

SANTA CRUZ DE LA PALMA, ¿TERCER PUERTO DEL IMPERIO?

GERMÁN SANTANA PÉREZ*

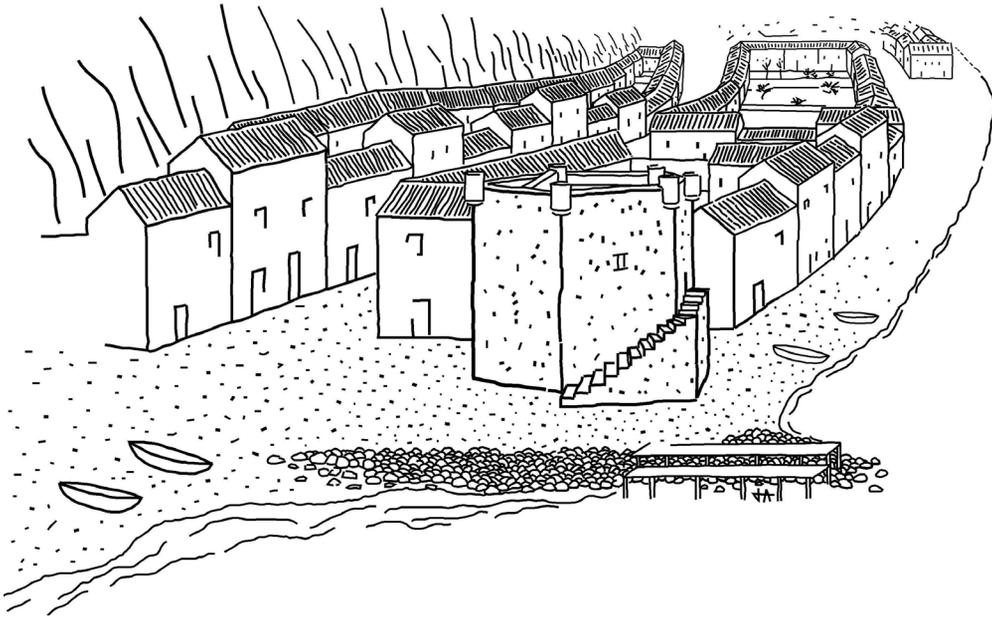
Durante mucho tiempo ha venido circulando la idea de que el puerto de Santa Cruz de La Palma había constituido el tercer puerto del Atlántico, o al menos del Imperio, después de Sevilla y Amberes, durante el siglo XVI. La riqueza artística en el primer siglo de su nacimiento, que todavía se palpa en sus calles, en donde llegaron gentes de todo el mundo y en donde no paraban de anclar o zarpar buques de su puerto, hablaría de su grandeza comercial. Algunos autores se han hecho eco de esta afirmación resaltando la importancia de La Palma como tercer puerto del imperio¹. En esta contribución expon-dremos las características de su potencial en esta centuria, las razones de sus éxitos y si verdaderamente ocupaba esa relevante posición en la economía occidental. Responder a esta cuestión no será una tarea fácil ya que para ello deberíamos conocer los registros aduaneros del puerto palmero, elemento que desconocemos, así como el poder establecer una comparación con los otros registros de los otros puertos del imperio, lo que tampoco es posible, empezando por el resto de los puertos canarios.

Sí es posible calificar esta centuria como el *Siglo de Oro* de esta ciudad, en donde el despegue comercial, la vorágine constructora y la circulación de ideas y personas fueron espectaculares. Tenemos que entender este nacimiento urbano y el posterior desarrollo de Santa Cruz dentro de una tela inserta en un gran aparato atlántico de intercambio y finanzas, al amparo de la expansión oceánica y el conocimiento, exploración y ocupación de nuevos continentes en el que este puerto formaría parte y sería vértice fundamental. Esta red estaba viva y era muy dinámica, propia de un sistema marítimo y comercial en construcción. Necesitaba alimento continuo a través de las mercancías que se transportaban y sus conexiones eran los buques y los puertos. Para su sostenimiento era vital la conexión con otros vértices principales y secundarios y la interrelación de todos sus agentes.

Quizás esta concepción se deba en parte a un despegue esplendoroso en apenas cien años, que surge de la nada. Tras la finalización de la conquista de La Palma y la fundación

* Profesor Titular de Historia Moderna. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Correo electrónico: german.santana@ulpgc.es. Esta investigación se inserta dentro del proyecto: Sur Global. Puertos y Desarrollo económico y social (1850-2010), HAR2015-64044-R.

¹ DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La Palma y el mar*. [Santa Cruz de Tenerife]: Gobierno de Canarias, 1993, p. 62.



Alberto Cabrera: recreación de Santa Cruz de La Palma hacia 1525

de Santa Cruz de La Palma el 3 de mayo de 1493, este núcleo de población pronto se convirtió en ciudad, capital de la isla y en uno de los puertos atlánticos más destacados en la segunda mitad del siglo XVI, llegando a disputar en la década de los sesenta de ese siglo la supremacía de los puertos canarios. Su fondeadero es calificado por Díaz Lorenzo como el mejor de la isla². Para realzar su posición contaba con enormes ventajas: última tierra del viejo continente antes de llegar a América, abundancia de lluvias y de vegetación, clima favorable y gran fertilidad de la tierra³. Pero estas circunstancias naturales fueron menores en comparación a las ventajas humanas y organizativas que a la postre le darían lustre, vinculadas al planteamiento de la organización comercial. Estos condicionantes atraeron a capitales de todo occidente y a familias que pronto se asentaron en este lugar.

Este esplendor contrastaba con elementos adversos que al final contribuirían a llevarle a la decadencia y a tener un papel secundario en el entramado internacional e incluso archipelágico. En primer lugar, la lejanía de La Palma en las rutas que llegaban desde la península; esta isla junto con El Hierro son las más occidentales de Canarias. La escasa superficie isleña que se reduce aún más por una fuerte orografía hasta el punto que es uno de los territorios insulares a nivel mundial que cuenta con una mayor altura (2.426 metros) en función de su superficie (708,32 km²). Esta superficie montañosa se hace palpable en la propia ubicación de la ciudad de Santa Cruz, en donde el terreno llano es escaso. Además, estaba orientado a la vertiente de barlovento si bien su localización quedaba resguardada al este con tiempo normal.

² DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La Palma y el mar... Op. cit.*, p. 23.

³ VIÑA BRITO, Ana. «La hacienda de Tazacorte (La Palma)». *Anuario de estudios atlánticos*, n. 50 (2004), pp. 545-587.

Las producciones isleñas, y sobre todo las importaciones, debían pasar por el puerto principal. Esta categoría significaba que las naves externas debían atracar en él para recoger o distribuir sus mercancías y que su control dependía de las principales instituciones isleñas que velaban por centralizar todo su tráfico en él⁴. A partir de 1556 el cabildo incluso prohibió que ninguna persona cargase mercancías si no era por el puerto de esta ciudad puesto que por fuera de él se podían sacar más fácilmente cosas prohibidas para exportar, defraudando los derechos⁵. Además, al ubicarse en ellas las principales instituciones, Santa Cruz era el centro organizativo de la isla.

La mayor parte de la población isleña se dedicaba a la agricultura. Una parte importante de la superficie estaba dedicada al cultivo de productos para el abastecimiento, sobre todo de cereales, trigo y cebada y en menor medida centeno, aunque también se obtenían legumbres, frutales y productos hortícolas. Los diferentes pisos altitudinales y los microclimas isleños permitían prácticamente cultivar de todo. Los cereales crecían por ella, en zonas como Puntallana, Tijarafe o Puntagorda pero no lograban abastecer al conjunto poblacional isleño por lo que se tenía que importar una parte.

A esto había que sumarle la ganadería y los importantes recursos forestales de la isla⁶. La riqueza forestal era encomiable, tanto en palmeras, dragos, pinar y laurisilva. Tal era la abundancia que no solo abastecía a las labores internas sino que también se llegaba a exportar madera. Lo mismo ocurría con una de sus producciones estrellas, la brea o pez. No faltaba la recolección de miel, cera, orchilla y zumaque⁷. Del ganado caprino, ovino y vacuno, se obtenía un buen queso, que también se exportaba. Se llegan también a enviar fuera pájaros canarios. Además se producían artículos manufacturados, fundamentalmente textiles que no cubrían toda la demanda entre los que ya se incluían pequeñas producciones de seda en Los Sauces. Precisamente, el poco peso de su industria no alimenticia, sería uno de los elementos que explicarían su gran dependencia del exterior y la falta de peso económico en el largo plazo.

Pero la actividad más dinámica, la que reportaba mayores capitales a la economía, estaba representada por los cultivos de exportación. El azúcar se convertiría en el primer gran cultivo dominante. Mercaderes flamencos como Juan Bisen, Jácome de Monteverde, Van de Walle se instalarán en la isla y comprarán tierras de caña de azúcar con interrelaciones en los puertos de Cádiz y Amberes. Al otro lado de la isla se instalaron los ingenios de Argual y Tazacorte, controlados desde principios del siglo XVI por los Monteverde, a los que se unirían los de San Andrés y Sauces en el norte.

⁴ VIÑA BRITO, Ana. «La Palma en el siglo XVI: espacio y sociedad». En: *1 Encuentro de Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Patronato del V Centenario de la Fundación de Santa Cruz de La Palma, La Palma, 1993, v. IV, p. 41.

⁵ MARRERO RODRÍGUEZ, Manuela, SOLANO RUIZ, Emma, DÍAZ PADILLA, Gloria. *Acuerdos del Cabildo de La Palma, 1554-1556*. Santa Cruz de La Palma: Cabildo Insular de La Palma, 2005, p. 279.

⁶ LOBO CABRERA, Manuel, SANTANA PÉREZ, Germán, TOLEDO BRAVO DE LAGUNA, L. «Explotación y exportación de brea en La Palma (1600-1650)». En: *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, pp. 77-97.

⁷ NÚÑEZ PESTANO, Juan Ramón, VIÑA BRITO, Ana, HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Carmen Luisa, ALFARO HARDISSON, Emilio, FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes, LARRAZ MORA, Alejandro. *Catálogo de documentos del Concejo de La Palma (1501-1812)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1999, v. II, p. 372.

Otro de los cultivos de exportación que iría cobrando un peso creciente sería la vid. Desde 1524 puede exportar un tercio de su cosecha de vino y además tiene en La Breña la zona de mayor producción en el siglo XVI. Thomas Nichols, mercader inglés que vivió en Canarias en la segunda mitad de esa centuria, estima que solo en esta zona se producían 12.000 pipas anuales. No es de extrañar que afirme de Santa Cruz que «hay gran concentración de vinos que se envían a las Indias Occidentales y a otras partes»⁸. Por su parte, Frutuoso afirmaba que daba 5.000 a 6.000 pipas de décimo y que solo el lugar de la ciudad daba 2.000; atribuye al puerto y aduana Santa Cruz más de 30.000 cruzados a 6%⁹. A pesar del incendio de viñas 1561, de las erupciones volcánicas y de las sequías, la fertilidad de la tierra y el trabajo de los palmeros reponía pronto la gran productividad de las cosechas y las riquezas, dando una gran calidad a los caldos.

Este volumen de negocio demandó cantidades crecientes de moneda, en especial de plata, de la que un volumen considerable salía para el exterior. La demanda de moneda fue creciente hasta el punto que circuló gran cantidad de monedas extranjeras y la necesidad hizo que se aceptaran con un resellado de La Palma en 1559 moneda que procedía de Santo Domingo¹⁰. La plata, el oro, las perlas y las esmeraldas circularon por la ciudad tanto antes como después del ataque francés de 1553. En ese año se estimaba que, tras el saqueo, *Pie de Palo* se llevó 300.000 ducados en dinero, plata y joyas¹¹. Después de esta fecha, la recuperación fue total, el comercio siguió ampliándose y con él, la riqueza. Frutuoso alababa a las mujeres de la ciudad que vestían de forma habitual ricas sedas y llevaban mucho oro¹². En los protocolos notariales del siglo XVI, la circulación de oro y plata entre hacendados y mercaderes era habitual, como consta en los testamentos, dotes y bienes.

Bajo este impulso dado por las producciones agrarias y el comercio exterior, la población fue creciendo, fundamentalmente por la llegada de nuevos componentes. Cifras de población de La Palma o Santa Cruz de La Palma: Frutuoso le atribuye más de 2.000 vecinos¹³ mientras que para Torriani contaba con 800 fuegos¹⁴, lo mismo que para el tío del licenciado Valcárcel, 800 vecinos¹⁵. La ciudad contaba pues con unas 3.000 personas en 1585¹⁶, es decir la mayor concentración poblacional isleña en donde vivía el 51,2% del total insular.

⁸ CIORANESCU, Alejandro. *Thomas Nichols: mercader de azúcar, hispanista y hereje*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1963, p. 118.

⁹ FRUTUOSO, Gaspar. *Las islas Canarias (de «Saudades da terra»)*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1964, p. 32.

¹⁰ LORENZO ARROCHA, Jesús Manuel. *Las monedas en las islas Canarias: «La Bamba»*. [Santa Cruz de La Palma]: Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, 1991.

¹¹ MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel. *Santa Cruz de La Palma: la ciudad renacentista*. Santa Cruz de Tenerife: Cepsa, 1995, p. 46.

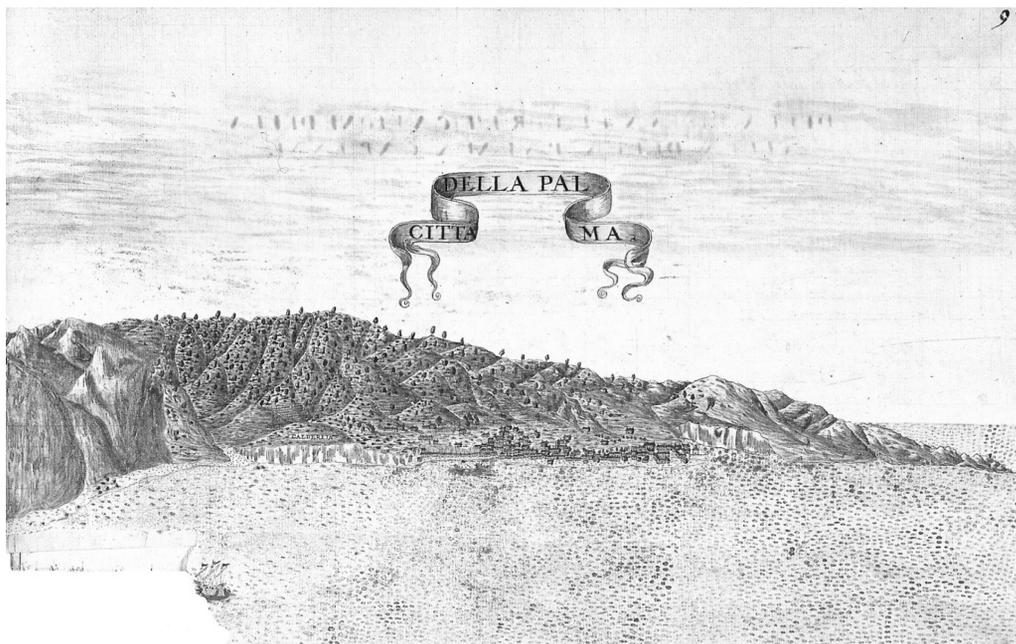
¹² FRUTUOSO, Gaspar. *Las islas Canarias... Op. cit.*, p. 30.

¹³ FRUTUOSO, Gaspar. *Las islas Canarias... Op. cit.*, p. 31.

¹⁴ TORRIANI, Leonardo. *Descripción e historia del reino de las islas Canarias, antes Afortunadas con el parecer de sus fortificaciones*. Santa Cruz de Tenerife: Goya, 1978, p. 242.

¹⁵ MARCO DORTA, Enrique. «Descripción de las islas Canarias por virtud del mandato de Su Majestad, por un tío del Licenciado Valcárcel». *Revista de historia [canaria]*, n. 63 (1943), p. 203.

¹⁶ LOBO CABRERA, Manuel, QUINTANA ANDRÉS, Pedro C. *Población marginal en Santa Cruz de La Palma, 1564-1700*. Madrid: Ediciones La Palma, 1997, p. 28; MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M. «La población de Canarias a finales del siglo XVI: el vecindario de 1585». *Anuario de estudios atlánticos*, n. 50 (2004), pp. 907-953.



Vista de Santa Cruz de La Palma por Leonardo Torriani, ca. 1592

A la isla acuden andaluces y otros peninsulares hispanos, muchos portugueses, genoveses, flamencos, además de otros grupos de europeos, esclavos del norte de África y subsaharianos. Entre ellos no faltan judeoconvertos, algunos de los cuales se sospecha que siguen practicando judaísmo¹⁷. La presencia de portugueses fue significativa y estaba consolidada bastante tiempo antes de la unión ibérica aunque es cierto que esta unión apoyó esta tendencia. Este crecimiento poblacional para una ciudad «de nuevo» es notable, máxime si tenemos en cuenta que junto con la entrada importante de contingentes poblacionales del exterior, otros están emprendiendo al mismo tiempo el camino hacia las Indias. Así, por ejemplo, en febrero de 1534, Carlos I, recordando solicitud de septiembre de 1528, concedía licencia a Francisco de Mondoño, vecino y regidor de La Palma, en nombre de la isla, para que los naturales canarios y portugueses que vivían en ella, pudiesen vivir con sus familias en las Indias, pudiendo pasar a ellas siempre que estuviesen casados y llevasen a sus mujeres, concediéndole lo mismo que a otros súbditos, es decir, repartimientos de caballerías, tierras, solares y otros beneficios porque, según Mondoño, habían muchos que se querían ir¹⁸. También desde la Corona se promovía para que algunos maestros de ingenios de azúcar acudiesen en 1519 para ir a la isla de La Española, favoreciéndoles en todo lo que pudiesen¹⁹. Estos migrantes envían también remesas a la isla y contribuyen, en su medida, al desarrollo y esplendor. El continuo ir y venir de personas y la recepción de nuevos colonos fue constante en esta centuria, dinamizando la economía.

¹⁷ Un ejemplo lo tenemos en el proceso de fe de Alvar González, en 1525, que fue ingresado en la cárcel por judaizante y que fue denunciado por varios testigos, entre otras cosas, de hablar en hebreo. En: ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, MADRID (AHN): *Inquisición*, 1822, exp. 13.

¹⁸ ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA (AGI): *Indiferente*, 422, L.16, F.68V-69R.

¹⁹ AGI: *Indiferente*, 420, L.8, F.121R-121V.

Esta continua dinámica positiva explica que en 1541 se le concediese el título de *Muy Noble y Leal Ciudad*. Antes se le había denominado como villa, utilizando el nombre no solo de Santa Cruz sino de Apurón, creciendo de forma constante con el reparto de nuevos solares para sus pobladores, lo que amplió de forma considerable la población²⁰. En este emplazamiento se instalarán notables apellidos como García de las Muñecas, González Manos de Oro, Massieu, Pinto, Guisla, Fierro Bustamante, Lorenzo, Sotomayor, Ishan, Riquelme, Socarrás, Díaz Pimienta, Grave, Van Daysel, Van de Walle, Monteverde, Tamudo, Olivares, Estacio, Poggio, Palavecín, Riberol, Pérez, Reuter, Lomelín, Pinto, Corona, Álvarez, Brito, etc.²¹.

Tal cantidad de negocio hace que hacia La Palma se libere crédito procedente de los principales centros financieros de Europa como Sevilla, Medina del Campo, Lisboa, Brujas o Amberes. Este a su vez genera créditos a través de letras, endosos y seguros. Los préstamos se convierten en constantes para el comercio o para otro tipo de actividades; la actividad de compañías comerciales fue común y se desplegó en el siglo XVI. Un buen ejemplo de esta situación son los negocios establecidos entre Juan Batista de la Raya, vecino de Cádiz y Miguel de Monteverde, vecino y regidor de La Palma, entre 1552 y 1556, de libranzas y cambios, procedidos fundamentalmente del envío de azúcar a Cádiz a cambio del envío a La Palma de diversas mercancías (entre las que figuraban las ropas, telas, hierro), aunque estando también presentes los tratos con Flandes, Portugal y Génova e Indias, en donde constaba los envíos de vino. En ellos figuraban 63 letras y partidas por valor de débito de 2 cuentos, 73.980 maravedís de los que se bajaban las partidas de crédito por 2 cuentos, 73.980 maravedís²². Por otro lado, el mismo Juan Batista de la Raya también tuvo cuentas con Juan de Monteverde, capitán general de La Palma y alcaide de sus fortalezas, con un total de 80 partidas de débito por valor de 4 cuentos y 379.422 maravedís y 26 partidas del crédito por 4 cuentos, 794.422 maravedís²³.

Al paio de este crecimiento económico se fueron ampliando los servicios portuarios de una forma espectacular, empezando por la propia fisonomía del puerto. A la vez se van situando en la ciudad las principales instituciones encabezadas por el cabildo isleño. Ubicado al sur de la ciudad, el puerto se emplaza en el único abrigo de la zona que era adecuado para una mar en calma pero no para una azotada por los vientos, sobre todo en los meses de invierno. Se hizo necesaria la construcción de un muelle. Sabemos que la isla contaba con un malecón en 1502 y con un incipiente muelle en 1539²⁴ que finalmente sería rehecho por Torriani en 1584. La Palma consiguió la merced de quinientas licencias de esclavos para con lo procedido de ellas hacer un muelle en el puerto de Santa Cruz de La Palma, un torreón en el lugar de La Caldereta y lo que sobrase consumirlo en la fortificación de la isla²⁵.

²⁰ MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel. *Santa Cruz de La Palma, la ciudad renacentista...* Op. cit., p. 43.

²¹ PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Casas y familias de una ciudad histórica: la calle real de Santa Cruz de La Palma*. [Santa Cruz de La Palma]: Cabildo Insular de La Palma: Colegio de Arquitectos de Canarias, Madrid, 1995.

²² HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1546-1567)*. Santa Cruz de La Palma: CajaCanarias (etc.), 1999-2004, v. II, pp. 296-300.

²³ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. II, pp. 301-308.

²⁴ ORTIGUEIRA AMOR, José Antonio, POGGIO CAPOTE, Manuel, REGUEIRA BENÍTEZ, Luis, HERNÁNDEZ CORREA, Vítor J., MARTÍN GÓMEZ, Daniel, HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *La isla de La Palma y Francis Drake*. [Breña Alta]: Cartas Diferentes, 2015, p. 134.

²⁵ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, VALLADOLID (AGS): *Guerra y Marina*, leg. 339, 536. Una parte de estas licencias fueron vendidas por Hernán Rodríguez Perera, vecino de Sevilla, en esa ciudad, y otras por Juan de Alarcón.

Sabemos como en la nómina de la construcción de la propia obra del muelle en 1586 trabajaron veinte esclavos, la mayoría de los trabajadores que se emplearon en ella²⁶. En sus proximidades se localizarían las instituciones, iglesias, ermitas, conventos, fortalezas, almacenes y depósitos de mercancías, pósito, aduana, cárcel pública, pescadería, carnicería, lonjas, puentes y hasta reloj (enviándose por él a Flandes después que el anterior fuera saqueado por Pie de Palo).

Junto a ellos se relacionan oficios vinculados con el puerto como marineros, calafates, maestros, pilotos, mercaderes, pescadores, escribanos, almocrebes, toneleros, cargadores y descargadores, taberneros y otros que también hablaban de una población en crecimiento como médico, boticario, maestro, escribanos, canteros y caleros.

Se ceden tierras desde 1508 para construir el convento franciscano y el de los dominicos se fundará en 1530. Al mismo tiempo, se erige la iglesia de San Salvador, las casas consistoriales (arrasada en 1553 y reconstruida en 1559), la aduana, la ermita de La Encarnación, la de Santa Catalina, la de San Sebastián, la de San Telmo, la de San José²⁷, además de la de Nuestra Señora de las Nieves, el Hospital de Los Dolores en 1514, el castillo de Santa Catalina, la casa de la mancebía hacia 1520, reforma de la fortaleza de San Miguel hacia 1554, fortaleza de Santa Cruz del Barrio, fortaleza de San Carlos a partir de 1558²⁸. El propio Cabildo contrata a un guarda de puerto²⁹. La isla aseguró también mediante la construcción de canalizaciones el abastecimiento de agua la ciudad³⁰. Sus cualidades urbanísticas la han convertido en palabras de López García en uno de los tres núcleos rectores del archipiélago³¹, con una distribución que responde a su carácter costero. Podemos afirmar que el puerto impuso finalmente su ley e incluso la configuración de la ciudad puesto que del primer emplazamiento en torno a la zona de La Encarnación, en la cueva de Carías, el núcleo se trasladó pronto a la salida del principal abrigo para los barcos, en la zona sur, teniendo como arteria principal la calle Real.

Santa Cruz de La Palma estaba conectada con todos los mercados atlánticos de importancia. Era la puerta de Indias, más allá solo quedaba el océano hasta las Antillas. Frutuoso indica que La Palma fue la mayor escala a Indias desde Canarias³² y Rumeu de Armas que fue la isla que primero obtuvo una licencia para comerciar desde al menos 1506³³. Tras el descubrimiento, el comercio con América se fue desarrollando, sobre

²⁶ MARTÍN RODRÍGUEZ, Fernando Gabriel. *Santa Cruz de La Palma, la ciudad renacentista...* Op. cit., pp. 250-252.

²⁷ LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B. *Noticias para la historia de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Cabildo Insular de La Palma, 1975-2011, v. I, pp. 74-75.

²⁸ PLATERO FERNÁNDEZ, Carlos. «Primeros tiempos de Santa Cruz de La Palma». *Aguayro*, n. 202 (1993), pp. 10-11.

²⁹ LOBO CABRERA, Manuel. «La Palma y el mar: siglo XVI». En: *I Encuentro de Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Patronato del V Centenario de la Fundación de Santa Cruz de La Palma, La Palma, 1993, v. IV, p. 134.

³⁰ VIÑA BRITO, Ana. «El abastecimiento de agua a Santa Cruz de La Palma en el siglo XVI: notas para su estudio». En: *XII Coloquio de Historia Canario-Americano* (1996). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, v. II, pp. 122-141.

³¹ LÓPEZ GARCÍA, Juan Sebastián. «Urbanismo y arquitectura de una ciudad marítima: Santa Cruz de La Palma en la segunda mitad del siglo XVI». *Tebeto: anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, anexo 7 (2014), p. 24.

³² FRUTUOSO, Gaspar. *Las islas Canarias...* Op. cit., p. 31.

³³ RUMEU DE ARMAS, Antonio. *Canarias y el Atlántico (piraterías y ataques navales)*. [Santa Cruz de Tenerife: Las Palmas de Gran Canaria]: Gobierno de Canarias, 1991, v. I, p. 22.

todo cuando fue ocupado México y Perú. Estos tratos eran la clave de su florecimiento. Hacia Indias la mayor parte de los barcos en el Quinientos se dirigen a San Juan de Ulúa, seguido de Santo Domingo y ya muy lejos, Brasil, Tierra Firme, Margarita, La Habana, San Juan de Puerto Rico, Santa Marta, Cartagena³⁴ y Honduras (a Puerto Caballo y a Puerto Trujillo). Este comercio era en parte posible a la gran red de agentes desplegada por palmeros y otros agentes de estos en los principales puertos americanos³⁵. Los contactos con La Española fueron continuos y regulares ya que constituía la principal Antilla durante el siglo XVI. Conocemos también contactos con Buenos Aires desde principios del siglo XVII³⁶ por lo que suponemos que se inaugurarían en el último cuarto del siglo XVI, después de su segunda fundación.

Otro de los destinos fue Brasil, si bien el incremento de las relaciones con este territorio se retrasarían hasta el último cuarto de este siglo, cuando precisamente se plantea un desarrollo económico con esa región. El tío del licenciado Valcárcel destacaba los envíos de vino para este destino³⁷ a la que también se enviaba vino a cambio de otros artículos entre los que también se incluían los esclavos³⁸. Este tráfico se vio además beneficiado por la real cédula de Felipe II de 1584 ordenando al juez de registros de La Palma que no hiciese visita ni registro, ni pidiese fianza a los navíos portugueses que iban para Brasil y otras partes de Guinea cuando recalasen en La Palma para tomar alguna pequeña cantidad de vino o brea, a no ser que hiciesen su carga principal en la isla³⁹. La zona más importante de contacto era Pernambuco.

Los envíos legales a Indias consistían fundamentalmente en vino que Torriani cifraba en 4.000 pipas anuales⁴⁰. A esto se le unían otros como el vinagre, conservas de pera y de membrillo, brea, quesos, pasas, brea, trigo, miel, dátiles, ajos, aceite, aceitunas, azafrán, alcaparras, almendras, algunos esclavos y productos manufacturados de reexportación (paños, herramientas, jabón, etc.)⁴¹. No sabemos la cifra exacta de cordobanes que salieron hacia Indias aunque es seguro que fueron muchos, como los que se reclaman desde La Habana, un cuarto entero de cueros y zapatos, tras haberlo sacado por el puerto en

³⁴ TORRES SANTANA, Elisa. «La Palma y los mercados americanos en el Quinientos». En: *1 Encuentro de Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Patronato del V Centenario de la Fundación de Santa Cruz de La Palma, La Palma, 1993, v. IV, p. 160.

³⁵ PAZ SÁNCHEZ, Manuel. *La ciudad: una historia ilustrada de Santa Cruz de La Palma*. [La Laguna]: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2003, pp. 60-66.

³⁶ El 22 de junio de 1607 entró en el Puerto de Buenos Aires la carabela *Nuestra Señora del Buen Viaje*, de la que era maestre Domingo Voya, procedente de la isla de La Palma, con cinco esclavos, de los que tres tenían real cédula que se le había hecho merced al licenciado Juan Cajal, del Consejo de Su Majestad y oidor de la Real Audiencia del reino de Chile. Siguieron rumbo hacia Chile. Consúltese: SANTANA PÉREZ, Germán. «Comercio palmero en el tránsito del siglo XVI al XVII: tras el signo del ataque de Drake». *Tebeto: anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, anexo 7 (2014), p. 82.

³⁷ MARCO DORTA, Enrique. «Descripción de la islas Canarias...». *Op. cit.*, p. 203.

³⁸ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* *Op. cit.*, v. II, p. 263. En 1556 estaba cargado por Afonsianes, portugués, maestre de la carabela *Santos Espíritus*, surta en el puerto de Santa Cruz, de Marcos Dalmau Roberto, catalán, vecino de La Palma, por orden de los florentinos Juan Batista y Bernaldino García, vecinos de Lisboa, 4 pipas y 2 cuartos de vino de lo procedido de 3 indios brasiles. Véase: HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Op. cit.*, v. IV, p. 208, en diciembre de 1561 se está cargando para Olinda (Pernambuco) pipas de vino en la nao *Santa María la Anunciada*, de la que era maestre Andrés Afonso, el Rubio, vecino de Oporto.

³⁹ NÚÑEZ PESTANO, Juan Ramón, VIÑA BRITO, Ana, HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Carmen Luisa, ALFARO HARDISSON, Emilio, FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes, LARRAZ MORA, Alejandro. *Op. cit.*, v. I, p. 125.

⁴⁰ TORRIANI, Leonardo. *Descripción e historia del reino de las islas Canarias...* *Op. cit.*, p. 243.

⁴¹ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* *Op. cit.*, v. IV, pp. 91-92.



Puerto y ensenada de Santa Cruz de La Palma (fragmento de *Nobilissima Palmaria Civitas*), ca. 1770

1567⁴². A cambio se recibía plata, oro, perlas, tabaco, cacao, cueros, cañafístola, jengibre y otros productos americanos de alto valor como los tintes, bien vía La Palma o bien vía Sevilla. Pero además de su lugar geográfico el comercio con América creció gracias a los intereses conjuntos de extranjeros y palmeros por acceder al mercado americano, tanto mediante mecanismos legales como ilegales.

El contrabando se convirtió en una de las señas del puerto palmero durante el siglo XVI y eso atrajo riqueza y población. A través de este puerto se embarcaban o llegaban mercancías prohibidas de América a lo que se sumaba las posibilidades de tránsito ilegal para personas y el acceso al comercio de Indias de los portugueses y gentes con otros orígenes⁴³. La presencia portuguesa en el comercio con Indias era bastante significativa hasta el punto que Santa Cruz se convirtió en una de las puertas importantes de acceso de esta comunidad al Nuevo Mundo. Era usual que una nave portuguesa con tripulación también lusitana se vendiese a españoles, cargase algunos géneros en La Palma y desde allí se dirigiese a Indias. Así sucede en 1562 cuando una cédula de la Audiencia de Santo Domingo hacía relación de los vecinos canarios, también de La Palma, que enviaban con licencia productos de su cosecha en navíos y gente portuguesa con ventas fingidas de los navíos⁴⁴. En 1538 salió de Tavira una carabela portuguesa, de porte de 40 toneles, dirigiéndose a La Palma y allí Sebastián de Alcocer, vecino y regidor de la isla, le compró las dos tercias partes de la embarcación al maestre Nuno Báez, fletándole la nave tres

⁴² LOBO CABRERA, Manuel. «Los cordobanes canarios y su exportación a Indias». En: *x Coloquio de Historia Canario-Americano* (1992). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1994, v. I. p. 202.

⁴³ AGI: *Indiferente*, 424, L.22, F.333R-333V. Así sucede en una real cédula de 1551 en la que se afirma que numerosos pasajeros acudían a esa isla desde la Península para pasar sin licencia a Indias. AGI: *Indiferente*, 425, L.23, F.316R-316V. Una de estas quejas tiene lugar en 1556 con una real cédula en que se acusa a La Palma de la introducción ilegal de personas y mercancías y a la que se le ordena que cumpla con las condiciones de la licencia que se le había otorgado con el comercio con Indias.

⁴⁴ AGI: *Santo Domingo*, L.1, F.260.

vecinos de la isla, cargándola de vino, quesos y brea. Desde allí Nuno Báez fue al puerto de Santo Domingo en la isla de La Española donde descargó todo lo que llevaba, pagando los derechos de almojarifazgo. Allí cargó azúcar, cueros y cañafistola y se dirigió a Sevilla donde fue prendido junto con Antonio González, que declaró venía por maestre en el viaje de regreso⁴⁵. Antonio Hernández, maestre, vecino de La Palma, junto con Amador de Pina, mercader de su carabela, era acusado en 1548 de haber pasado desde La Palma a Santo Domingo y Puerto Rico, unas cuarenta personas sin licencia⁴⁶. En 1558 se emitía real cédula sobre un tal Pero Machorro, maestre, vecino de Cádiz, que se había llevado muchos pasajeros y mercancías sin registrar y sin licencia. En ese año se sabía que estaba con su navío en La Gomera pero que había mandado a buscar a La Palma a muchos pasajeros para embarcarlos y llevarlos a América por lo que el Rey ordenaba prendiese a los delincuentes, confiscase sus bienes y los llevase presos a la Casa de Contratación de Sevilla⁴⁷. La Casa de Contratación elevó constantes quejas sobre los jueces de registro de la isla que admitían naos de arribada con mercancías sin registrar, sobre todo oro y plata que no pasaban por el control de la Casa⁴⁸. El embajador de España en Portugal, D. Alonso de Tovar, informaba en 1566 a la Corte, por lo que Felipe II emitía real cédula a Francisco de Vera, juez oficial en La Palma, para que no dejase pasar a una serie de navíos que habían salido de Portugal con dirección hacia la isla para introducir sus mercancías y pasar luego a Indias⁴⁹.

El puerto se beneficiaba además con la provisión de las armadas que pasaban por la isla, lo que implicaba, por un lado, capacidad de proveerse de todo tipo de enseres, tanto palmeros como de fuera, como, por otro lado, grandes beneficios que dinamizaban la economía y la actividad portuaria. Todo un atractivo para la comunidad inversora y mercantil europea.

Desde 1564 se constituye en ella el primer Juzgado Oficial de la Contratación de Indias de Canarias, con sede en Santa Cruz de La Palma y hasta que también lo consiguen Tenerife y Gran Canaria, todos los registros tenían que pasar por La Palma⁵⁰. El establecimiento de este juzgado no estuvo exento de tensión entre la clase dominante palmera, representada en el Cabildo y los encargados de la vigilancia, a los que también se acusaba de cometer excesos y arbitrariedades⁵¹. En 1565 se daba real cédula

⁴⁵ AGI: *Indiferente*, 1092, n.157.

⁴⁶ AGI: *Justicia*, 830, n.2.

⁴⁷ AGI: *Indiferente*, 425, L.23, F.336R-337.

⁴⁸ AGI: *Justicia*, 1180, n.5, r.2. Una de estas quejas tiene lugar en 1559 acusando que a La Palma habían entrado mucha plata, unos 7.000 ducados en forma de ladrillos y barras sin hacer moneda de ella ni registro.

⁴⁹ AGI: *Indiferente*, 425, L.24, F.274V-275V. Los navíos que se habían despachado desde Portugal en 1565 y 1566 eran el de Sebastián Hernández, natural de la villa de Lagos, del navío *Todos Santos*, del que era maestre Vicente Nieto, natural de Lagos; Antonio Jorge, vecino de Portimao de la que era maestre Martín Alonso, portugués que enviaban los Martínez para Indias; Miguel Murera, natural de Portimao que era maestre y piloto de otra nao que iba a cargar negros a una isla de Guinea para de allí irse a Indias; Antón Gil, vecino de Tenerife que salió sin carga para tomarla en la isla de La Palma; Antonio Brandon, vecino de Lisboa, salió con otra nao a cargar esclavos. Estos y otros muchos alardeaban diciendo que las mercancías que sacaban de Portugal las llevaban a Canarias para pasar con ellas a Indias contra lo reglamentado.

⁵⁰ FARIÑA GONZÁLEZ, Manuel A. «El juzgado de Indias en la isla de La Palma». En: *1 Encuentro de Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Patronato del V Centenario de la Fundación de Santa Cruz de La Palma, La Palma, 1993, v. IV, pp. 184-185.

⁵¹ PERAZA DE AYALA, José. *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977, pp. 37-38.

a Francisco de Vera, juez oficial en la isla de La Palma para que sacase de prisión a los regidores Juan Gómez de Argumedo, en nombre de Guillén Lugo, Baltasar Pérez, Simón García y los demás regidores de la isla, puesto que le habían hecho relación que los tenía presos en la cárcel pública de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, sin quererlos oír, ni informarles de la causa de su prisión, haciéndoles malos tratamientos de forma que no se podía hacer cabildo, habiendo cesado el gobierno de su república⁵². El primer juez de registro de La Palma, D. Gaspar Daza Maldonado, fue el primero de las islas en poseer una casa donde residía y hacía las funciones de juzgado, contando con cárcel propia y situada hacia el puerto⁵³.

África también estuvo presente en su comercio puesto que los intercambios atlánticos que se estaban construyendo eran a tres bandas. Desde La Palma también se habían organizado cabalgadas en el norte de África, se mantuvo tratos comerciales y algunas de sus embarcaciones accedieron a las pesquerías en el banco canario-sahariano. Sabemos cómo en julio de 1553 dos naves flamencas se habían refugiado en el puerto de Santa Cruz de La Palma de varias embarcaciones francesas, capitaneadas por los corsarios Jacques de Sores y Pie de Palo, que venían huyendo desde el cabo Aguer. Estas naves flamencas estaban cargadas de azúcar de Tarudante⁵⁴. En 1544 existe un contrato en Tenerife entre un maestro de azúcar y dos mercaderes, Pirón Afonso y Esteban de Costa, que poseían ingenios en cabo Aguer. El mismo documento hacía referencia también a un técnico procedente de La Palma⁵⁵. También conocemos la llegada de cueros de Berbería, algunos de los cuales se reexportan a Lisboa⁵⁶ y esclavos moriscos.

Más comunes fueron los tratos con el África subsahariana. Desde casi al principio, y a pesar de los tratados de Alcaçobas-Toledo y Tordesillas que encasillaban el mundo atlántico en dos grandes áreas de influencia exclusivas, la española y la portuguesa, pronto el océano unió ambos mundos y las interconexiones fueron cada vez a más frecuentes. A ello colaboró desde luego los enclaves insulares y La Palma no fue una excepción. Los canarios tenían posibilidades de comercio directo con Cabo Verde desde 1566 y en general con toda la costa africana con la Unión Ibérica a partir de 1580 y antes de ella con las posibilidades que ofrecía el contrabando con los Ríos de Guinea, São Tomé y Angola. Los esclavos que se iban a buscar estaban destinados principalmente a los cultivos de caña, al ingenio y a un sinnúmero de trabajos artesanales y servicio doméstico relacionados con el principal centro demográfico de la isla.

Desde Santa Cruz de La Palma se destinó una gran cantidad de vino a cambio de esclavos contando con la complicidad de los portugueses asentados en la isla. Los principales mercados eran los de Cabo Verde y los Ríos de Guinea. Con el primero el trato era libre desde 1566 aunque con el segundo era fraudulento aunque igualmente se realizaba este comercio. En Cabo Verde se descarga vino palmero en Ribeira Grande pero también

⁵² AGI: *Indiferente*, 425, L.24, F.264v-265r.

⁵³ MORALES PADRÓN, Francisco. *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2011, p. 57.

⁵⁴ FRUTUOSO, Gaspar. *Las islas Canarias...* *Op. cit.*, p. 197.

⁵⁵ RIVERO SUÁREZ, Benedicta. *El azúcar en Tenerife 1496-1550*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios, 1991, p. 168.

⁵⁶ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* *Op. cit.*, v. III, p. 419.



Antiguo Cabildo de La Palma (hoy Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma)

en Praia⁵⁷ y en la isla de Fogo. Además de vino, se envía algunos complementos como quesos, brea, harina, miel, a cambio de esclavos⁵⁸. También los portugueses llegados desde Lisboa o incluso ingleses hacían escala en el puerto para reabastecerse o cargar antes de seguir camino hacia África⁵⁹. La actividad se incrementa a mediados del siglo XVI y desde ahí no parará de crecer hasta 1640. En Cabo Verde el punto álgido será entre 1609 y 1610 donde el 85% de las embarcaciones que entraron en su alfândega procedían de Canarias⁶⁰. Conocemos por las apelaciones al Consejo de Indias que Andrés Maris, vecino de La Palma, fue acusado de haber llevado de Cabo Verde a San Juan de Puerto Rico diferentes piezas de esclavos sin licencia⁶¹. La llegada de esclavos desde los otros puntos también fue frecuente como los que llegan procedentes de los Ríos de Guinea en 1565 en el navío *Santo Espírito*, del que era maestre Juan Martín y despachado por Jorge de Andrada, factor de los contratadores de Guinea⁶².

Estos esclavos no son solo importados a La Palma o a otras islas del archipiélago sino que sobre todo alimentan el comercio triangular con América. Sabemos por los escritos de los pilotos que servían a Portugal que en la década de los treinta del siglo XVI era

⁵⁷ En julio de 1556 Tomé Pérez, portugués, vecino de Villanueva de Portimán, maestre de la carabela *San Bartolomé*, la fleta a Manuel Denegro, mercader portugués, 10 toneladas de vino y otras mercaderías para ir desde La Palma a la isla de Santiago y descargarlas en Praia y si le decían en Ribeira, allí lo haría. Véase: HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. II, pp. 285-286.

⁵⁸ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. II, p. 199. En octubre de 1553, Juan Ruiz, labrador, vecino de La Palma, tenía cargada en la carabela *La Concepción*, maestre Pedro Jorge, portugués, vecino de Villanueva de Portimán, 12 pipas de vino, 46 quesos, 6 fanegas de bizcocho, 6 fanegas de harina, 6 botijas de miel y media fanega de mostaza con las que se tenía que emplear en esclavos para remitírselos.

⁵⁹ LOBO CABRERA, Manuel, BRUQUETAS DE CASTRO, Fernando. «Viajes y negocios de La Palma a Cabo Verde (1600-1650)». En: *XII Coloquio de Historia Canario-Americano* (1996). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998, v. II, p. 63.

⁶⁰ MADEIRA SANTOS, M. E. (coord.). *Historia geral de Cabo Verde*. Lisboa; Praia: [s. n.], 1995, v. II, p. 37.

⁶¹ AGI: *Escribanía*, 947A, «Pleitos Islas Canarias».

⁶² HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. IV, pp. 277-278.

común que las embarcaciones que salían de Lisboa para cargar azúcar en São Tomé se dirigiesen hacia Canarias e hiciesen escala en la isla de La Palma, de la que dicen que era abundante en vinos, carnes, quesos y azúcar⁶³.

Europa suponía el continente de donde procedían la mayor parte de las manufacturas que llegaban a la isla y para completar el comercio de redistribución hacia otros puntos. Después de la conquista, las principales áreas de regadío se dedicaron al cultivo de la caña de azúcar lo que atrajo de inmediato los contactos con Lisboa, Madeira, Andalucía, el norte de la actual Italia y Flandes. Las exportaciones del azúcar palmero se dirigían a Francia, Inglaterra, Flandes, Holanda y Hamburgo, Península Ibérica y en el siglo XVI también a Génova⁶⁴. A cambio del azúcar se recibía principalmente desde Flandes, pero también de los otros centros europeos, telas, ropas y en general una gran variedad de manufacturas entre las que se encontraban herramientas, quincallería y abundantes obras de arte además de alimentos como cereales. A Flandes, sobre todo hacia Amberes, también se exportaba vino y orquilla aunque sin duda el artículo estrella fue el azúcar y sus derivados. Las inversiones en la puesta en funcionamiento de los ingenios y su posterior mantenimiento fueron muy fuertes por lo que ese chorro de metales afectó positivamente al desarrollo del principal puerto isleño. Estos gastos se vieron compensados sobradamente por los altos rendimientos que proporcionaban a sus poseedores. Las formas de barro, casi siempre desde Portugal, las calderas de cobre, los esclavos se importaba por el gran centro redistribuidor isleño.

Sevilla, Sanlúcar y Cádiz eran los principales centros conectores con Andalucía; de allí se importaba cereal, armas y artillería, aceite, aceitunas y manufacturas. Hacia Andalucía se llevaba azúcar que se completaba con otros artículos del país como quesos, orquilla o conservas. El principal punto donde se dirigían las exportaciones palmeras era Cádiz. No debemos olvidar también la gran participación de los sevillanos en los negocios indianos. Desde Galicia se importan duelas y arcos para la fabricación de pipas y se exporta cierta cantidad de azúcar.

Junto con Flandes y Andalucía, sería el mercado portugués con el que más tratos tiene La Palma en el siglo XVI. A Lisboa se llegó a exportar incluso cierta cantidad de vino, como las 70 pipas que se envían en 1546 u otras 39 pipas en 1555⁶⁵, lo que sorprende porque se llevan a un mercado productor de caldos. También de forma ocasional se envían altramuces, miel, quesos, azúcar, brea, seda y cueros. Así, en 1565, se llevan 224 quintales de pez en 123 torales, con destino a Lisboa⁶⁶, y en 1597 se remiten 24 toneladas de brea⁶⁷. A cambio se importaban cereal, formas de barro para los ingenios y multitud de manufacturas. Otros puntos lusitanos de contacto fueron Setúbal, Sesimbra, Viana y Avero. Tan importante como el continente resultaron los intercambios con Madeira y

⁶³ *A Ilha de São Tomé nos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 10.

⁶⁴ LOBO CABRERA, Manuel. «Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI», *Aspettidella vita económica medievale*, Firenze (1985), pp. 268-282; LOBO CABRERA, Manuel. *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal: [s. n.], 1988, pp. 167-168.

⁶⁵ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* *Op. cit.*, v. I, p. 64, v. II, p. 220. Gabriel Socarrás, vecino de La Palma, fleta la carabela *Trinidad* a Juan Rodríguez, portugués, vecino de Lisboa y en 1555 es la carabela *Santo Antonio*.

⁶⁶ ARCHIVO GENERAL DE LA PALMA, SANTA CRUZ DE LA PALMA (AGP), PROTOCOLOS NOTARIALES (PN): *Escribanía de Domingo Pérez* (7 de mayo de 1565).

⁶⁷ AGP: *Escribanía de Pedro Hernández Guadalcanal*, caja 10.

Azores a los que también se exporta brea. Un ejemplo son los 400 quintales de brea que en 1562 se obligan a llevar hasta Angra y Punta Delgada desde La Palma en la carabela *San Juan*, maestre Juan González, vecino de La Palma⁶⁸.

Frutuoso menciona como en un año de mala cosecha como el de 1562 se trajo cereal de Flandes y de Bretaña por medio de mercaderes y maestros de Madeira y Azores. Esta importancia de la importación de cereales es contrastada por Torriani quien asevera que se proveía de Alemania, Flandes, Francia, además de Lanzarote⁶⁹. Hacia Francia se exportó azúcar, conservas, mieles, remieles, vino, lana azogue, bermellón, azogue... Las guerras de la monarquía española también condicionaron la normal actividad comercial. El comercio con Holanda se siguió realizando a través de la participación de flamencos con los que La Palma mantenía durante toda la centuria una relación especial. En febrero de 1593 será apresado el navío *La Rosa*, precisamente por esa situación⁷⁰.

Estos transportes a los distintos continentes no hay que analizarlos como mercados estancos e independientes sino que estaban interrelacionados. Los flamencos con su tráfico europeo financiaban aventuras americanas; los portugueses establecidos en la ciudad, navegaban hacia África y Brasil y al mismo tiempo accedían a las Indias hispanas; los españoles hacían lo propio hacia los mercados africanos. Y ese era el verdadero papel de Santa Cruz de La Palma, servir de vértice de los intercambios y las finanzas atlánticos valiéndose de su privilegiada situación en el comercio con América.

Uno de los principales problemas a los que se tuvieron que enfrentar los palmeros, y máxime cuando se trataba de un punto lejano e insular, fue el de asegurar el abastecimiento. El cereal escaseaba tanto por el aumento poblacional como por la preponderancia de la caña de azúcar por lo que el propio Cabildo obligó a los dueños de los ingenios azucareros a importar una determinada cantidad de cereal. Por otra parte, y a pesar de las necesidades, la Iglesia trataba de sacar el cereal procedente del diezmo, con gran pugna con el Cabildo. La mayor parte del cereal que se importaba a La Palma procedía de las otras islas del archipiélago y de otros lugares como Azores, sobre todo de las islas de Terceira y San Miguel. Todavía a principios de la segunda mitad del siglo XVI, se importaron decenas de miles de fanegas procedentes de Tenerife hasta que esta isla logró asegurar su propio suministro cortando las exportaciones de cereal a finales del siglo XVI. Lanzarote y Fuerteventura se convirtieron en suministradores regulares de cereal al puerto palmero así como de harina, ganado como cabras y camellos, lana y cueros. A cambio desde La Palma se enviaba vino, madera y un sinfín de manufacturas de reexportación como ropa y telas⁷¹. De la misma manera, El Hierro, abastecía de forma normal las necesidades palmeras, por ejemplo de miel, cera, lana, quesos y a cambio recibía manufacturas como telas, vidrio, zapatos, sardinas, nueces, castañas, vino, vestidos y aceitunas⁷². Además, algunos palmeros intervienen en la distribución de sus producciones como el queso y la pez. Desde La Gomera se importan cantos para la construcción y vecinos de La Palma

⁶⁸ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. IV, p. 213.

⁶⁹ TORRIANI, Leonardo. *Descripción e historia del reino de las islas Canarias...* Op. cit., p. 222.

⁷⁰ ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto, FAJARDO SPÍNOLA, Francisco. «Las visitas de inspección a la Inquisición de Canarias: siglo XVI». En: *viii Coloquio de Historia Canario-Americano (1988)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1990, v. II, p. 793.

⁷¹ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. IV, p. 138.

⁷² HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* Op. cit., v. I, p. 83.



Calle Real y plaza de España. Santa Cruz de La Palma

obtienen otros artículos como orchilla, que luego se reexportan a cambio generalmente de manufacturas de reexportación⁷³. Más allá de la Macaronesia, se trajeron decenas de miles de fanegas de trigo desde Andalucía y Portugal. El Cabildo solicitaba que se pudieran recibir miles de fanegas, por ejemplo procedentes de Cádiz⁷⁴. Por otro lado, tanto Francia, Flandes como Inglaterra también enviaron cereal a La Palma⁷⁵. No obstante, el cabildo permitió la saca del cereal del obispado para Gran Canaria⁷⁶.

Atraídos por esta riqueza acudieron numerosos corsarios determinados a asaltarla. Al mismo tiempo, en periodos de guerra, flotas enemigas sabedoras de su opulencia, apro-

⁷³ HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *Protocolos de Domingo Pérez...* *Op. cit.*, v. III, p. 361. En diciembre de 1557, Luis Díaz de Madrid, vecino de La Gomera, por él y en nombre de Alonso de Almenara, su suegro, y Lesmes de Miranda, vecino de La Palma, dijeron que Lesmes les había vendido ropas que les había enviado, junto con otras cosas a La Gomera a cambio le habían entregado orchilla.

⁷⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (AMSCP): *Libro de Acuerdos de la Muy Noble y Leal Ciudad de Santa Cruz de La Palma celebrados desde el año de 1570 hasta el de 1585* [Libro capitular, 1570-1575], parte 1ª, 62v.

⁷⁵ LOBO CABRERA, Manuel. «El abastecimiento de cereal en La Palma (1550-1650)». *El Museo Canario*, LXII (2007), pp. 191-222.

⁷⁶ MARRERO RODRÍGUEZ, Manuela, SOLANO RUIZ, Emma, DÍAZ PADILLA, Gloria. *Acuerdos del Cabildo de La Palma...* *Op. cit.*, p. 11.

vecharon para atacar, tomar el botín y hacer el mayor daño posible. Al encontrarse en un principio casi sin defensas, los atacantes encontraron la llave para saquearla. La ciudad pudo sobreponerse a sucesivos asaltos que la diezmaron y a otros que constantemente amenazaron a su comercio. El corsario francés Bnabo intentó por dos veces asaltar el puerto de Santa Cruz de La Palma pero fue rechazado con la inestimable ayuda de naves españolas artilladas, siendo en la última intentona capturado. No se tendría tanta suerte en el ataque francés de Pie de Palo en 1553⁷⁷, que terminó con la ciudad incendiada además de abundantes riquezas robadas. A partir de este hecho los gastos en defensa fueron mayores a través de la construcción de fortalezas y el mejor adiestramiento de la milicia. No obstante, la amenaza de corsarios franceses, ingleses y holandeses continuó sobre la isla, como lo refleja el ataque al galeón que transportaba a los jesuitas que se dirigían al Brasil y que tras salir del puerto de Tazacorte en 1570, donde habían hecho escala, fueron asaltados por Jacques de Sores. Otros encuentros con corsarios fueron frecuentes en aguas palmeras en la segunda mitad del siglo XVI. En 1585 tuvo la suficiente entereza para rechazar el ataque de Francis Drake⁷⁸. No solo los europeos actuaron en la zona sino también los berberiscos sobre todo en lo que tiene que ver con los asaltos a embarcaciones mercantes del comercio de La Palma⁷⁹. Más gasto en defensa, con menos recursos económicos, implica comercio más amenazado y más crisis económica y menos atractivo. Se construyeron la torre de San Miguel, el castillo de Santa Catalina y el baluarte del Cabo entre 1579 y 1582, además del establecimiento de trincheras defensivas a lo largo de su marina y la compra de artillería, armas y munición. Después de 1587 aún se construyó la Puerta de Tierra, en el cerramiento del costado este de la plaza portuaria, y en 1599 se edificó en este punto la batería de la Cruz o de San Antonio⁸⁰.

Tras este relativamente largo periodo de esplendor llegó un lento proceso de crisis que conduciría a su puerto y a su isla a una languidez de la que ya no se recuperaría o al menos no restablecería los niveles del siglo XVI. Este declive tenía sus orígenes en múltiples causas. La primera la crisis en las exportaciones de azúcar. La competencia del azúcar africano (saotomense y marroquí) y sobre todo del americano (antillano y brasileño) produjo la crisis del primer cultivo dominante en Canarias. Tanto la superficie cultivada como los ingenios azucareros se redujeron y se fueron perdiendo paulatinamente mercados. Es cierto, que todavía algunos de los ingenios palmeros siguieron produciendo durante mucho tiempo (de hecho, fue la isla que por último extinguió los ingenios azucareros de esta época durante el siglo XIX)⁸¹ pero el número de toneladas se redujo notablemente así como la inversión de capitales en ellos. Por otro lado, el mayor control de Sevilla sobre el comercio de Indias a través de la limitación anual del

⁷⁷ LEAL CRUZ, Pedro N. «Los ataques piráticos de Pie de Palo (1553) y Francis Drake (1585) a Santa Cruz de La Palma: análisis contrastivo». En: *XVII Coloquio de Historia Canario Americana* (2006). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2006, pp. 1803-1822.

⁷⁸ ORTIGUEIRA AMOR, José Antonio, POGGIO CAPOTE, Manuel, REGUEIRA BENÍTEZ, Luis, HERNÁNDEZ CORREA, Víctor J., MARTÍN GÓMEZ, Daniel, HERNÁNDEZ MARTÍN, Luis Agustín. *La isla de La Palma y Francis Drake... Op. cit.*

⁷⁹ POGGIO CAPOTE, Manuel, MARTÍN PÉREZ, Francisco J., LORENZO TENA, Antonio: *¡Ah de la nave!: historia y cultura del corso berberisco en la isla de La Palma*. [Breña Alta]: Cartas Diferentes, 2014.

⁸⁰ POGGIO CAPOTE, Manuel, REGUEIRA BENÍTEZ, Luis, HERNÁNDEZ COREA, Víctor J. «El ataque de Francis Drake a Santa Cruz de La Palma según Pedro de Liaño (1585-1587)». *Tebeto: anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, anexo 7 (2014), pp. 256-257.

⁸¹ VIÑA BRITO, Ana, PÉREZ MORERA, Jesús, MACHADO CARRILLA, José Luis. *La cultura del azúcar: los ingenios de Argual y Tazacorte*. [Santa Cruz de La Palma]: Cabildo Insular de La Palma, 1994, p. 26.

número de toneladas que se le permitía exportar, del número de barcos que salían, del tonelaje permitido a las embarcaciones, de los lugares hacia dónde se podían dirigir, ocasionó una ralentización en el comercio con Indias y sobre todo contribuyó a una pérdida de atractivo para las embarcaciones que venían de fuera a tratar de acceder a través de La Palma a este mercado. Es cierto que este control afectó a todos los puertos canarios con permisión hacia Indias pero la competencia de estos puertos fue cada vez más pujante y en esa transformación el de Santa Cruz de La Palma salió malparado. Los de Garachico y el Puerto de La Cruz, principalmente, aglutinaron cada vez más los envíos a Indias desde Canarias, ajustándose mejor a estas nuevas reglamentaciones y a las exportaciones de vino. A esto se sumó que La Laguna se convertiría en el lugar de residencia del mando único militar de Canarias, los capitanes generales, que además eran presidentes de la Real Audiencia.

Su papel relevante anterior se vio comprometido por la pérdida del monopolio atlántico ibérico y la instalación de ingleses, holandeses y franceses cada vez más en plazas en África y en América, desde las que podían distribuir sus productos sin necesidad de redistribuirlos desde el puerto palmero que veía como se iba alejando su privilegiada situación con los centros financieros atlánticos. A esto se le sumó, a partir de 1640, la pérdida de mercados portugueses en África y Brasil, que fue paralela a una menor presencia lusitana en la isla debido tanto a la independencia portuguesa como a una pérdida anterior de poderío económico y menores elementos de atracción. Por supuesto, no fue ajeno al final de esta *edad de oro* los mayores costes derivados de los gastos de guerra de la Monarquía española que afectaban a sus centros comerciales. Precisamente el principal mercado del azúcar palmero, Flandes, se vio gravemente afectado por las guerras en los Países Bajos que conducirían a la postre a la independencia de Holanda y a la sustitución de Gante, Brujas y Amberes por los centros de Amsterdam y los puertos de Zelanda.

Podemos concluir, por tanto, que la época de bonanza de Santa Cruz de Palma hay que relacionarla con su papel en el comercio con Indias. Cuando éste se redujo y se vio amenazado, fueron entrando en crisis los demás aspectos de su desarrollo comercial y productivo. La crisis palmera no vino motivada principalmente por cuestiones internas sino por decisiones externas que afectaban al desarrollo de sus intercambios y a su dependiente economía del exterior. Su dependencia fue un duro lastre que impedía en buena medida su readaptación.

Santa Cruz de La Palma se convirtió en un gran puerto en el siglo XVI. A falta de recuentos oficiales, no parece que su puerto fuera el tercero del imperio y mucho menos del Atlántico pero esta situación no le resta méritos para haber atravesado su siglo de oro. Su incuestionable capacidad de atracción comercial y humana, su tremenda actividad portuaria en número de naves que acudieron a él y el de su profunda ampliación urbanística, paralela a la llegada de grandes obras artísticas y de riqueza, dan prueba de ello. Pensamos que otros puertos como Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Valencia, Barcelona o Nápoles, por poner algunos ejemplos, pudieron superar al palmero en importancia, al menos en los capitales que se movieron por ellos, en el número de navíos o en la cantidad de personas que habitaban en su entorno. Santa Cruz fue un enlace decisivo en el mundo atlántico durante el siglo XVI que es tanto como afirmar que su participación en la red atlántica abrió paso a la modernidad.

