



LOS CANARY MERCHANTS DE LONDRES Y TENERIFE Y EL MERCADO ATLÁNTICO DE VINOS EN EL SIGLO XVII

THE CANARY MERCHANTS FROM LONDON AND TENERIFE AND THE ATLANTIC WINE MARKET IN THE SEVENTEENTH CENTURY

José Ignacio Martínez Ruiz*

Recibido: 26 de mayo de 2015

Aceptado: 9 de julio de 2015

Cómo citar este artículo/Citation: Martínez Ruiz, J.I. (2016). Los *canary merchants* de Londres y Tenerife y el mercado atlántico de vinos en el siglo XVII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 62: 062-008. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9413>

Resumen: El objeto de este artículo es llevar a cabo una nueva contribución al estudio del funcionamiento del comercio de vinos entre Canarias e Inglaterra en el último tercio del siglo XVII a partir del análisis de los importadores de malvasía, quienes, pese al fracaso de la *Canary Company*, lograron ejercer una influencia indiscutible sobre los intercambios con las islas. La fuente utilizada son los *wine port books* de la capital británica, documentación de carácter fiscal que permite reconstruir la identidad de los importadores de vinos y determinar la importancia de cada uno de ellos de acuerdo con la cuantía de las transacciones que llevaban a cabo. En la segunda parte del texto se abordan los conflictos surgidos tanto en las islas como en las colonias británicas de América del norte —especialmente en Nueva Inglaterra— a partir de la aprobación de las leyes de navegación de 1660-1663, leyes que impedían el comercio directo con Canarias.

Palabras clave: Canarias; vino; comercio exterior; Inglaterra; mercaderes; colonias británicas; siglo XVII.

Abstract: This article offers new insights into the wine trade between the Canaries and England by analysing the key role played by a small group of merchants who, in spite of the failure of the *Canary Company*, dominated the trade in the last third of the seventeenth century. It is based on the data from the *wine port books* of London, a primary source that contains the names of the importers as well as the amount of wine each of them brought to the British capital. In the second part of the article, the confrontations that took place between the *Canary merchants* in London and Tenerife and the British consuls in the Canaries, and between merchants settled in the British colonies of America and the representatives of the Crown in those territories are discussed. The confrontations intensified after the passing of the Navigation Acts of 1660-1663 that forbade direct trade from the Canaries to the British colonies in North America and the Caribbean.

Keywords: Canaries; wine; trade; overseas; England; merchants; British colonies; 18th century.

El objeto de este artículo es llevar a cabo una nueva contribución al estudio del funcionamiento del comercio de vinos entre Canarias e Inglaterra en el último tercio del siglo XVII a partir del análisis de los importadores de malvasía quienes, pese al fracaso de la *Canary Company*, institución que monopolizó las transacciones con el archipiélago entre 1665 y 1667, lograron ejercer una influencia indiscutible sobre los intercambios con las islas en el transcurso de dicho periodo. La fuente utilizada son los *wine port books* de la capital británica, documentación de carácter fiscal que permite reconstruir la identidad

* Profesor Titular de Historia e Instituciones Económicas. Departamento de Economía e Historia Económica. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Sevilla. Avda. Ramón y Cajal, 1. 41018. Sevilla. España. Teléfono: +34 954 557 632; correo electrónico: jimruiz@us.es

de los importadores de vinos y determinar la importancia de cada uno de ellos de acuerdo con la cuantía de las transacciones que llevaban a cabo¹.

El papel desempeñado por el reducido grupo de mercaderes ingleses que dominaba la negociación fue resultado de múltiples factores entre los que habría que destacar, básicamente, los relacionados con la financiación, transporte y comercialización de los caldos; también con su proximidad a las principales instituciones del Estado, al poder. Con todo, el funcionamiento del comercio de vinos entre Canarias e Inglaterra estuvo condicionado también por la inexistencia de mercados alternativos para los caldos de mayor calidad, cuyos principales demandantes, casi únicos, eran los consumidores británicos. La búsqueda de nuevos mercados se convirtió de esta forma —y no sólo para los isleños sino también para los mercaderes y factores ingleses que vivían en Londres y en Tenerife—, en motivo de preocupación. Sobre todo a partir de 1660-1663, cuando las nuevas Actas de Navegación sancionaron la ilegalidad de los envíos directos de vinos canarios a las colonias británicas del Caribe y del norte de América.

La preferencia otorgada por las leyes inglesas a los caldos de Madeira en el último tercio del siglo XVII no impidió, sin embargo, que los vinos de Canarias siguieran llegando a las colonias y plantaciones británicas. Este hecho generó conflictos tanto en las islas —conflictos que enfrentaron a los mercaderes ingleses con los cónsules de su propia nación, principales valedores de la legalidad británica en el archipiélago— como en América. Especialmente en Nueva Inglaterra, cuyos mercaderes estaban interesados en el mantenimiento de unos intercambios que resultaban esenciales para sus negocios como particulares pero también para el funcionamiento de la economía de la colonia en su conjunto. En la segunda parte del artículo llevamos a cabo un somero análisis de estos temas, más que nada de tipo cualitativo ante la escasez de fuentes primarias que permitan cuantificar el comercio directo de vinos entre Canarias y las colonias británicas del Caribe y de América del Norte, y a la espera de que la consulta de nueva documentación en las islas, el Reino Unido y los archivos norteamericanos nos permitan ir más allá de donde nos hemos visto obligados a permanecer en este artículo.

1. EL COMERCIO DE VINOS DE CANARIAS, UN NEGOCIO CONTROLADO POR LOS MERCADERES DE LONDRES CON LA COLABORACIÓN DE SUS FACTORES EN LAS ISLAS

Una de las decisiones más importantes del reinado de Isabel I en materia de comercio exterior fue el establecimiento en 1565, siguiendo las instrucciones dictadas por el marqués de Winchester, *lord* del tesoro, de un nuevo sistema para registrar la entrada y salida de mercancías en todos y cada uno de los puertos del país habilitados para ello. El comercio exterior tenía una importancia estratégica para las finanzas del estado y para el conjunto de la economía británica, por lo que este nuevo sistema debía servir para disponer de una información completa y homogénea de todas las aduanas del país. Para el periodo comprendido entre 1565 y 1799 se conservan unos 20.000 de estos registros o *Port Books*. En el caso de Londres, lamentablemente —pues la mayor parte de las transacciones mercantiles con el exterior se concentraban en la capital británica—, la serie se interrumpe en 1697 ya que los libros posteriores a este año fueron destruidos siguiendo las recomendaciones de un comité nombrado al efecto por la Cámara de los Comunes. Aún así, el número de *Port Books* de la capital británica que se conserva en los archivos ingleses asciende a unos 700 si bien, como acabamos de señalar, no se conserva ejemplar alguno para el siglo XVIII, y faltan también casi por completo los que corresponden al periodo del Interregno (1642-1660).

Entre las singularidades que presenta el caso de Londres —junto con el de Southampton— se encuentra el hecho de que el registro de las importaciones de vino se llevara a cabo en libros diferenciados, esto es, en libros distintos a los que consignaban las importaciones del resto de mercancías. Para distinguirlos de los anteriores (*Port Books*) nos referiremos a ellos a partir de este momento con el nombre de *Wine Port Books*. Este hecho pone claramente de manifiesto la importancia que tenía el comercio de vinos para las autoridades británicas. Y esto en un doble sentido: en primer lugar, porque las importa-

¹ Este artículo se ha llevado a cabo en el marco del proyecto titulado “Las periferias del sistema comercial español (siglos XVII-XVIII) (HAR2013-42300P).

ciones de vino constituían uno de los principales renglones del comercio exterior británico (a finales del siglo XVII tan sólo las entradas de lino y de azúcar superaban en valor a las de vino); y, en segundo lugar, tal vez fundamentalmente, porque las importaciones de vino podían ser utilizadas por el gobierno británico como arma de negociación o de represalia frente a sus aliados y/o enemigos. ¿Cómo? Facilitando las transacciones mediante el establecimiento de un régimen fiscal favorable o, por el contrario, obstaculizándolas e incluso prohibiéndolas, como ocurrió de forma reiterada en el caso de los vinos de Francia en el último tercio del siglo XVII, actuando en sentido contrario².

Para el periodo comprendido entre 1660 y 1697 se conservan los siguientes *wine port books* de Londres:

Año	Tipo	Hojas	Estado	Año	Tipo	Hojas	Estado
1660	<i>Surveyor</i>	31		1682	<i>Surveyor</i>	120	
1664	<i>Controller</i>	61		1682	<i>Surveyor General</i>	107	
1666	<i>Surveyor</i>	44	Deteriorado	1682	<i>Controller</i>	28	
1667	<i>Surveyor</i>	42		1683	<i>Collector</i>	104	
1668	<i>Surveyor</i>	71		1683	<i>Surveyor</i>	119	
1672	<i>Surveyor</i>	97	Deteriorado	1683	<i>Controller</i>	119	
1675	<i>Collector</i>	113		1684	<i>Controller</i>		Deteriorado
1676	<i>Collector</i>	84		1684	<i>Surveyor</i>	126	
1676	<i>Surveyor</i>	86		1685	<i>Controller</i>	110	
1677	<i>Controller</i>	102		1685	<i>Surveyor General</i>	101	
1677	<i>Collector</i>	83	Deteriorado	1685	<i>Surveyor</i>	122	Deteriorado
1678	<i>Surveyor</i>	45		1686	<i>Surveyor</i>	86	
1679	<i>Surveyor</i>	78		1694	<i>Controller</i>	66	
1680	<i>Surveyor</i>	101		1695	<i>Controller</i>	69	
1680	<i>Surveyor General</i>	82		1696	<i>Collector</i>	85	
1681	<i>Controller</i>	89		1696	<i>Surveyor</i>	75	
1681	<i>Surveyor General</i>	47	Deteriorado	1697	<i>Collector</i>	72	
1681	<i>Surveyor General</i>	12	Incompleto	1697	<i>Surveyor</i>	74	

Así pues, debido en unos casos a que no se han conservado y en otros a que son incompletos o se encuentran en mal estado de conservación, tan sólo disponemos de *wine port books* para 19 de los 38 años que se extienden entre 1660 y 1697: 1664, 1666-68, 1675-78, 1680-86 y 1694-97³.

Por lo que se refiere a su contenido, los apuntes consignados en los libros siguen un orden cronológico indicándose, en el mejor de los casos, además del día en que se registra la operación por el *surveyor*, *controller* o *collector*, la identidad del importador, la del cargador (señalándose aquí su lugar de residencia y/o donde se lleva a cabo la operación: Canarias, Málaga, Burdeos o Livorno, por ejemplo), el tipo de vino y la cantidad importada (en toneladas, pipas, botas, *puncheons*, *hogsheads*, *tierces* o galones)⁴. Algunos libros suelen consignar, además, los impuestos que pagaban las importaciones realizadas (*tonnage*, *subsidy*, *coinage*, *imposition* y *new subsidie*).

² NYE (2007).

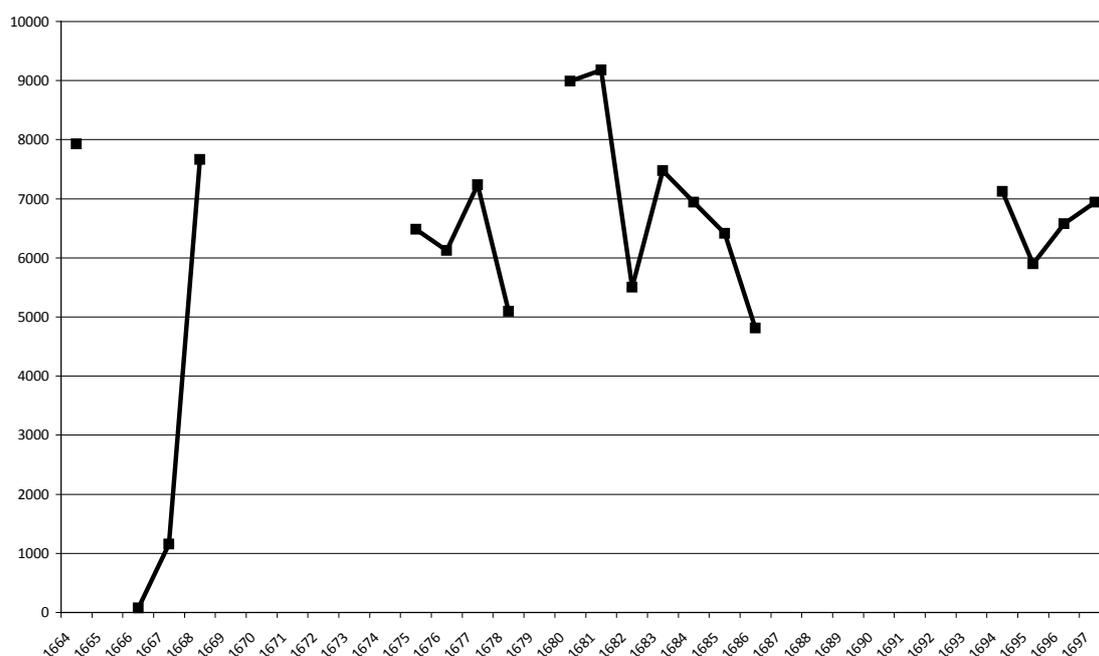
³ El libro de 1660 recoge los datos correspondientes al periodo comprendido entre el 24 de junio y el día navidad de ese año, por lo que decidimos excluirlo del análisis. Hemos procedido de igual forma con el libro correspondiente al año 1679, si bien en este caso debido a las dudas que plantean la identificación de los vinos importados y/o su origen geográfico. Referencias documentales de los *wine port books* analizados: TNA (The National Archives, Kew, Londres), E/190/47/6, E 190/50/3, E 190/51/3, E 190/52/3, E 190/57/1, E 190/62/4, E 190/63/1, E 190/63/9, E 190/66/4, E/190/67/6, E 190/73/3, E 190/81/2, E 190/88/1, E 190/89/2, E 190/97/1, E 190/97/3, E 190/97/6, E 190/105/5, E 190/105/6, E 190/105/7, E 190/107/4, E 190/114/4, E 190/118/2, E 190/118/7, E 190/118/10, E 190/119/6, E 190/126/3, E 190/127/2, E 190/127/4, E 190/137/8, E 190/144/4, E 190/149/5, E 190/151/9, E 190/154/1, E 190/154/4, E 190/160/2, E 190/160/9.

⁴ *Surveyor*, *controller* y *collector* desempeñaban funciones distintas, de ahí que la información consignada en cada tipo de libro presente algunas diferencias. El conjunto de libros consultado para este artículo contiene más de 2.400 hojas escritas por ambas caras, esto es, se aproxima a las 5.000 páginas y el número de apuntes supera los 50.000.

Steckley (1972, 1980) utilizó esta misma fuente para reconstruir la magnitud de las importaciones de malvasía por el puerto de Londres, así como también para plantear diversos aspectos del funcionamiento del comercio anglo-canario en el Seiscientos, siguiendo en este sentido el camino desbrozado previamente por Béthencourt Massieu (1956), pero su renuncia a analizar la información relativa a la identidad de los participantes en los intercambios —cuestión que se puede responder a partir de los *wine port books*— ha impedido hasta el presente abordar desde dicha perspectiva el funcionamiento del comercio de vinos entre Canarias e Inglaterra en el último tercio del siglo XVII. Aquí radica nuestra contribución.

La imagen que proporcionan los *wine port books* de Londres por lo que se refiere, en primer lugar, a la evolución de las importaciones de vino procedentes de Canarias es conocida (GRÁFICO I). Con cifras comprendidas entre las 5.000 y las 9.000 pipas —a excepción de los años 1666 y 1667 en que, debido a la crisis provocada por la creación de la *Canary Company* en 1665 y a la prohibición de introducir vinos de las islas durante los dos años siguientes, se produjo una drástica reducción de las importaciones—, los caldos procedentes del archipiélago gozaron de una gran estimación entre los consumidores ingleses en las décadas finales del Seiscientos⁵. Tanto para éstos como para el gobierno, por consiguiente, hablar de *Canary merchants* en el último tercio del siglo XVII era hablar de mercaderes especializados en el comercio de vinos habida cuenta de que el negocio vinícola constituía, en efecto, su principal actividad.

GRÁFICO I
IMPORTACIONES DE VINO DE CANARIAS POR EL PUERTO DE LONDRES (1664-1697) (pipas)



En cuanto al número, distribución e identidad de los importadores, resumen la información procedente de los *wine port books* los CUADROS I a III. Entre 1664 y 1697, excepción hecha, una vez más, de los años 1666 y 1667 por las razones expuestas con anterioridad, el número de importadores ascendió a una media de 195 al año. Las cifras extremas corresponden a los años 1664, con 305, y 1678, con 123 (CUADRO I). En este mismo cuadro se lleva a cabo un primer acercamiento a la distribución de las importaciones de vino distinguiéndose, a este respecto, cuatro grandes categorías de partícipes de acuerdo con el número de pipas importadas. Las categorías en cuestión son las siguientes: menos de 10 pipas/año, entre 10 y menos de 50 pipas/año, entre 50 y menos de 100 pipas/año y 100 ó más pipas/año.

5 BÉTHENCOURT (1956) [1991]; STECKLEY (1972); STECKLEY (1980); STECKLEY (1984) y MACÍAS (2000).

CUADRO I
 IMPORTADORES DE VINOS DE CANARIAS, POR TRAMOS, SEGÚN LA CIFRA DE PIPAS IMPORTADAS POR
 CADA UNO DE ELLOS (número de importadores)

AÑO	TOTAL	100 ó +	50 a - 100	10 a - 50	- 10
1664	305	22	12	93	178
1666	5			2	3
1667	15	4		3	8
1668	203	22	18	55	108
1675	158	21	9	35	93
1676	204	17	9	43	135
1677	250	19	12	43	176
1678	123	13	8	27	75
1680	199	20	15	49	115
1681	199	17	17	46	119
1682	194	13	9	38	134
1683	212	19	7	59	127
1684	190	19	13	35	123
1685	190	24	5	43	118
1686	174	15	8	41	110
1694	177	20	8	43	106
1695	191	16	5	42	128
1696	157	17	11	37	92
1697	200	18	8	63	111

CUADRO II
 CIFRA MEDIA DE PIPAS IMPORTADAS POR TRAMOS (número de pipas)

AÑO	TOTAL	100 ó +	50 a - 100	10 a - 50	- 10
1664	26,0	209,4	67,5	21,3	3,0
1666	15,0			30,8	4,5
1667	77,0	248,1		45,4	3,4
1668	37,8	218,7	74,3	21,9	2,9
1675	41,0	226,8	72,3	22,7	2,9
1676	30,0	241,0	83,0	21,3	2,7
1677	28,9	264,6	70,8	21,2	2,6
1678	41,4	288,9	71,8	20,5	2,8
1680	45,2	328,9	79,4	18,5	2,7
1681	46,1	386,0	68,6	23,4	3,1
1682	28,4	299,2	64,4	19,3	2,2
1683	35,3	289,3	69,6	19,6	2,6
1684	36,5	262,4	67,0	21,6	2,7
1685	33,8	203,9	58,9	21,7	2,5
1686	27,6	205,3	67,6	22,1	2,6
1694	40,2	274,1	67,7	18,9	2,7
1695	30,9	274,6	68,5	19,7	2,6
1696	41,9	281,8	75,3	21,0	1,9
1697	34,7	269,2	71,0	19,0	3,0

La distribución resultante permite concluir que el grueso de la negociación se encontraba en manos de unos 15 a 20 individuos, cada uno de los cuales importaba 100 ó más pipas de vino/año y que, como categoría o grupo, llevaban a cabo en torno al 70 por ciento del total de las importaciones (CUADRO III). El porcentaje más bajo, 58,1 por ciento, corresponde a 1664, esto es, al año inmediatamente anterior a la creación de la *Canary Company*. La desaparición de la compañía del monopolio en 1667 no habría servido, por consiguiente, para contrarrestar la tendencia hacia la concentración de los intercambios que, con toda probabilidad, se venía produciendo con anterioridad a la creación de aquella. En efecto, en 1675 los importadores de 100 ó más pipas de vino, 21 individuos, protagonizaron el 73,5 por ciento del total de las mismas y en 1694, por fin, tan sólo 20 individuos llevaron a cabo el 77,0 por ciento del total de las importaciones de vinos de Canarias.

CUADRO III
DISTRIBUCIÓN DE LAS PIPAS IMPORTADAS POR TRAMOS (%)

AÑO	TOTAL	100 ó +	50 a - 100	10 a - 50	- 10
1664	100,0	58,1	10,2	25,0	6,7
1666	100,0			81,9	18,1
1667	100,0	85,9		11,8	2,3
1668	100,0	62,8	17,4	15,7	4,1
1675	100,0	73,5	10,0	12,3	4,2
1676	100,0	66,9	12,2	14,9	5,9
1677	100,0	69,5	11,7	12,6	6,2
1678	100,0	73,7	11,3	10,8	4,2
1680	100,0	73,2	13,3	10,1	3,5
1681	100,0	71,5	12,7	11,7	4,1
1682	100,0	70,7	10,5	13,4	5,4
1683	100,0	73,5	6,5	15,5	4,4
1684	100,0	71,8	12,5	10,9	4,8
1685	100,0	76,3	4,6	14,6	4,5
1686	100,0	64,0	11,2	18,8	5,9
1694	100,0	77,0	7,6	11,4	4,0
1695	100,0	74,5	5,8	14,0	5,7
1696	100,0	72,9	12,6	11,8	2,7
1697	100,0	69,8	8,2	17,2	4,8
1664-1697	100,0	70,6	10,5	14,2	4,7

Los mercaderes agrupados en la categoría siguiente, esto es, aquellos que importaron entre 50 y menos de 100 pipas/año, aproximadamente 10 individuos cada año, llevaron a cabo en torno al 10 por ciento del total de las importaciones efectuadas en estos años. El 20 por ciento restante se distribuye entre quienes importaron menos de 5 pipas de vino/año y quienes importaron entre 5 y menos de 50 pipas/año.

Centrándonos en el tema de los grandes importadores, el número total de mercaderes que, al menos en uno de los años analizados, importó 100 ó más pipas de vino, asciende a 106 individuos. Si flexibilizamos el criterio anterior con objeto de incluir a aquellos mercaderes que no llegaron a importar, al menos en alguno de los años comprendidos entre 1664 y 1697, 100 o más pipas/año, pero que en el conjunto de los 19 años que estamos analizando importaron un total de 100 o más pipas de vino, la cifra anterior se eleva a 122 individuos.

Aplicando este último criterio llegamos a la conclusión de que, en el transcurso del periodo estudiado, 24 mercaderes importaron 1.000 o más pipas de vino. Este grupo representaría el núcleo principal de los *Canary merchants* de Londres en el último tercio del siglo XVII (CUADRO IV).

CUADRO IV
 IMPORTADORES DE 1.000 O MÁS PIPAS DE VINO ENTRE 1664 y 1697

1	BRETTON, ROBT	7.088,40	13	FLAVELL, JN°	1.955,80
2	NEWTON, JN°	6.412,40	14	GÓMEZ SERRA, ANT°	1.686,00
3	HALL, JN°	4.719,40	15	ROBLES, ANT°	1.586,00
4	FRANCIA, SYMON	4.151,40	16	FRANCIA, DOMINGO	1.503,70
5	BLAKE, JN°	3.974,61	17	WILSON, SAM	1.225,80
6	MEAD, RICH	3.188,60	18	NICHOLLS, JN°	1.174,70
7	RAWORTH, ROBT	2.989,40	19	COURTNEY, PR	1.122,25
8	CROSSE, JN°	2.793,90	20	FRANCIA, MOSES	1.074,00
9	MAXY, NATH	2.718,50	21	FRYER, THO	1.069,63
10	HOLDER, RICH	2.702,50	22	WARREN, NICH	1.066,70
11	INGRAM, ARTH	2.631,00	23	SHIPMAN, WM	1.036,70
12	BELLAMY, JN°	2.075,76	24	TURNER, JN°	1.020,60

La mayor parte de los mercaderes pertenecientes a este grupo de grandes comerciantes de vinos mantuvieron su actividad importadora a lo largo de 20 ó 30 años (APÉNDICE I). Paradójicamente, sin embargo, su protagonismo en los intercambios con Canarias pasa con frecuencia desapercibida o, en el peor de los casos, ni siquiera se menciona en los textos dedicados al estudio del comercio de vinos con Inglaterra. Probablemente porque la mayor parte de las investigaciones realizadas hasta el presente han centrado su atención en los mercaderes que residían en las islas más que en aquellos otros que, desde Londres, controlaban el grueso de la negociación y cuya identidad y jerarquía acabamos de reconstruir a partir de los datos de los *wine port books* de la capital británica⁶.

En cuanto a los cargadores de vinos en las islas, quienes aparecen como tales en los *wine port books* —sobre todo, como grandes cargadores, categoría en la que incluimos, como ya hicimos con los importadores, a quienes llevaron a cabo operaciones por una cifra total de 100 o más pipas al año— son en realidad, en su mayor parte, los capitanes o *masters* de los barcos que acudían con sus naves a las islas. Como tales *masters*, estos individuos operaban siguiendo las órdenes de los propietarios de los barcos o de quienes los hubieran fletado. A veces cargaban también por cuenta propia algunas pipas, pero siempre en cantidades modestas.

En 1664, que tomaremos como ejemplo de lo que se repite año tras año en los *wine port books* de la capital británica, 20 de los 32 principales cargadores son identificados como capitanes o *masters*, y no es descartable que lo fuera también alguno más (CUADRO V). A éstos 20 habría que añadir otros cinco *masters* más cuyas cargazones no alcanzan las 100 pipas. Pues bien, los capitanes o *masters*-cargadores suman un total de 5.139,40 pipas lo que supone el 64,81 por ciento de las 7.929,20 pipas que se desembarcaron en Londres el año 1664.

CUADRO V
 CARGADORES DE 100 O MÁS PIPAS EN 1664

NOMBRE		PIPAS	NOMBRE		PIPAS
NICOLLS, JN°	<i>En su propia nave</i>	814,3	DAY, JN°	<i>En su propia nave</i>	177,0
THOMAS, JN°	<i>En su propia nave</i>	378,9	TAILOR, RICH	<i>En su propia nave</i>	174,0
MORLY, THO	<i>En su propia nave</i>	318,5	KEAT, ROG	<i>En su propia nave</i>	171,5
PERRIMAN, JN°	<i>En su propia nave</i>	303,3	WHITE, ALEX	<i>En su propia nave</i>	166,0

⁶ Una extensa relación de los extranjeros que residieron en el Puerto de la Cruz entre 1651 y 1674 en GALINDO BRITO (2006).

MORTON, JN°	<i>En su propia nave</i>	289,0	STAFFORD, PHILL		165,4
JOY, STEPH	<i>En su propia nave</i>	257,4	GOLDSMITH, RALPH	<i>En su propia nave</i>	159,0
NEALE, RICH	<i>En su propia nave</i>	242,7	JOHNSON, ROWL		154,1
OLLIVER, WM	<i>En su propia nave</i>	234,0	FINCH, GEO	<i>En su propia nave</i>	147,0
COURTNEY, ALEX		226,1	MATHEW, RICH	<i>En su propia nave</i>	146,0
DAREM, JE- FFERY		225,0	MOSELY, HUGH		145,5
NICOLLS, HEN	<i>En su propia nave</i>	215,5	FRANCIS, JA		135,5
BECHELY, WM	<i>En su propia nave</i>	193,4	HAMAN, WI- LLOUGHBY	<i>En su propia nave</i>	129,0
THOMPSON, WM	<i>En su propia nave</i>	192,3	PEACHY, JA	<i>En su propia nave</i>	123,0
CRIB, SOLO- MON		187,1	BOWRY, THO		122,7
LAUD, HEN		181,0	NUTT, JN°		108,0
TIDDIMAN, HEN		179,7	GIRLING, RICH		107,5

Así pues, a la hora de reconstruir las identidades de quienes cargaban en las islas resulta fundamental recurrir a la documentación existente en Canarias. De acuerdo con la información que recogemos en el CUADRO VI, en 1690 y 1693 un total de 22 individuos exportaron 13.352 pipas de vino, esto es, el 94,68 por ciento de las 14.101 que se registraron en el Puerto de la Cruz. Hoy por hoy no contamos con ningún otro listado similar, esto es, con un listado que nos permita conocer las identidades pero también disponer de una relación ordenada de los cargadores de vinos residentes en las islas en el siglo XVII de acuerdo con la importancia de los caldos negociados por cada uno de ellos.

CUADRO VI
PRINCIPALES CARGADORES DE VINOS EN EL PUERTO DE LA CRUZ (1690 y 1693)

1	FRANCIS, CHRISTOPHER	1.855	12	RODRIGUEZ LINDO, LORENZO	420
2	PROUDFOOT, MARK	1.415	13	NUTT, EDWARD	333
3	MEADE, JOHN	1.151	14	PEARL, CHARLES	246
4	DAVIES, ROBERT	1.118	15	SWAN, SAMUEL	236
6	WHITTON, JOHN	992	16	LORKING, JOHN	233
6	TAYLOR, JOSEPH	951	17	ROOPE, AMBROSE	231
7	ROBIN, MATTHEW	868	18	WALSH, PATRICK	213
8	THORNEHULL, EDMUND	714	19	WESCOMB, RICHARD	199
9	POULDON, WILLIAM	676	20	CAMPA, PEDRO DE LA	147
10	ENYS, VALENTINE	617	21	HOOPER, FRANCIS	129
11	WALSH, BERNARD	504	22	SMITH, EDMUND	104

Fuente: Steckley (1972, p. 198)

Asumiendo que cualquiera de los listados anteriores se puede encontrar afectado por problemas de homonimia, la coincidencia de apellidos entre importadores y cargadores revela una forma de operar que se basaba en la existencia de lazos de parentesco entre quienes se encontraban en la capital británica —y que, con frecuencia, habían vivido con anterioridad en Tenerife o La Palma— y quienes residían en Canarias como sus factores, agentes o compañeros. Lamentablemente, carecemos de información

detallada sobre las compañías que, con toda seguridad, se constituyeron para gestionar los intercambios entre Canarias e Inglaterra. Tampoco disponemos, salvo excepciones, de la información contable de carácter interno generada por su actividad⁷.

* * *

El principal elemento de cohesión institucional de la comunidad británica que residía en las islas era la existencia de un cónsul, nombrado por la Corona, pero cuyos emolumentos dependían de las transacciones que llevaban a cabo los mercaderes de la nación⁸. De cohesión o de enfrentamiento interno ya que las relaciones de los cónsules con los mercaderes ingleses que residían en Canarias o que, desde Londres, negociaban con las islas, experimentaron problemas parecidos a los que se dieron en otras ciudades de España o en otros puertos europeos entre los cónsules y los mercaderes de la nación inglesa. En el caso de Richard Clerke, el primero de los cónsules ingleses en Canarias, las tensiones desembocaron en un movimiento de protesta que llevó a doce de ellos, todos residentes en Tenerife, a presentar una protesta formal contra él en febrero de 1662. El consulado de Richard Owen, a partir de 1676, también se caracterizó por la existencia de fuertes discrepancias con los mercaderes de su propia nación como analizaremos más adelante.

Al respecto de los temas analizados en este artículo, los enfrentamientos entre los cónsules y los comerciantes que residían o que negociaban en -o con- la isla de Tenerife, donde vivía la mayor parte de los mismos y donde se llevaba a cabo el grueso de las transacciones mercantiles, interesan más que nada por dos motivos: en primer lugar, porque aportan información de interés sobre las vinculaciones que mantenían los mercaderes ingleses que residían en las islas con los que vivían en Londres; y, en segundo lugar porque, junto con otra documentación de carácter primario, ponen de manifiesto que, pese a las leyes de navegación de 1660-1663, Canarias continuó exportando de manera directa cantidades significativas de vino a las colonias británicas de América del norte y del Caribe en el último tercio del siglo XVII.

En febrero de 1662, efectivamente, los mercaderes M. Peck, William Cowse, Walter Bevins, Jo. Duncan, Henry Prescott, Richard Ellis, George Webber, Edward Baker, James Thomas, William Reade, William Shipman y Thomas Bowridge, “according to the order lately received from the commerce and merchants in England which doe now trade for ye Canary islands”, decidieron oponerse frontalmente a las pretensiones de Leonard Clarke, quien les exigía en concepto de derechos consulares el valor equivalente al 0,5 por ciento de las mercancías que negociaban así como también, en este caso a cada uno de los *masters* de las naves inglesas que llegaban o partían del archipiélago, otros 100 reales de plata más. Según los firmantes del documento, Clarke había amenazado a los factores que se negaran a pagar los derechos consulares con cortarles —literalmente— el cuello, e informado de manera reiterada a los jueces locales encargados de luchar contra el contrabando, a cambio de ciertas contrapartidas, para que intimidaran a los mercaderes de su propia nación con objeto de vencer su resistencia al pago de los derechos consulares⁹.

Los firmantes del texto dirigieron un escrito similar a Arthur Ingram y Christopher Boone, con toda seguridad los dos *Canary merchants* más influyentes de la ciudad de Londres a comienzos de la década de 1660, para que respaldaran su decisión ante las más altas autoridades del Estado —incluido el rey— y para que solicitaran la comparecencia de Leonard Clarke en la capital británica¹⁰.

7 Para el periodo analizado en este artículo uno de los casos mejor conocidos es el de los hermanos Francis y Ralph Smalley. El primero residía en Londres y el segundo en Santa Cruz de la Palma MARTÍNEZ RUIZ (2013). Los protocolos notariales de las islas podrían proporcionar una mayor información al respecto. FAJARDO SPÍNOLA (2013), p. 402.

8 GALINDO BRITO (2004), p. 477, señala la presencia de un cónsul en funciones en 1652, aunque parece que no disponía de nombramiento como tal. En la península, las principales plazas mercantiles disponían de cónsules ingleses desde comienzos del siglo XVII.

9 TNA, SP 94/44, fol. 221. El texto cita de forma expresa lo que había ocurrido en septiembre de 1660 con las mercancías consignadas al mercader William Warren y que llegaron de Génova en el barco *St. Anthony*. Los nombres de los firmantes se enumeran en el texto de acuerdo con el orden de importancia de cada uno de ellos, orden que solía expresarse en documentos como éste de la forma siguiente: el primer firmante del documento aparece en la columna situada más a derecha y en la fila superior y el último en la columna situada más a la izquierda y en la fila inferior.

10 TNA, SP 94/44, fol. 224 (Tenerife, 3 de febrero de 1662). Firman el documento los doce mercaderes mencionado en

Otros 22 mercaderes londinenses presentaron al rey una queja parecida contra Clarke en la que, además, manifestaron la inutilidad de la función consular que, desde su punto de vista, se había limitado tradicionalmente a labores de traducción al servicio de los *masters* de los barcos que llegaban a las islas. Como en el texto anterior, los firmantes del documento solicitaron que se llamara a Clarke a Londres, así como también que se liberara a los mercaderes y factores que negociaban con Canarias de la carga económica que suponía para ellos la existencia de un cónsul. Respaldaron el documento, por orden de firma de acuerdo con su importancia, John Frederick (alcalde de Londres), Thomas Bonfoy, Joseph Throckmorton, John Turner, John Webber, John Rook, Charles Raworth, Charles Dobell, John Newton, Thomas Leigh, Giles Dunster, Samuel Mico, Richard Ryves, Philip Irgou, Nicholas Warren, Nathaniel Herne, William Throckmorton, Robert Bevin, John Casby, Thomas Hopkins, Joseph Lambe y Samuel Wilson¹¹.

La cuestión del enfrentamiento entre Leonard Clarke y los mercaderes interesados en el comercio con Canarias fue analizada por el *Privy Council* el 6 de septiembre de 1662, pero desconocemos con qué resultados. Sea como fuere, lo ocurrido en 1662 pone claramente de manifiesto que los *Canary merchants* de Londres constituían el motor de los intercambios con las islas. En efecto, los mercaderes ingleses que residían en Tenerife llevaron su oposición a las demandas del cónsul Clarke hasta sus últimas consecuencias, negándose a pagar los derechos exigidos por éste, una vez que recibieron la orden de sus principales en la capital británica. Y desde aquí, asimismo, partió la iniciativa de llevar al *Privy Council* sus quejas contra Clarke. Todo parece indicar que el cónsul continuó en el ejercicio de sus funciones hasta 1664, es decir, que ni fue llamado a Londres ni destituido. En cuanto a la petición de que se suprimiera la figura del cónsul en Tenerife, la propuesta estaba llamada al fracaso ya que los cónsules se convirtieron en el transcurso del siglo XVII en una de las principales vías de información para el gobierno británico sobre todo tipo de asuntos y, en el caso de Canarias, además, de vigilancia de que los mercaderes de la nación ejercieran sus actividades de acuerdo con la legislación británica.

A pesar del fracaso de las iniciativas dirigidas contra el cónsul Clarke, el control de los intercambios con Canarias por parte de los mercaderes de Londres, incluso desde un punto de vista institucional, no haría más que afianzarse en los años inmediatamente siguientes, culminando este proceso en la creación de la Compañía de Canarias el 17 de marzo de 1665¹². En efecto, con objeto de gestionar los intereses de la Compañía, que dirigía sir Arthur Ingram, fueron designados como factores Robert Edwards, Thomas Martin, Edward Baker, William Cowse y Daniel Negus, todos ellos residentes en Tenerife. La reacción que provocó la noticia del establecimiento de la Compañía del monopolio entre la población local fue inmediata pues el 10 de julio de 1665, esto es, apenas tres días después de que los citados hubieran conocido su designación como tales factores, tuvieron que refugiarse en el convento de Santo Domingo, junto con el cónsul, Thomas Couling, a fin de salvar sus vidas. Y aunque lograron la protección momentánea del capitán general, terminaron siendo expulsados de la isla¹³.

La Compañía acusó a James Thomas y John Smith jr., mercaderes ingleses residentes en Tenerife, de soliviantar a la población, de instigar la expulsión de sus compatriotas y de haber adquirido no menos de 600 pipas de vino de la cosecha del año 1665 con objeto de mantener viva la resistencia de los productores locales contra la Compañía¹⁴. Un Francisco Thomas, “a member of the Cavildo or Governmt of the island of Thenerife” fue acusado también por aquella de haber sido el iniciador de los hechos ocurridos en la noche del 10 de julio de 1665, durante los cuales la multitud se mofó del rey de Inglaterra mediante la exhibición de un retrato del mismo, en actitud ridícula y con una copa en la mano, en el que se había escrito: “el padre murió injustamente a manos de Cromwell pero tú morirás justamente por haber promovido esta compañía”. Francisco Thomas, según la *Canary Company*, se atrevió incluso

el texto y siguiendo el mismo orden de firma que aparece en el fol. 221.

11 TNA, SP 94/44, fols. 327-328. “The humble petition of the Merchants of London tradeing to the Canary Islands, on the behalfe of themselves and their factors and otheys resideing in sayd islands”.

12 SKEEL (1916) y BÉTHENCOURT MASSIEU (1956) [1991].

13 La creación de la Compañía del monopolio suscitó una gran oposición en Irlanda, con toda probabilidad el segundo mercado en orden de importancia para los vinos de las islas. En 1664, por ejemplo, Irlanda importó 985 toneladas de vinos de Canarias, 20 toneladas de Málaga y 57 toneladas de Madeira (TNA, SP 63/346, fol. 67). Según los mercaderes de Dublín, “the most usefull parti of their trading is the Canary Islands” (TNA, SP 63/346, fol. 221. Petición presentada el 17 de agosto de 1666).

14 TNA, SP 94/53, fols. 55, 56, 58, 60 y 71.

con posterioridad a viajar personalmente a Inglaterra en el *San Andrés* de Bilbao llevando consigo entre 140 y 150 pipas de vino que, para evitar que fueran confiscados, introdujo en el país a nombre del embajador de España, el Conde de Molina¹⁵. Una posición más conciliadora encontramos en don Thomas de Nava Grimón, quien, en una carta dirigida a Arthur Ingram y fechada en La Laguna el 3 de marzo de 1666, le recordaba su oposición al trato que habían sufrido los mercaderes ingleses en Tenerife en fechas recientes y cómo les había llegado a ofrecer su propia casa como refugio. En cuanto a la Compañía, le indicaba que “siempre he sido de parecer que se contradiga por los medios y camino que diere lugar la justicia, porque esto es lícito, pero lo demás no”¹⁶.

Tras la desaparición de la *Canary Company* en 1667, los mercaderes de Londres interesados en el comercio con Canarias siguieron manteniendo estrechas relaciones entre sí. A este respecto, hemos encontrado dos referencias relativas a la existencia en la capital británica, a comienzos de la década de 1670, de un *Canary Club*. Su naturaleza, composición y finalidad nos son desconocidas pues las referencias en cuestión, extraordinariamente escuetas, se hallan en dos cartas dirigidas en febrero y junio de 1673 por el mercader John Lethieullier a sir Joseph Williamson (quien al año siguiente sería nombrado Secretario de Estado). En la primera de ellas le solicita el honor de su compañía en una cena donde se iba a tratar del *Canary Club*. En la segunda, le dice que “our Canary Club is in good health and praying for your preservation”¹⁷.

El encarecimiento del malvasía y la existencia de un balanza comercial deficitaria para Inglaterra en sus intercambios con Canarias —déficit menor, en todo caso, al denunciado por el autor de *Britannia Languens* en 1680 y que se basaba en el supuesto de que Inglaterra importaba anualmente unas 13.000 pipas de vino del archipiélago— hizo que algunos retomaran la idea de poner en manos de una sola compañía el comercio con las islas. En efecto, según John Collins, los intercambios con Canarias eran deficitarios para Inglaterra debido a la falta de regulación (“this trade lies open”). Por ello, propuso que el comercio con las islas se llevara a cabo bajo control de una sola entidad, la *Royal Fishery Company*, en la que el propio Collins trabajaba como contable y que desde su creación en 1664 venía gozando del favor real. En verano, los barcos de la *Royal Fishery Company* viajarían a Groenlandia, donde se dedicarían a la caza de la ballena. A continuación se dirigirían a Portugal, la España peninsular y el Mediterráneo con arenque y bacalao de los mares del norte. Desde aquí, finalmente, tomarían rumbo a Canarias, donde cargarían el vino con el que regresarían a Inglaterra¹⁸. Su propuesta, si es que alguna vez llegó a discutirse, cayó en saco roto.

Los intercambios con Canarias continuaron llevándose a cabo, por consiguiente, sin más restricciones que las que imponía el propio desarrollo de la actividad en términos de financiación y contactos, entre otros elementos condicionantes de la misma. Estos elementos, como sabemos, limitaban el grueso de la negociación a un grupo reducido de individuos, los grandes importadores de vinos, a quienes debemos un interesante documento dirigido al rey y titulado “The present condition of the Canary trade. 1687”¹⁹.

En el texto en cuestión —firmado por Robert Bretton, Robert Raworth, John Paige, Tho Goddard, John Holder, Richard Holder, Peter Courtney, John Whitton y Richard Richards, “cum aliis” (véase APÉNDICE I para sus cargazones)—, se confrontan la situación en la que se hallaba en el pasado el comercio con Canarias con la del momento del escrito. En el pasado, explican los firmantes, se exportaban a Canarias tantas manufacturas como vinos se traían de las islas —en concreto, se menciona la cifra de 12.000 pipas anuales—, lo que permitía a la Corona recaudar unas 100.000 libras al año en concepto de impuestos. Estos intercambios daban ocupación a unos 100 barcos y generaban beneficios, que califican de moderados, tanto a los mercaderes importadores como a los vendedores al por menor, quienes vendían sus vinos a 30-36 libras por pipa y 2 chelines por *quart*, respectivamente. En 1687, por

15 TNA, SP 94/49, fol. 55. El Conde de Molina, efectivamente, aparece en el *wine port book* de 1666 como importador de vinos de Canarias.

16 TNA, SP 94/50, fol. 234. En la carta le informa también de su reciente nombramiento como marqués [de Villanueva del Prado].

17 Calendar of State Papers, Domestic, 12 de febrero y 29 de junio de 1673. En otra carta de John Paige a sir Joseph Williamson, fechada el 13 de octubre de 1673 encontramos también la referencia a un *Spanish Club*.

18 COLLINS (1682), pp. 141-146. Sobre la *Royal Fishery Company* véase SCOTT (1912), vol. I.

19 TNA, SP 94/72.

el contrario, y como consecuencia de la reducción de los intercambios con las islas, los ingresos del Estado habían disminuido de forma considerable, y los *Canary merchants* sufrido unas pérdidas estimadas en 80.000 libras en los dos últimos años. El documento describe un panorama desolador pues los mercaderes se encontraban endeudados y los propietarios de las viñas, ante la imposibilidad de “manure them unlesse supplied by the merchants”, esto es, de acceder al crédito de aquellos, no podían mantener sus cultivos.

¿A qué se debía todo esto? Junto al precio en origen de los caldos —20 libras por pipa— y a los “custom and charges” —13 libras por pipa—, que elevaban de manera inevitable los precios de venta en Inglaterra y limitaban los beneficios de los importadores, se señalan tres factores más: a) los precios de venta al por menor eran muy elevados (2 chelines por *quart*, frente a un chelín o menos por *quart* que se pagaba a los mercaderes al por mayor); b) la adulteración de los vinos por parte de “vintners and coopers” y c) la creciente inclinación de los consumidores británicos a beber vino francés²⁰. Piden que se prohíba la venta al por menor por encima de nueve peniques la pinta, limitación que serviría para combatir la adulteración del vino, para convencer a los españoles de que había que reducir el precio en origen del malvasía y, en definitiva, para restablecer el antiguo esplendor de los intercambios entre Canarias e Inglaterra y los ingresos de la Corona.

El estallido de la guerra entre Francia e Inglaterra, conflicto que se prolongó hasta 1696, alteró de forma significativa el comercio de vinos con Canarias, de manera que las preocupaciones expresadas en el documento anterior pasaron en gran medida a un segundo plano. En efecto, prohibidas las importaciones de vino francés, crecieron las de malvasía, que de unas 4.800 pipas en 1686 pasaron a superar las 8.000 en 1692. Las cifras alcanzadas en el curso de la guerra resultan sorprendentes pues el encarecimiento de los fletes —que subieron hasta las 4 a 6 libras por pipa— y de los seguros —con primas del 16 al 18 por ciento— debieron incrementar de manera considerable los precios de venta en Inglaterra²¹.

En el curso de estos años, además, y como consecuencia precisamente de la guerra, las cargazonas se retrasaron en dos o tres meses. La mayor parte del vino procedente de Canarias, efectivamente, solía desembarcarse en Londres en enero o febrero. Pues bien, entre 1694 y 1697, la llegada de malvasía se retrasó hasta los meses de abril y mayo (CUADRO VII). En 1696, por el contrario, casi el 25 por ciento de las importaciones se llevaron a cabo en el mes de octubre, cesando las mismas casi por completo hasta mayo del año siguiente.

CUADRO VII
ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES DE MALVASÍA (1664-1697) (%)

	1664	1668	1675	1676	1677	1678	1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1694	1695	1696	1697
EN	42,3	15,7	19,2	70,8	20,1	29,8	11,4	21,1	30,2	57,1	0,8	5,3	43,9				
FB	2,0	27,8	51,1	17,7	58,2	53,0	1,1	8,6	0,0	13,5	56,7	2,4	25,3	3,0			
MZ	6,5	5,4			3,8	8,3	71,4	67,2	63,6	16,6	18,2	27,1	11,6				5,0
AB	4,3	14,6	3,2		1,1	0,8	5,6		0,1	6,4	7,3	37,2	12,2	36,2	4,4	61,9	
MY		14,9	1,2		0,4	2,9				2,7	0,2	4,8	0,1	43,1	93,8	13,3	89,4
JN	2,1	5,7		2,9	0,3	0,1	10,2		0,2	0,1	0,1				0,5	0,0	4,4
JL		0,2					0,2				0,7				1,2	0,0	1,0
AG	0,9					0,1	0,1			0,3		1,4		1,4			
ST				0,3		0,6						0,1		16,2			
OC	2,8	0,6				2,4											24,8
NV	30,2	2,8	9,9		3,3				0,1	1,5		1,6	1,2			0,1	
DC	8,8	12,3	15,4	8,3	12,8	2,0	0,0	3,1	5,8	1,9	16,0	20,1	5,8				0,1

²⁰ El precio en origen señalado en el texto no es correcto pues, según un informe presentado el 21 de enero de 1718 por el mercader John Mead — hijo de Richard Mead, uno de los mayores importadores de vino de Canarias en las décadas de 1680 y 1690, véase el APÉNDICE I — el precio de la pipa “ashoar togheter with the cask”, esto es, en el lugar de embarque y encasada, ascendía a entre 7.07.00 y 8.12.00 libras esterlinas (330 y 385 reales, respectivamente) antes de la revolución de 1688 (TNA, CO 309/26).

²¹ Tomo estos datos del opúsculo titulado *Reasons Humbly Offered to the Honourable House of Commons why no further Duty or Excise be laid upon Wines* (1695).

La inseguridad de las expediciones llevó a los principales importadores de vino a solicitar de las autoridades escolta para sus barcos. Las peticiones presentadas en este sentido nos permiten, de nuevo, comprobar el papel central del reducido grupo de grandes mercaderes que controlaba el comercio de vinos de Canarias. Los firmantes de las peticiones cursadas a los *Lords Commissioners of Trade and Plantations* en 1690, 1692 y 1693 ascienden a unos 10-15 individuos, entre los cuales encontramos a los mercaderes que llevaban a cabo el grueso de la negociación (CUADRO VIII) (APÉNDICE I)²².

CUADRO VIII
FIRMANTES DE LAS PETICIONES EN SOLICITUD DE ESCOLTA (1690-1693)

1690	1692	1693
RAWORTH, ROB	CROSS, JOHN	CROSS, JOHN
MEAD, RICHARD	FRANCIA, FRANCIS	BLAKE, JOHN
BELLAMY, JOHN	FRYER, THOMAS	MEAD, RICHARD
PROUDFOOT, THOMAS	MEAD, RICHARD	MEAD, JOHN
CROSS, JOHN	SMITH, WILLIAM	HALL, EZEKIEL
HALL, JOHN	TOOKE, EDMOND	CHEISLY, JAMES
HALL, EZEK	MAXEY, NATHANIEL	GARDINER, WILLIAM
PROUDFOOT, MARK	MORICE, THOMAS	TOOKE, EDMOND
POWER, PE	ESTE, WILLIAM	BELLAMY, JOHN
COURTENEY, PETER	SANDERSON, ROBERT	PROUDFOOT, THOMAS
BLAKE, JOHN		COURTNEY, PETER
FRANCIA, SIMON		HALL, JOHN
MAXEY, NATH		SANDERSON, ROBERT
NEWTON, JOHN		ESTE, WILLIAM
HOLDER, RICHARD		CROSS, ALEXANDER

2. EL MERCADO COLONIAL BRITÁNICO Y LOS VINOS DE CANARIAS EN EL SIGLO XVII

Según Béthencourt, quien en este punto sigue a Viera y Clavijo, los vinos procedentes de Canarias gozaban de gran estimación en las colonias y plantaciones británicas del Caribe y de Norteamérica, sobre todo en Barbados, su principal mercado en territorio colonial inglés a mediados del siglo XVII. La aprobación de las actas de navegación de 1660-1663, por consiguiente, significó un duro golpe para estos intercambios ya que, a partir de ese momento, los caldos de Canarias tendrían que ser enviados en primer lugar a Inglaterra —en lugar de ser navegados directamente a Barbados, Jamaica o América del norte— y desde allí, reexportados a las colonias y plantaciones británicas. Ni que decir tiene que esto suponía un importante encarecimiento de los vinos canarios en los mercados de destino y, en definitiva, una pérdida de competitividad de los mismos frente a los caldos portugueses, los únicos que podían ser remitidos de manera directa a territorio colonial británico. Ahora bien, ¿hasta qué punto lograron las autoridades de la metrópoli que las actas de navegación se cumplieran de forma efectiva en las colonias y plantaciones de América?

La cuantificación de las exportaciones de vino canario a las colonias británicas de Norteamérica y del Caribe en el siglo XVII está por hacer, de manera que, hoy por hoy, resulta extremadamente difícil

²² TNA, CO 388/1, fol. 267 (11 de septiembre de 1690) (“Memoriall of the Canary Merchants”); CO 388/2, fol. 209 (5 de agosto de 1692) y CO 388/2, fol. 212 (septiembre de 1693). Como en anteriores ocasiones, respetamos el orden de firma. En el otoño de 1690 salieron de Londres con destino a Canarias 28 barcos (3.370 toneladas), en 1692 otros 32 barcos y en 1693 otros 31 (4.005 toneladas). El tonelaje es una referencia importante a la hora de estimar el número de pipas —a razón de dos pipas por tonelada— que se esperaba cargar en Canarias [TNA, CO 1/68, fol. 90 (Londres, 13 de noviembre de 1690); CO 388/2, fols. 55 y 135 (Londres, 3 de noviembre de 1692) y CO 388/2, fol. 347 (Londres, 6 de diciembre de 1693)].

y arriesgado hacer un cálculo, siquiera por aproximación, del consumo de vino de Canarias en las colonias y plantaciones británicas de América antes o después de 1660-1663. Un primer dato a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo una aproximación al volumen de estas exportaciones es el tamaño del mercado. Barbados, por ejemplo, apenas contaba en 1650 con unos 43.000 habitantes, de los que 30.000 eran blancos y el resto esclavos negros. Pero es que, además, la población blanca de Barbados no hizo más que disminuir a partir de entonces, de manera que en 1660 se había reducido a 26.000 y en 1700 a menos de 15.500 individuos²³. En cuanto a las colonias británicas de Norteamérica, la población de origen europeo pasó de 53.000 a 234.000 habitantes en la segunda mitad del siglo XVII. Así pues, a la hora de ponderar la importancia del mercado colonial británico para los caldos canarios en el periodo que nos ocupa debemos focalizar nuestras pesquisas en el espacio comprendido entre Virginia, en el sur, y Massachusetts, en el norte²⁴.

Los datos que figuran en los *Aspinwall Notarial Records* se encuentran entre las referencias más tempranas para reconstruir estos intercambios. William Aspinwall fue *recorder* de Boston entre 1644 y 1651 y entre sus registros figura una exhaustiva relación de “cocquetts & certificates” relativos al puerto de Boston, principal núcleo mercantil de Nueva Inglaterra en el siglo XVII. Pues bien, entre los 204 “cocquetts & certificates” de la citada relación encontramos referencias a 13 barcos que llegan o parten para España. Ocho de éstos, a su vez, corresponden a expediciones con origen, destino o escala en Canarias. El caso del *Dolphin of London*, que viajó a Canarias en 1645 y en 1646, revelaría, incluso, la existencia de ciertos patrones de regularidad en las relaciones mercantiles entre Canarias y Nueva Inglaterra ya en la década de 1640 (véase CUADRO IX)²⁵.

CUADRO IX
BARCOS Y MERCANCÍAS QUE LLEGAN O SALEN DE BOSTON
PROCEDENTES O CON DESTINO CANARIAS (1645-1650)

1645	<i>Dolphin of London</i>	Cereales, pescado, duelas, carne	Canarias
1645	<i>Defence of Boston</i>	Vino	Tenerife
1645	<i>Recovery of London</i>	Vino	Tenerife
1646	<i>Neptune of Dartmouth</i>	Vino	Tenerife
1646	<i>William of Boston</i>	Duelas, aceite, tabaco	La Palma
15-10-1646	<i>Dolphin of London</i>	Duelas, pescado	Tenerife
22-04-1650	<i>Recovery</i>	Vino (47 pipas)	La Palma
1650	<i>Edward of London</i>	Vino	Canarias

Según Bailyn (1955), fue precisamente en los años cuarenta —a partir de 1643, en concreto— cuando mercaderes de Nueva Inglaterra organizaron y financiaron por primera vez viajes directos a las islas del Atlántico (Canarias incluida). Uno de ellos fue el propio gobernador de la colonia, John Winthrop, quien envió a su hijo a Tenerife a comienzos del año 1646, si bien con poca fortuna²⁶. El análisis de los *Aspinwall Notarial Records*, nos permite añadir a lo indicado por éste que la organización y financiación de estos viajes corrió a cargo también de mercaderes ingleses residentes en Canarias. En

23 McCUSKER & MENARD (1991), p. 153.

24 McCUSKER & MENARD (1991), p. 54. Las *British West Indies* en su conjunto contaban en 1700 con unos 32.000 blancos en total.

25 De 1645 es otro documento que recoge un viaje en redondo del *Peter of London* entre Londres, Canarias, Barbados y, nuevamente, Londres. Una última referencia a Canarias tiene que ver con la demanda que presentó John Turner contra Sampson Lane, master del *Neptune of Dartmouth*, por la cuenta de unos vinos que había embarcado en Tenerife el año 1646. John Turner era el factor en Tenerife de los mercaderes ingleses Rowland Wilson *senior*, Martin Bradgate y Henry St John, importadores del 21 por ciento de los vinos que se desembarcaron en Londres en 1644. STECKLEY (1984), p. XIV.

26 “We are come to a very badd market for our goodes: heere never beinge known more plentye of provisions, nor that so cheape. Our (...) will yeeld not above five shillings a bushells: (...) fish hardly what it cost, or flesh will not yeeld so much: and that which helps all is that the wines prove not very well this yeare” (Stephen Winthrop a John Winthrop, Tenerife, marzo de 1646) (*Winthrop Papers*; vol. V, p. 62). Otro de los hijos de John Winthrop, de nombre Samuel, pidió permiso a su padre para entrar al servicio de Ferdinand Body, mercader inglés residente en Tenerife (*Winthrop Papers*; vol. V, p. 65).

efecto, según consta en un *charterparty* fechado en La Orotava, el 23 de mayo de 1644, Gilbert Carpenter, *master* y propietario del *Gilbert of Dartmouth*, nave de 110 toneladas que se encontraba anclada en ese momento en el puerto de Garachico, fletó su barco a Gower Painter y Samuel Dashwood, mercaderes ingleses en Tenerife, con objeto de realizar el viaje siguiente: en Canarias embarcaría vino, de allí se dirigiría a la isla de May, donde cargaría sal, y a continuación partiría para St. James (Virginia). Si no lograba vender toda la carga que llevaba en St. James la nave se dirigiría a Boston, destino final del trayecto. En el documento se pacta una estadía de 60 días como máximo en Boston pues la nave tenía que regresar al puerto de La Orotava, donde se pagaría el flete a razón de 6 libras esterlinas por tonelada, de la forma siguiente: 100 libras en dinero y el resto en vino al precio que corriera en la isla²⁷.

Este *charterparty* pone claramente de manifiesto que, en un contexto de dificultades para las exportaciones de vinos de Canarias como las que trajeron consigo el estallido de la guerra civil inglesa y la independencia de Portugal (1640), los mercaderes de las islas se lanzaron a la búsqueda y explotación de nuevos mercados. Uno de ellos fueron las colonias británicas de América del norte, donde también se estaba produciendo un movimiento similar. En este sentido, la principal novedad que reflejan los *Aspinwall Notarial Records* se refiere al establecimiento de intercambios directos con las colonias británicas de Norteamérica desde los años cuarenta, pues los indirectos, esto es, los intercambios a través de los puertos del oeste de Inglaterra, con importante presencia en las pesquerías de Terranova, venían produciéndose desde hacía décadas²⁸.

Así pues, Canarias y, en términos más generales, los mercados del sur de Europa, cobraron una importancia extraordinaria para la economía de las colonias norteamericanas desde mediados del siglo XVII, ya que los ingresos generados por los intercambios con estas zonas —así como las transacciones que se llevaban a cabo con las *British West Indies* y en Campeche— contribuían de manera significativa al pago de las importaciones procedentes de la metrópoli.

Nueva Inglaterra exportaba a Canarias pescado y madera. En unas “Notas relativas a América”, sin fecha exacta, pero como muy tarde de 1667, se indica precisamente que el mejor pescado de Nueva Inglaterra se enviaba a Málaga y Canarias, el de segunda clase a Portugal y el de peor calidad a Barbados²⁹. En cuanto a la madera, referencias aún más tempranas reflejan la importancia que tenía para los colonos británicos de Norteamérica el mercado canario. Así, en un opúsculo del año 1637 se menciona el uso de la madera de roble para la fabricación de duelas (*pipestaves*), indicándose que “pipe-staves at the Canary Ilands are a prime commodity. I have knowne them there at 35 p. [libras] the 1.000 and will purchase a freight of wine there before any commodity in England”³⁰. De 1650, por otra parte, es un texto en el que se dice que un trabajador podía fabricar en Virginia hasta 15.000 duelas al año, duelas que “in the country are sold by 4 l. [y en Canarias] for twenty pound the thousand”³¹.

En cuanto a las importaciones, en concreto de vino, uno de los principales elementos que determinó su continuidad en el tiempo fue el fracaso de los numerosos intentos que se llevaron a cabo para producirlo en las colonias. También aquí encontramos referencias a Canarias. Por ejemplo, cuando los propietarios de la colonia de Carolina remitieron instrucciones para la puesta en cultivo de miles de acres de tierra en 1663, señalaron que la plantación de vides podía llegar a ser una actividad muy rentable, añadiendo que “an acre [de viña] in the Canaries producing 60 l. [libras] per annum”³². Las importaciones de vino se vieron favorecidas, asimismo, por la existencia de unos derechos aduaneros muy reducidos, razón por la cual resultaban notablemente más baratos al otro lado del Atlántico que en la propia Inglaterra. En efecto, “Madeira, malaga, canary, and fayal wines were probably more abundant in the Colony [Virginia] than in England at this time [siglo XVII], and were drunk by classes which in the mother country were

27 Gower Painter (Gowen Paynter) tuvo como aprendiz en Tenerife y luego como factor en Londres al mercader John Paige, cuya correspondencia ha sido publicada por STECKLEY (1984).

28 CELL (1969), pp. 137-143, ofrece datos sueltos de las exportaciones a “Canarias” de pescado capturado en Terranova en los años siguientes (por puerto de origen): Exeter (años 1612, 1615 y 1617), Dartmouth (1618 y 1641), Plymouth (1632) y Southampton (1637).

29 Calendar of State Papers, Colonial (CO 1/21, n° 174).

30 MORTON (1637), p. 62.

31 WILLIAMS (1650), p. 4. Véase también GRAY (1933), vol. I, p. 34.

32 Calendar of State Papers, Colonial (CO 5/286, p. 5).

content with strong and small beer”³³. En el caso de Virginia, el precio máximo de venta del vino al por menor fue fijado por primera vez en noviembre de 1645, estableciéndose los parámetros siguientes: los vinos de Canarias, Málaga, Jerez, “muscadine and allegant” [Alicante] se tasaron a 30 libras de tabaco por galón; los de Madeira y Fayal a 20 y el vino francés a 15. El descenso del precio de la hoja de tabaco aconsejó establecer el precio máximo de los vinos en términos monetarios, fijándose en 1666-67 en los términos siguientes: vino de Canarias, 8 chelines por galón; *sherry*, 6; *rhenish*, 4 chelines y 6 peniques; clarete y vinos blancos, 4 chelines; y madeira, 2 chelines y 6 peniques³⁴.

Las leyes de navegación de 1660-1663 habrían podido afectar, fundamentalmente, a los intercambios de las colonias británicas de América del Norte con Canarias, Escocia y Holanda, “but before 1676 New Englanders were not disturbed even in these relatively minor parts of their trade, for enforcement of the navigation laws had to await a more tranquil period in English affairs than that from 1660-1675”³⁵. En efecto, cuando Edward Randolph, enviado por los *Lords of Trade* con objeto de averiguar lo que estaba sucediendo en la colonia, llegó a Boston el 10 de junio de 1676, pudo constatar personalmente que tan sólo en una semana desde su llegada a la ciudad habían arribado tres barcos con vino de Canarias: uno escocés, con 80 pipas; otro de Boston, con 50 pipas y un tercero de Southampton “from Canary, contents and burthen does not know”, y que hacía un mes había llegado otro barco de Boston procedente de Canarias con 70 pipas más. Esto por lo que se refiere a los intercambios directos, tolerados por el gobernador de la colonia con el argumento de que “the laws made by our King and Parliament obligeth them in nothing but what consists with the interest of New England”³⁶.

El fraude se llevaba a cabo, como describe Richard Holden —quien se encontraba en Boston de camino hacia Albemarle (Carolina), donde iba a ocupar el puerto de *collector* de la aduana— en un informe a los *Commissioners of the Customs* fechado en Boston el 10 junio de 1679, de la forma siguiente: tras cargar en Canarias, las naves se dirigen a Madeira donde añaden en torno a una tonelada más de caldos locales que disponen en la parte superior y más accesible de la bodega del barco. Cuando llegan a su destino y se lleva a cabo la inspección de la carga los responsables de las aduana se limitan a preguntar “¿De dónde viene el barco?” (“From whence your ship?”), recibiendo como respuesta “De Madeira con carga de vino” (“From Maderas, with their lading wines”). A continuación los responsables de la aduana suelen probar el vino de las pipas situadas más a mano, esto es, las que se han cargado en Madeira “and the whole ship under this notion is unlaided withouth further inquiry”³⁷. En otros casos, se aprovechaban las importaciones de sal procedentes de España, cuya entrada en las colonias era completamente legal, para introducir vino, fruta o aceite, que no lo era.

A diferencia de lo que ocurría en la metrópoli, estas prácticas fraudulentas no respondían a la existencia de una fiscalidad insoportable. En efecto, frente a las 4,5 libras esterlinas por tonelada de dos pipas que pagaban los vinos de España a su entrada en Inglaterra en 1642 (y que fueron aumentadas a 8,5 en 1660, 9 en 1666 y 21 en 1670, esto es, en una cuantía que superaba incluso su precio en origen) los derechos de importación en Massachusetts, por ejemplo, se limitaban desde 1645 a una libra por tonelada (dos libras a partir del año 1677)³⁸. El problema radicaba en la obligatoriedad de cumplir las actas de navegación³⁹.

¿Qué estaba sucediendo, entre tanto, en Canarias? Los enfrentamientos entre Richard Owen —quien había iniciado sus tareas consulares en Tenerife el año 1676— y la mayor parte de los mercaderes ingleses residentes en las islas o que negociaban con Canarias desde Londres, resultan extraordinariamente relevadores de la situación.

33 BRUCE (1896), vol. II, p. 228.

34 Citado por BRUCE (1896), II, p. 225.

35 BAILY (1955), p. 127. Sobre la organización aduanera en las colonias véase BARROW (1967).

36 Calendar of State Papers, Colonial (CO 1/37, nº 7. Boston, 17 de junio de 1676).

37 Calendar of State Papers, Colonial (CO 1/43, nº 71).

38 Los vinos de Fayal pagaban 10 chelines por tonelada (0,5 libras) y los de Madeira 13 chelines y 4 peniques (0,66 libras). *The Colonial Laws of Massachusetts* (Boston, 1887, p. 67). En 1659 la Asamblea General de Connecticut estableció también un impuesto a la importación de vinos de una libra por bota. MATHER HOOKER (1936), p. 10.

39 Con este objeto, a partir del año 1685 un *naval officer* pasó a encargarse de la vigilancia y control de las importaciones (*The Colonial Laws of Massachusetts*, Boston, (1887), pp. 329-330).

Aunque la oposición al cónsul comenzó desde que el principio de su mandato, el momento culminante del enfrentamiento que mantuvo con los mercaderes de su propia nación tuvo lugar a comienzos de la década de 1680. En Tenerife, se manifestaron contra el cónsul —recuérdese que la posición y el orden de firma de las peticiones es significativa—, solicitando su destitución, los mercaderes y factores siguientes: Leonard Clarke, John Holder, Jn^o Shipman, Chris Francis, Mich Gibson, Rob Bluett, John Shattock, Joseph Taylor, Nicho Walsh, James Davies, Willm Nerle, Charles Savage, Richard Wescombe, Nathaniel Clarke, John Smith, Edmund Smith, Charles Dobell, Ric^o Wescombe, Gilbert Smith, Patrick Walsh y Robert Sanderson⁴⁰.

En Londres, por su parte, se pronunciaron en idéntico sentido otros 21 *Canary merchant*, residentes “in and about” la capital británica: Rob Raworth, Edw Baker, Michael Spicer, Richard Mead, Thomas Fryer, Robert Breton, John Blake, N. Maxey, Geo Finck, Mark Proudfoott, John Paige, John Cross, John Flavell, Rob Lange, Elias Russell, Ben Bathurst, George Boun, Nath Skottwer, Jn^o Newton, Richd Holder y Peter Courtney⁴¹. La importancia de este grupo de mercaderes está fuera de toda duda, pues sus nombres figuran entre los principales importadores de vino de Canarias a comienzos de la década de 1680 (véase APÉNDICE I). Doce de ellos presentarían poco tiempo después una nueva petición, mucho más elaborada que la anterior, en la que se añadía que, de los “about” 24 mercaderes y “mars. of families” residentes en Canarias, 20 se habían quejado del cónsul y que 21 de los 23 principales mercaderes de Londres interesados en el comercio con las islas habían procedido de igual forma⁴².

Owen, por su parte, contó con el apoyo de sus cinco vicecónsules “in the adjacent islands & outports” y, especialmente, de Richard Richards. En los orígenes del conflicto disfrutó asimismo del respaldo de una parte de los mercaderes ingleses que vivían en Tenerife, quienes defendieron, frente a “some of the factory”, la correcta y eficaz actuación del cónsul en diversos asuntos. Se trata de Daniell Negus, Edward Flavell, Charles Peard, Sam Swan, Thom Morice, John Whitton, Edmun Thornchull, Jn^o Baynes, Jn^o Forster, George Reeve, Gregory Linch, James Trollope, John Trollope, Wm Thockmorton, Hetton Minshall y Robt Davies⁴³.

Uno de los principales argumentos utilizados por Owen contra sus detractores y, presumiblemente por tanto, uno de los elementos determinantes del estallido del conflicto en 1682-1683, fue la cuestión de los envíos de vino a Nueva Inglaterra directamente desde Tenerife. De acuerdo con las leyes de navegación de 1660-1663, las colonias británicas de América del norte y del Caribe debían abastecerse de productos europeos a través de la metrópoli, y sus exportaciones a Europa, de igual forma, debían llevarse a cabo tocando primero en algún puerto inglés. Las leyes en cuestión contemplaban excepciones, pero el vino de Canarias no se encontraba entre ellas, por lo que las exportaciones que llevaban a cabo ese grupo de mercaderes desde Tenerife eran contrarias a la legislación en vigor.

40 TNA, SP 94/69, fol. 104 (documento sin fecha pero, con toda probabilidad, de 1683). Solicitan su destitución.

41 TNA, SP 94/69, sin foliar.

42 TNA, SP 94/69, fol. 124 (documento sin fecha pero, con toda probabilidad, de 1683). Los firmantes fueron: Rob Raworth, John Flavell, Edw Baker, John Blake, John Cross, Thomas Fryer, Nath Maxey, Richd Holder, John Bellamy, Peter Courteney y Wm Bellamy.

43 TNA, SP 94/67 (Tenerife, 24 de agosto de 1682). “Certificate of the Canary Merchants”. Según los firmantes, el celo del cónsul en la defensa de los privilegios garantizados a los mercaderes de la nación inglesa se había puesto de manifiesto en asuntos como no tener que pagar visitas de inspección, que sus barcos pudieran vender en Canarias no sólo pescado sino también cualquier otro tipo de provisiones y al precio que considerasen conveniente, que hubiera un *book of rates* en la aduana y el “large contest” que había tenido lugar con el gobernador tras la muerte sin testar de John Rousey. Denunciaron también la actitud de Christopher Francis y Richard Wescombe, quienes se negaban a pagar las sumas que se les habían repartido para sufragar las demandas y actuaciones llevadas a cabo por el cónsul en relación con los asuntos mencionados. Dos años después se presentaron otras dos peticiones al Secretario de Estado Leonel Jenkins no relacionadas, en principio, con la situación del cónsul. La primera, en la que se solicita que hubiera un *book of rates* en la aduana como estaba ordenado, lleva por fecha el 6 de junio de 1684 y fue firmada en Tenerife por Richard Owen, Daniel Negus, John Whittons, Chris Francis, Thomas Trevisa, Charles Peard, James Trollope, Jn^o Shipman, John Trollope, Edmund Thornehull, Valentyne Enys, Edward Newfe, Sam Swan y John Robins (TNA, SP 94/70, fol. 385). En la segunda, sin fecha, pero que se vió en Whitehall el 13-11-1684, se vuelve a reclamar un *book of rates* y se protesta contra la subida de impuestos a la importación de trigo introducida por el nuevo gestor de las aduanas de Tenerife desde febrero de 1684. Firmantes: Richard Owen, Daniel Negus, John Whitton, Chris Francis, Thomas Trevisa, Charles Peard, Jn^o Shipman, John Trollope, Edmund Thornehull, James Trollope, Valentyne Enys, Edward Newte, Sam Swan y John Robins (TNA, SP 94/70, fol. ?).

Las denuncias presentadas por el cónsul Owen en 1682-1683 se dirigieron fundamentalmente contra los mercaderes Richard Wescombe *senior*, John Holder, John Smith, Gilbert Smith y Christopher Francis, a quienes acusó de navegar vinos de las islas a Nueva Inglaterra y a otras colonias y plantaciones británicas de América, “con frecuencia” y de forma directa. A fin de desacreditar a sus oponentes denunció que Wescombe había tenido que salir de Inglaterra “haveing a statute of bankrupt out aginst him” y que Christopher Francis era a “Roman Catholicke”.

En sus escritos, Owen ofrece datos concretos sobre el *John & Elisabeth*, barco que había llegado de Madeira con mercancías consignadas a John Holder y en el que el propio Holder y Richard Wescombe habían cargado vinos para Barbados y Jamaica. El *Hopewell*, por su parte, había cargado vinos por cuenta de Richard Wescombe para Nueva Inglaterra. El cónsul trató de obstaculizar ambas cargazones, pero lo único que obtuvo fue la oposición de los interesados y de los vecinos y autoridades de la isla, de manera que “nothing but death was pronounced against me”.

Las dificultades existentes para evitar los envíos a las colonias británicas llevaron a Owen a realizar diversas gestiones, tanto entre los miembros de la nación, quienes elevaron una petición en este sentido a las autoridades británicas, como ante el capitán general de la isla, a quien pidió que a través del embajador de España en Londres se solicitara al rey de Inglaterra la posibilidad de remitir los vinos de Canarias a Norteamérica y el Caribe directamente, esto es, sin pasar por la metrópoli. La idea, al parecer, era que las autoridades británicas designaran a un *collector* quien, en Canarias, cobraría a los mercaderes ingleses que participaran en estos tráficos los impuestos vigentes en territorio inglés⁴⁴. Según Béthencourt, las gestiones realizadas no tuvieron efecto alguno porque, de haber prosperado estas negociaciones, España habría tenido que suprimir, en justa reciprocidad, el exclusivismo que mantenía en el comercio con sus propias colonias en América⁴⁵.

Los datos disponibles sobre las exportaciones legales de vino de Canarias, vía Londres, a las plantaciones y colonias británicas de Centro y Norteamérica, no permiten cuantificar los caldos exportados y precisar los mercados de destino más que a partir del día de San Miguel de 1696 en adelante (CUADRO X). En el transcurso de los cuatro años y tres meses que se extienden entre el día de San Miguel de 1696 y el día de Navidad de 1700, el número de pipas exportadas ascendió a un total de 254,29; es decir, a unas 60 pipas anuales.

CUADRO X
EXPORTACIONES DE VINO DE CANARIAS A LAS PLANTACIONES BRITÁNICAS
DE AMÉRICA DESDE INGLATERRA (1697-1700) (PIPAS)

	1697	1698	1699	1700	1697-1700
ANTIGUA	0,71	0,49	7,36	6,76	15,33
BAHÍA DE HUDSON	1				1,00
BARBADOS	3,98	18,9	9,93	30,8	63,60
BERMUDAS		4,76			2,38
CAROLINA		9,96	2,79	5,47	18,22
JAMAICA	2,15	28,2	7,6	28,6	66,49
MONTSERRAT			0,16	0,14	0,30
NEVIS		0,56	2,5	5,53	8,59
NUEVA INGLATERRA		3,98	1,32	1,8	7,10
NUEVA YORK	0,61	1,1	3	1,13	5,84
PENNSYLVANIA		1,66	0,32	0,38	2,36
VIRGINIA y MARYLAND	1,51	17,2	11,3	33,1	63,09
	9,97	86,8	46,3	114	254,29

FUENTE: TNA, CUST 3/1-4

1697: S. Miguel/1696 a S. Miguel/1697; 1698: S. Miguel/1697-Navidad/1698; 1699: Navidad/1698-Navidad/1699;
1700: Navidad/1699-Navidad/1700

44 La información ofrecida en el texto procede de dos documentos firmados por Richard Owen y fechados en Tenerife los días 21 de enero y 18 de marzo de 1683 (TNA, SP 94/69).

45 BÉTHENCOURT MASSIEU (1956) [(1991)], p. 95.

Jamaica, Barbados y Virginia-Maryland, siempre de acuerdo con la fuente utilizada —los *Ledgers of Imports and Exports*—, eran los principales mercados, con poco más de 60 pipas en total en cada caso (unas 14 pipas/año). La escasa cuantía de los caldos exportados a Nueva Inglaterra en comparación con los territorios mencionados llama poderosamente la atención, ya que Boston seguía siendo a finales del siglo XVII el puerto más importante de las colonias británicas de América del Norte por delante, incluso, de Nueva York⁴⁶.

Por lo que se refiere a los envíos directos de vinos de Canarias a las colonias y plantaciones británicas de Centro y Norteamérica y, más concretamente, a Nueva Inglaterra que, como sabemos, se llevaban a cabo al margen de la ley, referencias dispersas apuntan en la dirección de que debían superar las reducidas cifras que figuran en los *Ledgers of Imports and Exports*. En mayo de 1684, por ejemplo, el gobernador Cranfield comunicaba a los *Lords of Trade and Plantations* desde Nueva Hampshire que “Canary wines and French commodities are more plentiful in Boston than ever”⁴⁷.

Los envíos directos estaban prohibidos, por lo que resulta muy difícil conocer, dado el contexto en que se llevaban a cabo estas transacciones, quiénes eran sus protagonistas. Según Henry Guy, secretario de los *Lords of Treasury*, un Richard Wescombe —suponemos que se trata del mismo Richard Wescombe al que nos hemos referido con anterioridad y que había sido denunciado por el cónsul Richard Owen por defraudador— “continues an annual trade of remiting Canary wine thence to New England” en 1685, operación que llevaba a cabo en un barco de su propiedad, el *Lidia*⁴⁸. Al año siguiente fueron Robert Bretton y Tho. Fryer, dos de los mayores importadores de vino de Canarias de la capital británica (véase APÉNDICE I), los denunciados. En el *Swallow*, barco de su propiedad, habían llevado a Boston 32 pipas de *canary* que habían cargado en Tenerife, pero a su llegada a América la nave fue apresada por contravenir las actas de navegación. El caso fue llevado a la *Admiralty Court* de Boston, donde se suscitó la cuestión de la legalidad o no del apresamiento. A cambio de pagar los impuestos correspondientes y de comprometerse a no llevar a cabo operaciones similares en el futuro, Bretton y Fryer fueron exonerados de cualquier responsabilidad⁴⁹. A finales de 1690, sin embargo, se informaba de la existencia de una gran cantidad de vino de Canarias en Boston, donde se podía adquirir a 18 libras esterlinas la pipa⁵⁰.

3. A MODO DE EPÍLOGO

En el transcurso del último tercio del siglo XVII y a pesar de la traumática experiencia que significó la creación primero y disolución después de la Compañía de Canarias (1665-1667), un grupo reducido de mercaderes de Londres, constituido por entre 15 y 20 individuos, controló la negociación de los vinos procedentes del archipiélago. Según los *wine port books* de la capital británica, principal fuente utilizada en esta investigación, el 70 por ciento del total de las importaciones que se llevaron a cabo entre 1664 y 1697 correspondió a este grupo de *wine merchants*, cuyas identidades y jerarquía hemos podido reconstruir con toda precisión a partir de aquellos. Muchos de ellos, probablemente la mayor parte, habían residido con anterioridad en Tenerife como factores de sus principales o como socios de sus familiares en Londres y, precisamente por ello, figuran en las relaciones de británicos que vivieron en las islas en el Seiscientos publicadas por diversos investigadores. Otros, por el contrario, aparecen por primera vez como protagonistas destacados de los intercambios entre Canarias e Inglaterra en este periodo fundamental de las relaciones mercantiles entre ambos países. En todo caso, la posibilidad de

46 MATSON (1998).

47 Calendar of State Papers, Colonial (CO 1/54, 98, I-IV).

48 Calendar of Treasury Books, vol. 8 (1685-1689), día 7 de mayo de 1685. Guy dió las siguientes instrucciones a los *Customs Commissioners* a este respecto: “you are to do your outmost to have said ship vessel seized for so carrying said wines to New England without first touching here”.

49 Calendar of Treasury Books, vol. 8 (1685-1689), días 23 de octubre y 9 y 30 de noviembre de 1686.

50 TNA, CO 5/1305, fol. 177. “When I was in Boston I understood there was great plenty of Canary wine, and discussing with several Gents. there they told me they had four ships with Canary wine” (Mr. Porter’s Journal from Virginia to New England) (el informe se recibió en Londres el 29 de enero de 1691).

cuantificar el volumen de las importaciones efectuadas por cada uno de ellos nos ha permitido, casi por primera vez, ir más allá de lo que supone disponer —siendo esto importante— de un mero listado de mercaderes ingleses residentes o interesados en el comercio con Canarias como ha ocurrido hasta ahora.

Este grupo de mercaderes disponía de acceso directo a las principales instituciones del Estado británico, de ahí la existencia de peticiones o informes al rey, al *Privy Council*, al *Committee for Trade and Plantations* e, incluso, a la Cámara de los Comunes, dirigidos a defender sus intereses; unos intereses que solían identificar con los del conjunto de la nación y con los de las arcas del Estado; sobre todo en periodos de dificultad por los problemas surgidos en el desempeño de sus actividades mercantiles con las autoridades españolas o la población isleña o en periodos de conflicto bélico, especialmente con Francia, que alteraban las pautas de funcionamiento de las transacciones comerciales en el Atlántico Norte hasta el punto de modificar, incluso, la estacionalidad de la negociación.

Constituye un terreno abierto a la especulación determinar hasta qué punto perjudicó a sus intereses y, probablemente también, a la economía vitivinícola del archipiélago, la ausencia primero y la desaparición después de la compañía del monopolio, la *Canary Company*. ¿Habría permitido la existencia de una organización mercantil como aquella evitar o reducir el impacto de algunas de las principales medidas legislativas aprobadas por el gobierno británico en el último tercio del siglo XVII, como las leyes de navegación de 1660-1663 o las subidas de impuestos a la importación de vinos que tuvieron lugar en 1660, 1666, 1670 y 1699? Sea como fuere, a partir de 1660-1663, la posición de los vinos procedentes de Canarias en el mercado colonial británico se debilitó como consecuencia de la imposibilidad legal de seguir enviando a las colonias y plantaciones del Caribe y de América del Norte, sin pasar por la metrópoli, los caldos que tradicionalmente —desde comienzos de la década de 1640, como mínimo— se remitían de forma directa desde Tenerife y La Palma a Barbados y Nueva Inglaterra.

Esto no quiere decir, sin embargo, que los caldos canarios desaparecieran totalmente de las mesas de los consumidores de las colonias británicas de centro y Norteamérica. Los intercambios, en efecto, continuaron; y continuaron porque hasta finales de la década de 1670 o comienzos de la de 1680, y aún después, Gran Bretaña careció en las colonias de mecanismos administrativos, gubernativos y judiciales efectivos para hacer cumplir las leyes que prohibían el comercio directo con Canarias. Cuantificar estas transacciones resulta, hoy por hoy, imposible debido a la inexistencia de registros aduaneros o de registros portuarios que permitan reconstruir la magnitud de dichos intercambios. Ahora bien, de lo que no cabe duda es de que la cuestión de cumplimiento de las leyes de navegación de 1660-1663 se convirtió en un motivo de conflicto entre las autoridades británicas —de la metrópoli o de las islas— y los mercaderes de Londres y de Tenerife interesados en la continuidad de dichos intercambios, como lo prueba el enfrentamiento que tuvo lugar a comienzos de la década de 1680 entre Richard Owen, cónsul de Inglaterra en Tenerife, y los mercaderes ingleses afincados en las islas o residentes en Londres. Un enfrentamiento en el que, entre otros elementos en juego, estuvo la cuestión del cumplimiento de las actas de navegación al respecto de los envíos de vino, de forma directa, de Tenerife a Barbados, Jamaica y las colonias británicas de América del Norte.

APÉNDICE I. IMPORTADORES DE 100 O MAS PIPAS DE VINO DE CANARIAS POR EL PUERTO DE LONDRES ENTRE 1664 Y 1697

	1664	1667	1668	1675	1676	1677	1678	1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1694	1695	1696	1697	TOTAL
BRETTON, ROBT				997,50	474,50	671,90	681,00	939,30	774,80	754,70	632,00	601,70	299,00	262,00					7088,40
NEWTON, JN°	71,50		169,30	357,00	570,00	616,90	835,60	568,20	829,50	451,70	680,00	284,20	214,00	367,50	70,00	161,00	78,00	88,00	6412,40
HALL, JN°				295,50	210,50	518,00	473,70	828,00	771,00	636,20	605,00						381,50		4719,40
FRANCIA, SYMON				156,00	145,50	246,50	306,00	448,90	674,00	165,60	234,50	78,00	219,20	375,20	625,00	477,00			4151,40
BLAKE, JN°			61,00	69,00	64,00	68,07	91,24	136,80	401,00	198,00	565,80	241,60	413,00	291,70	309,50	199,00	435,70	429,20	3974,61
MEAD, RICH								101,50	246,00			316,70	239,50	140,70	720,50	485,20	548,00	390,50	3188,60
RAWORTH, ROBT									65,00	364,20	453,00	601,50	104,00	90,00	420,00	191,00	325,00	375,70	2989,40
CROSSE, JN°				102,50	298,30	281,00		245,00	238,50	214,00	192,00	195,00	181,00	121,20	189,40	137,00		399,00	2793,90
MAXY, NATH											277,00	304,00	232,50	71,00	153,50	488,70	785,50	406,30	2718,50
HOLDER, RICH			73,00	154,00	143,00	209,00	199,00	381,90	351,10	83,50	342,00	349,00	218,00	147,00	52,00				2702,50
INGRAM, ARTH	506,00		276,20	471,20	597,00	145,00	111,00	316,50	208,10										2631,00
BELLAMY, JN°									65,06		165,20	216,50			714,00	915,00			2075,76
FLAVELL, JN°			140,00	182,70		334,70	183,70	386,00	116,00	70,50	164,00	130,20	140,00	108,00					1955,80
GÓMEZ SERRA, ANT°							114,00	62,00	216,00	185,00	134,00	245,00	184,00		150,00	150,00	136,00	110,00	1686,00
ROBLES, ANT°				98,50	90,50	143,00		287,00	513,50	115,50	87,00	251,00							1586,00
FRANCIA, DOMINGO				150,00				300,00	70,00	311,70	235,00	206,50	230,50						1503,70
WILSON, SAM	309,00		916,80																1225,80
NICHOLLS, JN°			192,00		90,00	141,20		155,80	60,50	174,00	113,00	131,20	52,00	65,00					1174,70
COURTNEY, PR											69,19	81,16	162,10	131,70	150,20	144,70	230,20	153,00	1122,25
FRANCIA, MOSES																			1074,00
FRYER, THO										86,83	122,20	175,20	230,70		228,50	98,00	128,20		1069,63
WARREN, NICH	336,00		74,00	317,70	258,00	81,00													1066,70
SHIPMAN, WM								617,70	419,00										1036,70
TURNER, JN°	347,10		66,00	172,00	96,50		50,00	120,00	50,00	50,00		69,00							1020,60
BAKER, EDW									235,00	213,00	140,00	188,00	108,00	105,00					989,00
BELLAMY, WM			175,00			551,00	213,00												939,00
ELY, RICH	147,70		67,66	158,00	176,00	178,00	161,00												888,36
PROUDFOOT, MARK				68,00	70,00	69,00	64,00	99,66	96,16	61,28	73,00	103,20	120,20	56,25	245,00	55,25	127,80	401,50	829,55
MERRY, ANT°																			815,90
HALL, HAN												185,00	451,20	179,70					790,83
BOWLES, JOS									69,73	105,10	177,00		204,00	235,00					625,10
RICHARDS, RICH													342,10	283,00					609,80
WARNER, HEN				147,00	152,20	152,60	158,00												

	1664	1667	1668	1675	1676	1677	1678	1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1694	1695	1696	1697	TOTAL
THROCKMORTON, WM	250,30		125,00	109,00	110,00														594,30
LANG, ROBT			139,20	111,70	152,20	78,25		98,75											580,10
TOOKE, EDMD															100,20	114,00	128,00	235,50	577,70
SHEPHERD, SAM				107,00	97,00	171,00	116,00			73,00									564,00
MORRICE, THO														88,00		120,20	119,20		561,40
INGRAM, ROWL	263,50		273,50																537,00
CLAPHAM, WM	53,00		348,50	130,00											328,00	190,00			531,50
HALL, JN° y EZEK																			518,00
PAGE, JN°	76,00		79,50				84,00	66,00	68,00		50,00	68,00							491,50
READ, WM	209,30		273,10																482,40
PROUDFOOT, THO															237,00	227,20			464,20
SPICER, MICH													124,00	50,25					462,50
BEAK, ARN°		352,00	109,40																461,40
CHITTY, ABRA																			446,50
SMITH, GEO	102,80	162,50	173,90																439,20
FREDERICK, JN° (SIR)			354,60	84,00															438,60
TRUMBALL, GEO						66,00		103,80	257,00										426,80
GODDARD, THO				190,00	193,00														383,00
RAWORTH, CHA	242,00		128,60																370,60
HALL, JN° & CO.																		361,20	361,20
DE SALVA, CHA		356,00																	356,00
BELLAMY, ADAM				152,00			203,20												355,20
LEMKNELL, JN°								136,00	201,30										337,30
BODKIN, CHR											150,50	58,00		128,00					336,50
WARNER, MARY								240,00	85,00										325,00
HEAD, JN°													112,00	204,00					316,00
KIFFEN, WM						100,50		145,00	50,00										295,50
BEACON, THO				108,00	106,20	80,00													294,20
CRISPE, JN°																	287,50		287,50
DASHWOOD, FRAN	145,00		139,10																284,10
CASTLE, ROBT																284,00			284,00
THOMAS, SYMON	279,60																		279,60
TOOKE, EDW															109,00		169,00		278,00

	1664	1667	1668	1675	1676	1677	1678	1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1694	1695	1696	1697	TOTAL
SMITH, WM				131,10		144,10													275,20
DOBELL, CHA	142,50		125,00																267,50
NICHOLLS, BENJ																	100,00	160,00	260,00
HALL, HEN												259,00							259,00
FINCH, GEO								88,00	57,00	60,50	50,00								255,50
ALLEN, JNº											88,25	93,00		61,50					242,75
DAVITTS, THO				99,00		143,20													242,20
VAN BEESELER (VAN- PESTER), CORN LEO- HINCHMAN, LEO- NARD							99,00	78,58		60,00									237,58
FLANDLE, JNº					228,70														228,70
RODRIGUEZ FRAN- CIA, DOM			225,00																225,00
BEWIN, ROBT	211,00																		211,00
CLARK, PLAYFORD															55,00	60,25		85,00	200,25
CRISPE, SAM															200,00				200,00
BOWLES, JNº				196,00															196,00
RODRIGUES, DOMIN- GO	191,00																		191,00
LYNCH, PR																	189,00		189,00
BOUN, GEO									110,00		70,00								180,00
PORTELLO, ISA															164,00				164,00
BYNCH, PR																		162,00	162,00
MOLINA (?)			160,00																160,00
HEREFORD, BOOTH																			160,00
VANHATTEN, JOHN																	80,00	80,00	160,00
GRASHEE (GROSHEE), JNº								91,50	66,13						70,00		90,00		160,00
CLAPHAM, RICH				76,50		77,00													157,63
GÓMEZARCE (?), ANTº						152,20													153,50
MERRY, HEN													152,00						152,00
WALLIS, CHA					99,00	52,56													151,56
BALLARD, RICH				149,00															149,00
BRITAIN, THO	149,00																		149,00
LINDO, JNº																		147,00	147,00
COUSE, EDW	146,00																		146,00

	1664	1667	1668	1675	1676	1677	1678	1680	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1694	1695	1696	1697	TOTAL
LOCKLY, SAMLL																		143,00	143,00
SAYER, JN°								89,00	54,00										143,00
DUBRY (DUTRY), DEN- NIS																	77,00	64,00	141,00
WEBBER, JN°	140,30																		140,30
CARTER, RICH												70,00	68,25						138,25
COUSE, EDM	138,00																		138,00
RODRIGUES ARIES, DIEGO			136,00																136,00
WADLOW, JN°		130,00													70,50	56,00			130,00
LINCH, PR																			126,50
CHAPMAN, RICH						126,00													126,00
CONDE DE MOLINA		122,00																	122,00
DOCMINIQUE, PAUL																			120,20
J...SON, WM								120,00											120,00
MASKELYNE, WM	119,80																		119,80
JEGO, PHIL	119,00																		119,00
WEBB, EBENEZER																			118,50
BRETTON, ROBT y THOFRYER										114,00									114,00
CASEBY, JN°	113,00																64,75	53,75	113,00
BAUDS, THO													110,00						110,00
GRAMER (GRAM- MER), WM												50,00	59,00						109,00
WILSON, BIGLY															103,50				103,50
SHIPMAN, JN°													102,00						102,00
BUSHELL, EDW			101,00																101,00
DUCKMANE, PAUL															101,00				101,00

Fuentes: T^{NA}, E/190/47/6, E 190/50/3, E 190/51/3, E 190/52/3, E 190/57/1, E 190/62/4, E 190/63/1, E 190/63/9, E 190/66/4, E/190/67/6, E 190/73/3, E 190/81/2, E 190/88/1, E 190/89/2, E 190/97/1, E 190/97/3, E 190/97/6, E 190/105/5, E 190/105/6, E 190/105/7, E 190/107/4, E 190/114/4, E 190/118/2, E 190/118/7, E 190/118/10, E 190/119/6, E 190/126/3, E 190/127/2, E 190/127/4, E 190/137/8, E 190/144/4, E 190/149/5, E 190/151/9, E 190/154/1, E 190/154/4, E 190/160/2, E 190/160/9

En esta lista se recogen los datos correspondientes a:

- todos los mercaderes que, al menos en uno de los años comprendidos entre 1664 y 1697, importaron 100 o más pipas de vino.

- todos los mercaderes que, sin haber importado en al menos uno de los años comprendidos entre 1664 y 1697 la cifra de 100 o más pipas de vino, en el conjunto del periodo superaron la cifra de 100 pipas importadas.

- no se recogen las cifras relativas a las importaciones efectuadas por los mercaderes que respondan a cualquiera de las dos categorías anteriores para los años en que sus importaciones fueron inferiores a las 50 pipas de vino a fin de minimizar los problemas de homonimia.

BIBLIOGRAFÍA

- A volume relating to the early history of Boston containing the Aspinwall notarial records from 1644 to 1651. (1903). Boston: Municipal Printing Office.
- BARROW, T.C. (1967). *Trade and Empire. The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- BAYLIN, B. (1955). *The New England Merchants in the Seventeenth Century*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1956) [1991]. *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- BRUCE, P.A. (1896). *Economic History of Virginia in the Seventeenth Century*. 2vols. New York: MacMillan and Co.
- CELL, G.T. (1969). *English Enterprise in Newfoundland, 1557-1660*. Toronto: University of Toronto Press.
- COLLINS, J. (1682). *Salt and Fishery*. Londres.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (2013). «Una comunidad mercantil atlántica: los ingleses en las islas Canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59, pp. 381-428.
- GALINDO BRITO, A. (2004). «Extranjeros en El Puerto de la Cruz en el tercer cuarto del siglo XVII». *XV Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón, pp. 321-334.
- GALINDO BRITO, A. (2006). «Los cónsules ingleses en Canarias en el siglo XVII». *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Casa de Colón, pp. 473-480.
- GRAY, L.C. (1933). *A History of Agriculture in the Southern United States to 1860*. 2 vols. Documents Relative to the Colonial History of the State of New York. Albany: Weed, Parsons and Company.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2000). «La viticultura canaria. Orto y ocaso, c. 1500-1800», en MALDONADO ROSSO, J. y RAMOS SANTANA, A. (eds.). *Actas del I Encuentro de historiadores de la vitivinicultura española*. El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, pp. 319-343.
- MATHER HOOKER, R. (1936). *The Colonial Trade of Connecticut*. New Haven: Yale University Press.
- MARTÍNEZ RUIZ, J.I. (2013). «Ralph and Francis Smalley. An English merchant company operating between La Palma and London (1697-1725)», en LOBATO, I. y OLIVA MELGAR, J.M. (eds.). *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Publicaciones de la Universidad de Huelva, pp. 199-224.
- MATSON, C. (1998). *Merchants & Empire. Trading in Colonial New York*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- MCCUSKER, J. & MENARD R.R. (1991). *The Economy of British America, 1607-1789*. Chapel Hill, NC: The University of North Carolina Press.
- MORTON, T. (1637). *New England Canaan, or New Canaan. Containign an Abstract of New England*. Londres.
- NYE, J.V.C. (2007). *War, Wine, and Taxes. The Political Economy of Anglo-French Trade, 1689-1900*. Princeton: Princeton University Press.
- POPE, P.E. (2004). *Fish into Wine. The Newfoundland Plantation in the Seventeenth Century*. Chapell Hill, NC: The University of North Carolina Press.
- SKEEL, C.A.J. (1916). «The Canary Company». *The English Historical Review*, CXXIV, pp. 529-544.
- STECKLEY, G.F. (1972). *Trade at the Canary Islands in the Seventeenth Century* (PhD., University of Chicago).
- STECKLEY, G.F. (1980). «The Economy of Tenerife in the Seventeenth-Century: Anglo-Spanish Partnership in a Luxury Trade». *Economic History Review*, XXXIII, 3, pp. 335-350.
- STECKLEY, G.F. (1984). *The letters of John Paige, London merchant, 1648-1658*. Londres: London Record Society.
- The Colonial Laws of Massachusetts*. (1887). Boston.
- WILLIAMS, E. (1650). *Virginia: More especially the South part thereof, Richly and truly valued*. Londres. *Winthrop Papers*. (1947). Vol. 5. Boston: The Massachusetts Historical Society.