

MARINEROS EXTRANJEROS EN LOS PROTOCOLOS
NOTARIALES DE GRAN CANARIA
(1590-1599)

M.^a BERENICE MORENO FLORIDO

Resumen: Este trabajo de investigación pretende un análisis detallado y riguroso que nos ayude a tener un mayor conocimiento de la sociedad canaria y sobre todo de su relación con el exterior, centrándonos en el Atlántico europeo. De esta manera consideramos que se trata de una aportación más para el entendimiento profundo del Archipiélago canario durante el Antiguo Régimen.

En este sentido debemos señalar que no existe un estudio de estas características que relacione la actividad de los marineros extranjeros y su actuación intrínseca con el comercio así como la vida de éstos y su entorno. Por este motivo hemos decidido realizar un análisis que abarque cada uno de los aspectos que podemos entresacar de la fuente empleada, los protocolos notariales.

Del mismo modo el periodo escogido, 1590-1599, radica en la influencia de la política filipina en una época llena de hostilidades y decadencia para el Estado español. Así nos hemos centrado en la última etapa del reinado de Felipe II mostrando una década de contrabando y actividad pirática y corsaria de manera acusada en el Archipiélago canario. Asimismo a esta circunstancia debemos añadir las cuestiones religiosas caracterizadas por la extensión del protestantismo en Europa y la consecuente actuación del Concilio de Trento junto a la actividad inquisitorial que se tornará cada vez más rígida, fundamentalmente en los lugares de fronteras como es el caso isleño. Igualmente es importante tener en cuenta que la actividad económica se conforma como pilar del desarrollo y la evolución socio-económica de las Islas, sobre todo en su papel de enlace entre Europa, África y América.

Palabras clave: Marineros, extranjeros, protocolos notariales, comercio, siglo XVI, rutas marítimas.

Abstract: This research pretends to be a rundown and rigorous analysis that help us to have a better knowledge of the Canarian Society, and over all, its relationship with the outer, principally in the Europe Atlantic Ocean. In this way, we consider that it is another contribu-

tion for the deep understanding of the Canary archipelago during the Ancient Regime.

Otherwise, we can say that doesn't exist a case study of this characteristics, that can compare the foreign sailorsmen activities and their intrinsic plans of action with trade and their lives and social setting. In this way we have decided to make and study that contain all aspects of an issue that we can choose from a reliable source of notarial formalities.

In the same way the period elected between 1590-1599, lie in the influence of Philippine Policy in a period full of hostilities for Spain. In a way we have centred on, the last period in the reign of Felipe II, and showing a decade of contraband, even a pirate and corsair activity very significant in the Canary archipelago. Likewise, in this circumstances we should add that the religious matters characterized by the extending of Protestantism in Europe with the consequent conduct of the Trento Council, close to the inquisitorial activity, that will be stricter in border areas, like in the islander situation. In a way, is important to take into account the economic activity, a mainstay of the development and the socio-economic evolution, principally acting as a link between Europe, Africa and America.

Key-words: Sailorsmen, foreign, notarial formalities, commerce, XVIth century, sea routes.

INTRODUCCIÓN

La investigación que proponemos se centra en los protocolos notariales que se conforman como fuente primordial en el estudio económico y social de los marineros. La tipología documental que nos ofrece este tipo de fuente se fundamenta en su riqueza y en su variedad, como señala Galván Alonso (GALVÁN ALONSO, 1990: 14). Por tanto los aspectos de la sociedad del Antiguo Régimen quedan plasmados en esta documentación. A este respecto Eiras Roel puntualiza que la información que

ofrecen los protocolos notariales la podemos dividir en cuatro áreas: Historia Rural, Historia Económica, Historia Social e Historia de las Mentalidades (EIRAS ROEL, 1984: 15). De esta manera la historiografía modernista es consciente del avance y el desarrollo logrados gracias al estudio y al análisis de los protocolos notariales, fuente de primer orden para el estudio de la Historia.

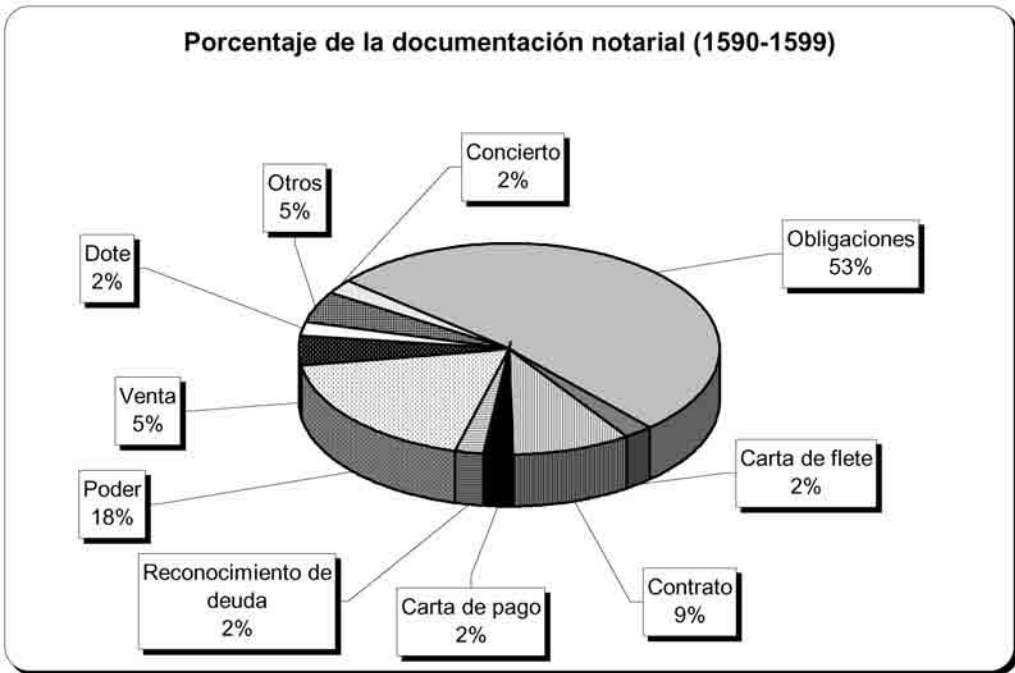
Hace años se veía en este tipo de fuente un elemento secundario, un factor sin importancia, un documento aislado. Sin embargo actualmente y cada vez con mayor asiduidad aparecen numerosos trabajos que adoptan como fuente principal y primordial el protocolo notarial. Ahora bien hemos de relacionar esta metodología con el impulso que en los años 70 da la escuela de Annales. Por tanto nos referimos a los estudios centrados en la Historia de Género, en la vida cotidiana, en la religión, la mentalidad, la familia, la educación, la muerte, la sexualidad...

La documentación notarial aporta numerosas valoraciones sobre cada uno de estos temas. Así Molina Ávila y Cortés Alonso establecen, sobre la importancia de los protocolos notariales, los siguientes elementos: en primer lugar señalan la abun-

dancia de fondos que esta fuente posee, a pesar de que no todas las series estén completas. En segundo lugar, aportan una riqueza de información propia y particular de cada uno de los documentos que conforman el conjunto notarial, habiendo sido objeto de determinado interés en un momento dado (MOLINA ÁVILA y CORTÉS ALONSO, 1984: 9).

J. Vicens establece en su obra *Riqueza y laguna de las actas notariales para el conocimiento de las antiguas estructuras sociales* que nunca podemos remitirnos al estudio de una única fuente por muy importante, interesante o completa que ésta sea, pues con ello sólo conseguiríamos analizar una parte de la realidad socioeconómica y política de sociedades anteriores. Siguiendo en esta línea podríamos añadir que no sólo hemos de emplear esta idea en los ámbitos citados puesto que aún tratándose del aspecto de las mentalidades también conseguiríamos una visión reducida y parca además de incompleta. Ahora bien, indudablemente resulta de gran dificultad para el historiador abarcar todas las fuentes documentales. Sin embargo apostamos por la sugerencia del autor, pues entendemos que el estudio histórico debe realizarse a partir del cruce de fuentes.

Gráfica I



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Asimismo, como señala Eiras Roel, el problema de los protocolos notariales radica en los siguientes puntos: «representatividad, veracidad, objetividad, adecuación y suficiencia». Con respecto a la tipología notarial que hemos consultado para el estudio de los marineros extranjeros en la isla de Gran Canaria (1590-1599) debemos señalar que las obligaciones, esto es, el contrato previo por el que una persona presta o cede a otra mercancías o dinero, ocupan el lugar más destacado, con un 53%. Lo más interesante de las obligaciones radica en que nos ofrecen datos tales como los puertos de destino, las mercancías, los deudores y acreedores, consiguiendo que conformemos la realidad comercial de este periodo (TORRES SANTANA, 1981: 16).

El poder será otro documento notarial que trabajemos en mayor medida (18%). A

través del mismo se nombra a un apoderado para desarrollar un negocio. Del mismo modo podemos contar con otras tipologías tal y como podemos observar en la gráfica I: venta, concierto, carta de pago, carta de flete, reconocimiento de deuda, dote...

Pretendemos aplicar la política filipina y sus consecuencias en el contexto mercantil de Canarias. Entendamos de esta manera que en el comercio exterior el Archipiélago está situado entre tres continentes. Siendo un enclave estratégico crucial en el Atlántico, arriba a las Islas una importante cantidad de navíos. Asimismo no podemos olvidar la realidad insular y la necesidad del mar por lo que es necesario referirnos al comercio interinsular. Por último, analizamos la vida de los marineros estableciendo una relación sociológica: su influencia en la sociedad, su situación frente al mar, su entorno...

EL COMERCIO CANARIO EN LA POLÍTICA DE FELIPE II

El Archipiélago canario principalmente se caracterizará, durante el Antiguo Régimen, por la actividad comercial, teniendo un lugar privilegiado y estratégico entre tres continentes. Por tanto se configura como «lugar de paso», imprescindible en la Carrera de Indias, como conexión y comunicación entre África y el Viejo Mundo, y como transmisora de la cultura europea.

Canarias está inserta desde un principio, desde la conquista, en la política hispana. Así podemos apreciar en todo momento y sobre todo en cualquier conflicto de España con cualquier potencia europea su repercusión de forma directa o indirecta en las Islas (LOBO CABRERA, 1999: 149). Así en los momentos de gran hostilidad en los que existirá ruptura de relaciones propias del tiempo de paz, apreciaremos la expulsión de las gentes del país enemigo y la adopción de medidas de represalia económica (FAJARDO SPÍNOLA, 2000).

De esta forma, no debemos entender la realidad canaria como un ente aparte de las relaciones internacionales, pues no sólo se verá influenciada por las tensiones entre España e Inglaterra, sino también con Francia y los Países Bajos, que como veremos con posterioridad causarán problemas en las aguas canarias. El comercio canario sufrirá la actividad pirática inglesa desde la década de los 60, tomando dicha actividad cada vez más fuerza. Por ello la política de Felipe II se obligará a hacer un viraje hacia el Atlántico, lo que denominamos «atlantización». De hecho se prohíbe el comercio con Inglaterra en 1586, año en que también se prohíbe con los Estados valones. No queremos decir con ello que dejase de existir el comercio entre estos puntos y Canarias, al contrario, debió existir disfrazado como comercio fraudulento y de contrabando. En este sentido la monarquía utilizará como instrumento político el Santo Oficio intentando evadir el corsarismo y el

contrabando (FAJARDO SPÍNOLA, 1999: 451).

A pesar de cualquier situación hemos de aclarar que el verdadero motor económico de Canarias viene dado por el comercio, que impulsaba el resto de los sectores. De manera que una crisis de esta índole resulta una decadencia en cadena en la sociedad canaria (BRITO GONZÁLEZ, 2002: 179).

Quiénes intervienen en esta actividad

En este compendio los extranjeros serán un conjunto ineludiblemente importante para el desarrollo archipelágico. Así han sido estudiados por varios autores que han apreciado los nexos de unión entre las Islas y el resto del mundo: Europa, América y África. Muestra de ello son los trabajos de la doctora Elisa Torres Santana, Manuel Lobo Cabrera, Víctor Morales Lezcano, Alexis Brito González, Francisco Fajardo Spínola, entre otros. Sin embargo, no sólo podemos retomar investigaciones relativamente recientes, pues ya autores como Viera y Clavijo establecen acerca de los extranjeros lo siguiente:

«La inmediatez al mar, las buenas calles, las aguas, aires, huertas y alegres salidas, haciéndola muy recomendable, habían traído algunas casas y compañías de mercaderes extranjeros, que comerciaban en azúcar, orchilla, alpiste y otros frutos, a cambio de los víveres y géneros necesarios de Europa» (VIERA Y CLAVIJO, 1978 tomo II: 51-52).

El comercio se centra y se relaciona con determinadas profesiones. Sin lugar a dudas en este sentido hemos de hablar de los comerciantes. Éstos intervienen tanto desde un lugar concreto en el que desarrollan su actividad como en la movilidad geográfica, acompañando la embarcación y por tanto las mercaderías que se transportaban. Ejemplo de esto último son Gaspar Núñez, portugués quien como mercader y señor de su carabela llamada *Nuestra Señora de Ayuda* se dirige a Setúbal¹, y Guillén Ayala, mercader vecino de la isla de Cana-

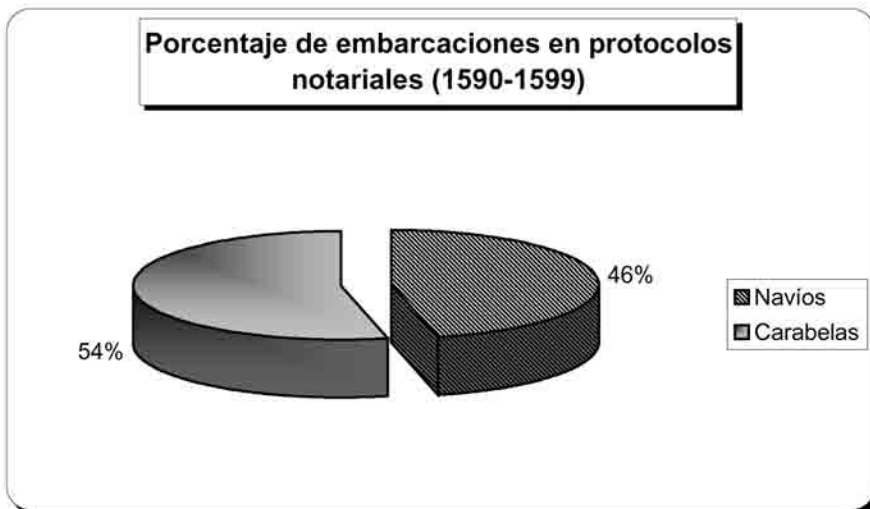
ria que se dirige en el navío *Nuestra Señora de la Concepción* a la bahía de Cádiz y al puerto de Muelas en Sevilla². Del mismo modo existen algunos de estos individuos que realizan a tiempo parcial la actividad comercial.

Ahora bien, como señala Elisa Torres, llevar a cabo una tipología de los personajes que se ocupan del ámbito mercantil resulta de gran dificultad, sobre todo en tierras canarias. Así la profesión del mercader será primordial en este contexto sin especificar que sea un individuo importante e influyente o que se dedique a otra ocupación profesional. De hecho y en relación a la idea que señalábamos con anterioridad, el mercader también podía ser prestamista, banquero, exportador, importador...

Queremos destacar en el comercio canario la figura del marinero, del hombre de mar, aquel que en el transporte marítimo, transporte principal en el intercambio comercial, es imprescindible para el desarrollo del mismo. Asimismo entendamos que la dedicación principal de los extranjeros en Canarias va a ser el comercio, por tanto

observemos que éste va a ser lazo de unión entre distintas profesiones, entre mercaderes y tripulantes, como veremos con más detalle posteriormente. En definitiva la economía canaria va a depender en gran medida de las transacciones comerciales. No obstante, debemos tener en cuenta que aunque su influencia sea directa en el aspecto económico, son «gentes de paso». Por tanto su influencia, su aceptación, su integración en la sociedad canaria, no se verá reflejada de manera excesiva, aunque esto no signifique que no se produzca un acercamiento del hombre de mar hacia el seno de la misma durante la etapa moderna. Igualmente tampoco debemos olvidar que, por lo general, las rutas que se llevan a cabo suelen ser las mismas por parte de los maestros y señores de navío, siendo muy usual hallar en la documentación notarial la continua repetición de una ruta por parte de una misma embarcación. Por último reseñar a este respecto que tenemos por objeto profundizar en las circunstancias que rodean a la marinería y lo que ella conforma.

Gráfica II



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

En cuanto al tipo de embarcaciones que se utiliza para el comercio en este periodo serán, principalmente, los navíos, naos, carabelas, saetías, pataches, urcas y galeones. Ahora bien, a pesar de la variedad de barcos en el Atlántico, resulta complejo realizar una tipología acerca de las embarcaciones en aguas canarias. De forma general se suele denominar a la embarcación *navío*, pues es nave de tradición atlántica y en ella figuran varios tipos de barco (LOBO CABRERA, 1985: 349-351). Así Alfonso X en *Las Partidas* (ley XVII, Partida II, Título XXIII) afirma sobre esta nave lo siguiente: «*navíos para andar sobre mar, son de muchas guisas*». Por tanto, es difícil llegar a establecer una tipología exacta en función de las naves, sin embargo podemos ubicarlos como modelos atlánticos que serán abundantes en el comercio canario-europeo. Asimismo dentro de estas embarcaciones podemos hacer una clasificación en función de su origen geográfico o incluso técnico, por lo que podemos hablar de barcos comerciales, pesqueros, militares... Ahora bien, esto no quiere decir que no se emplee la denominación propia de la embarcación en la documentación. Así tenemos que a partir de los protocolos notariales de Las Palmas de Gran Canaria, tal y como refleja la gráfica II, contamos con dos tipos de embarcaciones: el navío y la carabela.

Respecto al navío decir que es una embarcación de gran tonelaje, aunque no llega a sobrepasar en el comercio canario-europeo las cien toneladas. A pesar del dato que estamos ofreciendo acerca del navío propiamente dicho, observamos en la misma gráfica que el porcentaje de la carabela, la otra embarcación que figura en la documentación analizada, resulta mayor en un 8%. ¿A qué puede deberse esta situación? La carabela es un tipo de nave propia de los portugueses y del sur peninsular que, por otro lado, como veremos más adelante, aparecen con más asiduidad que el resto de nacionalidades con las que trabajamos. Por tanto es comprensible que la

carabela supere porcentualmente la tipología de embarcaciones. A la hora de hacer una descripción de este tipo de nave, debemos señalar que son más pequeñas que las naos y más veloces y propias de la marinería. De esta manera esta construcción marítima atlántica es preferida para la exploración y los descubrimientos así como para el comercio, aunque la nao, nave de mayor similitud a aquella, podía cargar más mercancías y llevar pesadas piezas de artillería. La carabela no puede transportar más de 150 ó 160 toneladas (RUBIO SERRANO, 1991: 73-75).

Comercio con el exterior

Durante el siglo XVI el Archipiélago canario mantendrá relaciones con el exterior. La problemática en la actividad comercial será fruto de la guerra, la piratería y el corso. Por tanto el comercio canario durante el reinado de Felipe II podemos calificarlo como de riesgo, pues la piratería va en aumento y en la década de los 90 tendrá su mayor auge. Así el comercio con el exterior se ve perjudicado en gran medida por estas actuaciones pudiendo incluso decir que «arruinan» gran parte de la actividad económica (LOBO CABRERA, 1991: 338). Esta situación no es única en el Archipiélago canario pues, como señala Azpiazu Elorza, era habitual que arribasen a costas vascas las mercancías, pero el suministro no estaba siempre garantizado ni asegurado, ni siquiera en tiempos de paz (AZPIAZU ELORZA, 1990: 89). Sin embargo, no podemos olvidar en ningún momento que el esplendor de las Islas Canarias se debe a la actividad mercantil que desde el siglo XVI se desarrollará en ellas. Un claro ejemplo de lo que venimos comentando, de la intranquilidad que resulta por las actividades piráticas, es el escrito de Viera, que refiriéndose a la década de 1580, señala:

«Pero lo que más daba que hacer, durante toda aquella infeliz década de años, era el sobresalto continuo, las incansables sonadas de la guerra y los amagos de invasiones deliberadas

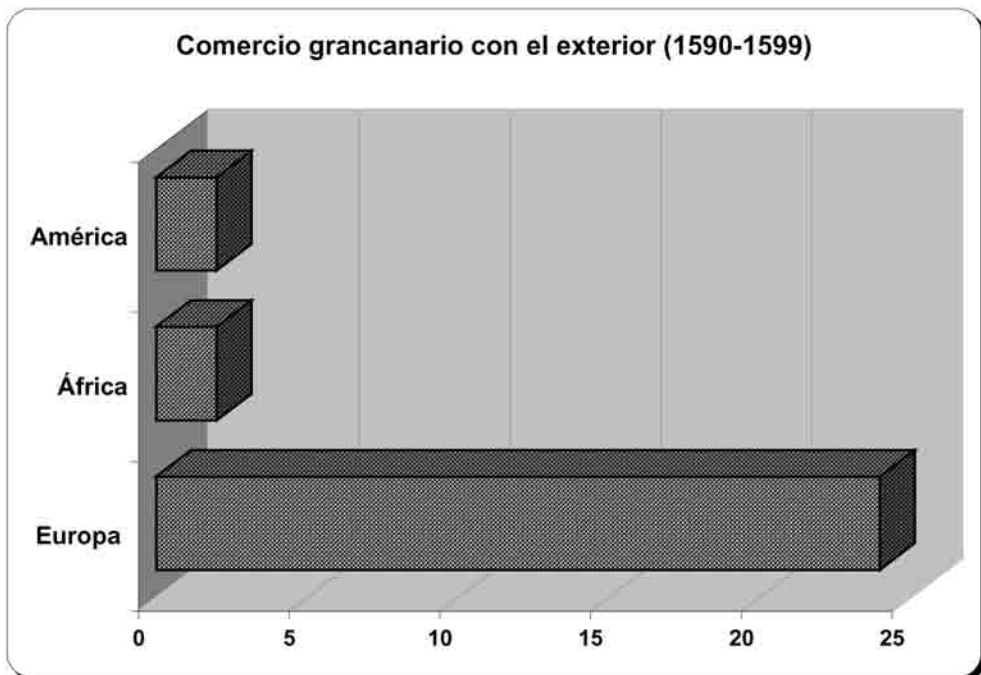
con que los enemigos de la corona, especialmente los ingleses, con quienes se había roto la paz, traían armadas nuestras islas» (VIERA Y CLAVIJO, 1978 tomo II: 68).

Entendamos en este sentido la apreciación de Viera y Clavijo como un atisbo de lo que se produciría a finales del siglo XVI, aumentando paulatinamente la piratería y el corso en aguas del Archipiélago canario y, por lo tanto, la peligrosidad en el transporte marítimo y en el tráfico mercantil. El navío de *Santa María de Gracia* del que es maestre Francisco Bione, genovés, fue atacado y robado por los corsarios en 1591, perdiendo todas las mercaderías que cargaba³. Lo mismo sucede con el navío de Honorado Maçulo llamado *Santa María de la Buena Ventura* que yendo en dirección a las costas de Berbería tropieza con un navío de corsarios ingleses, de manera que se ve obligado a regresar a Gran Canaria⁴.

En cuanto a los puertos más destacados

de las Islas hemos de citar el de las Isletas en Gran Canaria, Garachico y Santa Cruz en Tenerife, Santa Cruz de La Palma y San Sebastián de La Gomera. Dentro de la isla de Gran Canaria, objeto de nuestro estudio, existen distintos puertos además del ya citado que pueden acercarnos un poco más al papel comercial de la misma desde finales del siglo XV y gran parte del siglo XVI: Melenara, La Caleta y Sardina (LÓPEZ GARCÍA, 1985: 429). Aunque se trate de puertos menores tenemos constancia de que existió en ellos actividad comercial. Así Torres Santana dedica parte de su estudio a este aspecto (TORRES SANTANA, 1991). Como decimos Gregorio Vicente, portugués vecino de la isla de Madeira, maestre y señor del navío *San Antonio*, fleta el mismo para dirigirse a Cabo Verde; las mercaderías serán recogidas en el puerto de Melenara⁵.

Gráfica III



Fuente: *Protocolos Notariales*. Elaboración propia.

Como apreciamos en la gráfica III, Europa destaca sobremanera en el comercio con Canarias y en concreto con Gran Canaria, pues las fuentes que trabajamos se refieren únicamente a esta isla. Así entendemos que las relaciones comerciales más importantes se dan en el ámbito europeo. No obstante no podemos pensar que las rutas africana y americana sean esporádicas en el tráfico mercantil, al contrario.

El Viejo Mundo será el principal mercado archipelágico porque de él procedían los comerciantes extranjeros y castellanos y porque la gran mayoría de la producción local estaba dirigida a dicho continente, es decir, el azúcar y el vino principalmente (BRITO GONZÁLEZ, 2002: 230-231).

Entre los destinos que podemos señalar como más frecuentes están: la propia Península, Francia, los Países Bajos, Inglaterra, Portugal e Italia. Asimismo los trayectos más importantes son los siguientes: entre puertos insulares y lusitanos, puertos atlánticos meridionales, puertos mediterráneos y puertos del Atlántico Norte. No obstante hemos de añadir que no podemos conectarlas como rutas fijas sin que existiesen escalas u otro tipo de dirección. ¿Qué queremos decir con esto? La ruta podía ser directa o bien indirecta en las que hubiese escalas, bien porque el viaje así lo requería, bien para descargar parte de la mercancía y a la vez cargar nuevos productos para comerciar, bien para reparar la embarcación. En definitiva, en el Atlántico europeo los puertos que cobrarán una mayor importancia serán: Cádiz, Sevilla, Lisboa, Londres, Bristol, Plymouth, Saint-Maló, Flandes, Madeira, Azores, entre otros. Asimismo no podemos olvidar en el Mediterráneo: Marsella, Nápoles, Génova o Venecia.

De esta manera el Archipiélago canario reunirá colonias de mercaderes de distintos países entre las que se cuentan italianos, flamencos, ingleses y portugueses, como las más importantes. Así la comunidad de extranjeros responderá a las coyunturas

económicas y políticas que se vayan dando en el fenómeno mundial. Muchos se instalarán en las Islas y se adaptarán a la sociedad en la que se encuentran. No obstante, existe un número importante de extranjeros que no formarán parte de esta sociedad de manera directa, pero sí indirecta: éstos son los marineros.

Entre los productos más destacados estarán el azúcar y el vino, como señalábamos con anterioridad, que poco a poco irá sustituyendo a la primera a lo largo del siglo XVI y en particular en el siglo XVII. No obstante tengamos en cuenta que tanto el vino como el azúcar convivieron en la economía canaria, si bien progresivamente el caldo canario se extendió y ocupó las tierras dedicadas a la plantación azucarera. Tanto es así, que ya desde mediados del siglo XVI comienza a darse el cultivo del vino en Gran Canaria incorporándose al mercado europeo (LOBO CABRERA, 1992: 253-255). Del mismo modo el auge del vino se producirá a lo largo del siglo XVII consolidándose en este periodo. Según apunta Martínez Galindo el cultivo de la vid se implanta en el Archipiélago no sólo por una necesidad meramente económica sino también por cuestiones que están condicionadas por la geografía y sobre todo por los factores climatológicos (MARTÍNEZ GALINDO, 1998: 11-15). El azúcar fue, por su parte, el producto predominante en gran parte de la centuria, pero al abrirse otros mercados con mayores facilidades y expectativas, así como con «menores» riesgos, declina la exportación azucarera a favor de los caldos canarios. Asimismo y a pesar de que éstos sean los artículos más destacados, se cultivan productos necesarios como el cereal, fundamental en la dieta de la sociedad canaria en el Antiguo Régimen, los árboles frutales, la orchilla...

A partir de la situación estratégica del Archipiélago canario podemos entender cómo se configura en nexo de unión entre continentes, entre tres mundos. Así de forma particular destacará esta circunstancia

gracias al descubrimiento del Nuevo Mundo, del continente indiano. A pesar de los constantes y extensos estudios por parte de la historiografía canaria acerca de este ámbito, existen varios aspectos que aún desconocemos.

La movilidad en el comercio canario-americano, sin lugar a dudas, es grande, aunque en nuestro caso hemos hallado una pequeña parte de los navíos que tomaran esta dirección⁶. Ahora bien, los extranjeros teóricamente tenían prohibido las relaciones comerciales indianas, pero esto no se cumplió y mucho menos en Canarias. Ya dos Reales Cédulas pertenecientes a 1546 y 1558 no permitían esta actividad a aquellos que fuesen foráneos y particularmente a los que no fueran vecindados, sin poder continuar la Carrera de Indias desde las tierras archipiélagas canarias. No obstante, la mayor restricción se producirá a lo largo del siglo XVII. Entre otras, las razones se fundamentarán en el monopolio por parte de la Casa de Contratación y la consecuente rivalidad entre Canarias y Sevilla. Las remesas indianas, es decir dinero en moneda o en objetos de valor, será la importación más característica para las Islas, mientras que la exportación, por parte del Archipiélago, vendrá dada por los llamados «productos de la tierra» (vino, vinagre, conserva...).

El comercio entre Canarias y África es la vertiente más olvidada historiográficamente hablando, pues sólo en los últimos tiempos se ha recurrido a su estudio y profundización. De esta manera, hemos de señalar que los contactos más importantes se darán con Cabo Verde, el Golfo de Guinea y Berbería. Recordemos en este sentido que por lo general se establece una relación, prácticamente exclusiva con las cabalgadas y las razzias esclavistas que se llevaban a cabo, sobre todo, en las costas de Berbería. No obstante, resulta primordial el recurso de las pesquerías en ellas. Ahora bien, con ello no rechazamos los riesgos existentes en esta zona: un ejemplo lo tenemos en la

situación que con anterioridad señalábamos acerca del navío *Santa María de la Buenaaventura*⁷.

Igualmente, aunque de forma escasa como anotábamos en la gráfica III, aparecen dos destinos más hacia África en la documentación trabajada: Cabo Verde, hacia donde se dirigía el navío de Gregorio Vicente con cierta cantidad de botas de vino y otras mercaderías. Esta mercancía la cambiarían en Cabo Verde por esclavos y otros productos. En concreto el estudio de Torres Santana acerca del comercio entre Gran Canaria y Cabo Verde a principios del siglo XVII nos muestra el desarrollo del mismo, con especial interés en la importancia de él (TORRES SANTANA, 1990: 176-778). Así el intercambio más destacado será el que acabamos de señalar a través del ejemplo expuesto, es decir, el caldo canario por el esclavo. En este sentido, habría que referirse a los trabajos de Manuel Lobo Cabrera, ubicados en el siglo XVI, acerca de este fenómeno: la esclavitud. Del mismo modo, y siguiendo la costa subsahariana, Guinea será punto de comercio para el continente africano. Lo podemos comprobar a través de un documento por el cual el capitán Duarte Ramírez en su dirección a Indias tiene la intención de hacer escala en Guinea⁸. En este sentido resulta importante destacar las factorías propias de esta zona, sobresaliendo como mercado esclavista.

Comercio interinsular

La navegación entre islas es fundamental para la comunicación entre las mismas. Por tanto el transporte marítimo en el tráfico regional será crucial para el desarrollo, el mantenimiento y la evolución de las Canarias. Esta directriz marcada por una cuestión meramente geográfica hará que el comercio regional isleño sea dispar al comercio regional peninsular. De esta manera habría que hablar de una realidad diferenciada que se verá abocada a la necesidad irremediamente del mar, con los

riesgos propios de una actividad marítima en el contexto archipelágico. Dentro de este conjunto Gran Canaria se conformará como una de las islas de mayor influencia en las relaciones interinsulares. Esto se debe principalmente a tres razones: su producción, la gran cantidad de colonias extranjeras que reúne y el mayor número de población.

Este tipo de intercambios comerciales y su continuidad dependerá de varios factores, entre los que debemos contar la coyuntura internacional y las necesidades que existan en cualquiera de las islas. Así es muy frecuente durante el Antiguo Régimen, la escasez de cereales, como sustento básico de la población canaria, siendo un claro objetivo del comercio interinsular. De esta forma en muchas ocasiones se recurre a la importación de cereal de Lanzarote y Fuerteventura, principales abastecedoras de Gran Canaria, que en distintas circunstancias se vio escasa de este producto cerealístico.

A través de la documentación notarial podemos apreciar en el caso de Gran Canaria este comercio interinsular. De esta manera Rodrigo de Tonsocorio, maestre de la carabela *La Anunciada*, se dirige con diferentes mercaderías a Lanzarote y Fuerteventura⁹. Por su parte Esteban Luis Francisco, portugués maestre y señor del navío *El Espíritu Santo*, lleva un cargamento de pan de trigo, cebada y centeno a la isla de Lanzarote el 10 de julio de 1592¹⁰.

MARINEROS EN LA MAR

Mar, sinónimo de riqueza. Sin lugar a dudas uno de los elementos más característicos de la naturaleza marítima se fundamenta en la abundancia, pues produce en sí mismo, es recurso económico, y se convierte en vía de comunicación y extensión de pensamientos e ideas, en unión de distintas culturas, en transmisión de conocimientos y sentimientos...

El mundo del mar desde el punto de

vista profesional se fundamenta en la marinería. La historiografía en muchas ocasiones ha dejado a un lado este grupo social y son pocas las investigaciones que establecen su significación, su influencia, su entorno, su vida... Decíamos con anterioridad que debíamos destacar el papel del marinero en la actividad comercial, pero también debemos detenernos en elementos como la mentalidad, apreciada sobre todo en fenómenos tales como el naufragio. Asimismo hemos de reparar en la distribución interna de la embarcación.

La relación existente entre el ser humano y el mar radica en la idea que anteriormente puntualizábamos, es decir, la posibilidad económica que ofrece en distintos ámbitos. Siendo esta circunstancia así, es obvia la necesidad de adaptación por parte del hombre a las adversidades marítimas. De esta manera no podemos olvidar la importancia que ha tenido el mar en cuanto al cambio de la mentalidad del Antiguo Régimen. En otras palabras, la navegación llega hasta los lugares más recónditos del mundo, es decir, gracias a ella se conoce el mundo. Pérez-Mallaína Bueno se refiere en varias obras al estudio exhaustivo de la temática referida (PÉREZ MALLAÍNA, 1996), centrándose en la Carrera de Indias. En definitiva el papel del marinero es fundamental en el comercio trasatlántico y a cualquier nivel marítimo. Ahora bien, indudablemente el primer contrapié para el marinero es su enfrentamiento al mar y en este sentido la mentalidad y la tecnología serán elementos reconocidos (GARCÍA DE PALACIO, 1993).

Una manera de llegar a introducirnos en la mentalidad de los marineros, a su aferrarse a la vida, a su temor al mar, a la tragedia, al naufragio y sin lugar a dudas a sus creencias, puede ser el recurrir a los nombres de las embarcaciones, que son el instrumento principal que los relaciona directamente con el mar y sus peligros. Ciertamente a través de la documentación notarial sólo podemos apreciar un ámbito de

lo que acabamos de plantear, es decir, de esta religiosidad. Por tanto destaquemos que desde los protocolos obtenemos nombres relacionados con el catolicismo: *Santa María de Buenaventura*, *Nuestra Señora de Gracia*, *Nuestra Señora de Ayuda*, *La Anunciada*, *Espíritu Santo*, *San Juan*, *San Diego*, *San Antonio*, *San Julián*, *Santa Ana*, *Nuestra Señora del Rosario*... En un principio estos nombres nos deben revelar la procedencia del navío. Así hemos de pensar que proceden, como decíamos, de países católicos, incluso podemos acotar nuestras conclusiones a través de las distintas advocaciones y su devoción en determinados lugares. Un ejemplo lo tenemos en la carabela *San Antonio* que nos revela su origen lusitano por el tipo de embarcación y por su denominación, siendo este santo natural de este mismo país. Enlazando con esta idea podemos señalar que la carabela *San Antonio* pertenece al maestre Lorenzo González, portugués¹¹, este mismo nombre recibe la carabela de Manuel Prieto, natural de Sesimbra en Portugal¹² y de Bartolomé Jorge, vecino de Aveiro, maestre y señor de su carabela¹³.

Ahora bien, somos conscientes de que esta idea no es definitiva y concluyente puesto que sólo se puede consolidar y reafirmar a través de la ingente documentación. En este sentido y basándonos en el archivo inquisitorial referido a este periodo, en ocasiones resulta prácticamente imposible establecer una relación real y verdadera entre el nombre del navío y su procedencia. Resulta notorio en el Tribunal del Santo Oficio cómo los marineros extranjeros al intentar evadir las consecuencias penales de la Inquisición, cambian el nombre del navío. Un ejemplo lo tenemos en el navío *San Lorenzo*, que a través de la investigación exhaustiva del Tribunal se descubre su nombre originario: *Lorenzo*¹⁴.

¿Cómo se conforma el trabajo de cada uno de los tripulantes en la embarcación? Antes de hacer hincapié en la categoría de cada uno de los tripulantes hemos de decir

que, salvando esta cuestión, ellos mismos se consideran *hombres de la mar* y *mareantes*¹⁵. Estas palabras definen al marinero de forma genérica. Incluso se refieren a la palabra *pescador*, así Duarte Francisco, marinero inglés, se considera como tal ante el Santo Oficio¹⁶. A la hora de profundizar y analizar la formación de una tripulación hemos de tener en cuenta la jerarquía existente en la misma. De esta manera, comenzará en su cúspide con el señor y dueño de la nave. Ahora bien esta figura suele coincidir ya sea con el capitán, ya sea con el maestre, como el caso de Honorado Maçullo, marsellés, maestre y señor del navío *Santa María de Buenaventura*¹⁷. En otras circunstancias puede suceder que el señor sea un mercader, así Gaspar Núñez, vecino de Portugal, es mercader y señor de su embarcación¹⁸. También puede suceder que el maestre sea un simple asalariado como Francisco Bione¹⁹.

La figura del capitán rara vez aparece puesto que el navío suele quedar en manos del maestre. Siendo esto así, el maestre se convertiría en la persona más importante de la embarcación llevando a cabo la contratación de los marineros, su sueldo y su alimentación (LOBO CABRERA, 1988: 50-51). Igualmente podrá encomendársele al maestre no sólo el transporte y entrega de la carga sino también la venta de la misma en el puerto de destino. Bartolomé Jorge se obliga a vender el azúcar que le encarga Antonio Gaspar, portugués²⁰. Por lo general la procedencia del navío y la naturaleza del maestre coincidirán conjuntamente con el origen de la tripulación. Sin embargo esto no se corresponde siempre con la realidad, pues en el Tribunal inquisitorial, Francisco de la Rocha, maestre portugués, llega a aguas de La Palma con una nao rumbo a Angola y el Brasil, y su tripulación la forman portugueses, ingleses y franceses, entre otros²¹.

Tras el capitán y el maestre hallamos los pilotos, contra maestres, condestables, marineros, grumetes y pajes. Sin lugar a du-

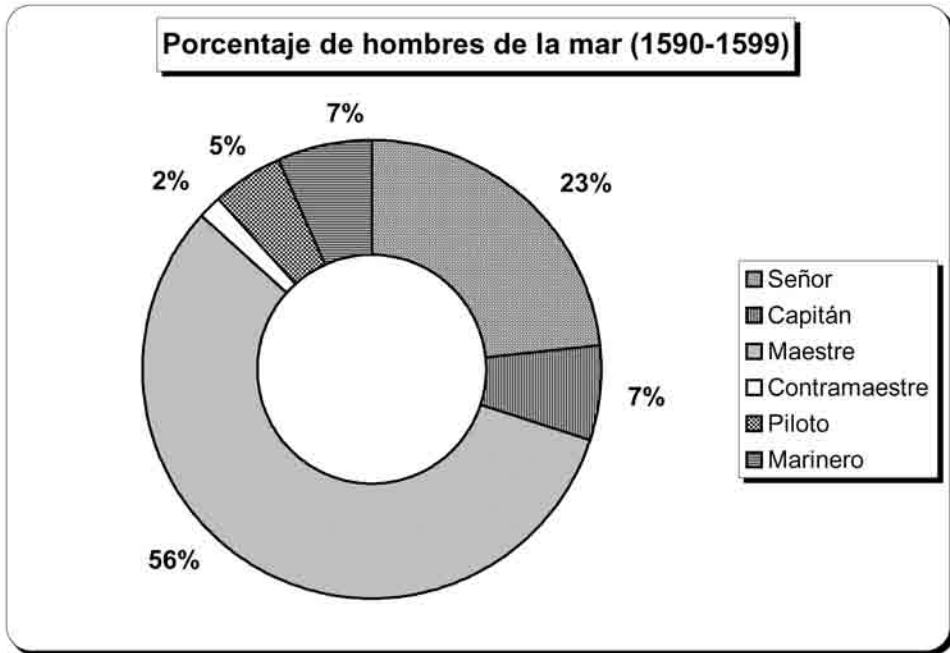
das el manejo de una embarcación requiere de una ingente cantidad de personas cualificadas, sobre todo para el buen funcionamiento de las tareas de navegación. Con ello nos referimos a las maniobras propias de una nave, al conocimiento de las costas, al control de los vientos y corrientes... Por lo tanto no debemos obviar la necesidad de conocimientos náuticos del hombre de mar. Recordemos en este sentido la puntualización que hacíamos con anterioridad acerca de la tecnología en la navegación. De esta manera y a pesar de lo señalado, los pilotos tienen consignado el estudio del mar sobre astrología, matemáticas, cosmología... Así sus instrumentos de trabajo serán, en primer lugar, la experiencia en el mar y, en segundo lugar, herramientas como el astrolabio, la ballestilla, el cuadrante, las lunas, las mareas... (GARCÍA DE PALACIO, 1993: 312-313). En otras palabras el piloto ha de estar preparado y cualificado para enfrentarse a cualquier situación o problema referente a la navegación; tengamos en cuenta también en este sentido que la dirección correcta de la nave se dará gracias a sus cálculos y trabajo, llegando así a «buen puerto». Honorado Maçulo y Andrés Ventura, portugués, concertaron en la bahía de Cádiz ir a pesquerías a la costa de Berbería, el primero como maestro y el segundo como piloto del navío. Sin embargo el maestro rechaza pagarle el sueldo acordado porque comprobó que no conocía ni las costas africanas ni las Islas Canarias²².

La función principal del contraataca se radica en conseguir en todo momento la estabilidad de la embarcación. ¿Por qué razón hablamos de la estabilidad y sobre to-

do en qué sentido? Se encarga de recibir las mercaderías y colocarlas en la bodega del mejor modo posible, porque la estabilidad del navío radica en la colocación de los productos; asimismo administrará la embarcación. En el caso de pérdida del maestro, será su sustituto además de transmisor del maestro y del piloto (RODRÍGUEZ YANES, 1992: 39).

Como apreciamos en la gráfica IV, las categorías de los hombres de la mar son variadas. Sin embargo destaca sobremanera el maestro, con un 56%, lo que resulta obvio si tenemos en cuenta que con anterioridad establecíamos como una de las funciones principales de éste la organización de la embarcación desde cualquier punto de vista incluyendo, como decíamos, lo referente a las mercaderías en el caso de que no hubiera mercader en el navío que llevase estas cuentas. Asimismo se encarga de la contratación, ejemplo de ello es Francisco Bione, maestro que contrata a Manuel Fernández portugués, como piloto para dirigirse a la bahía de Cádiz, y añade: [...] «*e yo el dicho Françisco Bione prometo de que en todo el dicho cursso del viaje hasta llegar a la dicha baía de Cadis os tengo de dar de comer e beber a mi messa a bordo de mi navio*»²³. Con esto último nos muestra la administración que igualmente lleva el maestro en cuanto a los recursos y necesidades de la embarcación, pero además evidencia el acuerdo y obligación ante un escribano de alimentar durante el trayecto a sus tripulantes. Asimismo revela la importancia que señalábamos con anterioridad sobre el cargo de piloto, pues como podemos observar, éste comerá en la mesa del maestro.

Gráfica IV



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Esta misma circunstancia la podemos ver reflejada a través de la documentación inquisitorial y más concretamente en los secuestros de bienes que se llevan a cabo contra los marineros extranjeros procesados por este órgano. Así dejan constancia de que el sueldo que cobran es, por lo general, «a mitades», es decir, recibiendo la mitad del mismo en el momento de zarpar y el resto al llegar al puerto de destino. Igualmente no podemos llegar a establecer con seguridad una cantidad prefijada para cada una de las categorías sobre las que estamos realizando este estudio, pues ésta estará en función de las posibilidades económicas del contratante y del contexto en el que esté inserta. A pesar de ello, a partir del Tribunal del Santo Oficio podemos aproximarnos a una cuantía relativa en función de cada navío sobre los sueldos de los hombres de la mar. Por lo general los grumetes no superan las 3 libras de grueso, los marineros llegan a las 6 libras de

grueso, pero los especializados cobran algo más. Respecto al sueldo de un maestre está en torno a las 30 libras de grueso²⁴.

Continuando con dicha gráfica, con un 23% aparecen los señores y dueños de las embarcaciones, lo que denota su implicación en el transporte marítimo y por tanto en la nave, si bien como decíamos con anterioridad, coincidirá por lo general con la figura del maestre o del capitán. En cuanto al capitán y marinero coinciden en el porcentaje (7%), seguidos por el piloto y el contra maestre. A este respecto y retomando la caracterización que establecíamos sobre la tripulación hemos de decir que los marineros se especializan en distintas funciones: carpintero, lombardero, artillero, tonelero, barbero, dispensero... Todas y cada una de estas funciones serán imprescindibles en la embarcación. Particularizando en el carpintero que suele coincidir con el calafate, Nicolás Cristóbal, marinero flamenco, preso en las cárceles de la Inquisición²⁵,

es contratado por Gaspar de Guerra para hacer unos trabajos de carpintería en un navío, siendo entregado nuevamente al Tribunal del Santo Oficio una vez terminada la obra: «otorgamos e conosemos por esta presente carta e confesamos aver resebido y estar a nuestro cargo el dicho Niculás Cristóbal para lo dar y entregar en la forma que dicha es, luego que aya de haser el dicho serviçio»²⁶.

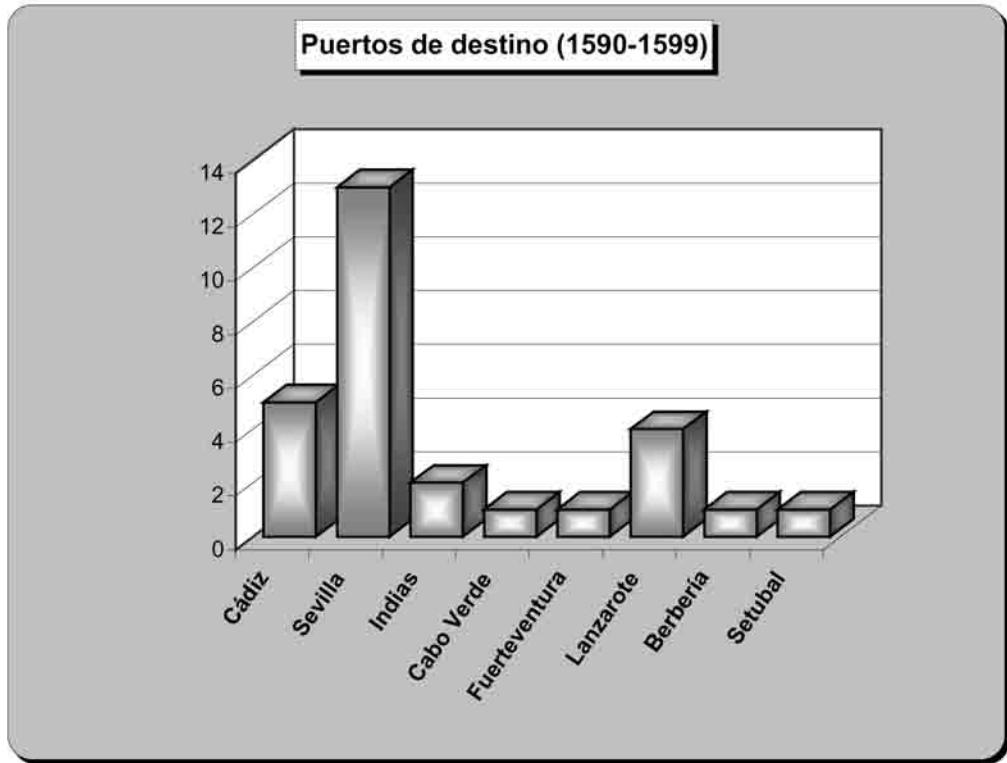
¿El oficio del mar da la posibilidad al marinero para que pueda vivir exclusivamente de él? Ciertamente y teniendo en cuenta el hecho de que no se puede dar la posibilidad de hacer viajes continuos durante años, y advirtiendo la movilidad propia del marinero trabajando en varias tripulaciones según es contratado, podemos afirmar que de manera mayoritaria el mundo marino requiere del uso de otro oficio. Así tenemos el ejemplo de Adrián Antonio, cocinero del navío *San Pedro*, que se gana la vida como hombre de la mar y hombre de campo²⁷. Igualmente observemos que a lo largo de este trabajo hemos señalado la especialización que requiere la marinería, como tonelero, calafate, barbero... Por tanto son oficios que también se requieren y son necesarios en tierra²⁸.

Con anterioridad señalábamos la extensión del mundo de la mar en lo profesional, es decir, entendíamos que el mar era lazo de unión entre varias profesiones, como el mercader y el marinero. Por lo general este tipo de profesiones es propio de lugares de costa e igualmente una misma familia suele dedicar su vida a un mismo oficio u otro interrelacionado. Ahora bien, las relaciones con la familia se insertan en un contexto del que poco sabemos (BRITO GONZÁLEZ, 2002: 138); con ello queremos señalar que lo cotidiano difícilmente aparece reflejado en la documentación, sobre todo tratándose de marineros, «gentes de paso». Esto no quiere decir que no exista alguna referencia sobre la conexión fami-

liar. De esta manera Manuel Báez de Matos, vecino de Sesimbra «y estante en esta de Canaria señor que soy después de Dios de las dos tercias partes de la carabela que Dios guarda nombrada *San Antonio*», y que comparte con Manuel Prieto, maestre, da una parte de la mencionada embarcación a su hija Leonor como dote para su casamiento, mandándole a Portugal la tercera parte de las ganancias que consiguieron en España²⁹. La dote, estudiada por la profesora Torres Santana, constituye un elemento fundamental y un seguro para el casamiento.

Por otro lado, el riesgo en el mar es un factor más que hemos señalado constantemente. Podemos hablar de situaciones fortuitas causadas sobre todo por la adversidad climatológica, lo que nos llevaría al naufragio, también entendamos en estos casos los ataques piráticos. Asimismo las averías serán una cosa más de la peligrosidad marítima, por tanto a la hora de obligarse un maestre a llevar determinadas mercancías, recurrirá como cláusula a cubrir esta posibilidad, como sucede con Juan Freile portugués, maestre y señor del navío *Nuestra Señora de la Concepción*, que se obliga con Guillén Ayala a llevar un cargamento de azúcar hacia Cádiz y el puerto de las Muelas en Sevilla. Por ello ha de pagar éste dos reales de averías por caja³⁰. Otro ejemplo lo tenemos en el maestre portugués de la carabela *San Antonio*, Bartolomé Jorge, que pide la misma cantidad de reales por cualquier avería³¹. Igualmente el riesgo puede advertirse refiriéndose a la cantidad de días en que se tardará en llegar al puerto de destino siempre y cuando no exista ningún peligro. En este sentido podemos entender de forma genérica esta advertencia, pues bien puede tratarse de un ataque de piratas o corsarios tan asiduos en aguas canarias, como de cualquier otro tipo riesgo.

Gráfica V



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Esteban Luis Francisco, maestre, se dirige al puerto de Arrecife en la isla de Lanzarote, especificando que en 12 días llegará a su destino «*si no hubiere riesgo alguno*»³². Precisamente y a pesar de que nos refiramos a naves en principio comerciales, no olvidemos que el periodo de guerra requiere una defensa ante la adversidad bélica, así el lombardero y artillero será un tripulante más en los navíos mercantes. El capitán bretón Roberto Brenin, que se dirige a Lanzarote, lleva en su navío seis piezas de artillería³³.

Los protocolos notariales nos muestran un perfil económico que no podemos eludir y que enriquece nuestro conocimiento acerca del mundo marítimo, del tráfico mercantil, del desarrollo del negocio propiamente dicho, del transporte de mercancías... Sobre todo y en definitiva nos introducen en varios aspectos de la vida marítima (RODRÍGUEZ YANES, 1992: 18). Dentro de este conjunto entresacamos los puertos de destino, tal y como vemos en la gráfica V.

Gráfica VI



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Sevilla destacará sobremanera y a ella se aproximarán Cádiz y Lanzarote. Por tanto observemos que, como señalábamos anteriormente, el comercio canario-europeo será pilar sobresaliente y fundamental de la actividad económica en el Archipiélago. En todos ellos la mercancía más generalizada será el azúcar que se exporta de las Islas Canarias, seguida por el vino canario. En este ámbito podemos referirnos a la distinción de cada una de las mercaderías propias de todo mercader a través de las marcas selladas en ellas. Así Francisco Bionne recibe de un mercader avecinado en la isla de Gran Canaria un cajón «*marcado de la marca de fuera*»; éste debe ser entregado a Santoni, vecino de Cádiz³⁴. Curiosamente el maestro Manuel Prieto confunde la marca de la mercancía transportada entregándosela a otro mercader, correspondiendo a Simón López, mercader y vecino de la isla de Tenerife, en el lugar de Garachico³⁵.

Respecto a la vecindad, como figura en la gráfica VI, tan sólo contamos con dos Estados: Francia y Portugal, estableciéndose este último con una cuantía claramente mayor, 83%. Esto se debe en principio a la procedencia de los marineros; atendamos a que Portugal es uno de los países católicos

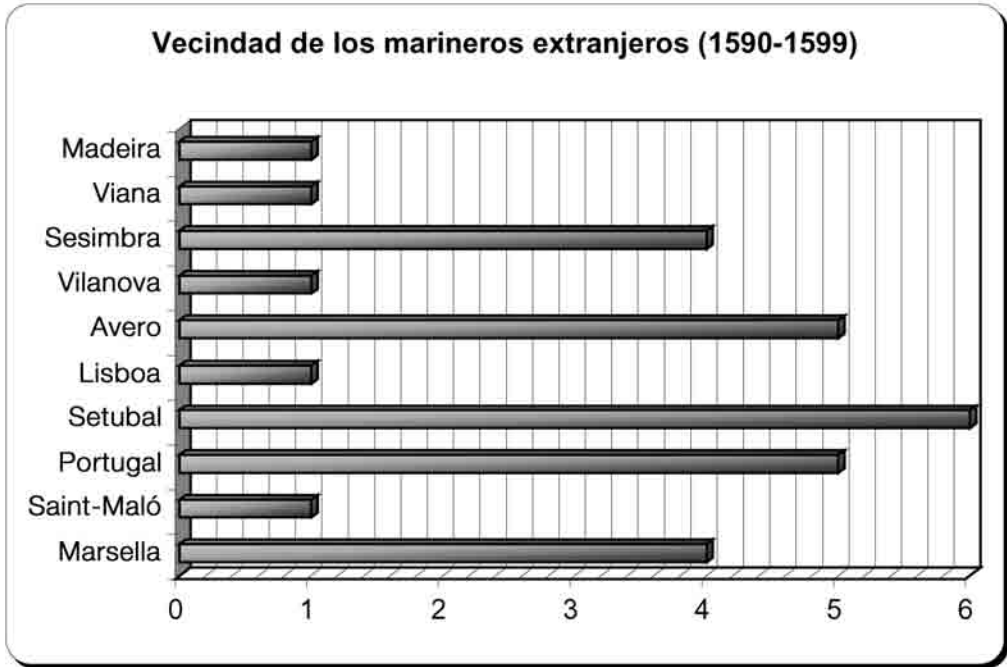
más importantes de la Europa del siglo XVI y que además en estos momentos en que está anexionada a España desde 1580, las relaciones entre ambos son más fluidas, sin olvidar la importancia de la situación geoestratégica de las Islas Canarias para el comercio entre Portugal, las factorías africanas y el sur de la Península Ibérica. Francia, por su parte, viene dada por una realidad más compleja sobre todo debido a las guerras de religión; recordemos que el Estado francés se declara católico en 1593 al convertirse Enrique IV al catolicismo. No obstante no podemos reducir las relaciones comerciales a un ámbito meramente religioso o político, al contrario, el interés económico será fundamental en esta línea.

A través de la gráfica VII y continuando con la vecindad de estos marineros extranjeros, apreciamos con detalle los lugares de los que son vecinos. Así en Francia sólo contamos con los lugares de Marsella y Saint-Maló que por otro lado se conforman como puertos principales en las relaciones comerciales galas. Observemos además que particularmente Marsella será puerto primordial en el área mediterránea francesa. En lo que se refiere a Portugal, encontramos varios puntos entre los que

destacan Setúbal, Avero y Sesimbra, si bien tenemos casos en los que simplemente figura su vecindad en el reino lusitano sin especificar ningún enclave concreto. Otros lugares que aparecen reflejados en la documentación notarial son: Lisboa, Viana,

Vilanova y Madeira, siendo ésta última punto clave en las relaciones canario lusitanas durante el Antiguo Régimen, sobre todo en función de la similitud geográfica, de la cercanía, de la realidad archipelágica...

Gráfica VII

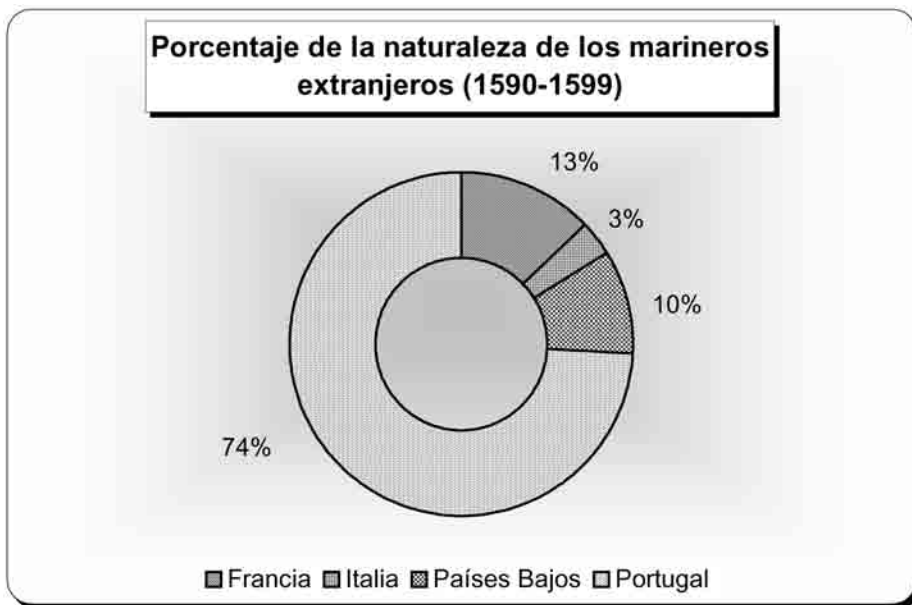


Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Decíamos que normalmente la procedencia del navío coincide con la naturaleza del maestro. Así a través de las visitas de navíos hechas por la Inquisición se puede apreciar cómo el Atlántico Norte, Países Bajos y Alemania, supera al resto de los Estados. Ahora bien tengamos en cuenta que este tipo de documento, es decir, la visita de navío, a pesar de su importancia cualitativa y cuantitativa sólo es una aproximación a la arribada de navíos extranjeros a nuestras costas. Igualmente hemos de ha-

cer notar que en la década propuesta para este trabajo, Inglaterra no aparece en la misma; esto nos lleva a la Ordenanza promulgada por Felipe II sobre el comercio en 1586, según la cual se prohíbe el comercio anglo-español. Asimismo sumaríamos la idea del contrabando, el corso y la piratería; en este sentido y para una mayor profundización son fundamentales los estudios de Elisa Torres Santana y Alexis Brito González.

Gráfica VIII

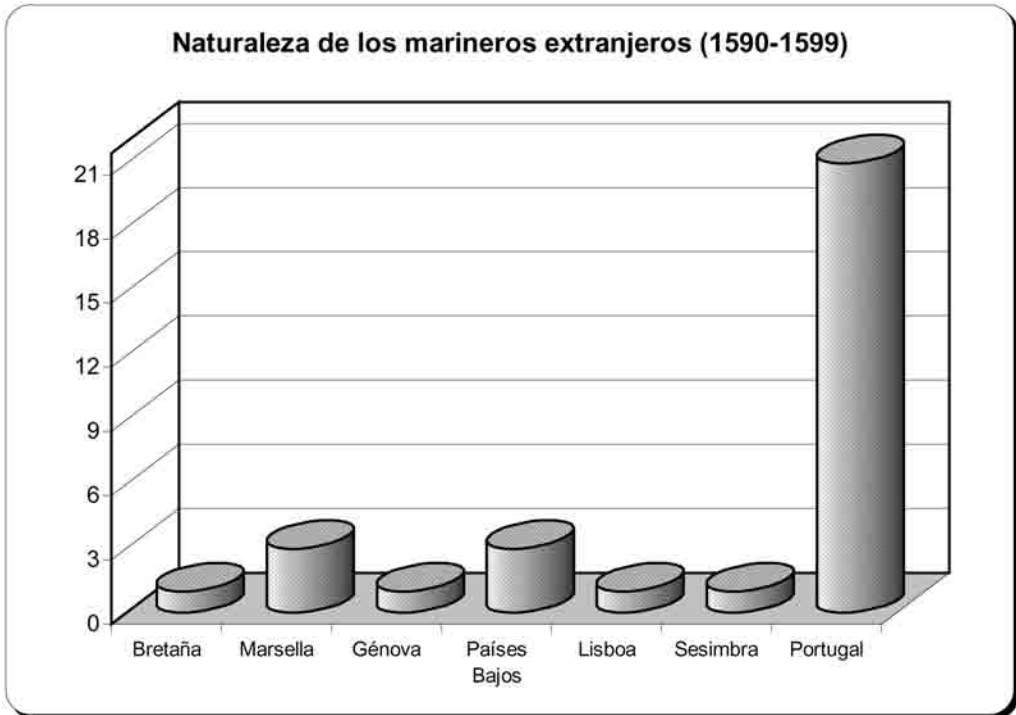


Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

En la gráfica VIII, sobre la naturaleza de los marineros extranjeros, vuelve nuevamente a destacar Portugal (74%) obteniendo la mayoría cuantitativa. Francia y los Países Bajos con un 13% y 10% respectivamente se acercan entre sí. Por tanto debemos retomar y tener en cuenta el razonamiento que realizamos en las gráficas sobre la vecindad de los mismos. Por último se sitúa Italia donde Génova, Venecia y Nápoles destacan por sus puertos marítimos. Resulta significativo el resultado que hemos obtenido a partir de la documentación notarial si consultamos el Tribunal de la Inquisición de este mismo periodo, pues los Estados valones e Inglaterra contarán con un número importante de marineros procesados en el Santo Oficio. Observemos que

ambos países son protestantes por un lado, y por otro mantienen situaciones de hostilidad con la Corona española no sólo por su política sino por su respaldo a la actividad pirática y corsaria, factor que como decíamos hace decaer el comercio y aumentar el riesgo de tráfico marítimo. Por tanto este conjunto nos lleva a la idea de contrabando, realidad ineludible en aguas canarias. Como señala Werner Thomas en la década de 1590 la Inquisición descubre parte del contrabando flamenco a través de navíos como el de *San Pedro* (THOMAS, 1992: 55-63). Siguiendo en el ámbito inquisitorial, Francia y Portugal figuran en una cuantía muy inferior a la señalada para los países protestantes.

Gráfica IX



Fuente: **Protocolos Notariales**. Elaboración propia.

Para finalizar queremos detallar los lugares de procedencia de los marineros extranjeros según los protocolos notariales. Como observamos en la gráfica, Portugal de forma genérica ocupa el lugar más destacado, habiendo una gran diferencia con el resto de los lugares citados. Marsella y los Países Bajos continúan en importancia quedando por último Bretaña, Génova, Lisboa y Sesimbra.

CONCLUSIONES

El reinado de Felipe II se caracteriza por una problemática vista desde dos vertientes: la vertiente político-religiosa y la económica. Ahora bien, la primera de éstas será la que más influencia tenga durante la centuria del XVI. A lo largo del Antiguo Régimen y particularmente en este siglo no podemos dividir de forma nítida el ámbito

político del religioso, pues ambos se unen sin que se pueda distinguir el uno del otro.

Por tanto observamos en esta época un cambio profundo en la mentalidad y sobre todo en la transformación del fenómeno religioso variando con ello la Cristiandad. Así el protestantismo se extenderá y coincidirá con una crisis dentro del seno de la Iglesia Católica, tomando como baluarte las ideas nacionalistas. De este modo, partiendo de esta base nacionalista, el protestantismo avanzará y se desarrollará; tengamos en cuenta que esta corriente religiosa sin el aporte político carecería de tal fuerza. En definitiva el protestantismo es punto de inflexión y fricción en la Europa del siglo XVI. Resulta obvia la intervención del protestantismo en la política: Felipe II rechaza cualquier elemento contrario a su poder y autoridad.

Retomando nuevamente el Atlántico, ámbito que más nos interesa, debemos señalar que ante esta coyuntura Canarias se verá absolutamente resentida, tanto a nivel social como a nivel económico. La razón que nos lleva a tal afirmación se fundamenta en lo siguiente: la actividad económica más importante del Archipiélago canario será, durante todo el Antiguo Régimen, el comercio.

Por tanto el mayor interés vendrá dado por el exterior, concretamente el comercio canario europeo dará gran rentabilidad a las Islas. En otras palabras, la sociedad canaria necesita del comercio exterior para su desarrollo y evolución, para su crecimiento económico y a la vez para su mantenimiento. A través de la documentación notarial comprobamos cómo el comercio entre Gran Canaria y Europa será mayor que con el resto de los continentes.

Asimismo no debemos dejar a un lado en este sentido la situación geográfica de Canarias, «lugar de fronteras» entre América, África y Europa. De este modo y respondiendo precisamente al factor geográfico, las tierras isleñas requieren del mar, del tráfico y las comunicaciones marítimas, pues esto la inserta en el ámbito internacional. Por otro lado el comercio con los continentes americano y africano nos aparece en menor medida en los protocolos notariales pertenecientes a este periodo. No obstante hemos de señalar su importancia para el comercio isleño, sobre todo en lo que se refiere a América. En cuanto a África es la vía comercial más abandonada por la historiografía canaria. Los puntos de mayor índice de comercio se centrarán en este caso en las costas de Berbería, el golfo de Guinea y Cabo Verde.

Sin embargo y precisamente por la realidad archipelágica, Canarias no sólo se verá abocada al comercio exterior sino al comercio interinsular. Ahora bien, este último se verá limitado al ámbito insular, estrechando y delimitando esta circunstancia su desarrollo.

El marinero juega un papel fundamental en el tráfico mercantil. Dentro de su mundo la mentalidad en el mar será crucial y la podemos apreciar a través de los nombres de navíos. Sin embargo para este periodo sólo contamos con el nombre de embarcaciones portuguesas, por lo que son denominaciones referidas a la devoción, a la creencia católica. Así en muchas ocasiones conoceremos a través del nombre la procedencia de la nave. No obstante, este dato no es extensible a todas las embarcaciones.

En cuanto a la organización interna de la tripulación se caracterizará por la jerarquía. A pesar de esta circunstancia el marinero, tenga la categoría que tenga, se considerará hombre de la mar y mareante. Dentro del navío en primer lugar está el señor y dueño de la nave, seguido por el capitán, el maestro, el piloto, el contramaestre, el condestable, el marinero, el grumete y el paje. Cada uno tiene una función determinada y necesaria en el barco. Según las fuentes notariales, en Gran Canaria contamos con un 56% de hombres de la mar cuya categoría es ser maestro; seguidamente aparecen los señores y dueños con un 23%.

Asimismo no siempre el hombre de la mar se dedicará en exclusiva a este oficio. Con ello queremos decir que para su supervivencia y sustento recurrirá a trabajar en lo que conozca y en lo que pueda. Por otro lado no podemos dejar de lado la relación entre las profesiones a través del mundo del mar. En este sentido mercader y marinero van unidos, produciéndose una interrelación profesional. Siguiendo en esta línea, uno de los factores más relevantes es el riesgo en el tráfico marítimo. Éste viene dado por varios elementos entre los que contamos la adversidad climatológica, los ataques piráticos y las negligencias de la tripulación.

Entre los puertos de destino Sevilla será el más destacado, seguido de Cádiz y Lanzarote, con lo que confirmamos lo dicho con

anterioridad en cuanto al comercio canario-europeo. En otras palabras, la relación comercial más importante con el Archipiélago la tendrá Europa. En cuanto a la vecindad y a la naturaleza apreciamos que Portugal se sitúa en un lugar preponderante a diferencia del resto. Una de las razones que podemos argumentar en este sentido será la estrecha relación que mantienen el Estado español y lusitano, sobre todo si tenemos en cuenta que éste se anexionó a aquél en 1580.

En definitiva, la documentación trabajada muestra un perfil económico claro y su riqueza es indudable. Sin embargo, no podemos olvidar que parte de la misma no puede ser consultada, por lo que en ello perdemos una visión global y detallada de la realidad histórica a estudiar. De esta manera debemos recurrir al cruce de fuentes. El camino de la mar aún comienza su andadura en la historiografía canaria.

NOTAS

- 1 A(rchivo) H(histórico) P(rovincial) de L(as) P(almas) Francisco Suárez, Leg. 902, fol. 280 r.-281 r.
- 2 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 884, fol. 263 v.-264 r.
- 3 A.H.P.L.P. Bernardino Palenzuela Jiménez, Leg. 929, fol. 393 r.-394 v.
- 4 Idem, fol. 131 r.-134 r.
- 5 A.H.P.L.P. Fernando Hinojosa, Leg. 967, fol. 209 r.
- 6 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 902 y Ambrosio de Campos, Leg. 930, fol. 74 r.-v.
- 7 A.H.P.L.P. Bernardino Palenzuela Jiménez, Leg. 929, fol. 131 r.-134 r.
- 8 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 902.
- 9 Idem, fol. 266 r.-267 r.
- 10 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 930, fol. 121 r.-122 v.
- 11 Idem, fol. 342 r.-v.
- 12 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 903, fol. 320 v.-321 r.
- 13 A.H.P.L.P. Francisco Ponce, Leg. 963, fol. 290 r.-291 r.
- 14 A(rchivo) M (useo) C (anario) Inquon., LXXX-1.
- 15 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 930, fol. 342 r.
- 16 A.M.C. Inquon., sin catalogar.
- 17 A.H.P.L.P. Alonso de San Juan, Leg. 883, fol. 94 r.-v.
- 18 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 902, fol. 280 r.-281 r.
- 19 A.H.P.L.P. Bernardino Palenzuela Jiménez, Leg. 929, fol. 205 r.-v.
- 20 A.H.P.L.P. Francisco Ponce, Leg. 963, fol. 295 v.-297 r.
- 21 A.M.C. Inquon., CXXXI-21.
- 22 A.H.P.L.P. Bernardino Palenzuela Jiménez, Leg. 929, fol. 131 r.-134 r.
- 23 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 902, fol. 255 v.-256 v.
- 24 El equivalente de una libra de grueso, moneda flamenca, es aproximadamente 1200 maravedíes. A.M.C. Inquon., CXLIV-17, LXXIX-18, CXXVIII-3, respectivamente.
- 25 A.M.C. Inquon., XV-7.
- 26 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 930, fol. 261r.
- 27 A.M.C. Inquon., CLXXI-34.
- 28 El maestre del navío *La Posta* Jacob Salomón trabaja también como tonelero (A.M.C. Inquon., XI-32).
- 29 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 902, fol. 99 r.-100 r.
- 30 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 884, fol. 263 v.-264 r.
- 31 A.H.P.L.P. Francisco Ponce, Leg. 963, fol. 291 r.-292 v.
- 32 A.H.P.L.P. Ambrosio de Campos, Leg. 930, fol. 121 r.-122 v.
- 33 A.H.P.L.P. Francisco de Casares, Leg. 926, fol. 298 r.-299 v.
- 34 A.H.P.L.P. Bernardino Palenzuela Jiménez, Leg. 929, fol. 205 r.-v.
- 35 A.H.P.L.P. Francisco Suárez, Leg. 903, fol. 342 v.-343 r.

BIBLIOGRAFÍA

- AZPIAZU ELORZA, J.A., (1990): *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, tomo I, Guipúzcoa.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1991): Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800). Las Palmas de Gran Canaria.
- BRITO GONZÁLEZ, A.D., (1997-98): Visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias en el siglo XVI, en «*Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*», 3, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 89-100.
- (2002): *Los extranjeros en las Canarias Orientales en el siglo XVII*, Las Palmas de Gran Canaria.
- EIRAS ROEL, A., (1984): *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La documentación notarial y la Historia*, tomo I, Santiago.
- FAJARDO SPÍNOLA, F., (1999): La Inquisición de las Islas Canarias bajo Felipe II: corso, contrabando y herejía, en «*V Reunión Científica de la Asociación Española Moderna*», vol. I, Cádiz, pp. 447-453.
- (2000): Comerciar con el enemigo: Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630), en «*XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*», Las Palmas de Gran Canaria.
- GALVÁN ALONSO, D., (1990): *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*, Fontes Rerum Canariarum, XXIX, tomo I, La Laguna.
- GARCÍA DE PALACIO, D., (1993): *Instrucción náutica*, Madrid.
- LOBO CABRERA, M., (1980): El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes, en «*Anuario de Estudios Atlánticos*», 26, Madrid-Las Palmas, pp. 303-350.
- (1985): Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII, en «*Anuario de Estudios Atlánticos*», 31, Madrid-Las Palmas, pp. 345-374.
- (1992): El comercio del vino entre Gran Canaria, Europa y África, en «*Anuario de Estudios Atlánticos*», 38, Madrid-Las Palmas, pp. 253-279.
- (1999): Repercusiones de la política de Felipe II en el comercio canario, en «*V Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*», vol. I, Cádiz.
- LÓPEZ GARCÍA, J.S., (1985): El puerto de Sardinia de Gáldar en los siglos XV y XVI, en «*V Coloquio de Historia Canario-Americana*», tomo II, Sevilla.
- MOLINA ÁVILA, M.T. y CORTÉS ALONSO, V. (1984): *Mecanización de protocolos notariales. Instrucciones para su descripción*, Madrid.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., (1996): *Los hombres del océano. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla.
- RODRÍGUEZ YANES, J.M., (1992): La tripulación de las naves en el comercio canario-americano (siglos XVI-XVII), en «*Tebeto V. Anuario del Archivo Insular de Fuerteventura*», tomo 1, Puerto del Rosario, pp. 15-58.
- RUBIO SERRANO, J.L., (1991): *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)*, tomo I, Málaga.
- RUMEU DE ARMAS, A., (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, 3 tomos, Madrid.
- THOMAS, W., (1992): Contrabandistas flamencos en Canarias (1593-1597), en «*IX Coloquio de Historia Canario-Americana*», tomo II, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 55-63.
- TORRES SANTANA, E., (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1985): Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII, en «*V Coloquio de Historia Canario-Americana*», tomo IV, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 427-454.
- (1990): El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVII, en «*II Coloquio Internacional de Historia de Madeira (1989)*», Funchal.
- (1991): *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas de Gran Canaria.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de, (1978): *Noticia de la Historia de Canarias*, tomo II, Madrid.