyeron algo conforme nos aproximamos a la mitad de la centuria, así 458 pipas en 1638 y una media anual en torno a las 350 pipas (Macías Domínguez, 1978: 136). El vino canario también llegó a Cuba ocasionalmente a través de la reexportación del sobrante en Puerto Rico y Santo Domingo (Macías Domínguez, 1978: 159). La doctora Elisa Torres ha contabilizado sólo para 5 barcos que partieron desde Canarias entre 1603 y 1624 el envío de al menos 441.920 litros de vino, y afirma que, para los primeros 25 años del siglo xvii, la mayor parte del tráfico comercial de vino de Gran Canaria con el área del Caribe, lo mantiene con la ciudad de La Habana (Torres Santana, Elisa, 2003: 244). Nosotros hemos calculado que sólo para Gran Canaria, durante el reinado de Felipe IV, saldrían para Indias unas 220,11 pipas por año, es decir, 105.656,4 litros por año, o lo que es lo mismo unas 9.684,84 pipas para todo el reinado (Santana Pérez, 2002: 173). Igualmente sabemos por el profesor Bethencourt Massieu que La Habana podía absorber anualmente entre las 5.000 y las 6.000 pipas, lo que la hacía altamente rentable como mercado. Los envíos de brea desde algunas islas como La Palma fueron constantes a lo largo de toda la centuria<sup>15</sup>. La producción de brea fue considerable también en Tenerife y Gran Canaria, después de un costoso proceso de elaboración para obtener la resina. Precisamente Cuba, y en concreto La Habana, fue durante el siglo xvii, el principal mercado de la brea palmera (Lobo Cabrera, Santana Pérez y Toledo Bravo de Laguna, 1998: 87), destinándose principalmente este artículo a la elaboración y reparación de embarcaciones en los astilleros de esta ciudad, en cualquier caso, y aunque anclados en su papel de exportador de materias primas, las Islas pudieron enviar artículos que competían con los de la Península.

El peso de las manufacturas canarias fue casi insignificante y, aunque también se enviaron grandes cantidades de manufac-

---

<sup>15</sup> Archivo Histórico Insular de La Palma (A.H.I.L.P.), ALARCÓN, CRISTÓBAL DE, Sin catalogar, Año 1620, s/f. El capitán Domingo Corona Palavecín, regidor y vecino de La Palma, cargó en 1617 80 cajones de brea para llevar de La Palma a La Habana en el navío del que era maestre Diego Herrera. En Cuba los recibió el capitán Diego Díaz Pimienta.

turas extranjeras, éstas fueron siempre embarcadas de manera ilegal. Entre las manufacturas canarias destacaban las textiles (mantas, sombreros) y otras como las piedras de destilar. La mayor parte de las manufacturas europeas que se cargaban en Canarias para las Antillas eran textiles<sup>16</sup> (telas, medias, sombreros), sobre todo de lana, pero también de lino, algodón, seda, y a menudo fabricadas en países enemigos de la monarquía española, que usaban de intermediarios canarios para burlar las prohibiciones. Junto a éstas herramientas: cofres, barriles, peines, espejos, etc., en una carta del Consejo de Indias, el 4 de octubre de 1659, al juez superintendente del comercio de Indias en las Islas Canarias, que trataba sobre la averiguación de los fraudes de los navíos extranjeros que haciendo escala allí pasaban a las Indias, se denunciaba que los navíos pasaban abarrotados de ropa del Norte a Indias, y que con hacer escrituras de venta, puestas en cabeza de algún vecino, salían con pretexto de la permisión con 50 o 60 pipas de vino, registradas a la costa de Cuba, y de allí pasaban con registro a Cartagena, Campeche y Veracruz<sup>17</sup>. Otro caso es el navío «*Nuestra Señora de los Remedios*», que el 24 de mayo de 1659 salió de Gran Canaria para Cuba, con escalas en Puerto Rico y Santo Domingo, era de fábrica holandesa, iba suelto, era de 150 toneladas y estaba cargado de ropa<sup>18</sup>.

En el Caribe la situación fue bien distinta. El comercio de las Antillas con el resto de América se basó en la reexportación de productos que llegaban de Europa de forma legal o ilegal. Fue muy escaso el comercio de artículos propios caribeños con el resto de América, ya que en la mayor parte estaban destinados a las necesidades de la metrópoli. Además ese comercio es-

---

<sup>16</sup> A.H.P.L.P., GALLEGO, FRANCISCO, leg. 1.083, año 1628, Gran Canaria, fol. 311 r.v. En 1628, Agustín García de Aguilar, mercader, vecino de Gran Canaria, cargó para La Habana en el navío del capitán Domingo de Olinde, entre otras cosas, 6 camisones de Ruán de punto, valonas de holán y 6 pares de calzones de Ruán.

<sup>17</sup> *Cedulario de Canarias. Tomo III. (1601-1693 y 1701-1704)*. Transcripción y estudio preliminar por MORALES PADRÓN, Francisco. Sevilla, 1970, p. 178.

<sup>18</sup> A.G.I., Escribanía, 945 A., fols. 101 v.-102 r.

tuvo también reglamentado por el Consejo de Indias y la Casa de Contratación, y fue protagonizado generalmente por españoles, no por los propios caribeños. La presencia de extranjeros en las Antillas estaba casi prohibida, y si bien es verdad que los navíos ingleses, holandeses, portugueses y franceses introducían sus mercancías directamente, a veces por la fuerza y otras con la connivencia de las autoridades, esto se hizo siempre de manera ilegal, al igual que la adquisición directa de mercancías americanas.

El Archipiélago fue una puerta de escape para numerosas personas que querían huir de la justicia y rehacer su vida en América, a través de la emigración ilegal. Además de fugitivos, emigraban personas sin registro, simplemente por pobreza y en busca de nuevas oportunidades. Algunos ejemplos en la década de los 20 del siglo XVII son significativos. Así, en agosto de 1623, salió un navío catalán hacia Indias con muchos vecinos de Gran Canaria sin licencia; en 1621 partió para Nueva España un navío del que era maestre Andrés Alonso, con más de 20 hombres y mujeres escondidos; en julio de 1625 fue un navío llevando más de 40 personas, entre los que se contaban algunos franceses. También en septiembre de 1627 hizo viaje a Puerto Rico la carabela «*Nuestra Señora del Rosario*», llevando a pasajeros sin licencia, entre ellos a fugitivos por asesinato, mujeres casadas sin permiso de sus maridos y esclavos<sup>19</sup>.

Además, sabemos con certeza que también se llevaron, de forma más o menos frecuente, piezas de esclavos africanos directamente desde los puertos de las Islas Canarias. Así, en julio de 1679, el Consejo de Indias ordenaba al gobernador de La Habana, el maese de campo don Alonso de Campos Espinosa, que llegando a ese puerto un navío que había sido despachado desde Tenerife, averiguase que carga llevaba y de qué géneros se componía, aprehendiendo por de comiso todos los frutos que no fuesen de las Islas, dando cuenta de todo. Se sospechaba

---

<sup>19</sup> A.G.I., Escribanía 948 B. Así se describe, por ejemplo, desde 1623, los excesos cometidos por Isidro Moreno de Sotomayor y otros jueces de registro de las Islas, en la que se les acusa de haber dejado pasar a Indias a muchas personas vecinas de las Islas, muchos de ellos perseguidos por delitos y deudas.

que, además de vino y frutos, podía llevar alguna carga de negros y otros géneros prohibidos. El capitán del navío era don Juan de Villalobos, parcial y amigo de don Gerónimo Velazco, gobernador y capitán general de las Islas Canarias<sup>20</sup>. Los ejemplos de traslados de esclavos desde Canarias a las Antillas se multiplican más o menos soterradamente en cada una de las islas; en septiembre de 1627 sale del puerto de La Luz hacia la Trinidad el navío «*Santa Ana y Nuestra Señora de la Cinta*», llevando oculto un esclavo; en 1628, en La Palma, Juan Flores Rivera, vecino de Caracas, dijo que debía a Francisco Luis Pedraza, almojarife de La Palma, 1.450 reales de resto de mayor cuantía en que le había vendido un esclavo negro llamado Francisco. Tenía que correr el riesgo hasta llegar 24 horas después a La Habana en el navío «*San Francisco Capuchino*», maestro don Diego Gaitán<sup>21</sup>. Es más, en 1639 el Rey estaba informado que desde las Islas Canarias se despachaban con registro de la Casa de Contratación muchos navíos de portugueses con esclavos para las Indias<sup>22</sup>. Así, en el testamento de don Francisco de Molina en 1687, residente en La Habana y natural de La Laguna, declaró que había venido a La Habana con Lorenzo Pereda, que había traído varios esclavos entre ellos una esclava suya, o en 1700, en el que Juan Suárez de Miranda, ayudante y vecino de Tacoronte, dio poder para vender un esclavo criollo mulato, llamado José, a Gaspar de los Reyes, Andrés Yanes y Carlos del Rey, todos vecinos de La Habana (Fariña González, 1997: 177 y 192-193).

Todos estos ejemplos ilustran lo que fue una corriente regular de venta de esclavos hacia Cuba durante el siglo XVII, que aunque minoritaria con respecto a los que se importaban directamente de África, debió ser altamente beneficiosa. Y eso sin mencionar a otros esclavos, que desde Canarias fueron llevados a otros lugares de América en un comercio fraudulento, o de los que no sabemos a donde fueron con exactitud ya que sólo se sabe que se los llevaron a Indias.

<sup>20</sup> *Cedulario de Canarias...*, opus cit., p. 265.

<sup>21</sup> A.H.I.L.P., ANDRÉS DE CHAVES, Año 1628, Caja 5, Fol. 253 r.-v.

<sup>22</sup> A.G.I., Indiferente, 3089, L.3.

A lo largo del siglo xvii, Canarias comerció con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica, Trinidad y Barbados<sup>23</sup>. Sabemos que en la primera mitad del siglo xvii el coste total de las importaciones cubanas procedentes de las Islas Canarias fue más elevado que el de las peninsulares, en un porcentaje del 58%, con un total de más de 18.685.101 reales en los primeros 50 años del siglo. El valor de las importaciones fue destacado en la primera mitad del xvii, aunque se pasó por un bache entre los años 1637 y 1643, en el que disminuyeron, para volverse a recuperar con creces entre 1644 y 1650 (Macías Domínguez, 1978: 135-136). Este pequeño bajón en torno a la década de los 40 no sólo se manifiesta en el valor de las importaciones, sino también en la llegada de embarcaciones desde Canarias (Macías Domínguez, 1978: 145-146).

Una de las formas de contrabando fue el llevar desde Canarias más mercancía de la registrada. Así, en junio de 1611, en una comisión al regente de Canarias para averiguar las mercaderías que de esas islas se llevaban a Indias, se afirmaba que desde Canarias se enviaban artículos de lienzo, sedas y paños, ondeándolos en naves extranjeras que los llevaban a Canarias sin pagar ningún derecho. La consecuencia era que cuando llegaban las flotas a América sus productos ya no tenían valor, y ponía como ejemplo un navío de 600 toneladas que había llegado a La Habana, el cual decía que sólo llevaba 100 toneladas de las 500 de permisión, y que en ese puerto se hacía almacén de mercancías para de allí, entre flota y flota, ir navegando lo que llevaban a la Nueva España<sup>24</sup>. En otro ejemplo, en 1625, de los que hay innumerables casos, el maestro Miguel González de Alcalá, que se había embarcado para La Habana, fue denunciado por llevar vino fuera de registro (Rodríguez Yanes, 1992: 25).

---

<sup>23</sup> A.H.P.L.P., ÁLVAREZ DE SILVA, DIEGO, leg. 1.274, año 1656, fols. 186 v.-188 r. En marzo de 1656, el capitán Juan Farto, vecino de Las Palmas, en testamento, declaró que Francisco de Valderrama le dio en Gran Canaria un bajel para que lo administrase y llevase a Cabo Verde donde debía hacer negocio para volver a esta isla, y por no conseguir el intento le fue forzoso pasar a La Barbada, que estaba poblada de ingleses.

<sup>24</sup> *Cedulario de Canarias...*, opus cit., pp. 35-36.

Las autoridades americanas llegaban a informar a la Corona que cada año llegaban de 15 a 20 barcos procedentes de Canarias cargados de géneros extranjeros (la permisión era de 6 barcos), comprados en las Islas a flamencos y a los de otras nacionalidades, ascendiendo el valor de estas mercancías a más de 250.000 ducados, los cuales mediante el soborno a las autoridades locales no eran registrados en el Archipiélago, ni detenidas en Cuba (Macías Domínguez, 1978: 178). La Corona admitía desde principios del siglo xvii que la permisión era ampliamente superada, se llevaban muchas mercancías prohibidas, ondeándose en navíos extranjeros, y navegándolas desde las Islas a La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico, con mucha cantidad de vino, que tenían almacenados para llevar a Nueva España y Tierra Firme, entre flota y flota<sup>25</sup>. El no registrar algunas de las mercancías, tanto en los viajes de ida como de vuelta, era una práctica habitual entre los mercaderes canarios, con el consiguiente beneficio, al evitarse así pagar los impuestos de la Corona. El propio Gobernador de Cuba, Lorenzo de Cabrera y Corbeta, envió en alguna ocasión a Canarias, sin autorización ni registro, una embarcación con cargazón por valor de más de 200.000 pesos, casi en su totalidad en barras de plata y en efectivo (Macías Domínguez, 1978: 221). En efecto, la arribada a Canarias de naves sin permisión, la llegada de géneros prohibidos por la Corona, la utilización de sobornos, la utilización de barcos extranjeros no permitidos, el partir más embarcaciones de las consentidas y el que se ocultase su tonelaje, a la baja, fueron moneda común en los intercambios entre Canarias y las Antillas.

La obtención de oro y plata americana era prioritaria por parte de las potencias del norte de Europa, por lo que acudían a Canarias para llevarla luego a sus países de origen, la cual llegaba de América en algunos casos de forma ilegal<sup>26</sup>. En ocasiones era el pago que había que dar, ya que en el viaje de ida

<sup>25</sup> A.G.I., Indiferente, 3089, L.2.

<sup>26</sup> A.G.I., Indiferente, 3097, núm. 9. En 1632 se prendió a D. Pedro González de Carvajal que había llegado de arribada desde Indias en el navío «*Nuestra Señora del Buen Suceso*» a Gran Canaria con una cadena de oro de 6 libras sin registrarla.

navíos extranjeros cargaban las manufacturas del norte de Europa una vez que la embarcación había salido del puerto canario, esperando a cambio recobrar su venta en metal indiano.

Una constante en el contrabando canario con América fue el que los buques se arqueasen muy por debajo de su capacidad real. Ello obligó al Consejo de Indias a ordenar en 1700 que las embarcaciones canarias se volviesen a arquear en los puertos indianos. Esta normativa se cumplió en La Habana, dando como resultado que en sólo 6 meses, llegasen buques desde Canarias por un total de 600 toneladas (Pérez-Mellaina Bueno, 1982: 620-621). Hay que tener en cuenta que la permisión anual para todo el continente era de 1.000 toneladas anuales.

El Rey ordenó en una Real Cédula, fechada en 12 de abril de 1698, y leída en el ayuntamiento de La Habana el 10 de febrero de 1700, que se averiguase lo que había pasado sobre un comiso que el señor General de la Artillería don Diego de Córdoba Lasso de la Vega, gobernador de La Habana y los oficiales reales de ella habían hecho de una fragata, que con título de la permisión de Canarias, había llegado a ese puerto el 23 de septiembre de 1697, dando el Rey potestad para que se actuase «con todo el rigor del derecho» contra los que resultasen reos de la causa. La fragata traía cantidad de vino y aguardiente sin registro, además de mercaderías de ropa y otros géneros prohibidos, de los que las Islas no tenían permisión<sup>27</sup>. No obstante, todavía en 1700, el licenciado Don Nicolás Chirino Vandeval tenía que pasar a sustanciar las causas principiadas por el capitán Don Juan de Prado y Carvajal, regidor perpetuo de La Habana y alcalde ordinario, que había sido de ella, una sobre una fragata que había entrado de Veracruz cargada con harina, y otra sobre la introducción de ropa, que había hecho el capitán Pascual Ferrera en un navío que había entrado de las Islas Canarias<sup>28</sup>.

Otro capítulo de esta trama era el de aquellos comerciantes canarios que hacían el papel de testaferros de los negociantes

<sup>27</sup> O.H.C.H, Actas del Ayuntamiento de La Habana, libro 18, fols. 353 v.-354 v. En el decomiso los artículos que transportaba la embarcación se habían vendido a muy bajo precio, en grave perjuicio de la Hacienda Real.

<sup>28</sup> O.H.C.H, Actas del Ayuntamiento de La Habana, libro 18, fol. 388.

extranjeros. Conocida es la experiencia, citada por Pérez Mallaina, de Simón Herrera Leiva, que como representante de su hermano, pasó en 1663 de Tenerife a Holanda, y de allí a Inglaterra, donde compró, con lo derivado del valor de la carga de vino, el navío «*El Rey Carlos*», con el cual llegó a Canarias. Aquí sacó registro para La Habana y Campeche, de donde regresó en 1664. A los hermanos se les acusó de que el buque que trajeron de Inglaterra no les pertenecía en realidad, sino que actuaban por cuenta de extranjeros (Pérez-Mallaina Bueno, 1982: 628-629).

Al igual que Canarias, Cuba y sobre todo La Habana jugaba un papel estratégico fundamental. La Habana era el embudo del Caribe o como también se le ha denominado, no sin razón, «la puerta de América». Todos los negocios y beneficios que se obtenían en la América Hispana pasaban por esta ciudad antes de dirigirse a Sevilla o a Cádiz, de ahí la cantidad de agentes y factores que se asentaban en este lugar.

No debemos asociar el fraude a una característica de una economía en crisis sino todo lo contrario, a la vitalidad de los intercambios canarios, que se adaptan a las penurias políticas del Estado en que se enmarcan y a las realidades económicas de las regiones donde se desarrollaban. Terminar con la ilegalidad era poner en peligro una buena parte de los beneficios comerciales generados en el siglo XVII, lo que podía contribuir a generar un ambiente de crisis económica, tal y como se demostraría para Canarias en el siglo XVIII, cuando se cierran algunas de estas opciones al amparo de la política reformista de los Borbones.

## 5. CONCLUSIONES

Las Islas Canarias y las Antillas partieron de unas condiciones similares económicas, poblacionales, administrativas y sociales al inicio de la conquista. Sin embargo, desde muy pronto, las diferencias se fueron agrandando, y se hicieron más profundas a partir de finales del siglo XVI, coincidiendo con la crisis del cultivo de la caña de azúcar y el planteamiento de nuevas alter-

nativas, que fueron distintas en uno y otro caso. Los cambios en la producción y en las relaciones de producción, así como las notables diferencias en la distribución de los excedentes de cada región, forjaron unos caminos diferentes que a la postre vendría a dar lugar a un distinto posicionamiento en el sistema mundo, de periferia para el caso del Caribe y de semiperiferia para Canarias. La influencia de estas economías del fenómeno del contrabando fue total, puesto que las premisas sobre las que se asentaba el comercio de cada una de estas regiones era distinto a principios del siglo xvi.

Las diferencias en la distribución de mercancías fueron todavía más grandes, debido al diferente grado de libertad que tenían los mercados en uno y otro espacio, y al control que sobre la distribución ejercían sus habitantes, y ello a pesar de que ambas economías se orientaron en un principio a un intercambio desigual con Europa. El contrabando en Canarias fue una salida lógica a la búsqueda de mercados para las exportaciones canarias, pero también para la colocación de mercancías foráneas en Indias. Sin embargo, el beneficio obtenido en él no fue capaz de generar un desarrollo de las capacidades productivas, que estaban anquilosadas en las propias barreras del desarrollo agrario e industrial canario. El tipo de cultivo, las relaciones de producción y las relaciones políticas, administrativas y comerciales con Europa contribuyeron al retraso de la economía canaria y a su supeditación para hallar un desarrollo sostenido y regular. Mantuvo, eso sí, mientras el control de la Corona fue menor y mientras no se cerraron mercados alternativos como el portugués, el de las colonias británicas o el africano, unos niveles de riqueza equilibradores de la balanza comercial y fue un foco de atracción de mercaderes y capitales foráneos.

El contrabando antillano fue el signo inequívoco de una transformación económica en toda el área, que coincidía con la búsqueda de alternativas en los sistemas de producción. Reflejaba la invalidez de un sistema comercial colonial que marginaba a los territorios antillanos, en el que los habitantes de las islas se sentían discriminados. Las necesidades de una importaciones más baratas y unos precios de mano de obra esclava más competitivos fueron sus detonantes. Precisamente de este carác-

ter marginal dentro del Imperio de los territorios antillanos se beneficiarían el comercio y el contrabando canario. Esta transformación, en la que estaba inmersa el contrabando, dio resultados relativamente positivos para las Antillas, ya que supuso un motor económico en la región, pero a la vez supuso el afianzamiento de contrabandistas extranjeros en la zona que llevaría a la pérdida de territorios en el Caribe.

Los medios empleados por el contrabando canario en el Caribe fueron de lo más variado: no integración de los navíos en las Flotas, incumplimiento de la permisión de las toneladas fijadas, enviar más barcos de los permitidos, ocultar el tonelaje de las embarcaciones, comerciar con áreas no permitidas, regresar directamente de las Antillas sin pasar por Sevilla, como estaba establecido hasta 1657, alegando problemas de arribadas forzosas, traficar con importaciones (sobre todo plata y grana) y exportaciones prohibidas (sobre todo textiles europeos), permitir el comercio a los extranjeros o enviar emigrantes canarios sin licencia, así como esclavos africanos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANDRÉS GALLEGO, JOSÉ: *La esclavitud en la América española*, Encuentro Ediciones, Fundación Ignacio Larramendi, Madrid, 2005.
- ARBELO CURBELO, ANTONIO: *Población de Canarias, siglos xv al xx, y sus fenómenos demográficos sanitarios 1901-1981. Programa de salud*, Fundación Mutua Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria, 1990.
- ARRANZ MÁRQUEZ, LUIS: *Repartimientos y encomiendas en la Isla Española (El Repartimiento de Alburquerque de 1514)*, Fundación García Arévalo, Madrid, 1991.
- AZNAR VALLEJO, EDUARDO: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1520)*, Universidad de Sevilla-Universidad de La Laguna, Madrid, 1983.
- BETANCOR QUINTANA, GABRIEL: *Los indígenas en la formación de la moderna sociedad canaria. Integración y aculturación de canarios, gomeros y guanches (1496-1525)*, tesis doctoral, Las Palmas de Gran Canaria, 2003.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, ANTONIO DE: «Problemas de la Diócesis Canarias en relación con el Patronato Real», en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*, tomo II, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993, pp. 401-434.
- BORGES, JOSÉ LUIS: «Aproximación al estudio de la emigración canaria a

- América en el siglo XVI», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 23, Patronato de la Casa de Colón, 1977, pp. 239-262.
- BOSCH, Juan: *De Cristóbal Colón a Fidel Castro (I) (El Caribe, frontera imperial)*, Sarpe, Madrid, 1985.
- BRITO GONZÁLEZ, Alexis D.: «Cónsules en Canarias en el siglo XVII y transición al XVIII», en *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, tomo II, Las Palmas de Gran Canaria, 1998, pp. 143-164.
- CAMACHO PÉREZ-GALDÓS, G.: «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pp. 11-70.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: «Participación de Canarias en la fundación de Matanzas», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo 1, Las Palmas, 1987, pp. 47-74.
- Cedulario de Canarias. Tomo III (1601-1693 y 1701-1704)*. Transcripción y estudio preliminar por MORALES PADRÓN, FRANCISCO. Sevilla, 1970.
- CROSBY, Alfred W.: *Imperialismo ecológico. La expansión biológica de Europa, 900-1900*, Crítica, Barcelona, 1989.
- CHAUNU, Pierre: *Séville et l'Atlantique*, 12 vols., École Pratique des Hautes Études, París, 1955-60.
- CHUECA GOITIA, Fernando: *Breve Historia del Urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- DEIVE, Carlos Esteban: *Las emigraciones canarias a Santo Domingo. Siglos XVII y XVIII*, Fundación Cultural Dominicana, Santo Domingo, 1991.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R.: *El azúcar en Canarias (XVI-XVII)*, Mancomunidad de Cabillos, Plan Cultural y Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria, 1982.
- ELLIOT, John: *En búsqueda de la Historia Atlántica*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2001.
- FARIÑA GONZÁLEZ, Manuel A.: *Canarias-América (1678-1718)*, Universidad de La Laguna, Asociación de Chicharros Mensajeros y Cajacanarias, La Laguna, 1997.
- FERNÁNDEZ MÉNDEZ, Eugenio: *Historia cultural de Puerto Rico 1493-1968*, Ediciones «El Cemi», San Juan de Puerto Rico, 1971.
- GARCÍA AÑOEROS, Jesús María: *La monarquía y la Iglesia en América*, Asociación Francisco López de Gomara, Valencia, 1990.
- GARCÍA MEDINA, Ramiro: *La inmigración canaria en Cuba*, Globo, La Laguna, 1995.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes: «La Hacienda del Occidente de Cuba en el tránsito a una economía comercial (1600-1792)», en *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura (Islas Canarias)*, núm. V, 1992, pp. 217-228.
- GIL-BERMEJO GARCÍA, Juana: *La Española. Anotaciones Históricas (1600-1650)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1983.
- GUANCHE PÉREZ, Jesús: *Significación canaria en el poblamiento hispánico de Cuba. Los archivos parroquiales (1690-1898)*, Ayuntamiento de La Laguna,

na, Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1992.

GUNDER FRANK, André: *La acumulación mundial, 1492-1789*, Siglo XXI, Madrid, 1985.

HERA, Alberto de la: *Iglesia y Corona en la América española*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.

HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel: *La emigración canaria a América*, Gobierno de Canarias, Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, 1998.

JORGE GODOY, Soraya: *Las navegaciones por la costa atlántica africana y las Islas Canarias en la Antigüedad*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 1996.

JULIÁN, Amadeo: *Bancos, ingenios y esclavos en la época colonial*, Colección Banireservas, Santo Domingo, 1997.

KLEIN, Herbert S.: *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Alianza, Madrid, 1986.

LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 1982.

— «Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI», en *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze, 1985, pp. 268-282.

— y SANTANA PÉREZ, Germán, y TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, L.: «Explotación y exportación de brea en La Palma (1600-1650)», en *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, tomo II, Las Palmas de Gran Canaria, 1998, pp. 77-98.

— y SANTANA PÉREZ, Germán: «Exportación de azúcar palmero a Europa durante la primera mitad del siglo XVII», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de G.C., octubre de 1998, pp. 1.902-1.911.

LÓPEZ CANTOS, Ángel: «El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, tomo I, Sevilla, 1979, pp. 301-372.

LÓPEZ ISLA, Mario Luis: *La aventura del tabaco: los canarios en Cuba*, Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, 1998.

LUQUE ALCAIDE Y SARANYANA, Joseph-Ignaci: *La Iglesia católica y América*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.

MACÍAS DOMÍNGUEZ, Isabelo: *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1978.

MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: *La migración canaria, 1500-1800*, Ediciones Júcar, Barcelona, 1992.

MARTÍNEZ, Marcos: *Las Islas Canarias en la Antigüedad Clásica. Mito, historia e imaginario*, Centro de la Cultura Popular Canaria, 2002.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, y OLIVA MELGAR, José María (eds.): *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2005.

- MIRA CABALLOS, Esteban: *El indio antillano: repartimiento, encomienda y esclavitud (1492-1542)*, Muñoz Moya Editor, Sevilla-Bogotá, 1997.
- MORALES CARRIÓN, Arturo: *Historia del pueblo de Puerto Rico (Desde sus orígenes hasta el siglo XVIII)*, Editorial del Departamento de Instrucción Pública Estado Libre Asociado de Puerto Rico, 1968.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Jamaica española*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1952.
- *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.
- «Trinidad en el siglo XVII», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XVII, Sevilla, 1958, pp. 133-181.
- MORENO FRAGINALS, Manuel: *Cuba/España, España/Cuba Historia común*, Crítica, Barcelona, 2002.
- MOYA PONS, Frank: *Historia Colonial de Santo Domingo*, U.C.M.M., Santiago, República Dominicana, 1974.
- *Manual de Historia Dominicana*, U.C.M.M., Santiago, República Dominicana, 1978.
- PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias en las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Universidad de Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, 1952.
- PÉREZ HERRERO, Pedro: «La estructura comercial del Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», en *Revista de Indias*, vol. XLVII, sep.-dic., 1987, núm. 181, pp. 777-810.
- PÉREZ-MELLAINA BUENO, Pablo Emilio: «El consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, tomo I, Salamanca, 1982, pp. 615-649.
- PÉREZ VIDAL, José: *Aportación de Canarias a la población de América. Su influencia en las lenguas y en la poesía tradicional*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1991.
- PIETSCHMANN, H. (ed.): *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, 2002.
- RIVERO SUÁREZ, B.: «El proceso de elaboración del azúcar en Tenerife en el siglo XVI», en *Actas do II Coloquio Internacional da Madeira*, Funchal, 1989, pp. 701-713.
- Rodríguez Yanes, José Miguel: «La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII)», en *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura (Islas Canarias)*, núm. V, tomo I, 1992, pp. 15-57.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, tomo I, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1947.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás: *La población de América Latina: Desde los tiempos precolombinos al año 2000*, Alianza Universidad, Madrid, 1977.
- SÁNCHEZ-ARCILA BERNAL, José: *Instituciones político-administrativas de la América hispánica (1492-1810)*, tomo I, Universidad Complutense Madrid, Madrid, 2000.

- SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, Julio: *La Iglesia en las Islas Canarias*, Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2004.
- SANTANA PÉREZ, Germán: *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*, Cabildo de Lanzarote, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.
- «Los inicios del Consulado de Francia en las Islas Canarias: actuación y funciones en un periodo de conflictos bélicos», en *Arquipélago-História*, Universidade Dos Açores, Ponta Delgada, 2001, pp. 73-88.
- *El comercio exterior de las Canarias Orientales durante el reinado de Felipe IV*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2002.
- «Canarias: base de la actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII y XVIII)», en *Cuadernos de Historia Moderna. Universidad Complutense de Madrid*, 2004, pp. 90-109.
- y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*, Los Libros de la Catarata, Cabildo de Gran Canaria y Cabildo de Lanzarote, Madrid, 2002.
- y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel; MONZÓN PERDOMO, María Eugenia: *Historia Concisa de Canarias*, Editorial Benchomo, Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife, 2003.
- SCHÄFER, Ernesto: *El Consejo Real y Supremo de las Indias: Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, 2 tomos, Junta de Castilla y León, Marcial Pons Historia, 2003.
- SERRERA, Ramón María: «Historia de América Colonial», en *Historia de España* 8, Planeta, Barcelona, 1990.
- TORRES SANTANA, Elisa: *Historia del Atlántico: el comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de Interdependencia e Intercambio)*, Cabildo de La Palma. 2003.
- TORRIANI, Leonardo: *Descripción e Historia del reino de las Islas Canarias, antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*, Goya Ediciones, Santa Cruz de Tenerife, 1978.
- VERLINDEN, Charles: *The Beginnings of Modern Colonization*, Ithaca, Londres, 1970.
- VILA VILAR, Enriqueta: *Historia de Puerto Rico 1600-1650*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1974.
- VIÑA BRITO, A.; PÉREZ MORERA, J., y J. L. MACHADO CARILLA: *La cultura del azúcar: Los ingenios de Argual y Tazacorte*, La Palma, 1994.
- WALLERSTEIN, Inmanuel: *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo XVI*, Siglo XXI, Madrid, 1972.
- ZAVALA, Silvio A.: *La encomienda indiana*, Centro de Estudios Históricos, Madrid, 1935.

