



## TRABAJO DE FIN DE GRADO HISTORIA

Genoveses y flamencos en el comercio canario de los siglos XVI-  
XVII: una aproximación historiográfica.

**Facultad de Humanidades.**

**Autor:** Matías Caronovich

**Director:** Adolfo Isidoro Arbelo García

**Curso:** 2019-2020

**Fecha de lectura:** 20/07/20

## Índice

		Pág.
1.	Resumen	3
2.	Introducción	4
3.	Objetivos y metodología	6
4.	Canarias como lugar geoestratégico para la actividad comercial en los siglos XVI y XVII	9
5.	Genoveses y comerciantes de los Países Bajos	13
5.1	Comercio y endogamia familiar	20
6.	Características de la actividad comercial	22
6.1	Plazas mercantiles	23
6.1.1	Tripulación	30
6.1.2	El comercio del vino y azúcar	42
7.	Instrumentos del comercio	47
7.1	Guerra y Comercio	50
8.	Las relaciones artísticas Génova, los Países Bajos y Canarias	54
10.	Conclusiones	54
11.	Resultados	55
12.	Bibliografía	59

### **Resumen**

El objetivo principal de este trabajo, consiste en el desarrollo de un estudio sobre el papel de los genoveses y flamencos en el comercio canario de los siglos XVI y XVII, desde una perspectiva bibliográfica. En consecuencia, bajo este punto de vista nos centramos en el análisis pormenorizado de las causas y consecuencias de su vinculación comercial con Canarias; incidiendo en el análisis de distintos aspectos como: los productos y objetos de comercio, los medios utilizados para la actividad comercial: embarcaciones y tripulación. También se analizan las relaciones artísticas de flamencos y genoveses con Canarias, en estrecha conexión con la actividad comercial, y por último su papel en la sociedad canaria de este periodo.

**Palabras claves:** comercio, conquista, mercaderes, compañías comerciales, sociedad.

### **Abstract**

The main aim of this work consists in the development of the role of the Genoese and Flemish in the Canary Islands trade of the 16th and 17th centuries, from a bibliographic perspective. Consequently, under this standpoint we focus on the detailed analysis of the cause and consequences of its commercial link with the Canary Islands; impacting on the analysis of different aspects such as: products, object of trade, the means used for commercial activity: ships and crew. The artistic relationship between Flemish and Genoese with the Canary Islands, in close connection with commercial activity, and eventually their role in the Canarian society of this period are also analyzed.

**Keywords:** commerce, conquest, merchants, commercial companies, society.

## 1. Introducción

En el contexto europeo de principios del XVI, observamos que en el plano económico existían una serie de productos demandados de forma preferente por los grupos sociales más poderosos de Europa. Entre estos destacan fundamentalmente el azúcar y posteriormente el vino, influyendo en su desarrollo la situación estratégica de Canarias y sus condiciones climáticas que hicieron posible su desarrollo, a lo que se une la importante demanda que existía en los mercados internacionales. Alonso Fernández de Lugo. Adelantado de las islas de La Palma y Tenerife, tras el repartimiento de tierras en Tenerife empieza a poner en cultivo el suelo de la isla. La puesta en marcha del azúcar estará ligada a los ingenios azucareros que van a permitir la obtención de un azúcar blanco listo para comerciar. Esto hará que se acerquen a las islas poblaciones provenientes del norte de Europa como flamencos y genoveses que o bien llegan para asentarse en el territorio de manera indefinida, o como población estante interesada solo en los beneficios de su economía.

Por estos motivos, estos contingentes de población crean redes comerciales que involucran personas asentadas en Canarias con otras en sus lugares de origen. Es un tipo de comercio de intercambio, donde las manufacturas europeas se cambian por los diferentes productos de exportación isleños. Será este sistema económico el utilizado a lo largo de toda esta centuria por los diferentes protagonistas.

Manuel Lobo Cabrera, Aznar Vallejo, Benedicta Rivero, Ana Viña, entre otros, son autores dedicados al estudio de genoveses y flamencos en el archipiélago. Sus obras son un trabajo descriptivo que además de darnos toda la información que se pudo reunir con el paso de los años, nos enseña la transformación a la que es sometida la sociedad canaria de entonces. Puesto que el arribo de contingentes poblacionales desde diferentes puntos de Europa enriquece la cultura local.

Sobre esta cuestión, la obra titulada: *Nuestros Orígenes Nórdicos*<sup>1</sup>, coordinada por Manuel de Paz-Sánchez nos permite indagar como fue la vida de los extranjeros una vez se instalan en el archipiélago. En efecto, la historiadora Ana Viña<sup>2</sup>, abordó la vida de la población flamenca que a principios del XVI se asentó en la isla de La Palma,

---

<sup>1</sup> PAZ-SÁNCHEZ, M. (2004) “et al”. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos* (vol I). Cabildo de Fuerteventura: Centro de la Cultura Popular Canaria.

<sup>2</sup> BRITO VIÑA, A. (2004). Estrategias familiares de la colonia flamenca en La Palma, durante el siglo XVI. PAZ-SÁNCHEZ, M. BELLO LEÓN, J, M. GAMBÍN GARCÍA, M. RODRÍGUEZ YANES, J, M. 153-185. Cabildo de Fuerteventura: Centro de la Cultura Popular Canaria.

construyendo Ingenios para la producción azucarera, y creando importantes haciendas. Uno de los aspectos más llamativos es que no pierden contacto con sus lugares de orígenes. Esto se debe, por un lado, a la creación de redes mercantiles con familiares que desde Amberes envían cargamentos con destino a las islas. Por ello, hoy en día es frecuente encontrarse en algunas Iglesias del archipiélago, La Palma, Tenerife, Gran Canaria elementos decorativos cuyo lugar de fabricación fue Flandes o Génova. En este sentido, el profesor Pérez Morera<sup>3</sup> nos señala que a cambio del vino llegaron a las islas tablas pintadas, retablos, esculturas, platerías procedentes de ciudades como Bruselas, Amberes, Gante presentes en los lugares de culto cristiano que se encuentran en el archipiélago, auténticos ejemplos del arte flamenco en los siglos XVI y XVII.

Sin embargo, también llegaban a las islas muebles, ropaje, elementos suntuarios que no se encontraban en el ámbito doméstico. Por lo general, los flamencos que llegan a las islas con frecuencia suelen enlazar con miembros de las elites locales; siendo el enlace matrimonial una de las principales estrategias que utilizan de manera asidua para unirse a la elite local, como se observa en la isla de La Palma. Por ejemplo, en el caso de los Massieu Van Dale y Monteverde Tello de Eslava, podemos distinguir con claridad este comportamiento<sup>4</sup>. Lo mismo sucede con otro importante grupo de comerciantes que se instalan en las islas como es el caso de los genoveses. Génova tiene una larga tradición en lo que se refiere a la actividad comercial. Su relación con la Corona castellana proviene de décadas atrás cuando sus mercaderes estaban interesados en la lana merina de gran calidad. A su vez, no fueron pocas las veces que individuos de esta comunidad actúan como prestamistas en los momentos de mayor vulnerabilidad económica de la monarquía hispánica. Muy similar a lo que fue el asentamiento flamenco, los genoveses llegaron atraídos por esos productos de exportación de gran consumo en Europa. En Tenerife se asientan en la vertiente norte y desde allí ponen en práctica un comercio de intercambio donde el azúcar actúa como moneda de cambio.

La presencia genovesa en las islas la inauguran una serie de personajes que de alguna forma van a marcar las características de la colonia ligur en el territorio a lo largo

---

<sup>3</sup> PÉREZ MORERA, J (2005). “Flandes y las “islas del azúcar”. Las artes suntuarias y aplicadas”. JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J, J. GÓMEZ GÓMEZ, M, A. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO SPÍNOLA, F. HERNÁNDEZ MARTÍN, L, A. Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos- (vol III), Taller de Historia, Centro de la Cultura Popular, Santa Cruz de Tenerife, p.124.

<sup>4</sup> ARBELO GARCÍA, A. (2009).” Las estrategias matrimoniales de los Massieu: endogamia y alianza social. Los Massieu Monteverde de La Palma: familias, relaciones sociales y poder político en Canarias durante el siglo XVIII”. pp 20-34. Santa Cruz de Tenerife: Idea.

del siglo XVI hasta el siglo XVII. Uno de ellos es Antonio Luzardo de Franquis, que gobernó Fuerteventura cuando el conde de Niebla cedió sus derechos en 1430 a Guillén de las Casas; otro caso será el de Luis Casañas capitán que participó en la conquista de las islas y uno de los supervivientes del asalto a la isla de La Palma en 1447 bajo el mando de Guillen Peraza.<sup>5</sup>

## **2. Objetivos y metodología**

El objetivo de este trabajo es reunir en sus páginas los aspectos más destacables del comercio canario de los siglos XVI y XVII, vinculado al mundo flamenco y genovés; bajo esta perspectiva he desarrollado un trabajo centrado principalmente en las fuentes bibliográficas más significativas; y siendo consciente de la amplia bibliografía que existe sobre el tema he intentado acercarme a la población extranjera que en la actividad comercial ocuparon un papel más destacado en el entorno insular.

Se verán cuáles fueron los motivos que determinaron que flamencos y genoveses se dirigieron a las islas. Como se desarrolla ese comercio a gran escala, cuáles fueron sus protagonistas, los instrumentos que permitieron su puesta en marcha y las estrategias endogámicas seguidas por estas poblaciones extranjeras, etc.

Hay que tener en cuenta que Canarias en este contexto histórico, dada su situación estratégica desde el punto de vista geográfico empieza a tener un papel más que relevante en un territorio geoestratégico que unirá los tres continentes Europa, América y África. Por tanto, será un paso obligatorio para todos aquellos que se dirigieran a las Indias en busca de nuevas oportunidades.

En referencia a la metodología, elegí dividir el trabajo en diferentes apartados para poder tratar con detenimiento lo que creí más importante de la actividad comercial. En primer lugar, señalo la importancia de Canarias como lugar geoestratégico y su conexión con los diferentes continentes. Acto seguido, me pareció importante hablar sobre cuáles fueron los primeros arribos a sus costas. En tercer lugar, empecé a indagar sobre la endogamia existente entre los comerciantes de origen foráneo, desde el punto de vista familiar y comercial. Por otro lado, me dispuse a analizar cuáles fueron las características del comercio en este periodo moderno. Así como que plazas mercantiles jugaron un papel relevante y cómo era el funcionamiento interno de una embarcación dedicada al comercio,

---

<sup>5</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2015).” Los Genoveses en Canarias. Siglos XVI y XVII”, en: IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J./PÉREZ GARCÍA, R.M./FERNANDÉZ CHAVES, M.F. (eds.): *Comercio y Cultura en la Edad Moderna*. Comunicaciones presentadas en la XIII, reunión científica de la fundación española de Historia Moderna, Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla, p. 59.

siempre sujeta a una estricta jerarquía social donde cada miembro del navío ocupaba una determinada función. Los instrumentos que permitieron que este tipo de actividad se llevara a cabo: moneda, medidas, pesas. Y la influencia que tuvieron los conflictos bélicos en este comercio transoceánico, así como las relaciones artísticas que relacionan a Canarias con Flandes y Génova.

#### **4. Canarias como lugar geoestratégico para la actividad comercial en los siglos XVI y XVII**

En palabras de Lobo Cabrera en su artículo “La Casa de Contratación y Canarias en el siglo XVI”<sup>6</sup>, el contacto con las islas fue muy temprano, el mismo Colón tomó el archipiélago como escala en su primer viaje hacia el continente americano; pero será a partir del siglo XVI cuando se intensifica el tráfico en las aguas insulares de hombres, embarcaciones y productos que van a servir para abastecer las nuevas tierras. Muchos historiadores pensaron que el hecho de abastecer las Indias iba a traer privilegios para los isleños, aunque las consecuencias fueron distintas. Puesto que se inició una etapa de pugna entre Canarias y Sevilla por ver quién tenía más influencia con América. Para Canarias, como señala Lobo Cabrera, era un comercio vital para su supervivencia al tener una economía limitada dependiente del exterior.

La importancia de Canarias radica en que todo aquel que se aventuraba a realizar incursiones en el Nuevo Mundo ven en este territorio un lugar ideal para el abastecimiento. Así que, desde principios del siglo XVI son numerosas las embarcaciones que desde Canarias se dirigen hacia las Indias. Si bien existía libertad para los canarios, el comercio con América fue una actividad sujeta con el paso de los años a una serie de normas. La Casa de Contratación en sus primeros años se mantuvo un tanto distante del comercio que se realizaba desde Canarias hacia América puesto que la producción azucarera isleña en sus inicios no ponía en peligro el comercio andaluz.

Diferentes estudios<sup>7</sup>, hacen alusión que el actuar como un lugar de abastecimiento fue lo que les sirvió a los canarios para conseguir las licencias que permitían saltarse el monopolio sevillano. No obstante, y a pesar de todo, las presiones de los vecinos de Sevilla sobre este comercio fueron en ascenso. Hasta el punto de obligar el cumplimiento de una serie de condiciones con el objeto de entorpecer este comercio con impuestos

---

<sup>6</sup> ACOSTA RODRÍGUEZ, A, “et al” (2004). *La Casa de Contratación y la Navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Fundación El Monte. pp. 401- 416.

<sup>7</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (2000). *El Comercio exterior canario siglos XVI-XVII, una primera aproximación crítica*. Cabildo de Gran Canaria, XIII Coloquio de Historia Canario-Americana, pp. 125- 158.

aduaneros o bien exigiendo registros de todos los cargamentos que se disponían exportar desde los puertos isleños. No obstante, y a pesar de estas circunstancias las licencias fueron renovadas frecuentemente por parte del monarca, autorizando el comercio a un lado y otro del océano.

Los maestros de navío y navegantes andaluces argumentan al monarca que sus quejas no son solo por la interferencia de Canarias en su monopolio indiano, sino también por las personas que se dedican al contrabando. Muchos navíos procedentes de Portugal y Flandes a través de Canarias vieron una oportunidad para poder entrar de lleno en el mercado indiano.

Los caldos isleños fueron los que sustituyeron al azúcar como cultivo de exportación. Uno de los argumentos de la Casa de Contratación para evitar que Canarias siguiera con el libre comercio era que sus precios eran muy competitivos con los vinos andaluces. Sin embargo, es un alegato falso puesto que el motivo de preferencia desde América de los caldos canarios era su calidad que era superior a los vinos andaluces<sup>8</sup>.

De este modo, la exportación no solo fue de productos sino de contingentes de personas desde el archipiélago. Tanto es así, que fue muy común observar cómo desde la Corte se autorizaba la emigración para aquellos lugares de las Indias que se encontraban completamente despoblados.

El sistema de licencias o permisos estuvo presente durante todo el siglo XVI en el comercio de Canarias con América, la Casa de Contratación las utilizó para evitar irregularidades que pudieran sucederse en dicha actividad, aunque su fin era controlar el comercio canario con América pidiendo su prohibición. El modelo de permisiones o licencia va a perdurar a lo largo de este siglo, cuando se crea la figura del juez de registro. Tenían fijado hacer cumplir las disposiciones legales que surgían desde el Consejo de Indias. Entre las que destacamos: prohibir las mercancías no autorizadas, así como evitar la presencia de mercaderes extranjeros en este comercio. Sin embargo, el efecto que consiguió fue contrario a lo que se pretendía; puesto que su figura estimuló la evasión, el fraude y el contrabando.

El objetivo principal de la Casa de Contratación era utilizar a Canarias y sacar beneficios de su comercio con Indias. Es por ello, que en medio de tantos obstáculos los isleños optan por el contrabando cuando se trata de comerciar con América. Creyendo

---

<sup>8</sup> ACOSTA RODRÍGUEZ, A “et al”. (2004) *La Casa de Contratación y la Navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Fundación El Monte. p. 410.

que era el único camino para escapar del control de la Casa. Lo significativo en alusión al contrabando es que la mayor parte de esta actividad se encontraba en manos de comerciantes andaluces.

### **5. Genoveses y comerciantes de los Países Bajos**

La historiografía tradicional sitúa la presencia de los genoveses en las islas a finales del siglo XIII<sup>9</sup>. En efecto, se señala que, a principios del siglo XIII, existían rutas comerciales que involucraba a las repúblicas de Génova y Venecia con el mundo oriental. Sin embargo, estas vías se vieron perjudicadas por el control musulmán del mar Rojo que hizo entorpecer el comercio genovés con India. A pesar de sus continuos esfuerzos y pactos con los mongoles a objeto de evitar el intercambio directo de egipcios con el subcontinente indio. Lo cierto es, que los genoveses no sólo no resolvieron el problema, sino que además a partir de aquí no lograron hacerse con las ricas producciones orientales. Por tanto, éste será el principal motivo por el que deciden embarcarse a la aventura por el Atlántico dada su pérdida de influencia comercial con Oriente.

En este contexto, los genoveses entendieron que era necesario encontrar una vía marítima que se encontrase libre de conflicto. Para ello, en el año 1290, se crea una empresa marítima cuyo objetivo era incrementar el dinero recibido para su puesta en marcha con una duración de diez años. Al finalizar el décimo año, se iba a proceder a la entrega de la mitad de esos beneficios entre los distintos acreedores. Por su parte, Teodosio D`Oria a quien se le atribuye el papel de iniciador de esta compañía por participar e invertir en el proyecto se decanta por dejar la expedición en manos de los hermanos Vivaldi. No obstante, con dos navíos en el año 1291 emprenden una travesía que tenía prevista una escala en Mallorca, antes de atravesar el estrecho de Gibraltar. Una vez se internan en el Océano se conocen sus primeros movimientos y luego se pierde su pista.

Ahora bien, la primera pregunta que surge ¿Tocaron los Vivaldi Canarias? para resolver esta incógnita acerca de este primer acercamiento genovés al archipiélago los llamados “padres de la historiografía canaria” término acuñado por el profesor José A. Delgado Delgado<sup>10</sup> a través de la investigación de fuentes literarias intentaron dar una respuesta. El primero en hacerlo fue Pedro A. del Castillo<sup>11</sup> que garantiza su presencia en

---

<sup>9</sup> BONNET REVERÓN, B. (1942).” Las Canarias y los primeros exploradores Atlánticos”. *Revista de Historia*, nº 57, pp. 1-16.

<sup>10</sup> DELGADO DELGADO, J, A. (2012). Canarias en la Antigüedad como problema histórico. *Revista Tabona*. Vol. 19, pp. 9-23.

<sup>11</sup> BONNET REVERÓN, B (1942). *Ibíd*em, p. 4.

las islas gracias a la alusión hecha por Justiniano en los “Anales de Génova”. En esta línea, nos encontramos a Viera y Clavijo que nos dice que poblaciones como los sarracenos tenían conocimiento de este territorio, pero se mostraban reacios a instaurarse en ellos, y los genoveses, con una larga tradición náutica por los mares del Mediterráneo se atrevieron a incursionar más allá del Estrecho de Gibraltar.

Millares Torres, señala que los navegantes genoveses tras la afirmación de que rodearon el litoral africano en su viaje, visitaron de manera activa el archipiélago en su zona más oriental para el aprovisionamiento de recursos inexistentes en el continente. Sin embargo, Chil y Naranjo argumenta a partir de consultar la carta de Usodimare conocedor de esa empresa que no existen alusiones al respecto.<sup>12</sup> Las sucesivas dudas acerca de si lograron tener contacto con el ámbito insular o no quedó en un naufragio del que no se tiene constancia.

A partir del siglo XIV, y tras la teoría de una temprana visita de genoveses a Canarias, se sigue hablando de posibles arribos. La publicación de la primera edición de *Le Canarien* en el año 1630 por Bergeron sostuvo que Juan de Bethencourt fue el primero conquistador de Canarias, pero tal afirmación entró en debate por los descendientes de Lancelotto Maloncello los cuales sostienen por medio de un opúsculo que en detrimento Juan de Bethencourt fue el primer conquistador de Canarias; tal afirmación procede de un inventario genealógico heredado de sus antecesores. A decir verdad, lo realmente curioso del caso, en palabras de Bonnet, es que coincide con lo expuesto por el capellán franciscano Pierre Boutier es sus crónicas sobre un Lancelot que sometió parte de la isla y creó un asentamiento en la zona que conocemos con el nombre del Rubicón<sup>13</sup>.

Una vez que hemos realizado una pequeña aproximación a los primeros arribos de poblaciones foráneas a las islas, más concretamente de individuos provenientes de Europa; conviene centrarnos en como fue el establecimiento de los genoveses en las islas a lo largo de los siglos XVI y XVII<sup>14</sup>. Una perspectiva muy extendida en la historiografía es que fueron atraídos por materias primas como los tintes-orchilla, especias o esclavos

---

<sup>12</sup> BERTHELOT, S. (1819). *Ethnografía y Anales de la conquista de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. Litografía y Librería isleña.

<sup>13</sup> BUENAVENTURA, B, R. (1942) “Las Canarias y los primeros exploradores del Atlántico”. *Revista de Historia*, 57, pp. 1-16.

<sup>14</sup> LOBO CABRERA, M. (1985). “Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI”. *Atti del Convegno di studi nel X Anniversario della morte di Federigo Melis*, Firenze-Pisa-Prato. pp. 268-282.

que existían con relativa abundancia en el territorio insular. Lobo Cabrera<sup>15</sup>, considera que no se puede hablar de una auténtica colonia de genoveses hasta finales del XV, que es cuando se empiezan a multiplicar sus negocios. Su participación activa en la conquista de las islas realengas por medio de compañías y préstamos realizados a la Corona hicieron de ellos y los portugueses los primeros en actuar como comerciantes y financieros en Canarias. Por lo tanto, una vez que finaliza el proceso de conquista y obtienen propiedades a través de los repartimientos se insertan entre la élite de la sociedad canaria. Lo primero que se dedican a explotar es el sector de la agricultura con productos como el azúcar de donde obtienen grandes beneficios. Pero, además, se dedican a invertir en la infraestructura de las ciudades, financiando la construcción de conventos o plazas. Por lo que, su papel fue clave en la sociedad canaria de aquellos momentos, ya que no sólo exportaban los productos canarios, sino que importan productos de primera necesidad.

Por medio de los conocimientos de embarque se supo el modo de proceder de la comunidad italiana en las islas. De los cuales se dedujo que el *modus operandi* en cuanto al comercio de los genoveses eran los mismos utilizados por los florentinos, es decir, por medio de compañías comerciales y estableciendo bases en los principales puertos de la Península Ibérica y del resto de Europa. En ocasiones, los mercaderes lo que hacían era pagar por adelantado la producción de azúcar y una vez se realizaba la zafra la exportaban. Las naos partían de un lugar en concreto cargadas de este producto y durante el camino se producen los intercambios por tejidos, ropas y sus productos derivados.

Normalmente, el negocio que se pone en práctica en Canarias es la entrega por parte de un mercader capitalista de paños a otros mercaderes y el pago lo harán en arrobas de azúcar. Son operaciones que no requieren riesgo y es una de las tantas que se practican. En efecto, para el caso de Sevilla, sabemos que se realiza un comercio de mayor envergadura que involucraba a compañías mercantiles o sociedades. Las mismas aglutinaban individuos que podían ser de igual procedencia o de otro lugar. Son las fuentes escritas las responsables de hacernos saber su funcionamiento. Se tiene constancia que a finales del siglo XV se realiza una compañía entre un castellano radicado en Gran Canaria y un genovés avecindado en Sevilla<sup>16</sup>. Ambos fletan un navío, al que aprovisionan de vinos y ropa y que utilizan para los intercambios; las ganancias obtenidas

---

<sup>15</sup> LOBO CABRERA, M. (1985). *Ibíd*em p. 269.

<sup>16</sup> LOBO CABRERA, M. (1984). *Ibíd*em. pp. 268-282.

se debían invertir en azúcar y orchilla que se cargaran en los puertos canarios para poner rumbo a Cádiz o al Levante peninsular.

La práctica habitual que el mercader genovés lleva a cabo para que se desarrolle una actividad comercial sin riesgo de pérdida, era el intercambio de paños por azúcar con otro mercader. Sevilla era el lugar donde se constituían las compañías comerciales. Por lo general, estaban integradas por individuos procedentes del mismo lugar de origen. En este sentido, un ejemplo podría ser; un castellano residente en la isla de Gran Canaria, y un genovés asentado en Sevilla<sup>17</sup>. El siguiente paso, es fletar un navío, el que se carga de vino y ropas, y una vez llegan a los puertos de Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, esa mercancía se sustituye por azúcar y orchilla del archipiélago.

Los holandeses fueron la otra potencia marítima que frecuentó las islas desde finales del siglo XVI. A pesar del enfrentamiento bélico de Flandes con la monarquía hispánica, transportaban el cereal desde el báltico de manera directa o haciendo escala en algunas de las plazas ibéricas en el Norte de África (Ceuta, Tánger o Manzagán) desde allí se dirigían a Canarias unos puertos que servían de trampolín para dirigirse a Brasil<sup>18</sup>. Por otra parte, los flamencos fueron una comunidad que basó su economía con al entorno insular. Entre ellos, existió una minoría que no llegó atraída por el mundo de los negocios sino más bien por la actividad militar<sup>19</sup>. Tal caso se corresponde a la familia Grimón, que se establece en la isla de Tenerife en 1496. Juan Grimón, hijo de Jorge Grimón veterano de guerra de Granada, participó como combatiente en el momento final del proceso de conquista de Tenerife junto al adelantado. Siendo la actividad bélica una salida económica para la baja nobleza.

En este sentido, es importante señalar cuál era la forma en que se llevaban a cabo estos repartimientos de tierra a nivel jurídico. El primer paso era el conocimiento previo de las tierras por parte del interesado en adquirir el bien. Indagar acerca sobre si la propiedad tenía un titular, su localización y la magnitud de este. El siguiente paso era trasladar dicha información al papel, documento que recibe el nombre de albalá de data. Por norma general, el texto se encontraba dividido en tres partes: intitulación, el cuerpo

---

<sup>17</sup> LOBO CABRERA, M. (1984). *Ibíd.*, p. 272.

<sup>18</sup> SANTANA PÉREZ, G. (2004). “Canarias: Base de actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII y XVIII)”. *Cuadernos de historia moderna*, 22, p. 93.

<sup>19</sup> ZALACAIN GÓNZALEZ, R, L. Flamencos más allá del comercio. Jorge Grimón, un hidalgo de Flandes en los inicios de la colonización de Tenerife. PAZ-SÁNCHEZ, M, CRESPO SOLANA, LOBO CABRERA, VIEIRA, A. MACÍAS MARTÍN, F, J. *La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria*, vol. III, pp. 137-143.

de la data y una parte final donde se pueden observar una serie de cláusulas jurídicas, seguidas de la fecha<sup>20</sup>.

Una vez finaliza el proceso de conquista una serie de extranjeros oriundos de Flandes se establecen en las islas realengas, logrando hacerse con importantes parcelas de tierras que le permiten explotar el cultivo de la caña de azúcar. Los extranjeros que se asienta de forma definitiva en el territorio comienzan a tener un papel activo en la sociedad. En la vida pública empiezan a ocupar cargos de regidores que les permite ascender en la escala social hasta ser miembros de las clases pudientes. La gran mayoría de los estudios coinciden que es en la segunda mitad del siglo XVI el momento de mayor afluencia de comerciantes flamencos en las islas. Aunque, existió una segunda oleada a finales del mismo siglo sin lograr el mismo impacto.

Los flamencos provenientes del área valona, era una comunidad de mercaderes cuyo número era reducido<sup>21</sup>. Su interés mercantil no era sólo de aquellos productos que podía ofrecer la isla de Tenerife como: azúcar, brea, derivados, etc. Sino que se trataba de una oportunidad única para poder penetrar en el comercio indiano<sup>22</sup>. El éxito financiero que consigue esta comunidad radica en la capacidad de diversificar. Esto es, no sólo dedicarse a comerciar con el lugar de procedencia sino también crear lazos comerciales con el continente americano.

En el contexto europeo, Flandes era una zona productora de manufacturas, con puertos destacados y un grupo de mercaderes con larga tradición comercial participando en todas las facetas ya sea de intermediarios o como financieros de determinadas empresas. En cambio, Canarias dada su posición geoestratégica y sus productos, fueron el lugar idóneo para establecerse y reorientar sus negocios muchas veces afectado por los fenómenos bélicos del norte.

---

<sup>20</sup> BÁEZ HERNÁNDEZ, F. (2016). *El repartimiento de la isla de Tenerife (1493-1569)*. San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios; pp. 455-460.

<sup>21</sup> GÓMEZ, GÓMEZ, M, A. (2005). “Endogamia, Comercio y Poder. Consideraciones en torno a la presencia flamenca en Tenerife (1600-1750)”. JIMENÉZ GONZÁLEZ, J, J. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO SPÍNOLA, F. MORERA PÉREZ, J. HERNÁNDEZ MARTÍN, L, A. Cabildo de La Palma: Centro de la Cultura Popular Canaria. vol. II pp. 27- 53.

<sup>22</sup> GÓMEZ GÓMEZ, M, A. (2005) *Ibíd*em, p. 28.

## 5.1 Comercio y endogamia familiar

Una vez que finaliza la conquista del archipiélago a fines del siglo XV la agricultura de exportación ocupa un lugar primordial. Es decir, dedicada a todos aquellos productos que en esos momentos demanda el continente europeo. En especial, son las islas propiedad de la Corona como Gran Canaria, Tenerife y La Palma las que llevan a cabo este modelo. A raíz de esta economía empiezan a llegar contingentes poblacionales desde diferentes puntos de Europa. A pesar de que las fuentes documentales hablan de una presencia muy temprana de los genoveses, no será hasta la primera mitad del siglo XVI donde tengamos indicios sólidos de la misma. Junto a estos se constata el arribo de flamencos y franceses interesados en utilizar el territorio isleño como plataforma para sus propios negocios.

La Palma será el lugar elegido por la comunidad flamenca<sup>23</sup> para crear una red comercial en toda regla. El grupo de flamencos que se afinca allí procede de diferentes lugares de los Países Bajos, siendo Flandes y el Norte de lo que es actualmente Alemania las ciudades desde donde proceden. En un primer momento, el producto que motiva su estancia aquí es el azúcar, pero después se interesan en artículos como la orchilla y la brea.

La historiografía indica que su estancia fue más duradera en Canarias que en otras regiones. Primero, atraídos por el negocio del azúcar y luego por el del vino. Su papel en la sociedad será determinante formando parte de la elite local y siendo dueños de importantes haciendas agrícolas, así como representantes de compañías de comercio y ocupando cargos públicos en la administración local.

Y de los primeros flamencos que se tiene noticia en la isla de La Palma es de Jácome de Groenenberch, castellanizado como Monteverde, Luis Vendaval y Pedro Westerling.

Normalmente, las poblaciones foráneas que se establecían en el territorio utilizaban diversas estrategias para ascender o mantener determinado estatus social. Si bien, adquirir la condición de vecino era primordial para aquellos que se fueran a integrar a una nueva sociedad. La profesora Ana Viña<sup>24</sup>, expone que fueron tres las fórmulas empleadas para acceder a la vecindad: en primer lugar, por nacimiento, luego por solicitud de admisión y luego por matrimonio.

---

<sup>23</sup> BRITO VIÑA, A (2004). *Ibíd.*, p. 153.

<sup>24</sup> PAZ-SÁNCHEZ, M. (2004). *Ibíd.*, p. 155.

El enlace matrimonial concertado fue la estrategia más habitual utilizada por la comunidad flamenca que se asienta en las islas. En consecuencia, Jácome Monteverde se casa con Margarita Pruss, miembro de una de las familias de gran calado social en la isla. Su primera puesta en marcha de negocios será hacerse con las haciendas de Argual y Tazacorte<sup>25</sup>. De esta forma, su influencia en la sociedad adquiere un nivel que la justicia local poco puede hacer llegando a acudir a la Corona si existía alguna denuncia hacia su persona. Lo cierto es que sufrió inconvenientes con el Santo Oficio quién lo acusaba de herejía y por relacionarse con individuos de dudosa procedencia. Por ello, se lo procesa y traslada para ser juzgado por el tribunal sevillano, muriendo en esta ciudad. La riqueza que adquirió en vida Monteverde tuvo como base la hacienda que fue propiedad de Juan de Lugo sobrino del Adelantado pasando por diferentes manos hasta llegar a su poder. Un rasgo característico de los flamencos era no perder en ningún momento su conexión con su lugar de origen. Y esto mismo, fue lo que le permitió a Monteverde comerciar con su producción azucarera. Tras su muerte, su riqueza fue heredada por sus hijos quienes hicieron la partición de sus bienes.

En este sentido, cabría destacar que la cohesión familiar servirá de base para luego desarrollar todo el entramado comercial, en donde, cada miembro de la familia tendrá designado su papel.

Este tipo de negocio junto con el vino, más adelante, será el responsable de la creación de auténticas redes familiares de origen flamenco como serán los: Guisla, Aysel, Van Dale, Boot, Leardin. La primera generación de flamencos que llega en el siglo XVI era un grupo muy heterogéneo. En primer lugar, estaban aquellos que desarrollaban trabajos como agentes comerciales, artesanos, marinos. Y, por otro lado, se observa la presencia de burgueses que forman parte de la élite urbana de Amberes. Es un grupo que se integra en la cultura local incluso se castellanizan en apellidos y costumbres creando su hogar. Su riqueza fue en aumento a medida que fueron invirtiendo en infraestructuras como era el desarrollo de sistemas del riego, siendo evidente la importancia del agua para el cultivo azucarero. Ellos, serán los responsables de producir aquellos artículos demandados por los tres continentes Europa, América y África. Y a medida que la red mercantil crece con el vino, llegan nuevas oleadas de flamencos en busca de lograr cierto equilibrio económico.

---

<sup>25</sup> PAZ- SÁNCHEZ, M. (2004). *Ibíd*em, p.159

Con el paso del tiempo, al igual que los Monteverde. Los Van Dale como otras de las familias flamencas que se unen a este linaje comparten características propias del patriciado urbano de las ciudades flamencas del siglo XVI<sup>26</sup>. Stols y W. Thomas, señalan que su riqueza provenía principalmente de los beneficios que le otorgaban actividades como el comercio, la industria y las actividades financieras de carácter local<sup>27</sup>. Quizás lo más destacado de estas dos familias es como Melchor Monteverde hijo de Jácome se casa con Ana Vandale, quien más tarde sería la esposa de Nicolás Massieu. Un personaje que jugará un papel destacado en la sociedad palmera del siglo XVII<sup>28</sup>. Oriundo de la ciudad de la ciudad francesa de Ruan, se unirá en matrimonio con Ana Van Dale, hija de Pedro Van Dale comerciante con importantes contactos con las familias adineradas de Países Bajos. La descendencia de estas dos familias serán protagonistas de la historia palmera de estos siglos. Como es el caso de Diego Guisla Vendaval que además de ocupar el cargo de regidor, es propietario de gran parte de la hacienda de Los Sauces. Y que entre sus labores estuvo la de suministrar trigo a la isla en momentos donde la escasez era grande. Incluso llegando a pedir que se traiga de otros territorios como es el caso de Lanzarote que en 1643 surte de 1500 fanegas de trigo a la isla palmera.

En ocasiones, podemos identificar que a la hora de realizar negocios Pablo Monteverde se asocia con Nicolás Massieu. Hasta el punto, de que uno actuaba en nombre del otro. Ésta era una práctica muy común en aquellos momentos. Los mercados por los que se interesaron en comerciar fueron diversos, desde las Indias con el vino y demás productos que ofrecían las islas hasta con los mercados esclavistas del continente africano.

El matrimonio en el Antiguo Régimen fue la estrategia que más se utilizó para responder a los intereses familiares e incrementar patrimonio. Sobre esta cuestión, se ha llevado a cabo en el archipiélago un estudio concreto en materia matrimonial sobre los Massieu Monteverde desde finales del siglo XVI hasta el XIX<sup>29</sup>. Y se plantea la conclusión de que existía un rasgo común entre las clases dominantes canarias: la endogamia, fue la base en la que se asentó todo un conjunto de intereses económicos, sociales y políticos. A su vez, se identifica un afán de emparentar del tronco familiar de los Massieu con los individuos más destacados de la sociedad. En este caso con los Van

---

<sup>26</sup> ARBELO GARCÍA, A, I. (2009). *Ibíd*em, p. 15

<sup>27</sup> ARBELO GARCÍA, A, I. (2009). *Ibíd*em, p. 15

<sup>28</sup> ARBELO GARCÍA, A, I. (2009). *Ibíd*em, p.13

<sup>29</sup> ARBELO GARCÍA, A, I (2009). *Ibíd*em, p.22

Dale que dada su instalación temprana en la isla de La Palma alcanzaron un lugar de prestigio en la sociedad<sup>30</sup>.

A partir de la segunda mitad del siglo XVI, llega a las islas un nuevo tipo de población que dada su temporalidad corta en el territorio se la llamó estante. Su llegada estuvo motivada por un producto que era cada vez más demandado por los diferentes mercados como es el azúcar. El objetivo de permanecer de manera temporal en las islas era empezar a conocer cómo funciona su economía, para luego ya afincarse de manera definitiva. La mayoría de los que llegaban eran mercaderes, aunque también los había maestros de navío. Lo que buscan es hacerse con los productos de exportación para luego poder comerciarlos con Flandes, Francia e Inglaterra.

Del mismo modo que sucedía con los primeros extranjeros que llegaron a La Palma, en esta segunda oleada vamos a ver a una serie de personajes que van a ser parte de la historia de la isla en esos momentos. Tal es el caso de Juan Vans, cuyos negocios estaban enfocados en el comercio con diferentes plazas europeas. Entre las que podemos destacar a Londres y Lisboa en las que actuaba nombrando apoderados oriundos de Flandes a objeto de cobrar el dinero que se le debía. La técnica para manejar sus negocios era mediante la creación de compañías comerciales. Por otra parte, existían comerciantes interesados en la brea isleña que tendrá gran repercusión en los mercados europeos. En consecuencia, fue Guillermo Ceriçen avecindado en la isla quien obtiene 100 quintales de la misma; o el mismo Pedro Nicolás quien compra cuarenta docenas de pájaros canarios.<sup>31</sup>

Por otro lado, en ese mismo contexto, junto a los mercaderes observamos la presencia de los maestros de navío. Que, si bien no poseen la condición de avecindados como los anteriores, forman parte de esa población estante que se establecen indefinidamente en el territorio. Es decir, se dedican a ir de un lado hacia el otro transportando la mercancía. Algunos llevan los productos de exportación como el azúcar y el vino mientras otros comercian con otro producto alternativo como la orchilla.

En este sentido, como se dio el caso en la primera oleada de flamencos en el territorio, son numerosos los casos de casamientos entre ellos. Aunque, para el caso de La Palma, suelen ser situaciones más puntuales como el caso de Juan Daysel o Anes

---

<sup>30</sup> ARBELO GARCÍA, A, I (2009). *Ibíd*em, p. 22.

<sup>31</sup> ARBELO GARCÍA, A, I (2009). *Ibíd*em, p. 23.

Daysel, miembros de esa gran colonia flamenca que jugó un papel destacado en la sociedad palmera de entonces.

Al igual que con la familia Monteverde, su establecimiento es muy anterior datado a mediados del XVI. Y su llegada estuvo determinada por su unión conyugal con la sobrina de Luis Van dale. Su primer negocio, es el mismo que el de sus antecesores la creación de compañías comerciales cuya prioridad era desarrollar un comercio de carácter insular con Tenerife, Gran Canaria para La Palma.

Una vez comienza el siglo XVII sigue llegando población flamenca. Ésta igual que su antecesora motivada por las posibilidades que podía brindarle el territorio. En este sentido, la historiografía destaca los nombres de Pablo Wangermet o el mismo Jacques de Brier. Ambos oriundos de Amberes, Wangermet llega a la isla para administrar parte de los ingenios azucareros de Argual y Tzacorte propiedad de su madre. Y Jacques de Brier, llega fruto de una compañía comercial en la que se encuentra junto con su hermano Conrado de Brier. Tras haber incursionado en las islas de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, uno elige establecerse en la parte norte de Tenerife y el otro en Santa Cruz de La Palma. Al igual que sucede en el siglo anterior con sus paisanos, se integran de manera rápida en la sociedad, dominan gran parte del entramado de la economía e incluso consiguen ocupar oficios de la administración y del ámbito militar.

La estrategia familiar fue hacia una misma dirección, es decir, los dos hermanos buscaron unirse en matrimonio con una persona que les permitiera formar una familia y poder construir su vida social. De Jacques de Brier, sabemos que se casa con la bisnieta de Jácome Monteverde y por su casamiento recibe una dote de 6.000 ducados. Dado su estatus adquirido como un personaje de renombre, logra ostentar la condición de alférez de la gente de a caballo y administrador del almojarifazgo de La Palma<sup>32</sup>. Desde su llegada a la isla, se dedica a realizar negocios con mercaderes franceses que vienen interesados en el azúcar. Su primer trabajo consiste en ser fiador de un mercader francés propietario de un navío que tenía como objetivo recalar en Santa Cruz y cargarlo de fardos de azúcares. Al año siguiente en 1620, también actúa como fiador, pero ahora de otros productos como la lana y las conservas. Por estos negocios, recibe una buena cantidad de dinero y productos como medios de pago. Son negocios que a medida que pasa el tiempo

---

<sup>32</sup> LOBO CABRERA, M. (2007). "Flamenco en La Palma: 1600-1650". PAZ-SÁNCHEZ, M, CRESPO SOLANA, A. VIEIRA, A. GONZÁLEZ, ZALACAIN, J, R. MACÍAS MARTÍN, F, J. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*. La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria, pp. 85-136.

se extienden y acaban desarrollando vínculos con otras personas. En efecto, en 1623 crea una empresa comercial con Melchor de Monteverde, quien era su suegro junto a otro individuo Andrés Maldonado, cargan azúcares en el puerto de Tazacorte para enviar a Francia por medio de Francisco Floriote, quien actuará como intermediario.

Sus negocios giran en torno a los productos de exportación y los realiza tanto con su hermano que se encontraba radicado en Garachico, como con mercaderes vecinos que vivían en Ámsterdam. Dada su experiencia en el mundo mercantil, no es raro encontrarse con casos de vecinos que acuden a su ayuda para que actúe de apoderado y cobre lo que le corresponda de dicho cargamento. Como sucede con todos aquellos hombres de negocios, suelen ser individuos que se encuentran atentos a lo que puede suceder a su alrededor. Por consiguiente, a pesar de todavía no poseer la condición de vecino, se interesaba por la situación de su nuevo territorio. Por tanto, vemos como intentará que en la isla palmera no falte abastecimiento de grano para una población que había experimentado su falta en determinados periodos.

Por otro lado, en relación al tema endogámico, se puede ver de manera clara como es en el siglo XVIII donde alcanza sus porcentajes más elevados<sup>33</sup>. A causa de la situación de crisis económica del siglo XVI que afectó las haciendas de Argual y Tazacorte propiedad de los Massieu-Monteverde; así como la depreciación que durante el XVIII experimentó la producción vitícola<sup>34</sup>. La particularidad de este periodo del XVIII está en la vinculación de sus principales haciendas a objeto de evitar una disgregación del patrimonio familiar y obtener unas rentas fijas por medio de diversos mecanismos de cesión de tierras<sup>35</sup>.

En el caso concreto de La Palma, los individuos con capacidad económica acumulaban propiedades rústicas, con el objeto de paulatinamente consolidar una gran propiedad que le permitiera obtener cuantiosos beneficios. En un primer momento, las tierras se encontraban plantadas con caña de azúcar con ingenios para su molienda<sup>36</sup>, que les proporcionaba otros ingresos, al obligar a los pequeños propietarios a moler en su ingenio. Lo cierto es, que para mantener ese poder existían varios factores interrelacionados en palabras de la profesora Ana Viña. Entre ellos vemos, la

---

<sup>33</sup> ADOLFO, A. I. (2009) *Ibíd*em, p.25

<sup>34</sup> ADOLFO, A. I. (2009) *Ibíd*em, p.25

<sup>35</sup> ADOLFO, A. I. (2009) *Ibíd*em, p.26

<sup>36</sup> VIÑA BRITO, A. (1996).” El azúcar: base económica para la consolidación de una elite”. *Actas XI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 360-371.

perpetuación del grupo familiar en dos cuestiones tanto en cuestión de consanguinidad, como, en la relación propietario-trabajador<sup>37</sup>, unido a la solidaridad y vínculos matrimoniales.

En estos momentos, también observamos como hay predominio de las relaciones matrimoniales entre primos. Es por ello, que existía la necesidad de conseguir la *dispensa eclesiástica* por consanguinidad algo solo al alcance de las clases pudientes<sup>38</sup>. Y para obtenerla en diversas ocasiones los demandantes tuvieron que viajar a Roma; siendo los padres de los contrayentes los encargados de abonar las sumas correspondientes para obtener las dispensas<sup>39</sup>.

Al hablar de endogamia no solo se trata de un estudio que mira sólo la consanguinidad, sino también que abarca otros puntos, como por el ejemplo el de carácter geográfico, es decir, identificar matrimonios entre personas de un mismo lugar frente a los de otros ámbitos geográficos<sup>40</sup>. En efecto, si atendemos al estudio que llevó a cabo el profesor A. Arbelo García vemos que el origen geográfico de las esposas y esposos de los Massieu Monteverde refleja que son naturales de La Palma. Por lo tanto, estamos frente a un caso elevado de endogamia en la clase dominante palmera<sup>41</sup>. Sin embargo, al mismo tiempo se observa casos de exogamia que se da con las islas de Tenerife y Gran Canaria. Esto es, contraer matrimonio con las elites locales de estas islas de realengo<sup>42</sup>.

Al igual que sucedía en las islas occidentales, los matrimonios en las islas orientales compartían unos mismos objetivos económicos, sociales e incluso políticos<sup>43</sup>. La creación de un núcleo familiar no iba dirigida en la línea de la reproducción, sino más bien, para estos varones significa entrar en el núcleo familiar de su mujer al que utilizan o bien como soporte para expandirse o para ampliar la red de sus relaciones sociales<sup>44</sup>.

---

<sup>37</sup> VIÑA BRITO, A. (1996) *Ibíd*em, p.365

<sup>38</sup> ADOLFO, A, I. (2009) *Ibíd*em, p.26

<sup>39</sup> ADOLFO, A, I. (2009) *Ibíd*em, p. 27

<sup>40</sup> ADOLFO, A, I. (2009) *Ibíd*em, p.28

<sup>41</sup> ADOLFO, A, I. (2009) *Ibíd*em, p.28.

<sup>42</sup> ADOLFO, A, I. (2009) *Ibíd*em, p. 31.

<sup>43</sup> BRITO GONZÁLEZ, A, D. (2002). *Los extranjeros en las Canarias Orientales en el siglo XVII*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. p. 240.

<sup>44</sup> Brito González, A, D. (2002), *Ibíd*em, p. 240.

## 6. Características de la actividad comercial.

La llegada al trono de Carlos I modificará sustancialmente la economía de las islas. Este acontecimiento coincide en el tiempo con la creación de una economía internacional que se va a ir gestando poco a poco bajo el reinado de los Austrias. Dada su ubicación geográfica, desde los momentos posteriores y durante a la conquista la actividad principal de las islas sería el comercio. El ámbito insular necesitaba manufacturas y productos de primera necesidad que llegaban de los mercados europeos. Y una vez la empresa militar culmina la conquista, se implanta en las islas el cultivo del azúcar muy requerido por la población europea. Hasta estos momentos, el comercio europeo giraba en torno a las rutas que existían por el Mediterráneo y que se entrelazan con las existentes en el atlántico norte. En Canarias se expanden las relaciones mercantiles, y los puertos peninsulares como Cádiz y Sevilla se transforman en los lugares donde los productos de exportación canarios llegan a los diferentes centros comerciales de Europa.

La población ligur que se encontraba radicada en la península ibérica desde mediados de la Edad Media, dado el proceso de expansión que llevó a cabo la República de Génova creó asentamientos comerciales por todos los principales enclaves mediterráneos. La iniciativa privada de familias de la elite ligur y la creación de redes comerciales permitieron a Castilla financiar su posterior conquista de las Indias. Estas redes comerciales que van a ser nombradas a lo largo de todo el trabajo funcionan de un modo concreto. Es decir, los que conforman un núcleo familiar se dividen en grupos, mientras que unos se quedan en el lugar de origen encargados de preparar los productos manufactureros para exportar, otros se afincan en las islas para ser los receptores de esa producción. A cambio les envían los productos que el suelo del archipiélago ofrece creando así lo que se denominó un comercio de intercambio.

El comercio que se desarrolla en el archipiélago tiene una normativa específica que actúa como regulador de esta actividad. En los acuerdos de los diferentes cabildos se pueden observar una serie de prescripciones como tasas de precios, regímenes de exportación e importación, lugares de venta, cuyo objetivo es garantizar el abastecimiento del mercado y la leal competencia en él<sup>45</sup>. El primer punto importante en la reglamentación es limitar los puntos de venta, con esto, se busca aplicar la política fiscal y la inspección de los cabildos. Además, permitía poder fijar los precios, la única

---

<sup>45</sup> AZNAR VALLEJO, E. (2009). *La integración de las Islas Canarias a la Corona de Castilla 1478-1526 aspectos administrativos, sociales y económicos*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea. p. 365.

excepción que se conoció a la reglamentación estuvo en el intento de crear un mercado semanal en San Cristóbal de La Laguna donde vecinos pudieran vender y comprar sin impedimento alguno a los precios que quisiesen.<sup>46</sup> Era una liberalización que incluía el jabón, la sal y el corte de carne. Pero la duración de este mercado fue breve, puesto que los regidores se echaron atrás a causa de una disminución de los ingresos propios<sup>47</sup>. La celebración de mercados y ferias era escasa debido a la falta de relaciones interregionales. La solución fue una autorización que permitía celebrar un mercado libre en Candelaria días antes de la celebración de la fiesta patronal<sup>48</sup>. La otra medida importante que incluía esta legislación era el aprovisionamiento del mercado local. Para conseguirlo el primer paso fue ordenar la venta en cada una de las islas de todas las mercancías que entrasen. Era una regla que venía de la mano con otra norma como era la prohibición de exportar productos que fuesen imprescindibles para el entorno<sup>49</sup>. A su vez, esta actividad comercial incluía unas normas relacionadas a la contratación; buscaban el buen funcionamiento del mercado, acabar con la usura, monopolios y reventas. Para que el mercado transcurriese de manera correcta se prohibieron los contratos donde no se especificara las cantidades recibidas, las ventas ficticias o la compra con antelación de las cosechas<sup>50</sup>.

Por otra parte, para combatir la usura se sigue en la línea de la prohibición en este caso se establece que no se pueden realizar compras por medio de personas interpuestas. La contratación se encontraba sujeta a controles de calidad, precio y medidas para evitar cualquier acción fraudulenta que se pudiera llevar a cabo. La propia calidad de los productos estaba bajo observación de veedores de los oficios y los diputados<sup>51</sup>. A su vez, a objeto de que se realicen las transacciones comerciales los mercaderes se ven obligados a integrar el pago en especie.

Su ubicación geográfica y la necesidad de abastecer a las Indias eran dos ventajas que le permitieron a las islas penetrar en el monopolio sevillano con América<sup>52</sup>. Es en 1508 cuando se autoriza que los naturales del archipiélago puedan enviar mercancías a las Indias con el requisito de que sean registradas por los oficiales de la Casa de Contratación. En el caso de Tenerife estos cargos fueron ocupados por; Juan de Arines y

---

<sup>46</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 366.

<sup>47</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 366.

<sup>48</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 366.

<sup>49</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 367.

<sup>50</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 368.

<sup>51</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 368.

<sup>52</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibidem*, p. 369.

en su ausencia sería Michel de Muxica, vecino de Gran Canaria. Se estipuló que su salario fuera de 200 maravedíes. Al mismo tiempo, tienen la potestad para remitir cualquier producto<sup>53</sup>. La duración de esta excepcionalidad comercial con Indias fue efímera, dadas las protestas que existía de los mercaderes radicados en Sevilla. En el año 1518 el cabildo de Tenerife solicita un acuerdo para cargar en la isla, mantenimientos y otras cosas para Indias. Este tipo de licencia temporal se mantuvo hasta el año 1566 donde se crea el Juzgado de Indias o de Registro<sup>54</sup>.

Sin embargo, a finales del siglo XV se puede verificar que existe una segunda forma de participar en este comercio con América. Y se trataba de embarcar las mercancías en las islas con el certificado proveniente de la Casa de Contratación. Era un método de participación que se encontraba supeditado a los intereses de los mercaderes sevillanos<sup>55</sup>.

### **6.1 Plazas mercantiles**

Amberes en el siglo XVI fue la urbe económica más importante del momento lugar que luego será ocupado por Brujas. Desde allí partía todo el entramado comercial del sur y del norte de Europa. Esto en un contexto donde sus comerciantes empiezan a extenderse primero por el Mediterráneo y luego por el Atlántico. La ciudad se convierte en la residencia de mercaderes y comerciantes que en aquellos momentos la entendían como base para realizar compañías y empresas comerciales. Los prestamistas de todas partes de Europa operaban desde allí como es el caso de muchos banqueros de origen genovés que en ocasiones financiaron a la Monarquía hispánica. Lo que atraía a estos grandes hombres de negocios era la eficiente bolsa con la que contaba la ciudad, mejor que la inglesa. La ciudad tuvo por lo menos dos etapas de auténtico auge: la primera está relacionada con el mercado de la pimienta y la segunda, estrechamente unida a la plata que se traía desde América a mitad del XVI. Muchas campañas militares que se llevaran a cabo durante el reinado de Felipe II se saldaron con los beneficios de la industria argentífera. Su actividad representaba el 40% del comercio mundial. Sin embargo, ya a partir de mediados del XVI empieza a ocupar un segundo plano como capital financiera, puesto que muchos comerciantes se van y será Ámsterdam la que empezará a ocupar ese lugar.

---

<sup>53</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibíd.*, p. 370.

<sup>54</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibíd.*, p. 371.

<sup>55</sup> AZNAR VALLEJO, E (2009). *Ibíd.*, p. 371.

Es a partir del XVII, donde su papel empieza a ser destacado, según Joseph de la Vega en su obra “La Confusión de Confusiones en la bolsa de Ámsterdam”<sup>56</sup>, el éxito del que disfrutaba era el resultado de una amplia red de relaciones comerciales que se extendían por todos los continentes. Así pues, en 1631 se construye el edificio que será la bolsa de Ámsterdam desde donde van a surgir gran cantidad de transacciones y especulaciones sobre los productos que formaban parte del comercio en ese tiempo. Sin olvidar que será el centro de las acciones realizadas por la Compañía Holandesa de Indias Occidentales y la Compañía Holandesa de Indias Orientales. Es curiosa la presencia en dicha bolsa de judíos portugueses cuya importancia era vital para el desarrollo económico. Dado que el contacto que ellos mantenían con las principales plazas mercantiles facilitaba una valiosa información que se utilizará para ostentar ese estatus de principal centro de negocios.

En ocasiones, la incertidumbre vivida por la subida o bajada de los precios en el mercado creaba según la situación un estado de caos en los mercaderes. Lo cual vemos se puede contemplar en la historia que nos cuenta Joseph de la Vega.

### **6.1.1 Tripulación**

Sobre el tema de la tripulación de las naves no se sabe con certeza el número de individuos a bordo. Los únicos documentos que nos han dejado cierta evidencia son las relaciones de registros, que han permitido de manera aproximada saber cuál era la composición de una embarcación. En ellos, observamos la jerarquización que existía dentro la nao. En el primer nivel, se encontraban los individuos que bajo su tutela se dejaba el funcionamiento de la nave, entre ellos destacamos: capitán, maestre, piloto, contra maestre y los acompañantes: escribano, despensero y calafate. Con el paso del tiempo, se produjo una separación de los cinco primeros del resto, observando también la presencia del capellán junto con el cirujano. El segundo nivel, era ocupado por los marineros, grumetes y pajes. El número variaba entre unos y otros, pero sin grandes diferencias, los primeros eran una cantidad entre tres y siete, mientras que los segundos entre tres y seis. En total, se calcula que eran entorno a unos 25-30 tripulantes incluyendo a los pasajeros que también iban a bordo. Además, las embarcaciones se encontraban provistas de recursos alimenticios, anexos a una serie de utensilios que permitía la reparación *in situ* en caso de alguna avería.

---

<sup>56</sup> DE LA VEGA, J. (2013). “Joseph de la Vega y la Confusión de Confusiones en la Bolsa de Ámsterdam”. BASULTO SANTOS, J. “et al”. *Economía y economistas andaluces (siglos XVI al XX)*. Madrid: Editorial del economista, 156-166.

Ahora bien, una vez descrita la composición de una nao, es necesario indicar cuáles eran las funciones que cada uno de estos personajes desarrollaba. *El capitán* era por antonomasia la máxima autoridad; en su persona residía la capacidad de decidir en todos los aspectos. Además, vemos que es uno de los apoderados con los que cuenta el propietario. Lo más común, es que cuando se firmaba su contrato con el maestre, se le otorgase la capacidad de fletar y concertarse con el resto de la tripulación. Cuando el capitán no tiene parte en ningún barco, es nombrado por los dueños de este. Ejemplos de ello, lo observamos a mediados del siglo XVI con Julio Sesario, elegido por el flamenco Nicolás Jans, señor de la nao “Nuestra Señora de la Concepción” por un largo tiempo, con el poder de realizar fletamentos y contratar a la tripulación. Sin embargo, la teoría difiere de la práctica. Es decir, a pesar de que el capitán recibía un trato especial, como en la comida que se le concebía, no ejercía el mando. De tal modo que el capitán ocupaba su plaza solo para pasar a las Indias. Se estipula que su salario oscilaba un mínimo de 50 ducados por viaje realizado.

Asimismo, en el año 1630 el capitán Mateo de Hoyo Ximénez es nombrado señor de la nao por Melchor López Prieto de Saa con un salario de unos 300 ducados por un trayecto cuyo destino era La Habana. Una vez allí junto con el maestre debía entregar la nave y flete a un apoderado de Prieto de Saa.

Este modelo de doble función no fue muy habitual por diversos factores entre ellos su costo. Pero, en 1632 Baltasar de Vergara y Grimón optó por reunir en una persona, Diego Rodríguez Gómez, las funciones de capitán y maestre, recibiendo 300 ducados de plata doble con un viaje hacia Veracruz, con escala en La Habana y regreso a Tenerife.

Por otro lado, nos encontramos a él *maestre*, cuya función en los puertos insulares era el de despachar la nave y presentar toda la documentación pertinente ante las autoridades locales. Entre otras funciones, también era el encargado de reunir a toda la tripulación y pactar el modo de pago que podía ser de dos maneras a sueldo o al tercio. Se encargaba de fletar el barco, aprovisionarlo y realizar las reparaciones que creía convenientes para emprender el viaje. Primordialmente, debía cuidar tanto el barco puesto que cualquier daño sufrido debía ser indemnizado por su persona.

Normalmente, la procedencia de los maestros giraba en torno a dos: canarios y andaluces. Y según el sistema adoptado vemos más o menos la presencia de uno u otro. Por ejemplo, si miramos los contratos encontramos más isleños que andaluces, pero, si miramos los contratos de fletamentos que es la documentación más abundante que tenemos en nuestro poder los andaluces representan el 52%.

Lo cierto es que su figura estaba en estrecha relación con el fraude. A pesar de que su cargo teóricamente le permitía albergar una cantidad de poderes, estos se veían afectados por lo que realmente era la práctica. Se le atribuía la condición de testafiero junto a la de administrador de la embarcación y sus mercancías. Cuando en realidad es un nombramiento que realiza el propio propietario a un individuo de confianza en momentos donde la nao estaba cargada y su tripulación a bordo. Por tanto, no en pocas ocasiones vemos como el papel del maestre queda sólo restringido al despacho ante las autoridades locales de los puertos indianos, siendo el dueño quien se encargaba de pagos, averías y demás obligaciones exigidas.

Ahora bien, si con anterioridad comentamos que la remuneración de los viajes podía hacerse de dos modos sería conveniente explicarlo de modo más concreto. Según se observa en la documentación disponible, lo más común era realizar un tipo de pago en salario, pero manteniendo ciertos componentes del otro modelo. Es decir, además de lo estipulado en dinero, se reservaba una pipa de vino libre de fletes en la plaza de destino. Sin embargo, el salario era diferente a pesar de ser el mismo destino, es por ello que nos surge la pregunta ¿Por qué no era igual la remuneración económica para un mismo destino? La respuesta está en que según el tonelaje que llevaba a bordo la embarcación se pagaba un salario u otro. Un ejemplo claro lo observamos en los viajes a Nueva España cuyo viaje de ida se pagaba en 150 ducados, mientras el viaje de vuelta rondaba en unos 100 ducados.

En los contratos estudiados, podemos ver que en los puertos canarios se adelantaba un 20% del salario acordado quedando una parte para su llegada a los puertos caribeños y otra en su retorno a Sevilla. Aunque, también podía ser el caso que no se realizara ningún adelanto y el pago se dividiera en dos partes una en Indias y otra en España.

Por otra parte, sabemos que el pago en tercio fue el otro modelo que se utilizó y tenemos un ejemplo de ello en las instrucciones-poderes de Cristóbal Ruiz a su maestre Benito Griego. En ellas, una parte del total se encontraba destinada a costos y pago del piloto, mientras que otra era para los maestros, en donde recibían dos soldadas y la mitad en ventajas. Pero en comparación al otro modelo era bastante menos la paga recibida puesto que dependía de las obligaciones. A mediados del siglo XV, los documentos nos dejan de manifiesto que hubo una reducción importante de las ventajas y aprovechamientos hacia los maestros percibiendo sólo un salario en metálico.

Los historiadores han intentado dar una respuesta a esta situación y llegaron a la conclusión de que fue fruto de tres cuestiones claves: los altos costes de los fletes, el

desplazamiento de pasajeros y la venta ilegal de esclavos que dejaba unos beneficios cuantiosos.

Otro punto importante que debemos destacar es que la alimentación estaba asegurada por el dueño de la embarcación a toda la tripulación desde la partida de los puertos canarios hasta que finalizar el viaje comercial. En este sentido, vemos como en los contratos se estipulaba que maestros, capitanes y pilotos comían separado del resto de la tripulación con ciertos privilegios.

Para finalizar el análisis de un personaje tan destacado como el maestro sería importante hacer mención de las sociedades excepcionales que se realizaban entre él y el piloto. La evidencia escrita nos ha dejado de manifiesto que hubo viajes donde se entrelazaban la economía de uno y otro. Esto es, una vez se pusiera fin al viaje se repartiría lo destinado para uno y otro incluyendo lo recibido en el ajuste final. Otra variante es el realizado por dos maestros que resuelven dividir lo que cada uno recibirá en soldadas y aprovechamientos. O también existían los casos donde en una persona se reunía el oficio de maestro y el de capitán pagando el dueño del barco un sólo salario.

Otro personaje es el *piloto* individuo al que se le atribuye el cuidado del barco y su rumbo evitando desviaciones que pudieran darse. Tras el descubrimiento de los nuevos territorios sería un oficio que iba a requerir tener unos conocimientos teóricos amplios. Por lo que la Casa de Contratación creó la Cátedra de Arte de la Navegación y Cosmografía, un organismo encargado de controlar dicho oficio.

Sin embargo, los barcos canarios de mediados del siglo XVI en comparación a otros eran de un porte menor. Por tanto, los fletes resultaban pocos rentables dado el alto salario de maestros y pilotos. Lo que llevo a los cargadores insulares a pedir mayores flexibilidades dadas las crecientes relaciones con América. Más si tenemos en cuenta el escaso número de pilotos titulados que existían dentro de las islas. Esto llevó a que las autoridades peninsulares optaran por abreviar trámites y acumular mayores obligaciones y competencias en los Jueces de Registros de las islas. En ellos residía la obligación de elegir el encargado de conducir la nao y el nombramiento de los maestros.

De tal manera que, para dar las licencias a esos pilotos en el archipiélago, en cada isla realenga habrá un piloto mayor que aparte de ser partícipe en los exámenes se encarga de observar si la nao se encuentra en condiciones buenas para navegar. Las diferencias no se hicieron esperar en cuanto al trato que se daba a los pilotos titulados de Sevilla y a los examinados en Canarias. En este sentido, los Jueces de registros dejaban de lado a los pilotos canarios en favor de otros, lo que provocó un gran descontento llegando incluso a

denunciarlos. Los inconvenientes siguieron hasta los puertos americanos, en donde los pilotos canarios se encontraron con la oposición de los pilotos examinados que o bien no les permitían abordar a la nave o los hacían venir como simples marineros. Ante esta situación, se buscaron diferentes resoluciones, como, por ejemplo, se estipuló en los contratos que como mínimo el regreso tenía que ser como maestro o en los peores casos como ayudante del mismo.

Otra particularidad de estos contratos estaba en que se obligaba a los pilotos a llevar consigo todo el utillaje necesario que le ayudasen a mantener el rumbo de la nave. Entre estos encontramos: el astrolabio, carta de marear, ballestilla, aguja, de gran ayuda a la hora desempeñar dicho oficio. A pesar de que se insiste en que los fallos estaban relacionados a la capacidad de los pilotos, lo cierto es, que los historiadores señalan que más bien está en relación con la imprecisión de los instrumentos usados. Al hacer una breve intervención acerca de las herramientas para emprender estos viajes, habría que hacer mención que el destino variaba en función a las oportunidades económicas que brindaba un puerto u otro<sup>57</sup>. En cuanto a las condiciones laborales y la naturaleza de los viajes la primera medida fue por parte de la Corona prohibir que el cargo de pilotos y maestros fueran ocupados por extranjeros y portugueses; delegando en los Jueces Oficiales canarios la responsabilidad de hacer cumplir la normativa. Ciertamente, la gran mayoría de pilotos y maestros provenían del ámbito Mediterráneo y atlántico siendo la mayor parte andaluces y canarios, como he puesto de manifiesto en páginas anteriores; y en cuanto a las condiciones laborales, a los pilotos se los incluye al mismo nivel que los maestros. Esto es, recibieron el mismo trato preferencial en lo que concierne al tema de la alimentación comiendo en su propia mesa, y se le entregaba la manutención a su llegada a los puertos americanos que oscilaba entre 3 y 8rs. El pago era un salario que se concertaba en el puerto de salida antes de que embarcación partiera.

Los puertos más frecuentados eran: La Habana, Santo Domingo, Veracruz y Puerto Rico, cuyos salarios fueron variando, según el contexto del momento. A principios del siglo XV, el salario estipulado para dirigirse al puerto de La Habana estaba en 100 ducados, que a finales de siglo pasó a estar entre los 150 y 200 ducados. El salario de los pilotos se incrementa si su navío bordeaba el sur de Cuba y se dirigían a Nueva España desde el Cabo de San Antón hacia Veracruz. Lo que se aprecia en los contratos es que un

---

<sup>57</sup> RODRÍGUEZ YANES, J.M. (1992).” La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII)” *Tebeto: Anuario Histórico Insular de Fuerteventura*, nº 5, pp. 21-39.

15% del salario se entregaba por adelantado, mientras que el resto se abonaba en el puerto indiano.

Del componente de la tripulación del que hay más escasa información es del *escribano*. Lo que se sabe con certeza es que no era un oficio como tal y los requisitos que se pedían para ocupar este cargo era el de saber leer, escribir y poseer conocimientos notariales. Entre sus funciones destacamos la de actuar como dueño de una embarcación para recibir un tanto por ciento del flete. O la de ser intermediario de inmigrantes ilegales o para cierre de algún negocio. Son numerosos los casos en que el mismo propietario de la nao se nombra escribano. Por lo que, nos deja entrever que la función notarial no estaba dentro de las prioridades.

Siguiendo en la línea de nombrar a los miembros de la tripulación ahora es turno del *contramaestre* el mismo ejecutor y trasmisor de las normas indicadas por el piloto y el maestro. Encargado del control de la tripulación, limpieza del barco, maniobras que se realizaban en la mar, fondeo, entre otras responsabilidades. Con el transcurso del tiempo fue una labor cuya remuneración fue en aumento<sup>58</sup>. Su trabajo finaliza una vez que la nave es descargada, quedando libre a partir de ese momento a no ser que se le requiera para realizar un viaje de retorno. Por lo general, el contramaestre cuenta con la manutención todo el transcurso de la travesía. Asimismo, antes de emprender el viaje se le anticipaba una parte del sueldo con el fin de prevenir que el Juez de Indias no aceptara al contramaestre. Ante esta posible situación se incluía en el contrato una cláusula para recibir el sueldo correspondiente por su trabajo encima de la nao.

Del mismo modo, un escalón por debajo nos encontramos con los oficiales de menor rango donde en primer lugar vemos al *despensero*, cuya función era la de ser una especie de mayordomo del maestro. Su trabajo es el de custodiar la carga, distribuir los alimentos, cuidar las lumbres y el fuego, etc.

El otro oficial que se encontraba en un sector de la nao era el *condestable* bajo el mando del capitán y el maestro era el responsable de los artilleros. Su obligación era mantener el buen estado de piezas y municiones encargadas de la defensa de la nave, en un viaje que se encontraba lleno de peligros por la cantidad de piratas y corsarios que podían atacar en cualquier momento.

A la hora de realizar una travesía de esta magnitud los inconvenientes que se podían ir sucediendo eran continuos. Es por ello, que era necesario contar con individuos dentro

---

<sup>58</sup> DE LA VEGA, J. (2013). *Ibíd.*, pp. 156-160.

de la tripulación especializados en calafatería o en carpintería de ribera más aun sabiendo que el estar mucho tiempo en puerto el casco de los barcos podía sufrir averías. Dado que su rol era más importante que el de cualquier otro, su sueldo era superior. Un ejemplo de ello lo tenemos con Gregorio Díaz y Francisco García, ambos oriundos de Tenerife, se les contrata para primero terminar un navío en Las Palmas, llamada “Nuestra Señora de la Antigua” y luego ser calafates y carpinteros en el viaje con destino a Indias. Todo esto por un salario que rondaría los 130 ducados. Pero, no en todos los casos se podía contar con personas que reunieran estos conocimientos. Por ello, se optó por elegir a marineros que disponían de un leve conocimiento en la materia. A objeto de evitar tener que pagar una cantidad elevada a las personas especializadas en materia.

En cuanto, a uno de los escalones más bajo en la jerarquía que podíamos encontrar en estos tipos de embarcación; hay que destacar a los *marineros*, entre las pretensiones que se tenía para desempeñar esta labor estaba la de no poseer ningún defecto físico. Además, de contar con una edad entre los 20 y 40 años, su trabajo consistía en dominar el timón y actuar como centinela. Sus salarios suelen ser bastante menor en comparación al resto de la tripulación. Siempre y cuando no se le incluyera otra labor especializada. El destino y la duración del viaje era lo que variaba la cantidad que recibían los marineros, por lo que, su remuneración giraba en torno a los 35 hasta llegar a los 70 ducados, muchos de estos marineros en realidad eran esclavos inscritos con este rango para luego comerciar una vez llegados al destino.

Y ocupando el estamento más bajo están los *grumetes* con un salario que solamente alcanzaba los 20 ducados, éstos igual que sucedía con los marineros eran con frecuencia esclavos que se inscribían como propiedad del maestre para que el Juez de Indias conceda la licencia para dos cosas básicamente: como trabajadores y la remuneración de su trabajo iría a sus amos, o para comerciar con ellos en el Nuevo Mundo. El maestre que se encuentra bajo fianza a cambio de no dejar esclavos de forma clandestina en América, le exige al dueño no pagar la tasa real que le corresponde. Es un tipo de negocio donde ninguno sale perdiendo, puesto que el maestre obtiene mano de obra gratuita e ingresos adicionales, ya que inscribe como grumetes a los esclavos. Al mismo tiempo, recibe otros ingresos por actuar de flete y por la venta de los esclavos una vez se llega a puerto.

### 6.1.2 El comercio del vino y del azúcar

La Real Cédula de 1496 otorgó al adelantado Alonso Fernández de Lugo la potestad para llevar a cabo el repartimiento de tierras en la isla de Tenerife. Se trataba de un poder supeditado al interés de los monarcas castellanos. Que por medio de las reales provisiones permitía al adelantado repartir lotes de tierras a un beneficiario. El objetivo que se perseguía era el de compensar a miembros de la Corte por los favores recibidos<sup>59</sup>. En un primer momento, este tipo de concesión de terrenos no trajo consigo ningún inconveniente, pero a partir del 1500 la situación va a cambiar. El primer beneficiario del que se tiene constancia en la isla de Tenerife fue Gabriel Varela quién en los inicios del siglo XVI, hace de Tenerife su puerto de escala en su viaje hacia las Indias. Tras ver que en la isla existían propiedades rústicas que se encontraban sin repartir, solicita a los reyes que se le otorguen ciertas propiedades ubicadas en Abona y en el macizo de Teno. Tras el pedido, los reyes se comunican con el gobernador quien enseguida lo hace beneficiario de múltiples propiedades. Es este momento, inicios del siglo XVI. el azúcar tenía una gran demanda en el continente europeo. Por ello, y tras su experiencia en el cultivo azucarero en Gran Canaria, el Adelantado dedica la mayoría de las tierras de Tenerife a la explotación de la caña de azúcar<sup>60</sup>.

Una parte importante de estos repartos de tierras y aguas se realizan con la obligación de que se ponga en explotación la caña de azúcar. Sin embargo, uno de los temas que el Adelantado olvidó a la hora de realizar esta labor de repartos fue los requisitos que ese beneficiado debía tener. Por este motivo, y por las presiones que se realizaban en el Consejo Real, muchos de ellos fueron anulados por la Corona. Un ejemplo de ello, fue las tierras que el Adelantado entrega en Daute a Mateo Viña y la Corona se las concede a Luis Zapata quien formaba parte del Consejo Real. El motivo de este cambio se debe a no residir en el territorio un motivo que se encontraba presente en la legislación vigente.

El reparto de tierras tuvo unas características propias para la isla de Tenerife. Por tanto, creí conveniente analizar un territorio concreto y examinar de forma pormenorizada como se desarrolló este proceso; concretamente no referimos al repartimiento de tierras en el Valle de La Orotava. Análisis, que desarrollamos siguiendo la importante aportación

---

<sup>59</sup> BÁEZ HERNÁNDEZ, F. (2016). *El repartimiento de la isla de Tenerife (1493-1569)*. San Cristóbal de la Laguna, Instituto de Estudios Canarios, pp.489-503.

<sup>60</sup> RIVERO SÚAREZ, B. (1991) *El azúcar en Tenerife 1496-1550*. San Cristóbal de La Laguna Instituto de Estudios Canarios. pp. 19-20.

del profesor Juan Manuel Bello León, en su estudio exhaustivo sobre el repartimiento de tierras en la zona del Valle de La Orotava, en donde de manera cronológica desglosa el reparto desde 1499 a 1531 llegando a una serie de conclusiones<sup>61</sup>. En primer lugar, destacan las concesiones individuales en detrimento de las colectivas. Este modelo de data conjunta que elige el adelantado para ceder las parcelas de terreno, tiene la particularidad de estar en relación directa con algún vínculo de parentesco o procedencia aborigen de los mismos<sup>62</sup>. Una realidad que nos permite deducir lo difícil que sería el desmonte y la puesta a punto de los nuevos territorios. Otro rasgo distintivo de estos repartos, es como de manera asidua se reparten tierras a una misma persona. Los 68 primeros beneficiarios entre 1499 y 1520 ven como sus dominios aumentan, frente a unos 236 beneficiarios que solo obtienen una data. A pesar de ser mucho mayor el número de individuos que obtienen una sola data, no poseen ni la mitad de las fanegas repartidas en ambos casos<sup>63</sup>. Por tanto, se deduce que las mejoras a las concesiones que el gobernador tuvo en los nuevos repartimientos se debieron a diferentes cuestiones. Primero en premiar los servicios que el beneficiario pudiese prestar al Adelantado, segundo, el cambio civil del beneficiario o el traer a su mujer e hijos, tercero, parcialidad en la entrega de tierras y el cuarto sería conceder tierras a individuos que pudieran favorecer la atracción de pobladores<sup>64</sup>. En lo que se refiere a la evolución cronológica del repartimiento, entre 1496 y 1510 se conceden datas de manera casi ininterrumpida en contra a otro periodo posterior en donde estos repartos se hacen de manera esporádica. Este primer periodo de reparto que va de 1496 a 1510 es característico por ser donde se da el mayor volumen de tierras repartidas, el otro aspecto llamativo es la concesión de la mayoría de tierras de riego; que iban a permitir un mayor rendimiento al concentrar en ellas los recursos hídricos<sup>65</sup>.

Por otra parte, si miramos los años en los que se lleva a cabo la conquista y colonización de las islas, coincide cronológicamente con la expansión territorial y demográfica europea<sup>66</sup>. Motivo por el cual vemos la presencia de diferentes comunidades en la colonización y conquista de Canarias. Entre ellas destaca la castellana que sería el grupo más numeroso, bajo su poder se concentra el 41,5 % de tierras de riego. Su

---

<sup>61</sup> BELLO LEÓN, J. M. “El reparto de tierras en Tenerife tras la conquista: el modelo del valle de La Orotava”. *Historia Instituciones y Documentos*, vol. XVII, pp.1-30.

<sup>62</sup> BELLO LEÓN, M. (1990). *Ibíd*em, p.13.

<sup>63</sup> BELLO LEÓN, M. (1990). *Ibíd*em, p.14.

<sup>64</sup> BELLO LEÓN, M. (1990). *Ibíd*em, p.15.

<sup>65</sup> BELLO LEÓN, M (1990). *Ibíd*em,p.17.

<sup>66</sup> BELLO LEÓN, M (1990). *Ibíd*em, p.22.

composición era muy heterogénea desde andaluces, extremeños hasta gallegos y vascos. El otro grupo estaría integrado por portugueses que representan un 14,7% de los beneficiarios<sup>67</sup>; al hablar de beneficiarios me refiero a todos los individuos que reciben tierras con recursos acuíferos. Un tipo de comunidad integrada por pequeños propietarios o artesanos que se encontraban relacionados con los ingenios establecidos en el Valle<sup>68</sup>. Luego encontramos a la segunda comunidad más numerosa que es la aborígen que alcanza el 28,8% de los beneficiarios. En este espacio norte de la isla, se trata de un grupo dispar integrado por gomeros, canarios y naturales de Fuerteventura y Lanzarote, siendo pequeños o medianos propietarios<sup>69</sup>. Y para terminar de enumerar la presencia extranjera en el territorio vemos a los genoveses, que, si bien descubren el potencial del archipiélago en recursos tintóreos y en su suelo para poner en práctica la industria azucarera, se instalan de manera permanente o de manera temporal. Su participación en la conquista les hace recibir importantes datas que se reparten en toda la isla<sup>70</sup>

Una vez analizados estos aspectos, y tras realizar este primer acercamiento al cultivo del azúcar en el ámbito insular; comenzaremos a describir todo lo que concierne a la industria que se desarrolló en torno a la caña de azúcar. En primer lugar, la pregunta que nos surge es la de ¿Cómo era la estructura de estos ingenios? Lo que sabemos de los primeros ingenios es que eran de tamaño considerable. Se encontraba dividido en varias dependencias que estaban conectadas entre sí. Cada habitáculo se dedica a una parte del proceso de creación del producto existiendo dos que eran diferentes dedicados a la cocción, solidificación y enfriado. A todo esto, tenemos que sumarle otras dependencias que se dedican a guardar la miel y una vez se obtiene el azúcar en su fase final se le resguarda en cajas de madera para protegerlo de los insectos e inclemencias del clima.

Una vez que de manera breve explicamos cómo era la estructura del ingenio el siguiente paso es describir como era su elaboración. En el molino se pasaban los tallos cuyo funcionamiento podía ser por fuerza motriz proporcionada por los saltos de agua o por la tracción animal. Esos tallos posteriormente se pican, muelen y se trasladan a una batería donde se consigue el jugo azucarado. Una vez salen de allí, pasan al cuarto de calderas donde en tacos de cobre se hervía el líquido azucarado hasta alcanzar la densidad deseada. A objeto de obtener un producto de mayor calidad se solía agregar un poco de

---

<sup>67</sup> RIVERO SÚAREZ, B. (1991). *Ibíd.* pp. 104-107.

<sup>68</sup> BELLO LEÓN, M (1990). *Ibíd.* p. 25.

<sup>69</sup> BELLO LEÓN, M (1990) *Ibíd.*, p. 24.

<sup>70</sup> BELLO LEÓN, M. (1990). *Ibíd.*, p. 25.

cal para mejorar su calidad. Posteriormente, ese líquido es llevado a una sala donde encontramos tinajas donde se vierte el líquido y se espera su enfriado. Paso siguiente, se coloca en moldes para que se escurra y solidifique. Sin embargo, existía una parte del líquido que no conseguía solidificarse por lo que se volvía a rehervir hasta conseguir su cristalización. Un procedimiento que tras repetirlo reiteradas veces permitía obtener el azúcar y sus productos derivados<sup>71</sup>. A todo esto, habría que añadir el momento de realizar la zafra que incluía la molienda y la elaboración, siendo desde el mes de enero hasta junio.

La industria azucarera del siglo XVI, tenía una clara división del trabajo basada en la especificidad de cada fase. En consecuencia, la dirección técnica se encontraba en el dominio de los portugueses. Una población que tras tener experiencia en el sector del azúcar por su explotación previa en Madeira se dirige a las islas. Llegaban al archipiélago para ocupar el puesto de maestros que al mismo tiempo se encontraba sujeto a una determinada legislación. En este sentido, debían pasar ante un tribunal elegido por la justicia y el regimiento dígase ayuntamiento, cabildo o concejo junto a los diputados y el escribano del cabildo. Dentro de esta normativa, se establecía que ninguna persona podía ocupar más de un oficio, y si se pasaba por alto dicha norma la multa oscilaba en torno a los 5.000 maravedíes. Por eso, al momento de comenzar con la zafra todos los que hacían posible la producción azucarera dígase maestros, purgadores, refinadores y espumeros, se veían obligados a prestar juramento de su cargo frente al Cabildo. Es un tipo de juramento donde se comprometen a no permitir que se hurtara las mieles y que no se produzca fraude en el momento que se declare las cifras finales del azúcar refinado.

Una vez que hemos desarrollado las principales características del funcionamiento de la industria azucarera, pasaremos a examinar cuáles eran los diferentes oficios y su remuneración. Para empezar, existía un individuo al que se le denominaba *lealdador* cuya función era el control de calidad del producto. Para poder desempeñar el oficio se buscaba una persona que fuese honrada y conociera el oficio.

El siguiente trabajo en esta cadena de producción era el de los *almocrebes* propietario de animales de carga. Su trabajo consistía en transportar el azúcar desde los ingenios hasta los puertos y mercados de las islas. Su salario se arreglaba con los señores de los ingenios y en uno de esos acuerdos estaba el de pactar determinados maravedíes

---

<sup>71</sup> DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1982) *El Azúcar en Canarias* (S. XVI-XVII). Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos, Plan Cultural y Museo Canario. p. 22.

basándose en la cantidad de carga. Otros preferían que se les pagase un real de plata por animal y día de trabajo.

Así pues, siguiendo la línea de nombrar y definir de manera breve los oficios nos encontramos a los llamados *otros especialistas* como señala, Díaz Hernández<sup>72</sup>. En este grupo, podemos divisar la presencia de carpinteros cuya función era proveer las piezas que formaban parte de la maquinaria, dígase ruedas, prensas, ejes, embalajes. Luego, los albañiles donde su trabajo estaba centrado en mantener la edificación del ingenio. Y, por último, los herreros ocupados en todo lo que se refiere a piezas de hierro.

Estos especialistas disfrutaban de la condición de libres. Aunque, había otro grupo que se encontraba sometido y bajo su responsabilidad recaía el trabajo más duro de los ingenios como eran los *esclavos*. La adquisición de esta mano de obra era por medio de incursiones en el continente africano de castellanos y portugueses. Una vez se hacían con estos individuos, los traían para ser vendidos a los dueños de los ingenios. A pesar de que las cifras pueden variar, el precio de esta mano de obra oscilaba entre trece y quince mil maravedíes. Dinero que rápidamente se recuperaba con las ganancias que el producto azucarero ofrecía.

A los dueños de los ingenios se les recomienda que cuando efectúen el pago a los trabajadores no lo hagan en azúcar sino en dinero. Esta medida buscaba erradicar el tráfico ilegal del azúcar. En cuanto al salario existían diversas formas de abonarlo, una de ellas se hacía en porcentajes que dependían del montante final de la producción. Por este motivo, el maestro del ingenio cobraba el 6% de las arrobas de azúcar que se fabrican. En consecuencia, los oficiales tenían un sueldo que iba desde los 1.250 y 1.750 maravedíes al mes. Y aquellos que ocupaban los cargos de aprendices era el mismo oficial el que les pagaba, a parte de su alimentación que corría a cuenta del propietario del ingenio.

Una característica general de la caña de azúcar es la cantidad de recursos hídricos que demanda. Por ello, creo que es necesario hacer hincapié sobre la procedencia del agua. Por lo general, su procedencia venía del barranco más cercano a la hacienda del propietario<sup>73</sup> o directamente llegar de los manantiales de las montañas. El transporte del agua solía ser en canales y acequias<sup>74</sup>. En este sentido, habrá un personaje fundamental

---

<sup>72</sup> DÍAZ HERNÁNDEZ, R (1982), *Ibíd*em, p. 28.

<sup>73</sup> SUÁREZ RIVERO, B. (1991) p. 110

<sup>74</sup> SUÁREZ RIVERO, B. (1991) p.111

cuyo nombre será acequero, cuya tarea sería prestar atención a la canalización y almacenamiento del agua<sup>75</sup>.

En cuanto al número de ingenios por isla, en la isla de La Palma se mantuvieron estable en la primera mitad del siglo XVI. Este dato nos resulta interesante, puesto que, al estar en las manos de las mismas familias, sus propietarios van a ejercer un monopolio sobre el producto, incluso controlar a las personas que se asientan en sus territorios<sup>76</sup>

La otra cuestión que nos llama la atención es como ha sido el proceso de expansión de los ingenios en las diferentes islas. Por ejemplo, sabemos que en Gran Canaria uno de los primeros ingenios fue el de Pedro de Vera que se ubicaba a la derecha del Guiniguada<sup>77</sup>. Asimismo, Tomás de Palenzuela en los alrededores de la ermita de San Juan erigió su ingenio. Lo que evidencia que los dueños de los ingenios son conquistadores beneficiados con las mejores tierras y aguas del territorio a la hora de llevarse a cabo los repartimientos. Para Tenerife, si bien hay cosas en que coinciden existen otras que son diferentes. Como la dimensión de los ingenios que suele ser mucho mayor y en producción si lo comparamos con la isla vecina. Los ingenios más destacados en Tenerife estaban en Güímar, Adeje, Icod, Orotava y Taganana. De igual manera, para la isla de La Palma vamos a encontrar que sus productos van a destacar por la calidad. En un primer momento, la industria azucarera palmera estuvo bajo la dirección de una familia adinerada alemana llamada los Welser. Posteriormente, el control pasó a manos de una población muy activa en el contexto social isleño como son los flamencos y donde aparecerá la figura de Jácome Monteverde. A todo esto, habría que agregar el papel de las islas de señorío, como es el caso de La Gomera que bajo el mando de la familia Peraza<sup>78</sup> el azúcar prospero de manera extraordinaria. Eso se debió a sus abundantes recursos hídricos que permitieron el desarrollo de manera rápida.

Con esto, los Peraza rápidamente se convirtieron en una de las familias más poderosas dentro del ámbito insular. En realidad, el azúcar fue la primera industria a gran escala que se vio en el archipiélago y significó el despegue económico para aquellas familias que tenían bajo su posesión la infraestructura y el control del comercio. En este sentido, para el desarrollo de la misma fue destacable el papel que jugaron los prestamistas. Invirtiendo en ocasiones en la creación de sus propios ingenios cuando no

---

<sup>75</sup> SUÁREZ RIVER, B. (1991) p. 111

<sup>76</sup> VIÑA BRITO, A (1996) p. 368

<sup>77</sup> DÍAZ HERNÁNDEZ, R (1982), *Ibíd*em, p. 30.

<sup>78</sup> DÍAZ HERNÁNDEZ. R (1982), *Ibíd*em, pp. 30-31

podían hacerse con los ingenios en propiedad de los castellanos. Uno de esos casos lo vemos en Jerónimo Oreiro quien tenía bajo su posesión uno ingenio en la zona de Gáldar que le otorgaba unas ganancias que rondaban entre los 350.000 maravedíes anuales. Por tanto, lo que es innegable es que el azúcar otorgaba cuantiosos beneficios. Sin embargo, existían pequeños campesinos que al no tener en propiedad un ingenio estaban obligados a entregar la cosecha al señor del ingenio.

A pesar de todo, a finales del siglo XVI el azúcar entra en declive y ese lugar será ocupado por otro producto que se encontraba muy presente en la dieta europea de aquellos momentos como lo es el vino. Es por ello, que una vez que se conquistan las islas y se realizan los repartos, se deja un sector de ese terreno para el desarrollo de la viña. Los documentos que datan de principios del siglo XVI señalan que una parte de la viña era para su exportación y otra era para abastecer el mercado local. Puesto que la demanda interior era cubierta con vinos foráneos que provenían tanto del sur peninsular como de Portugal. Poco a poco, la viña se fue extendiendo por Gran Canaria en aquellas tierras que no eran propicias para el desarrollo de la caña de azúcar. El primer historiador que relata cómo fue el proceso de adaptación del cultivo en Canarias es Viera y Clavijo que habla de que el entorno insular contaba con un clima y unas tierras muy propicias para conseguir su desarrollo<sup>79</sup>.

En 1530 la isla producía ya una cantidad de vino que no llegaba abastecer la población. Es por ello, que de manera legal estipulan que cualquier vecino puede vender su producción de vino al precio que quisiere prohibiéndole su exportación. Pasado los años, el cabildo con la referencia de lo sucedido en Tenerife estipula por medio de una ordenanza la necesidad de plantar viñas para conseguir así cierta rentabilidad para Gran Canaria.

Es por esto, que en la segunda mitad del XVI existió un grupo de observadores que se dedicaron a describir las islas y sus entornos. Personajes como Thomas Nichols indica que “*esta isla tiene muy buen vino, especialmente en la ciudad de Telde*”. O el mismo Torriani<sup>80</sup>, que hace alusión que se trata de un terreno que sin tener que labrarlo mucho produce trigo, cebada, azúcar y vino. No obstante, la dedicación casi exclusiva en los productos de exportación hizo de Gran Canaria un lugar que dependía de las provisiones

---

<sup>79</sup> LOBO CABRERA, M (1993) *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria. p. 21.

<sup>80</sup> LOBO CABRERA, M (1993) *Ibíd*em, p. 24.

de cereales que llegaban desde Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, Azores incluso desde Andalucía.

En cuanto a las zonas de desarrollo del vino, en un principio fueron las de costas, coincidiendo con las del azúcar. Siendo Telde, Arucas, Guía y Gáldar los lugares elegidos para la puesta en marcha de la viña. Por tanto, en un primer momento estuvieron ubicados en los alrededores de las ciudades y en zonas de barrancos. Desde un principio, fueron diferentes los tipos de viñas que según la historiografía<sup>81</sup> eran torrontés, malvasía, verdello y negromolle. Las mezclas que se podían realizar con estas variedades permitían la creación de los vidueños de gran demanda en América. A pesar de todo, existían racimos con los cuales no se podía realizar caldos y se utilizaban para obtener aguardiente o para el consumo local.

En referencia a los modos de explotación fueron tres: directa por medio del propietario de la tierra, por arrendamiento o el sistema de a partido. En paralelo existía la explotación mensual que era llevada a cabo por jornaleros que consistía en cavar el parral y limpiar las cepas. Al ser tierras que anteriormente habían estado ocupadas por otro cultivo tocaba realizar una limpieza previa de zarzas y malezas. Era tan adaptable el cultivo que podía plantarse en zonas montañosas donde se enterraban los sarmientos.

El tipo de contrato más utilizado para plantar cepas el de <<a partido>> de medias<sup>82</sup>. Este tipo de contrato era realizado por el propietario de la tierra; lo hacía siempre junto a otra persona que bien podía ser una persona del entorno o que venía desde fuera, hasta incluso un esclavo negro que con el status de libre era el encargado de reclutar mano de obra<sup>83</sup>. El trato consistía en que el propietario le entregaba al jornalero un esclavo durante un periodo de tiempo para que le ayudase en poner en marcha el cultivo. Normalmente, no sólo se daba entrega del parral, sino que se incluía la huerta, arboleda, casa y cueva que era el hogar del trabajador.

Al recibir la hacienda el trabajador tenía que cumplir con ciertas obligaciones que el propietario le imponía como la de: limpiar el terreno de malezas, álamos, juncos, regarlo con el agua del lugar, plantar 200 parras nuevas cada año para conseguir la expansión del cultivo y realizar la vendimia cuando sea el momento oportuno. El propietario a todo esto se hará responsable de pagar la mitad de los gastos y a final de año repartirá los beneficios. El otro modo de desarrollar la explotación de la tierra era por

---

<sup>81</sup> LOBO CABRERA, M (1993) *Ibíd*em, p. 28.

<sup>82</sup> LOBO CABRERA, M (1993) *Ibíd*em, p. 29.

<sup>83</sup> LOBO CABRERA, M (1993) *Ibíd*em, p. 29.

medio del sistema de arrendamiento que se adaptaba a las condiciones de la viña. Es decir, cuando se necesita que lo cerquen, limpien, se planten nuevos sarmientos; también se entrega por un tiempo de seis años para que se realice el cuidado de la parra y obligando que a final de año hagan entrega de dos canastas de uva.

El riego en la producción vitivinícola era a través de acequias y canales que partían desde los barrancos o manantiales. Por lo general el terreno se ordenaba en surcos machos y madres lo más común en las viñas del norte de la isla de Tenerife, Icod, La Rambla y el Realejo. La aplicación del riego se hacía de forma diferente según la zona a la que nos refiriéramos. En el valle de la Orotava se efectuaba en junio o incluso antes si la viña lo requería. Aunque, en Taoro el método más generalizado es realizar tres regaduras o dos<sup>84</sup>.

A partir de 1524, Cristóbal de Ponte reconvirtió su hacienda convirtiendo sus cañaverales en tierras para el cultivo de la vid y frutales dándolas en aparcería perpetua. A su vez, el propietario le facilitaba el agua con la que realizar las regaduras que iban desde las tres a cuatro anuales. Lo único que limitaba el agua para las cepas era el funcionamiento de los molinos. Por ello, se optó por utilizar los domingos y días festivos para esta actividad a objeto de no perjudicar las aceñas.

El motor de la expansión vitícola en las islas vino por la inversión de capital extranjero; la gran demanda que existía del extranjero permitió su continuo crecimiento, haciendo posible poner en cultivo tierras marginales<sup>85</sup>.

La segunda labor importante que tenían los viñateros que se encontraba en relación al regadío era la construcción y cuidado de las redes de distribución de agua. Las cuáles podían estar hechas o se tenía que hacer frente a su construcción. En este sentido, la canalización podía ser de dos formas: canales hechos de madera o con mampostería. La Tea del pino canario era la madera más abundante en el entorno de las islas y la más resistente, es por ello, que es la elegida realizar este tipo de obras de canalización. En cuanto a las formas de realizar el sistema de canalización eran tres las utilizadas con regularidad: la primera sería la obligación del arrendatario de llevar a cabo dicha obra con ayuda del propietario en transporte, mano de obra o materiales que se necesiten. Una segunda en donde se contrata mano de obra asalariada con el pago a los carpinteros en dinero. Y una tercera, que para realizar la construcción de las canalizaciones los

---

<sup>84</sup> GALINDO MARTÍNEZ, P. M. (1998). *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*. San Cristóbal de La Laguna. Instituto de Estudios Canarios, pp 98-99.

<sup>85</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (1988). *Explotación directa o medianería en el viñedo canario durante el siglo XVIII: estrategias para una crisis*. Revista de Historia Económica, 1(1988), p. 46.

propietarios compran los canales, en donde, o bien se asientan por medio de los asalariados o por sus arrendatarios<sup>86</sup>.

Por último, para finalizar con los métodos de explotación nos encontramos con la compañía, en donde una serie de socios ponían la tierra y el trabajo, y se repartían beneficios. En conclusión, cualquiera de los métodos que se emplearán al cabo de los años, el objetivo final era obtener una plantación en óptimo estado para los propietarios.

El azúcar como cultivo necesitaba de una infraestructura para poder llevar a cabo su preparación, y del mismo modo el vino requería de las suyas como es el caso de los lagares y las bodegas de almacenamiento. Los lagares estaban hechos de madera que podía ser de pino o tea. Era el lugar donde se realizaba el pisado de la uva trabajo encargado a los bodegueros y pisadores que de manera lenta movían sus pies hasta obtener el mosto que luego se colocaría en recipientes de barro. Desde allí, el siguiente paso consistía en trasladar ese mosto a la bodega para depositarlo en barriles hasta conseguir su fermentación. Hasta que, por último, se coloca en envases que esperan en las bodegas para ser transportados a los diferentes puertos isleños.

Dada su situación geográfica el archipiélago canario se encontraba en el medio de las grandes rutas mercantiles del atlántico. Lo que traerá para las islas una intensa actividad portuaria. El azúcar será el primer producto que las islas van a ofrecer para comercializar con los mercados. Los diferentes estudios que se han realizado en alusión al comercio señalan que los puertos del mediterráneo como: Valencia, Génova, Barcelona y Civitavecchia, fueron los responsables de proveer de azúcares isleños a la zona septentrional. Sin olvidarnos del papel que desempeñaron ciudades como Cádiz o Sevilla que eran el lugar de residencia de grandes mercaderes y prestamistas. En este sentido, ciudades como Lille, Amberes y Arras distribuían el producto a la zona más norte de Europa.

En el momento de mayor apogeo del azúcar, la Corona no intervino de manera directa en el sistema de ventas de las islas. Pero, si lo hizo a la hora de controlar todas las operaciones mercantiles por medio de su personal especializado regidores y gobernadores. El régimen de franquicia del que se disfrutaba en el ámbito insular fue el responsable de que el comercio azucarero se desarrollara de manera eficaz. Este comercio además de permitir riquezas en la economía canaria lo que favoreció fue la mejora en las

---

<sup>86</sup> GALINDO MARTÍNEZ, P, M. (1998). *Ibidem*, pp. 112-113.

infraestructuras portuarias. Esto en cuando a lo que concierne: a los puertos, varaderos, construcciones navales.

No debemos olvidar, que estamos en un momento donde el tráfico naval era muy peligroso, si tenemos en cuenta las inclemencias climáticas, los ataques piráticos, y la fragilidad de las embarcaciones. Y, sin embargo, su desarrollo es intenso hasta el punto de ser el más activo. Este comercio permitió el desarrollo de intercambios y así poder adquirir aquellos bienes materiales que no se encontraban en el interior de las islas como las manufacturas. Las sedas, lienzos, paños italianos poco a poco se fueron introduciendo en la sociedad canaria por la existencia de un sector pudiente que demanda esos materiales. Por otra parte, también se percibe la entrada de textiles, y otros productos relacionados con la armería, herrajes, obras de arte, especias, muebles, etc. Fue por este motivo que la historiografía canaria a lo largo de los años ha destacado la importancia que ha tenido para el territorio canario el comercio con Europa.

El negocio azucarero estaba en manos de los sectores sociales con mayor influencia en Europa, cuyo lugar de residencia era fundamentalmente la isla de Tenerife, es el caso de: genoveses, flamencos, portugueses, catalanes, franceses entre otros. Y de esa forma, se convirtieron en las familias de mayor peso social en la sociedad canaria de este periodo.

La comunidad ligur fue la primera en portar toda la técnica e instrumentos de negocios, comerciales y créditos, desde Sevilla hacia las islas<sup>87</sup>. Y es a partir de su asentamiento en el archipiélago cuando emprenden la conquista de todo el mercado atlántico. Siendo una pieza clave en el comercio con Indias, donde actuaron como prestamistas. Se calcula que en el reinado de Carlos I y su hijo Felipe II, ocuparon el 53% del comercio azucarero entre Gran Canaria y Cádiz<sup>88</sup>. Lo que habla de una gran presencia de la comunidad en las islas a principios del siglo XVI. Estamos hablando de que eran aproximadamente 239 individuos, 17 eran genoveses residentes en Tenerife y 43 eran población estante en la misma isla<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2015).” Los genoveses en Canarias. Siglos XVI y XVII”, en: IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J./PÉREZ GARCÍA,R.M./FERNÁNDEZ CHAVES, M.F.(eds.): *Comercio y Cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Ed. Universidad de Sevilla, p.59.

<sup>88</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2015), *Ibíd*em, p. 64.

<sup>89</sup> BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2015) *Ibíd*em, p. 65.

## 7. Instrumentos del comercio.

La actividad comercial para su desarrollo requiere de una serie de instrumentos que permitan su puesta en marcha. El primero que destaca entre todos es el impuesto de *propios*, el cual en palabras de Lobo Cabrera será determinante para saber si el comercio se realizará por vía marítima o terrestre<sup>90</sup>. Dada su ubicación en el atlántico el único medio para comerciar con Canarias iba a ser por vía marítima; por este motivo es que llegan a las islas diversos comerciantes interesados en vender sus propias manufacturas que traen y a su vez acaparar aquellos productos que dominan el mercado internacional.

Es innegable que para que se desarrolle un comercio a gran escala se necesiten una red de *puertos* siendo esta la principal estructura. Puesto que son los responsables de salvaguardar a los navíos que llegan desde fuera, de las inclemencias del tiempo y del oleaje. En esta etapa, el archipiélago contaba con simples surgideros o abrigos que actúan de esta forma. Y en cada una de las islas había un puerto principal donde atracaban mayormente los barcos. En Gran Canaria destaca el puerto de Santa Catalina en las inmediaciones de Las Isletas del que tenemos conocimiento de su existencia, por que aparece en obras como la de Abreu Galindo donde se hace mención a la misma<sup>91</sup>. Su particularidad está en que en su alrededor se construyó la primera fortaleza de las islas; cuya construcción fue entre 1492 y 1494 por Alonso Fajardo gobernador de la isla. Su función es proteger a la población local de los diferentes ataques que pueda llegar del exterior. Aunque, del mismo modo protegía aquellos almacenes que se encontraban dentro del puerto con los productos que iban a exportarse. Por lo general, se trataba de dependencias que eran propiedad privada de los propios comerciantes; junto a estas estructuras estaban los astilleros, responsables de reparar los navíos que sufrieran averías y de facilitar naves a todos aquellos canarios que se dedican a la pesca.

Al mismo tiempo que existían puertos principales estaban los denominados *puertos secundarios*, que dada la difícil orografía del lugar hacía imposible transportar los productos vía terrestre y se optaba por el comercio vía marítima.

Las rutas atlánticas estaban llenas de puertos de importancia para la actividad mercantil como son los peninsulares de Cádiz, Sevilla y Lisboa. El primero desde la Edad Media se utilizó como unión con los puertos mediterráneos y del norte europeo. La labor de estudio que han puesto en marcha diferentes historiadores saca a la luz la influencia

---

<sup>90</sup> LOBO CABRERA, M. (2008). *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Las Palmas de Gran Canaria. Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, p. 87.

<sup>91</sup> LOBO CABRERA, M. (2008). *Ibidem*, pp. 90-91.

que el mismo tuvo para el comercio con Canarias, en donde su papel era de distribuidor y de escala<sup>92</sup>. El mismo Felipe Ruiz, nos indica que las naves florentinas que comúnmente trazaban la ruta Cádiz-Livorno se entrelazan con otras que llegan desde el Atlántico para finalmente dirigirse a Florencia<sup>93</sup>.

En el caso de Sevilla, Las Muelas era el puerto que tenía actividad comercial con las islas, más concretamente Gran Canaria, situando el volumen comercial muy por debajo al que se mantenía con Cádiz. Sin embargo, el puerto de Río iba a sustituir al gaditano dado la invasión que sufre este por el duque de Essex. Y una parte importante del comercio que unía Cádiz y Canarias se va a perder siendo el puerto sevillano el que tiene ahora el protagonismo. De igual forma, el puerto de Lisboa también en estos momentos fue muy frecuentado por navíos, propiedad de alemanes y holandeses. Para la zona del Atlántico Norte, observamos que los puertos de Rúa y Le Havre, ambos respectivamente de propiedad francesa y flamenca juegan un papel determinante en este comercio de gran escala. A su vez, luciendo junto a Sevilla el puesto de puerto más importante vemos el de Amberes. Fue el responsable que, en el siglo XVI, la ciudad gozara de un gran crecimiento económico, puesto que fue la capital financiera y el lugar de residencia de los grandes mercaderes y financieros de Europa<sup>94</sup>.

Génova fue la otra ciudad que mantuvo una estrecha relación con el comercio canario. Muchos genoveses estuvieron presentes en la financiación de la conquista y se establecieron en las islas obteniendo grandes beneficios de los productos que tenían en cultivo en sus haciendas. No obstante, el de Livorno, Florencia y Arno fueron puertos elegidos por las elites locales para comerciar con el archipiélago.

Si la vía marítima es la elegida para desarrollar la actividad mercantil el *transporte* jugará un papel determinante. En la mayoría de los casos tenemos conocimientos de los navíos por los contratos de fletamentos; los modelos existentes son diversos y muchas veces se hace difícil su identificación. Por ello, lo que hemos desarrollado es valorarlo según su lugar de origen, elementos técnicos, velas, palos, como pone de manifiesto Lobo Cabrera<sup>95</sup>. En los conocimientos de embarque podemos enumerar una serie de naves que fueron las que realizaron el comercio canario-europeo: navío, nao, carabela, saetía. Pero una vez que se analizan los documentos, no cabe duda que el *navío* fue el transporte que

---

<sup>92</sup> LOBO CABRERA, M. (2008) *Ibíd*em, pp. 93-94

<sup>93</sup> LOBO CABRERA, M. (2008) *Ibíd*em, pp. 93-94

<sup>94</sup> LOBO CABRERA, M (2008), *Ibíd*em, p. 94

<sup>95</sup> LOBO CABRERA, M. (2008), *Ibíd*em, p.96

más presencia tuvo en el archipiélago. Sus características, ponen de manifiesto que se trataba de un tipo de embarcación de velas cuadradas que le permitían una mayor propulsión y así realizar incursiones a mar abierto, en este sentido, era un transporte de gran tonelaje y su uso no era solamente en la actividad comercial, sino que también era utilizado para los conflictos bélicos. En paralelo, tenemos a la *nao* que los historiadores la destacan como la primera gran embarcación a vela. Con características similares al del navío, por sus velas cuadradas y su capacidad para transportar gran tonelaje siendo otros de los modelos que se veían surcando las aguas de las islas. Era un tipo de embarcación con características similares a la carabela y carraca mediterránea, cuya construcción era tan sólida que la hacía infranqueable ante las inclemencias del tiempo.<sup>96</sup> En cuanto a la *naveta* era otro tipo de barco poco usado y con una capacidad de carga bastante inferior a los tipos que hemos analizado con anterioridad. Unido a estos vemos la *carabela* con un porcentaje de un 27,1%, es el segundo más utilizado por los mercaderes en la actividad mercantil atlántica y mediterránea. Se le atribuye un origen portugués, y se trata de una simple embarcación que se empleaba para la pesca; y posteriormente fue vital para la etapa de los descubrimientos, de hecho, el primer viaje que se hizo en esta línea fue el realizado por Cadamosto. Por lo que respecta al *galeón* era de esos barcos que no tenía una única tipología, sino que variaban según la zona. Las aguas canarias fueron transitadas por el tipo andaluz típico de las costas gaditanas.

En cuanto, la *saetía* o *saetilla* su uso era esporádico y sólo era empleada para comerciar con puertos meridionales como los de Cádiz, Lisboa o Italia. De la documentación existente sabemos que poseía vela, remo y de dimensiones pequeñas. Muy similar a la anterior la *chalupa* era un tipo de embarcación muy extendida en la zona cantábrica y su uso preferente era para realizar viajes de cabotaje. Es decir, un barco de pesca que se dedica también a realizar viajes fuera de las islas.

Y para finalizar este relato descriptivo de las embarcaciones que hacían posible este comercio atlántico- mediterráneo lo hacemos con la *urca* un tipo de navío utilizado desde la Edad Media, característico del norte de Europa, su presencia es notoria en el comercio con Flandes. Se trataba de una embarcación lenta y gran tonelaje, su forma redondeada le permitía acceder a las aguas bajas sin tener que esperar a que suba la marea.

Por otra parte, el comercio para su puesta en marcha necesita estar sujeto a pesas y medidas que van a determinar el valor del producto. Los precios variaban según la

---

<sup>96</sup> LOBO CABRERA, M. (2008), *Ibíd.*, p.99

mercancía y la calidad que éste podía ofrecer. En este sentido, el azúcar blanco pesado en *panes*, es quizás el más abundante<sup>97</sup>. Los panes estaba estipulado que era lo que sería igual a cinco kilos; en efecto, tanto el *pan* como la arroba eran múltiplos de medidas mayores<sup>98</sup>, y a su vez la libra del uso de Burgos e importada tras la conquista, equivalía a 460 gramos.

En consecuencia, al analizar las medidas la que más se extendió fue la *caja*. Su uso en principio fue el de actuar de embalaje de las diferentes mercancías, pero, su utilización constante hizo que se convirtiese en un tipo de medida específica en relación con la cantidad de mercancía que podía tener como con el flete de los barcos<sup>99</sup>. Su construcción corría a cuenta de carpinteros y aserraderos de las islas que cumplían con el pedido que les hacían los dueños de los Ingenios. Estaban elaboradas con madera de palma o drago especies autóctonas del lugar; no obstante, su construcción se complica cuando por medio de una ordenanza<sup>100</sup> se prohíbe la tala de bosques en Gran Canaria. Por lo que la solución fue o bien reutilizar aquellas que llegaban al puerto o se importan directamente. La capacidad de carga que disponían estas cajas varía según la zona. Por ejemplo, en Gran Canaria su capacidad oscila entre 15 y 18 arrobas de azúcar, mientras que para Tenerife era de 16 arrobas.

A su vez, la caja permitió también estipular el *tonelaje* de la mercancía. Tanto es así que cuatro cajas equivalen, a una tonelada azúcar en los diferentes tipos de embarcaciones que hemos hecho mención. Y el precio del flete estaba en consonancia con esta medida. Al mismo tiempo, existían otro tipo de medidas menores como el *cajón*, *cajeta*, *tercio* y *cuarto* de las que hare a continuación una breve mención. El *cajón* pesaba unas seis arrobas un tercio del peso de una caja. Luego, la *cajeta* era un tipo de recipiente cuya labor era servir de embalaje y con diferentes pesos podían llegar a pesar hasta tres libras. Para el tercio la medida era más complicada puesto que equivalía a 5,3 arrobas y el *cuarto* como bien indica su nombre a cuatro.

Esta explicación nos da una perspectiva de lo que eran las medidas para el azúcar, pero, también estaban los subproductos derivados del azúcar cuyas medidas suelen ser iguales o diferentes según la calidad que tengan. Son un tipo de medida especial que sólo es aplicable para Flandes y Francia que son los sitios donde más se requieren. Entre esos

---

<sup>97</sup> LOBO CABRERA, M. (2008), *Ibíd*em, p.181

<sup>98</sup> LOBO CABRERA, M (2008), *Ibíd*em, p. 181.

<sup>99</sup> LOBO CABRERA, M (2008), *Ibíd*em, p. 182.

<sup>100</sup> MORALES PADRÓN, F. (1974) *Ordenanzas del Consejo de Gran Canaria 1531*.Sevilla, Cabildo Insular de Gran Canaria, p. 137.

subproductos encontramos el *remiel* que a la hora de exportarse se hacía de diversas maneras en pipas, barriles, cuartos y tercios. Los historiadores que han hecho un análisis exhaustivo de pesos y medidas se han encontrado con la dificultad al observar que los documentos no describen un modelo único de envasado; en consecuencia, dedujeron que se debía a que las pipas que llegaban al puerto se reutilizaban y en su interior se vertía el *remiel*. Si hablamos de la capacidad de estos recipientes, teniendo en cuenta que el barril media unos 53 litros nos permite saber que la pipa de remiel equivalía a 12 barriles. Pero, ahora bien, ¿Cuál era su peso?, el barril era un submúltiplo de la pipa en 12 unidades, por tanto, equivalía a 3,53 arrobas. Seguido estaban los cuartos y el tercio el peso del primero se contabiliza en 23 arrobas. Pero para los tercios el peso según los documentos oscila en dos variantes los tercios cuyo peso es de 10 cuartos y el equivalente a 2 pipas.

Estas medidas, tienen la característica de ser las mismas que se utilizan en todos los lugares productores de azúcar. Y se puede corroborar cuando el mismo Braudel a la hora de realizar un estudio sobre el comercio de Livorno utiliza varios de los términos empleados en las islas<sup>101</sup>.

Aunque no debemos olvidar que todas estas medidas descritas y analizadas son las que priman para la actividad mercantil desarrollada en Gran Canaria. Al respecto, es importante indicar que cada puerto o ciudad mercantil del Mediterráneo tenía sus formas para estipular el peso y las medidas.

En paralelo, la *moneda* fue uno de los instrumentos que sirvió para realizar los negocios. Sobre esta cuestión el archipiélago era un lugar donde su presencia era más bien escasa. Fue por ello, que en ocasiones se utilizan los productos de exportación como el azúcar, orchilla para saldar las deudas. A su vez, la propia escasez permitía la entrada de moneda extranjera que seguía las pautas de la moneda local. Para el caso concreto de Gran Canaria, los pagos para fletes y mercancías cuyo destino eran los puertos del sur peninsular se tasaban en tres tipos de monedas: reales, doblas y ducados. Al referirnos al real su presencia estuvo marcada por dos tipos el viejo y el nuevo. El real viejo empezó teniendo un valor de 42 maravedís, pero, a objeto de conseguir que el entorno insular disponga de más dinero en 1521 se ordena que su valor sea de 48 maravedís.

Con respecto a la dobla, su valor era equivalente a 500 maravedís y el ducado a 528. El comercio con otros lugares hizo posible la entrada de moneda extranjera cuyo

---

<sup>101</sup> BRAUDEL, F/ RUGGIERO, R. (1951). *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne*. Paris: Librairie Armand Colin, pp. 83-118.

valor debía ser el mismo que el de la moneda isleña. El pago de fletes se remuneraba con monedas originarias del lugar de destino. Por ejemplo, los fletes portugueses eran saldados por medio de la moneda real. Una moneda de origen lusitano con un valor de mercado que se encontraba por debajo del maravedí. En referencia a los pagos de otras poblaciones, la italiana normalmente se adapta a la moneda insular, aunque en ocasiones el comercio se desarrolla en escudos donde su valor era igual que 576 maravedíes.

Asimismo, con aquellos comerciantes de origen francés los fletes en cuatro monedas se podían pagar florines, libras tornesas y pistoletes. La libra tornesa valía lo que era lo mismo a medio ducado canario, los pistoletes con un curso legal variante a mediados del siglo XVI en Francia tenían un valor en las islas de 564 maravedíes. Seguidamente, los flamencos cuya presencia en las islas está extendida desde el negocio azucarero van a utilizar el florín como moneda junto a las libras de grueso y placas. Estas variantes tenían un valor muy específico en los lugares de propiedad de la Corona. En Castilla, la libra de grueso, tenía un valor que equiparable al maravedí era de 1.200. Así pues, para Gran Canaria a la hora de efectuar los pagos se hacía con un valor de 1.644 maravedís. No obstante, la placa de Flandes con un valor diferente, según el sistema monetario donde circulase, su valor en Castilla era de 10 maravedís y en Canarias lo mismo a 10 maravedíes.

## **8. Guerra y Comercio**

Es bien conocido por diferentes estudios que las islas han sido frecuentadas por embarcaciones provenientes de Flandes desde el siglo XVI<sup>102</sup>. Una época que se encontraba marcada por los enfrentamientos entre holandeses y la monarquía hispánica. Sin embargo, eso no privó a que los individuos que llegaban de Flandes siguiesen transportando cereales desde el Báltico o incluso utilizando alguna plaza mercantil ibérica ubicada en el Norte de África. La importancia de los entornos insulares radica en que eran un lugar de paso para luego emprender el viaje hacia Brasil. La gran cantidad de contratos de fletamentos de 1590 nos enseña que a pesar de existir una serie de embargos decretados por Felipe II, estos fracasaron a la hora de poner fin a las redes mercantiles holandesas.

Ese contexto de guerra trajo consigo consecuencias negativas para Canarias hasta el punto de sufrir un ataque pirático por parte del holandés Van Der Droes en el año 1599<sup>103</sup>. La paz llegó por una serie de tratados que fueron los responsables de cambiar la

---

<sup>102</sup> SANTANA PÉREZ, G. (2004). Canarias: base de la actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII y XVIII). *Cuadernos de Historia Moderna*, 29, p. 92.

<sup>103</sup> SANTANA PÉREZ, G. (2004), *Ibíd*em, p. 93

relación que existía con la colonia protestante. El primero de ellos fue el Tratado de Vervins en el mismo año de la muerte de Felipe II y el segundo el Tratado de Londres de 1604 que permitía la estancia en los dominios de los españoles de los ingleses<sup>104</sup>, con la herencia de Alberto e Isabel como archiduques de los Países Bajos se allanaba el camino para empezar de alguna forma una buena relación. No olvidemos, que este tratado era de carácter prohibitivo a objeto de conseguir que Inglaterra no prestase ayuda a los Países Bajos ni que sus mercaderes sacasen ningún tipo de mercancía de la península para llevarla a Holanda. Tres años más tarde en 1607 se firma un Tratado hispánico- hanseático otorgando privilegios a la Hansa en Portugal a cambio de evitar que fueran intermediarios del comercio holandés. A todo esto, tal vez la medida que más buscó terminar con la rivalidad fue el decreto del 30% que exigía pagar ese valor en la aduana sobre la mercancía. De esta forma, se intentaba acabar con los contrabandistas holandeses que penetraban las fronteras de la monarquía hispánica. Así y todo, este tipo de práctica de contrabando siguió de manera habitual.

El siguiente siglo estuvo marcado por periodos de paz y de enfrentamientos. Una de ellas fue la Tregua de Doce Años, donde los protestantes holandeses obtienen las mismas concesiones que se había otorgado a los ingleses<sup>105</sup>, lo que se pensaba que sería una oportunidad para los mercaderes holandeses, aunque no es aprovechada como se hubiera pensado. Básicamente era una condena a la alianza hispano-hanseática puesto que no supuso ningún obstáculo al comercio holandés. Lo primero que se hace al comenzar la Tregua es informar desde los Estados Generales la nueva legislación que permite comerciar libremente con las islas. La actividad comercial con los holandeses fue muy importante para el entorno y la península, puesto que ellos eran los responsables de proveer de cereales y manufacturas traídas desde el Báltico.

A principios del XVII existieron navíos neerlandeses que desde los puertos suecos de Danzing y Nieuleus con productos como la madera, lino y duelas cuyo destino eran los principales puertos isleños: Puerto de la Cruz y Garachico. A pesar de esto, los continuos enfrentamientos bélicos como la Guerra de los Treinta Años o la Guerra hispano-holandesa evitaron que se pudiera mantener la posición en Canarias. A todo esto,

---

<sup>104</sup>FAJARDO SPÍNOLA, F. (2005).“Los Flamencos ante el Santo Oficio”. JIMENÉZ GONZÁLEZ, GÓMEZ GÓMEZ, M, A. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO SPÍNOLA, F. PÉREZ MORERA, J. HERNÁNDEZ MARTÍN, L, A. *Flandes Y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*. Cabildo de La Palma: Centro de la Cultura Popular Canaria, vol. II, p. 114.

<sup>105</sup> JIMENÉZ GONZÁLEZ, J, J. “et al” (2005). *Ibíd*em, p. 115.

la estrategia que la colonia protestante utiliza para poder seguir llegando a las costas del archipiélago es por medio de navíos de bandera neutral.

Este comercio ilegal fue en paralelo con ataques piráticos que ya años antes había sufrido la ciudad de Las Palmas. Tanto es así, que en 1634 se divisa en la lejanía del Puerto de La Luz unos navíos de unas 500 toneladas oriundos de Flandes cuyo objetivo no era desembarcar. Ante esta situación, la artillería actuó en consonancia y logró disuadir cualquier intención de desembarcar en el puerto para iniciar un asedio<sup>106</sup>.

Tendrá que transcurrir una década hasta que realmente empiece el periodo dorado de los holandeses en las aguas canarias. El motivo será la firma de la Paz de Münster, donde se garantiza a los holandeses una situación similar a la concebida a los ingleses en el Tratado de Londres<sup>107</sup>. Cuya consecuencia directa es una serie de tratados comerciales entre ambas potencias y en donde las islas se convierten en la base de su actividad mercantil en el Atlántico. En este momento, el objetivo principal de los neerlandeses es encontrar un equilibrio por medio de una política exterior que fuese lo más neutral posible. Por ello, los enfrentamientos bélicos que suceden en la década de los cincuenta y sesenta son para defenderse de su gran rival en los mares Inglaterra. Como consecuencia, logran estabilizar el mercado con España que era la que le proveía de metales preciosos y materias primas a cambio de los productos holandeses. La política internacional española de estos momentos hará que Canarias saque beneficios; siendo sus mayores enemigos Francia e Inglaterra y además eran los principales competidores para Holanda. Un periodo de guerra que sigue hasta el año 1659 cuando se firma la Paz de los Pirineos con Francia. A todo esto, seguía con Portugal el enfrentamiento hasta llegado el año 1668 que es el momento de su independencia. Era un país que como estrategia para volver a reconquistar su imperio colonial se declaró enemigo de Holanda, y un fiel aliado de Inglaterra.

A pesar de la muerte de Felipe IV, el contexto internacional sigue siendo propicio para el comercio entre Canarias y Holanda. Debido a que las guerras del siglo XVII harán aliados a España y las Provincias Unidas. Si bien su presencia en el archipiélago es destacada, se encuentra por detrás de la inglesa. Esto es por una presencia mucho más cuantiosa radicada en las islas, no olvidemos que es una colonia receptora de los caldos canarios que exportaban a su país. En este sentido, la Paz de Ryswick<sup>108</sup> de 1697 logrará

---

<sup>106</sup> SANTANA PÉREZ, G. (2004). *Ibíd*em, p. 95.

<sup>107</sup> JIMENÉZ GONZÁLEZ, J, J. “et al” (2005). *Ibíd*em, p.118.

<sup>108</sup> SANTANA PÉREZ, G. (2004). *Ibíd*em. p. 97.

que Inglaterra sea la potencia que traiga el equilibrio en el continente. Donde será vital el doble papel de Guillermo de Orange como monarca inglés y como personaje insigne de Holanda. Una serie de cuestiones que al fin de cuentas harán que la balanza del poder internacional se vuelque hacia el lado inglés.

### **9. Las relaciones artísticas Génova, los Países Bajos y Canarias**

En los siglos XV y XVI el arte flamenco alcanzó su máximo esplendor. Por ello, Brujas primero y luego Amberes se convirtieron en las principales ciudades comerciales del momento. En efecto, se crea una red comercial de tal envergadura que conectaba Europa con los principales puertos canarios. Donde podemos ver como se intercambia paños y prendas de vestir flamencas por aquellos productos existentes en las islas. Sin embargo, la sublevación de los Países Bajos a mediados del XVI contra Felipe II, trajo consigo un bloqueo que fue un punto y final para la prosperidad de ambas ciudades. Es por estas razones, que será Ámsterdam la que va a heredar la posición de principal ciudad europea en cuestiones comerciales, bancarias e industriales.

A partir de este momento, aparece en el ámbito insular una serie de objetos que hasta entonces se desconocían. Dígase piezas de artillería, platería, muebles, como el profesor, Jesús Pérez Morera nos señala<sup>109</sup>. De ahí, la presencia de obras de madera policromada y pinturas sobre tablas representantes del arte flamenco del periodo renacentista y gótico. Los inventarios estudiados por Pérez Morera de la ermita de Nuestra Señora de la Encarnación en La Palma, nos constata la existencia de una serie de elementos materiales que provenían de aquellos lugares. Tales como una vestimenta sacerdotal y un cáliz de plata blanca para la celebración del culto divino, traídos por Jácome de Monteverde<sup>110</sup>. En 1553, la isla de La Palma sufre la invasión del francés François Le Clerc, más conocido por los españoles como “Pie de Palo”<sup>111</sup>. Una vez desembarcan sus tropas en el puerto de Santa Cruz de La Palma comienza el asedio a la ciudad dejando el núcleo urbano completamente destruido. Es por ello, que, en 1559, se opta por encargar a Flandes un reloj público para sustituir al que se encontraba anteriormente en la ciudad.

---

<sup>109</sup> PÉREZ MORERA, J. (2005). “Flandes y las “islas del azúcar”. Las artes suntuarias y aplicadas”, en: JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J, J. GÓMEZ GÓMEZ, M, A. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO SPÍNOLA, F. HERNÁNDEZ MARTÍN, L, A. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes nórdicos*. vol II, pp, 123-177. La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.

<sup>110</sup> PÉREZ MORERA, J. (2005). *Ibidem*. p. 132.

<sup>111</sup> PAZ-SÁNCHEZ, M (2009) *La Piratería en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. Centro de la Cultura Popular Canaria, pp. 19-20.

No obstante, la liturgia que domina la práctica religiosa requería de órganos para su acompañamiento. Fue por esta razón, que el propio cabildo local decide pedir a los Países Bajos materiales y un maestro especializado en la construcción de estos instrumentos musicales. Por consiguiente, en 1601 se finaliza la construcción del órgano elaborado por el maestro Pedro y se consigue estrenar en la catedral. Aunque, no sólo fueron proveedores de órganos, sino que también aportaron vidrieras para capillas y templos. Como es el caso, de la Catedral de Santa Ana en donde los canónigos se reúnen para decidir si traer de Flandes las ventanas de la nave. Lo cierto es que, en 1662 se traen ventanas nuevas para la iglesia de la Concepción en La Laguna, cuya compra fue realizada por Martín Ascanio<sup>112</sup>.

Asimismo, también aportaron los instrumentos que iba a servir para aquellos oficios relacionados con la platería, carpintería, etc. En este sentido, es conveniente aclarar que familias como los Brier, Flaniel y Westerling, jugaron un papel activo a la hora de abastecer a las iglesias canarias de ornamentos y demás elementos decorativos que conforman las estructuras eclesiásticas. Junto a esas familias, se puede apreciar en La Palma la presencia de Pascual Leardín, quien tras su llegada a la isla contrae matrimonio con María Monteverde Vandale heredera de los ricos flamencos que habían llegado con anterioridad al lugar. María Vandale, actuó en más de una ocasión como intermediaria con Amberes dada su relación permanente con la ciudad flamenca, ayudando de esta manera a que se pudiera obtener de allí gran cantidad artículos inexistentes en las islas. El mercado flamenco en estos momentos era muy extenso, su bajo costo, permitía que el consumo fuese grande y es por ello que en las primeras décadas del siglo XVI vemos que la presencia en las islas de paños de lienzos pintados traídos de Flandes era significativa. A su vez, el aporte de material litúrgico por parte de los Países Bajos fue constante desde finales del siglo XV. Todos esos utensilios con el tiempo se fueron renovando con la ayuda de individuos de las elites isleñas que por motivos económicos podían traerlas desde Europa. Como es el caso de, Pablo Vandale, quien obsequió a la iglesia Nuestra Señora de las Nieves lámparas votivas para la decoración del santuario.<sup>113</sup>

Aunque, en la línea de los objetos importados, la obra más notable existente en el archipiélago es “la taza con pie y tapador” de la catedral de Las Palmas. Una pieza que fue donada por el obispo Cristóbal de la Cámara y Murga, acompañada de una cruz de

---

<sup>112</sup> JIMENÉZ GONZÁLEZ, J.J “et al” (2005), *Ibidem*, p.126.

<sup>113</sup> JIMENÉZ GONZÁLEZ, J.J “et al” (2005), *Ibidem*, p.133.

corales. Con esto, vemos como la platería característica de los Países Bajos se fue adaptando a las necesidades propias de nuestro entorno insular. En esta misma catedral, también se observa un cáliz de plata, un jarrón gallonado y un cordero de Dios en marcha. Todas ellas, elaborados con un tipo de decoración, técnica y medidas que coincide con la platería presente en las ciudades flamencas.

Las islas en estos momentos están pobladas por un grupo muy heterogéneo de personas que llegan de diferentes puntos de Europa. De los dos primeros genoveses que se tienen conocimiento que llegaron al archipiélago nos encontramos con Mateo Viña y Cristóbal Ponte. Tras establecerse en el territorio se empiezan a convertir en poderosos hacendados con gran influencia en la sociedad. Gracias a su presencia, llega al ámbito insular una cantidad de mercancías que van a servir para dos cosas principalmente: abastecer a los vecinos y dinamizar el comercio local. Los productos que atraían a esos contingentes poblacionales eran los mismos que despertaron el interés de flamencos, castellanos y portugueses, con esto me refiero a el azúcar, orchilla, y en segundo lugar, esclavos, cereales, ganados, etc. La vida de ambos mercaderes transcurre de manera diferente en Tenerife, mientras Mateo Viña se dedica a formar parte de la administración pública que se empieza a desarrollar en el territorio, Cristóbal de Ponte reside en su hacienda que se gobierna como un auténtico señorío<sup>114</sup>.

Los italianos en las islas conforman una gran familia cuya unión reside en la actividad comercial como bien señala la profesora Manuela Marrero Rodríguez<sup>115</sup>. Nunca a pesar de vivir tanto en Tenerife como en Gran Canaria pierden el vínculo con aquellos italianos que viven en las ciudades peninsulares de Sevilla o Cádiz. Su relación es permanente y la ayuda es mutua entre unos y otros. Una característica de esta población es la creación de compañías comerciales conformada por dos o más individuos cuyo objetivo la actividad comercial. Como ejemplo de esta unión entre los italianos que se encontraban en las islas y los que residían fuera tenemos a los hermanos Riberol. El primer contacto de ellos en Tenerife es con el Adelantado a quién dada su condición de financieros prestan recursos para esos momentos en los que Alonso Fernández de Lugo se decide conquistar Tenerife y Gran Canaria. La forma de satisfacer la deuda era de diferentes maneras o bien facilitándoles lotes de esclavos en las incursiones llevadas a

---

<sup>114</sup> MARRERO, M. (1962). Los italianos en la fundación del Tenerife Hispánico. *Studi in Onore di Amintore Fanfani*, vol V, p. 333.

<sup>115</sup> MARRERO, M. (1962), *Ibidem*.

cabo en el Norte de África por Tomás Justiniano y Jácome de Cacaña o por medio del azúcar.

Del mismo modo que los flamencos poco a poco fueron llegando a La Palma y lograron mezclarse en la sociedad. Los genoveses se establecieron en diferentes lugares del archipiélago utilizando técnicas muy similares. En primer lugar, se unen en matrimonio con aquellas mujeres que formaban parte de las elites locales. Siendo este un modo de ganar influencia en el nuevo territorio. Como es el caso de Cristóbal de Ponte, un mercader de origen ligure, que contrae matrimonio con Ana Vergara la sobrina del Adelantado. En segundo lugar, forma una gran hacienda, siguiendo el mismo comportamiento que tuvieron los Monteverde en la isla de La Palma. De tal modo que construye un ingenio azucarero en lo que sería Garachico. En este sentido, la legislación del momento, no se encontraba por la labor de que se creasen grandes haciendas. Es por ello, que los Reyes Católicos establecen la norma de que los extranjeros no pueden tener en propiedad en Tenerife tierras valoradas en 200,000 mrs.

Sin embargo, a pesar de que Cristóbal de Ponte bajo su posesión contaba con una extensa hacienda, no disponía con el dinero líquido suficiente para cubrir los gastos que esta requería. Es por este motivo, que decide acudir al préstamo que los banqueros le otorgan. En este caso será Francisco Riberol el que se ofrece a dar el crédito correspondiente. Para esto, Ponte dedica un tributo cada 200 arrobas de azúcar anual sobre su propiedad. Además, para poder saldar esta deuda vende la mitad de la hacienda a Cosme Riberol, hermano del citado Francisco Riberol. A pesar de pedir préstamos que le ayudaran a poner a punto la producción azucarera, poco a poco el mercader suplantó la caña de azúcar por la vid. Es por ello, que, en los contratos de arrendamiento posteriores, da orden que se cultive en sus tierras parrales<sup>116</sup>.

Una particularidad del entorno es que dado el auge importador y exportador que se llevaba a cabo en Garachico, la población crece. Hasta el punto, que se tiene que construir sus casas en los lugares más inhóspitos riscos, malpaís incluso cerca de la mar. A raíz de esto, obligan a la población que vivía en la zona de riscos y malpaís hacer una escritura donde sus propiedades quedan en manos de su señor.

Pero la comunidad de italianos que mantenía una relación frecuente con el archipiélago no era sólo la oriunda de Liguria. Sino que existía en menor medida la

---

<sup>116</sup> RIVERO SÚAREZ, B (1990). Ibidem p. 55.

presencia de florentinos que realizan un comercio de importación y exportación siguiendo la ruta de Cádiz, Sevilla y Canarias.

Por su parte, para poner fin a la deuda que tenía Alonso Fernández de Lugo, otorgó poder al florentino Juan Alberto Giraldin para que ponga en cultivo la hacienda de Güímar y con la producción del azúcar cobre una cantidad de maravedíes<sup>117</sup>.

## **10. Conclusiones**

El comercio canario de todo el periodo moderno ha sido objeto de estudio de numerosos historiadores e investigadores. Con el paso del tiempo se ha profundizado cada vez más en sus características; con trabajos más profundos y variados. El método de estudio que se empleo fue incorporar su análisis crítico para de alguna manera enriquecer todo lo concerniente a este tema.

Por tanto, creo que hablar de genoveses, flamencos es casi obligatorio al abordar la actividad mercantil. De alguna manera, por ello cuando se ve terminado el trabajo, su resultado es el cúmulo de información reunida por historiadores que han hecho una descripción minuciosa de instrumentos, foráneos, productos y todo aquello que involucró este comercio en general.

La importancia de este trabajo está en analizar cómo se fue desarrollando la sociedad canaria de los siglos XVI y XVII, centrandó nuestro análisis en el papel desempeñado por los flamencos y los genoveses. En efecto, el vino y el azúcar fueron los productos que atrajeron a las poblaciones provenientes del norte de Europa; hombres de negocios, dispuestos a integrar a Canarias en la economía de mercado. Para ello, se asientan en el archipiélago haciéndose con importantes Haciendas, que le permiten poner en cultivo los aludidos productos de exportación.

Al formar parte de los grupos privilegiados de la sociedad canaria de esos siglos; genoveses y flamencos empiezan a importar toda una serie de esculturas, estilos arquitectónicos y utensilios que llegan de diferentes zonas de Europa. Un ejemplo de ello, es la Iglesia Nuestra Señora de la Concepción ubicada en Santa Cruz de Tenerife, conformada por una serie de imágenes y esculturas que datan del siglo XVII.

Por ello, no cabe duda que el aporte de flamencos y genoveses contribuyeron a crear las bases de la sociedad moderna de las islas. Incluso, marcando pautas, tanto a nivel organizativo de las urbes, como en las técnicas comerciales, teniendo en cuenta que algunas de ella se exportaran posteriormente al continente americano.

---

<sup>117</sup> MARRERO, M. (1962). *Ibidem*. pp 331-337.

## **11. Resultados**

Se han sacado a la luz cuales fueron los protagonistas de esa penetración isleña en la economía mundial. Y no solo eso, sino también el papel relevante que el archipiélago jugó por su ubicación geográfica. Es decir, sirvió de unión de tres continentes una idea que incesantemente se puede ver reflejada en cualquiera de los estudios acerca de Canarias. Una visión que la pudimos contemplar con el paso de los años no siendo sus protagonistas conscientes de ello.

Se puede apreciar en los diferentes trabajos como se subraya el protagonismo que las élites locales o los grupos foráneos de mercaderes tuvieron, nombrando muy poco al sector más bajo de la sociedad que hizo posible que la economía saliese a flote. Esto es, todo lo que concierne a los campesinos, esclavos que aportaron su mano de obra vital para que conseguir el producto final para su comercio. No olvidemos que sus largas horas de trabajo unido a unas condiciones muy precarias lo que llevó al éxito tanto al azúcar como al vino. Lo que sí no se puede negar es que hasta estos siglos Canarias se encontraba lejos de la atención europea. Las constantes guerras religiosas o conflictos que asolaban al continente tenían muy ocupadas a las diferentes potencias que se encontraban enfrentadas. Conflictos que de igual forma no significaron un obstáculo para holandeses en utilizar de base Canarias para su comercio. Con todo consiguieron que sus mercancías de fabricación propias o provenientes del Báltico llegasen al ámbito insular.

En otro lugar se encuentran los genoveses, que consiguen reorientar su comercio y se establecen en las islas y sacan beneficios no solo de los productos de la tierra sino de las conexiones que surgen a través de su asentamiento. De la misma forma que sucede con los flamencos, serán dos poblaciones activas que dejarán su impronta en la Canarias del Antiguo Régimen, así como en épocas posteriores.

## 12. Bibliografía.

- ARBELO GARCÍA, A, I. (2009). *Los Massieu Monteverde de La Palma familia, relaciones sociales y poder político en Canarias durante el siglo XVIII*. Santa Cruz de Tenerife. Ediciones Idea.
- ACOSTA RODRÍGUEZ, A. “et al” (2004). *La Casa de Contratación y la Navegación entre España y las Indias*. Sevilla. Fundación El Monte.
- AZNAR VALLEJO, E. (2009). *La integración de las Islas Canarias a la Corona de Castilla 1478-1526 aspectos administrativos, sociales y económicos*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- BRAUDEL, F, RUGGIERO, R. (1951). *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne*. Paris: Librairie Armand Colin.
- BRUQUETAS DE CASTRO, F. (2015).” Los genoveses en Canarias. Siglos XVI y XVII”. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J./PÉREZ GARCÍA, R.M./FERNÁNDEZ CHAVES, M.F. (eds.) *Comercio y Cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla.
- BELLO LEÓN, J, M. *El reparto de tierras en Tenerife tras la conquista: el modelo del valle de La Orotava*. Historia Instituciones y Documentos, (vol XVII).
- BÁEZ HERNÁNDEZ, F. (2016). *El repartimiento de la isla de Tenerife (1493-1569)*. San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.
- BERTHELOT, S (1819). *Etnografía y Anales de la conquista de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Litografía y Librería isleña.
- BRITO GONZÁLEZ, A, D. (2002). *Los extranjeros en las Canarias Orientales en el siglo XVII*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- BONNET REVERÓN, B (1942). “Las Canarias y los primeros exploradores Atlánticos”. *Revista de Historia*, nº 57 y 58.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1982) *El azúcar en Canarias (S. XVI-XVIII)*. Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos, Plan Cultural y Museo Canario
- DELGADO DELGADO, J, A. (2012) *Canarias en la Antigüedad como problema histórico*. *Revista Tabona*, nº. 19.
- DE LA VEGA, J. (2013). “Joseph de la Vega y la Confusión de Confusiones en la Bolsa de Ámsterdam”. BASULTO SANTOS, J. “et al.”. *Economía y economistas andaluces (siglos XVI al XX)*. Madrid: Editorial del economista, pp. 156-166.
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J, J. “et al”. (2005). Flandes y las “Islas del Azúcar”. Las artes suntuarias y aplicadas. GÓMEZ GÓMEZ, M, A. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO

- SPÍNOLA F. MORERA PÉREZ, J. HERNÁNDEZ MARTÍN L, A. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*, vol II, Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1985) *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*. Atti del Convegno di studi nel X aniversario della morte di Federigo Melis Firenze- Pisa- Prato, pp.268-282.
- LOBO CABRERA, M (1993) *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (2004) *La Casa de la Contratación y Canarias en el siglo XVI*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (2008). *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (2000). *El comercio exterior canario siglos XVI-XVII, una primera aproximación crítica. XIII Coloquio de Historia Canario- americana. Seminario: Felipe II, el Atlántico y Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, pp.125-158.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. (1988). *Explotación directa o medianería en el viñedo canario durante el siglo XVIII: estrategias para una crisis*. Revista de Historia Económica, año 6, nº. 1, pp. 43-71.
- MARRERO, M. (1962). *Los italianos en la fundación del Tenerife Hispánico. Studi in onore di Amintore Fanfani.*, Milán, T. V., pp.331-337.
- MORALEZ PADRÓN F. (1974). *Ordenanzas del Consejo de Gran Canaria 1531*. Sevilla, Cabildo Insular de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (2007). “Flamencos en La Palma: 1600-1650”. PAZ-SÁNCHEZ, M. CRESPO SOLANA, A. VIEIRA, A. GONZÁLEZ ZALACAIN, R, J. MACÍAS MARTÍN, F, J. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*, vol. III, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo de Fuerteventura: Centro de la Cultura Popular Canaria.
- JIMENÉZ GONZÁLEZ J, J. (2005).” Endogamia, Comercio y Poder. Consideraciones en torno a la presencia flamenca en Tenerife (1600-1750)”. GÓMEZ GÓMEZ, M, A. ARBELO GARCÍA, A. FAJARDO SPÍNOLA, F. PÉREZ MORERA, J. HERNÁNDEZ MARTÍN, L, A. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*, vol. II, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo de La Palma: Centro de la Cultura Popular Canaria.

VIÑA BRITO, A. (2004).” Estrategias Familiares de la colonia flamenca en La Palma en el siglo XVI”. PAZ-SÁNCHEZ, M. BELLO LEÓN, J, M. GAMBÍN GARCÍA, M. RODRÍGUEZ YANES, J, M. *Flandes y Canarias Nuestros Orígenes Nórdicos*, vol I. Santa Cruz de Tenerife, Cabildo de Fuerteventura: Centro de la Cultura Popular Canaria.

PAZ SÁNCHEZ, M (2009). *La Piratería en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de La Cultura Popular Canaria.

RODRIGUEZ YANES, J.M. (2006). “La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII)”, *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, nº 5, pp.15-58.

RIVERO SUÁREZ, B. (1990) *El azúcar en Tenerife 1496-1550*. San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

SANTANA PÉREZ, G. (2004). *Canarias: base de actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII-XVIII)*. *Cuadernos de Historia Moderna*, nº29, pp.91-109.

VIÑA, BRITO, A. (1996). “El azúcar: base económica para la consolidación de una elite”. MORALES PADRÓN, F. *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 360-371.