MANUEL LOBO CABRERA

LOS MERCADERES ITALIANOS Y EL COMERCIO AZUCARERO CANARIO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

Estratto dal volume:
« ASPETTI DELLA VITA
ECONOMICA MEDIEVALE »
Atti del Convegno di Studi
nel X Anniversario della morte di Federigo Melis
Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984

Firenze 1985

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Manuel Lobo Cabrera

LOS MERCADERES ITALIANOS Y EL COMERCIO AZUCARERO CANARIO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

La presencia de los italianos en la Península Ibérica, y en especial en las zonas meridionales, ha quedado suficientemente demostrada por los trabajos de F. Melis y Ch. Verlinden [1]. Estos autores nos informan del papel jugado por los italianos en los sistemas económicos bajomedievales, de las principales ciudades andaluzas, creando el precedente de la colonización americana [2].

También es de constatar su ligazón a las empresas marítimas castellanas gracias a su especial vocación marinera, aún cuando al final de la Edad Media tuvieron que soportar la competencia mallorquina y catalana [3].

En Cadiz y Sevilla la colonia más numerosa dentro de los grupos extranjeros fue la italiana, siendo los genoveses sus máximos representantes. En Sevilla se señala su existencia desde el siglo XII, lo mismo que en Málaga cuando aún la ciudad se hallaba en manos de los árabes [4]. En el siglo XIV cuentan con un barrio de Génova, y en 1412 aparece la primera rela-

[1] F. MELIS, *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI* (*Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad*), Sevilla 1976. En esta obra se recogen seis trabajos del autor referidos al comercio y al papel de los italianos en la Península Ibérica Ch. VERLINDEN, *Le influenze italiane nella colonizzazione iberica* (*Uomini e metodi*), en « Nuova Rivista Storica », XXXVI (1952), pp. 254-270; *Quelques types de marchands italiens et flamands dans les premieres colonies ibériques au XV siècle* en *Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel,* herausgegeben von H. KELLENBENZ, Kölner Kölloquien zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band I, Colonia-Viena 1970.

[2] F. MELIS, *op. cit.*, p. 60. Ch VERLINDEN, *Précedents medievaux de la Colonie en Amérique,* « Programa de Historia de América Periodo Colonial », México 1954.

[3] J. HERNANDEZ PERERA, *Esculturas genovesas en Tenerife,* en « Anuario de Estudio Atlánticos », 7 (1961), p. 389.

[4] J. VICENS VIVES, *Historia social y económica de España y América,* II, Barcellona 1971, p. 436.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

ción de genoveses estantes en Sevilla, en donde constan apellidos des personajes que se asentaron, luego, definitivamente, en la ciudad del Betis [5], en Cádiz y en el característico triángulo andaluz: Sevilla-Cádiz-Sanlucar.

Cádiz aparece como puerto importante en la ruta genovesa en 1441 fecha a partir de la cual se convierte en un gran almacen para la España del sur y Africa occidental, y nudo del tráfico ibérico-musulmán [6].

Esta colonia establecida en la Baja Andalucía y en casi todo el contorno de la Península Ibérica participó desde muy pronto en las empresas comerciales y de conquista de las Islas Canarias. A partir del viaje de Lancelotto Mallocello, navegante genovés, los mercaderes europeos, entre ellos por supuesto los italianos, que rara vez llegaron más allá de los puertos mediterráneos [7], se acercan a las islas y las costas canarias se llenan de navegantes y mercaderes que buscan tintes, especias y esclavos. Con respecto a los italianos no puede hablarse de una colonia propiamente dicha en Canarias hasta los últimos años del siglo XV, cuando el azúcar y su comercio era capaz de multiplicar sus negocios, centrado hasta entonces en la orchilla y en los esclavos. No obstante, con anterioridad, se encuentran algunos genoveses en las Canarias primeramente conquistadas [8].

La conquista de las Canarias mayores por parte del poder real fue una ocasión propicia para su intervención en el Archipiélago. Colaboraron con préstamos en las companías preparadas al efecto [9]. De ellos se puede decir que fueron los primeros comerciantes, junto con los portugueses, que ejercieron esta profesión en Canarias.

Después de la conquista se asientan definitivamente en el Archipiélago; participan en los repartimientos de tierras y aguas y se incorporan a la vida isleña de manera directa. Muchos de ellos, ricos hacendados, se dedican a la agricultura y comercio del azúcar, dominando la producción y comercia-

[5] A. COLLANTES DE TERAN SANCHEZ, *Sevilla en baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla 1977, pp. 215-216.

[6] J. SANCHEZ HERRERO, *Cádiz. La ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba 1981, p. 147.

[7] H. G. KOENIGSBERGER y G. L. MOSSE, *Europa en el siglo XVI*, Madrid 1974, p. 49.

[8] L. LA ROSA OLIVERA, *Francisco Riberol y la colonia genovesa en Canarias*, en *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*, Las Palmas 1978, p. 183. En Lanzarote y Fuerteventura, en la segunda mitad del siglo XV, se hallan dos genoveses: Antonio Luzardo de Franquiz y Luis de Casañas.

[9] CH. VERLINDEN, *Gli Italiani nell'economia delle Canarie all'inizio della colonizzazione spagnola*, en « Economia e Storia », VIII, 2 (1960). A. RUMEU DE ARMAS, *La conquista de Tenerife, 1494-1496*, Tenerife 1975. Este autor dedica un apartado al concierto realizado entre Alonso Fernández de Lugo y los genoveses Francisco Palomar, Guillermo de Blanco, Nicolás Angelat y Mateo Vina, para la conquista de Tenerife, pp. 211-215.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

lización, a la vez que controlan el dinero, escaso en las islas en los primeros momentos [10].

En Gran Canaria la colonia genovesa aumentó progresivamente durante la primera mitad del siglo XVI. En Las Palmas colaboraron con sumas importantes de dinero para construir una capilla en el convento de San Francisco, lo que les valió para poseer privilegio de enterramiento [11].

Desde aquí, Canarias, reiniciaron y aumentaron sus negocios. Exportaban productos canarios e importaban manufacturas y productos de primera necesidad, tan necesarios en aquellos primeros momentos de la creación de la sociedad isleña. Su mayor interés se centró en el comercio azucarero. La mayoría llegó atraida por él, bien como mercaderes bien como agentes o factores de sus propias familias o de otras casas comerciales. Muchos italianos, genoveses y nizardos, como los Azuaje, Cairasco y Cibo, llegaron como comerciantes, pero al insertarse en la sociedad, participar en el consistorio, y unirse a familias conquistadoras, dan la espalda al comercio y se convierten en hacendados, produciendo y elaborando azúcar. Son sustituidos en el merçado por nuevas remesas de italianos, que se establecen como agentes e insertan el Archipiélago en la economía de mercado, con un fuerte y duradero comercio extendido a los principales puertos europeos.

El objeto de nuestro estudio se centra más en las relaciones comerciales que en la actividad y presencia de los italianos dentro del Archipiélago, analizada y estudiada ya por otros autores [12].

1. *El comercio azucarero y los italianos*

La importancia del grupo en las relaciones comerciales se ha seguido a través de la documentación notarial. En conjunto dominan y sobresalen los genoveses, tal como demuestran las fuentes. Esto no quiere decir que no interviniesen en este trato italianos de otras repúblicas, pues como ha demostrado Melis la modestia de la participación toscana representada en la documentación no es del todo real, toda vez que desde el siglo XV los florentinos habían abandonado la costumbre de comparecer ante el notario,

[10] L. La Rosa Olivera, *op. cit.*; M. Marrero Rodriguez, *Los genoveses en la colonización de Tenerife*, en « Revista de historia », XVI (1950), p. 53 y ss.; *Los italianos en la fundación del Tenerife hispánico*, en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milán 1962, pp. 329-337.

[11] G. Camacho Y Perez Galdos, *El cultivo de la cana de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)*, en « Anuario de Estudios Atlánticos », 7 (1961), pp. 42-43.

[12] Vid notas 8 y 9.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

al contrario de los genoveses, asiduos clientes que continuan haciendo sus contratos ante él [13].

Sus intensas operaciones y conexiones en los viajes transatlánticos eran similares a las desarrolladas por los florentinos, mediante companías comerciales o exportaciones aisladas dirigidas a la Península Ibérica, con base en los puertos de Cádiz y Sevilla, a Italia, a Flandes y a Francia. Desarrollaron este comercio con sus habituales técnicas mercantiles, con sus capitales y con su red de factores comerciales en todos y cada uno de los puertos.

Para analizar estas actividades contamos con una muestra de 36 documentos, fletamentos y conocimientos de embarque, otorgados en la ciudad de Las Palmas. En ellos se observa la intensidad de la participación genovesa.

Estos fletamentos se realizaban en Gran Canaria, aún cuando, a veces, muchos barcos vienen ya contratados desde Sevilla o Cádiz por mercaderes radicados en aquellas plazas. Muchos de estos comerciantes, a veces, compraban en la propia Sevilla la producción de azúcar, adelantada, a representantes de los duenos de ingenio o a ellos mismos durante sus estancias en la ciudad hispalense [14], y mandan luego por ella, después de la zafra. Otros fletaban naves en la ciudad del Betis para traer mercaderías de todo tipo a las islas, principalmente ropas y tejidos, y venderlas; a cambio en el viaje de retorno llevarían azúcar y productos derivados, comprados o cambiados por las citadas mercaderías [15]. No siempre realiza estas operaciones el mercader, sino que da poderes a familiares o factores para fletar las naos y cargarlas en Canarias [16], y consignar la carga a él o a otros sus agentes en distintas plazas europeas.

Para sacar más beneficios y rendimientos en sus operaciones, invierten dinero en barcos, mediante préstamos [17], consiguiendo asi no solo controlar

[13] F. Melis, *Las fuentes especificas de la historia económica y otros estudios*, Valladolid 1977; *Gli italiani e l'apertura delle vie atlantiche*, en *Mercaderes italianos, etc.*, cit., p. 10.

[14] F. Morales Padron, *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, en « Anuario de Estudios Atlánticos », 7 y 8 (1961-1962), pp. 239-340, 355-492, 380, doc. 393.

[15] *Ibidem*, p. 384, doc. 410. Una maestre de nao la fleta a Bernardino de Riberol para traerla cargada de mercaderías desde el Puerto de Santa María a Canarias.

[16] *Ibid.*, p. 393, doc. 455. En 1530 Carlo Catano y Antonio de Grimaldo, mercaderes genoveses, estantes en Sevilla, dan Poder a su factor Jerónimo Catano, estante en Sevilla, para que en Cádiz, ordene a Pedro de la Torre, señor y maestre de una nao, fletada por los otorgantes para cargar azúcares en Canarias, el itinerario del viaje.

[17] *Ibid.*, p. 259, doc. I. El mercader genovés Polo de Espinola presta a un maestre de nao 4.900 maravedís, para fornescimiento, despacho y mantenimientos, en un viaje que hace a Canarias y Madeira.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

el comercio sino también el transporte. No siempre corrían riesgos en sus negocios. A veces, el mercader capitalista entregaba paños a otros mercaderes, a cambio de que se los pagasen en azúcar [18]. Este sistema fue usual en Canarias. Un comerciante entrega cuatro paños y un sobretodo de figuras a cambio de 175 arrobas de buen azúcar [19].

Estas operaciones eran sencillas, no obstante Sevilla fue el escenario de negocios de mayor envergadura. En ella se forman compañías o sociedades temporales, para realizar un envío. Los socios eran compañeros de origen y profesión, e incluso de otras latitudes. Así por ejemplo a fines del XV se realiza una compañía entre un castellano, residenten en Gran Canaria, y un genovés asentado en Sevilla. Para ello fletan un navío, lo cargan con vinos y ropa, por el deseo de comerciar con varios artículos al mismo tiempo, en función de la ganancia; vendidas estas mercancías, su producto debía emplearse en azúcar y orchilla, a cargar en los puertos de Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura y Madeira. Cargado el navío debía dirigirse a Cádiz, donde podían descargar en función del negocio o seguir un itinerario hacia Levante con descarga y escala en los siguientes puertos: Valencia, Marsella, Génova, Civita Vecchia y Venecia [20].

Estos contratos aislados, otorgados en Sevilla entre fines del siglo XV y el primer tercio del XVI, nos dan una idea clara de la participación de los genoveses en el comercio azucarero canario desde sus inicios, aún cuando no podamos porcentuar su actuación; para ello nos remitimos a la documentación canaria. Según ésta, en la primera mitad del XVI, el 58 % de las operaciones comerciales estaban controladas por los genoveses y algún florentino, con porcerntajes diferentes según los puertos de destino.

Los genoveses realizaban sus negocios de varias formas. Personalmente, por medio de socios o de agentes. Las sociedades no tenían caracter fijo, se hacían para un solo viaje y cargazón. Las formaban con miembros de su propia familia, de su mismo origen, e incluso con castellanos. Sus agentes eran siempre genoveses, a quienes, mediante poderes, habilitaban para la compra y venta de mercancías.

También hallamos la figura del encomendero, hombre de negocios, mercader que al mismo tiempo que negocia lo suyo y compra azúcar, hace lo propio para otros compañeros radicados en Sevilla o Génova cobrando por ello una comisión.

[18] *Ibid.*, p. 267, doc. 30. El 26 de agosto de 1495 el mercader Alonso Salvago reconoce deber a Jacóme de Sopranis, 1.000 arrobas de azúcar por el valor de los paños que de él recibió. A pagar en Gran Canaria en los ingenios donde se suelen moler y hacer los azúcares.

[19] *Ibid.*, p. 277, doc. 65.

[20] *Ibid.*, pp. 334-335, doc. 275. Los mercaderes son Francisco de Lugo y Cosme de Berrio.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

2. *Puertos de destino de este comercio*

La orientación y dirección de este comercio se percibe a través de los puertos de destino. Cuatro grandes zonas son el escenario de actuación de los genoveses: Cádiz y Sevilla en la Península Ibérica, Génova en la península Itálica, Amberes en el condado de Flandes y Ruán en Francia. Son más o menos los mismos circuitos tomados por los italianos desde sus bases andaluzas.

La mayor actividad, en cuanto al movimiento de barcos y no de volumen de carga, corresponde a Cádiz y a Amberes con porcentajes de 38 y 33 % respectivamente, seguidos de Génova, Sevilla y Ruán.

Cádiz aparece desde el siglo XV como un puerto importante en las relaciones comerciales [21]. En el XVI se convierte en un centro destacado como base de distribución del azúcar canario hacia el Mediterráneo. Por ello aparece como el puerto más transitado.

En Flandes los genoveses contaban con un antiguo centro comercial, la ciudad de Brujas, pero la importancia creciente de Amberes con una relevancia sin parangón en el comercio y las finanzas, así como el establecimiento de una refinería de azúcar, determinó el cambio de centro [22]. Los navíos que zarpaban de Canarias cargados de azúcar se dirigían directamente a la citada plaza.

Génova y el puerto de Liorna, junto al Arno y a Florencia, patria de la mayoría de los mercaderes azucareros, era la mayor inversora de capitales en este comercio. Gran parte de sus patricios y de sus hombres de finanzas destacaban agentes y factores en Cádiz y en Canarias para comprar azúcar y dirigirla a aquel mercado.

Sevilla contaba con tradición de albergar entre sus muros y en su plaza a una nutrida colonia de genoveses, atraida por sus mejores posibilidades, condiciones de vida, y el ser un gran centro urbano y comercial [23]. Sin embargo los residentes en ella no destacan excesivamente en este tráfico. Quizá el aumento de tonelaje en los navíos, imposibilitó la subida del Guadalquivir y benefició a Cádiz.

El comercio con Francia, paralizado por la política beligerante del primer Austria, no era muy abundante. Sin embargo, el poco que se realiza con la plaza de Ruán es controlado también por los italianos.

[21] A. Rumeu de Armas, *Cádiz metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, Cádiz 1976.

[22] D. North y R. P. Thomas, *El nacimiento del mundo occidental. Una nueva historia económica (900-1700)*, Madrid 1978, p. 209; F. Mauro, *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*, Barcelona 1969, p. 159.

[23] J. Sanchez Herrero, *Cádiz, etc.*, cit., p. 147.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

3. *Comercio con Génova*

Génova, directamente, es la tercera plaza, en movimiento marítimo, que comercia con Gran Canaria, sin embargo podemos decir que acapara el primer lugar en cuanto a volumen de las mercancías se refiere. En cuatro navíos, fletados en Las Palmas entre 1519 y 1538, se cargan con aquel destino 1.204 cajas de azúcar. Calculando la caja a 16 arrobas según la medida usual de la época, y la arroba a 10,5 kilos, obtenemos que en estos años arribaron a la república ligur 202.272 kilos de azúcar.

Los sistemas seguidos en estas exportaciones son varios. El más generalizado es aquel en donde dos o tres mercaderes, de común acuerdo, fletan un navío para cargar cada uno su parte. El reparto no es igual, es decir que no fletan el navío a medias, sino que cada uno se compromete a cargar de acuerdo a sus inversiones y encomiendas. Así por ejemplo en 1531 Simón Franquiz, Nicoloso Marín y Jacóme Adorno, fletan una carabela para cargar de 40 a 60 cajas el primero, 50 el segundo y de 90 a 100 el tercero [24]. Unas veces van consignadas a ellos mismos, quienes viajan con la mercancía como dueños, y otras a mercaderes genoveses radicados en Sevilla de quienes son factores. Un cargamento es llevado a Cádiz, para de allí dirigirlo a los puertos de Venecia o Génova, a donde mandaren Carlo Castano o Antonio de Grimaldo, mandadores de genoveses, estantes en Sevilla [25].

En algún caso el sistema cambia. El agente viene a la Isla y compra el azúcar, como factor con comisión de varios vecinos de Génova. Es este el ejemplo de Antonio Adorno, mercader genovés, estante en Gran Canaria; carga en la nao de un vizcaino 494 cajas de azúcar distribuidas en lotes. El primero lo componen 207, el segundo 83 y el tercero 2. Estas 292 cajas con tres marcas diferentes van consignadas a Juan Francisco Fiesco y Manufro Vicencio Pinelo Adorno. Sesenta más van dirigidas a Juliano y Francisco Sauli; a Vicencio Centurión Fatinante 34, marcadas con las iniciales de su nombre y apellidos; treinta y siete para Nicolao Italiano, 23 para Filipo Sauli, 21 para Octaviano Sauli, 14 para Filipo Pinelo Adorno y 13 para Francisco Franquiz. Al mismo tiempo envía pez a Nicolao de Norava. El flete de esta nao fue hecho por Ginés Franquiz, estante en Cádiz [26]. Según

[24] ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS (AHPLP), Cristóbal de San Clemente, n. 740, f. 202*v*. Este cargamento iría Cádiz, para de allí dirigirlo a Génova, donde se entregaría a la persona ordenada por ellos, quién pagaría el flete en un plazo de 8 días después de la descarga.

[25] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 740, f. 91 *r*. El maestre de la nao, Pedro de la Torre, vecino de Portugalete, fue contratado en Cádiz, por orden de los mercaderes capitalistas. Vid. nota 10.

[26] AHPLP, Hernando de Padilla, n. 751, f. 455 *r*. Con esta carga hubo cierto

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

se deduce de esta escritura los consignatarios pueden ser compañeros, asociados en una compañía eventual, con dos empleados radicados en dos puertos distintos: Cádiz y Las Palmas. Uno comisionado para contratar el transporte y esperar en el puerto andaluz por la carga, y otro para comprar la mercancía y remitirla al anterior.

Otras veces los propios socios hacen todo el trato. Fletan la nao, se comprometen a buscar la carga y viajan con ella hasta el puerto de destino. No obstante las inversiones no son iguales. Uno lleva la mitad, otro 1/6 y el otro 2/6 [27].

Los navíos, normalmente, no hacen viaje directo a Génova, sino que realizan escala en Cádiz, para contratar con algún representante de la compañía o casa comercial, y a la vez para emprender el viaje « ... en conserba de otros qualesquier navíos que a la sazón oviesen de yr al levante ... » [28].

Los fletes se pagan por unidades de carga, tasados en moneda genovesa o castellana, según se pagara en una zona u otra. En moneda italiana el costo se establece en un ducado de oro razonado a 66 sueldos genoveses, mientras que en numerario castellano oscila entre 15 y 19 reales, pagados en un plazo de ocho días después de la descarga.

Junto con la mercancía viajan los propios mercaderes, los factores y los criados. Estos se hallan al servicio del mercader y se encargan de la correspondencia y mercadería. En alguna ocasión se acompañan de esclavos, que tienen a su servicio o llevan como una mercancía más en función de la ganancia.

4. *Comercio con la Península Ibérica*

Es Cádiz el principal y más importante nexo de unión de este comercio, aún cuando conozcamos alguna relación directa con Sevilla Las buenas condiciones comerciales de Cádiz así lo asegueran. Esta plaza les facilitaba el comercio con el Norte, con Africa occidental y con el Mediterráneo [29]. La red de factores establecidos en esta ciudad y en otros puertos andaluces, se hacen tan amplias que se ha hablado de que Genóva tras perder sus colonias en el Mediterráneo oriental las adquiere en el occidental [30].

problema, al aparecer en la cuenta del maestre do cajas menos. El mercader se comprometió a sacarlo a paz y a salvo, ante el comerciante a quién le faltaren.

[27] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 734, f. 109*r*. Se comprueba la inversión en función de la carga. Los mercaderes Juan Corona, Juan Bautista de Aguiar y Luis Saluzzo se reparten así: 150 cajas el primero, 50 el segundo y 100 el tercero.

[28] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 734, f. 110 *r*.

[29] J. SANCHEZ HERRERO, *Cádiz, etc.*, cit.; A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, etc.*, cit.,

[30] J. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 437.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

El papel del puerto gaditano se amplia al considerarlo base de distribución del azúcar canario en el hinterland andaluz y en el Levante. Al mismo tiempo hemos comentado su importancia como escala hacia Génova y como lugar de residencia de muchos factores genoveses que operaban en Canarias.

Entre 1518 y 1548 se registran en Las Palmas 15 escrituras que dan fe de este comercio. En ellas se percibe como estas transacciones eran controladas por genoveses en un 53 %.

En estas relaciones comerciales prima el carácter individual de la empresa sobre el resto, al parecer típico en las operaciones de los genoveses, con hacienda particular [31]. Es un mercader el que contrata la nave, la carga y la recibe en la bahía de Cádiz. Son exponentes de este tráfico Juan Corona, Francisco Lerca, Francisco Salucio, Agustín Casanova y Juan Bautista Amoreto entre otros. Casi todos son estantes en la Isla, aún cuando a causa de sus continuos contactos comerciales lleguen a obtener carta de vecindad igual que en Sevilla, donde dieron origen a familias españolizadas [32]. Por ejemplo Juan Corona y Francisco Lerca ejercieron como regidores en el cabildo grancanario [33]. Juan Bautista Amoreto, de origen nizardo, llega a Gran Canaria en 1545, y se queda definitivamente en ella, uniendose a otra familia genovesa, con intereses en el comercio y en el azúcar: los Cibo.

Sus envíos son apreciables, entre 40 y 210 cajas de azúcar por barco. La máxima cantidad es cargada por Francisco Salucio, quién irá junto con sus gente, en la carabela, sin flete [34].

En alguna ocasión son dos mercaderes los que fletan una nave al completo para cargarla de azúcar. En este caso son de citar Teodoro Calderina, vecino de Las Palmas desde 1520, y Jacóme Corona, estante en ella por la misma fecha. Ambos contratan la carabela del portugués Juan Luis para remitirla a Cádiz con azúcares [35].

El tercer sistema es a través de factores, encargados de la compra, del transporte y de la consignación, mediante conocimientos de embarque, a los respectivos mercaderes radicados en Cádiz. Un ejemplo significativo es el de Agustín Sauli Casanova; este carga en el navío *Santiago*, surto en el puerto de las Isletas, 143 cajas, por cuenta y riesgo de los siguientes

[31] F. MELIS, *Gli italiani, etc.*, cit., p. 170.

[32] A. DOMINGUEZ ORTIZ, *El Antiguo Regimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid 1974, p. 176.

[33] L. LA ROSA OLIVERA, *Francisco Riberol, etc.*, cit., p. 197. Lerca fue también prestamista y comerciante de orchilla.

[34] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 738, fs. 116*v*-118*v*. De las 210 cajas, 120 se habrían de cargar en el puerto norteño de Sardina, lo que induce a pensar que fueron compradas en los ingenios de Gáldar y Agaete, propiedad de genoveses.

[35] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 735, f. 721*r*. La carga se tomaría en los puertos de Agaete y Las Isletas.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

mercaderes: 54 para Paulo Sauli Casanova, quizá su hermano; 30 para Nicolao de Marini de Génova; 15 para Batista Cataño; 19 para Jerónimo Cibo de Sopranis; 18 para Jinardo Cataño, y 7 para él mismo. Todas con sus respectivas marcas, en donde se alude a las iniciales de sus nombres y apellidos. En este caso más que de un factor hay que hablar de un encomendero pues a la vez que actúa por cuenta propia lo hace por comisión de otros cinco mercaderes. Un hermano suyo, Jacóme Sauli Casanova, residente en Cádiz, era quién debía recibir la mercancía, pagar los fletes y averías correspondientes y distribuir el azúcar a sus respectivos dueños [36].

En este tráfico es donde único hemos constatado la presencia de dos florentinos. Uno es Andrea Peri, quién fleta un navío para cargar en La Palma de 100 a 120 cajas de azúcar, con destino a Cádiz, donde se descargarían y pagarían los fletes [37]. El otro, Perucio Peri, reclama azúcar cargada en Gran Canaria y perdida con el navio en un puerto de Tenerife [38].

Este comercio es el más activo, en cuanto a mercaderes y a movimiento de barcos, pero no en cuanto a volumen de carga. Comparado con Génova, casi triplica el número de fletes, pero queda reducido su peso comercial en las importaciones de azúcar. Con destino a Cádiz salieron en este periodo del puerto grancanario 1.053 cajas, con un volumen en azúcar de 170.184 kilos. Si sostenemos que esta cantidad es para distribuirla en Levante, podemos suponer que casi medio millón de kilos fueron absorbidos por los mediterráneos en esta primera mitad del siglo.

Los fletes de acuerdo con la distancia se reducen a casi un tercio. Por una caja de azúcar se pagaba en Cádiz de 4 a 6 reales. No obstante, a veces, sufrían un alza. Incidía en ello las escalas relizadas en la propia Isla. El azúcar era comprado, en ocasiones, en el interior y zonas alejadas de la capital. Allí se trasladaban los navíos a recoger parte de la carga, y el resto lo tomaban en el puerto de la ciudad. Cuando esto sucedía el flete aumentaba en un real más [39].

El tráfico con Sevilla es minimo. Solo contamos con un fletamento como ejemplo. El fletador es Diego Franquiz, perteneciente a otra de las familias con arraigo en las islas; es este un ávido comerciante, participa en la trata directamente y mediante la formación de compañías; posteriormen-

[36] AHPLP, Gil de Quesada, n. 758, f. 132*v*. El conocimiento de embarque se otorgó en 1545. Las marcas son variadas, pues muchas veces la inicial se encierra en un cuadrado, y otras lleva entre una inicial y otra una cruz.

[37] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 740, f. 378*v*.

[38] AHPLP, Gil de Quesada, n. 758, f. 473*v*. Iban consignadas a Andrea Peri, el otro florentino del cual hemos hecho mención en el texto En este navío cargó Juan Bautista Amoreto 80 cajas de azúcar, a nombre de otras personas.

[39] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 735, f. 47*v*.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

te trafica con Flandes, enviando azúcar a Amberes [40]. En Sevilla se convitió en un cargador de gran envergadura, con una red de negocios extendida a Puerto Rico, Santo Domingo y Nueva España. Los navíos que envía a Indias, con objeto de no abonar los derechos correspondientes los dirige a Canarias, con el pretexto de comerciar en dichas islas [41]. En 1522 carga en un navío 60 cajas de azúcar consignadas a su pariente Rodrigo Franquiz, cambiador, vecino de Sevilla [42]. Aquí el comercio se mantiene dentro de una estructura familiar, actuando un miembro del núcleo en cada uno de los puertos, objeto del comercio.

5. *Comercio con Flandes*

En esta primera mitad del siglo se puede asegurar que el tráfico Canarias-Flandes estaba en manos de los mercaderes genoveses en un 50 %. Este control lo comenzaran a perder a partir de 1550, del mismo modo que descendió su participación en el comercio transatlático indiano, por dedicarse a las finanzas [43]. Su reemplazo en estas técnicas mercantiles les correspondió a los flamencos y castellanos.

Los medios utilizados en este tráfico norteño, en el cual tenían experiencia [44], son similares a los ya comentados, aún cuando se andignas de destacar algunas novedades. Normalmente los genoveses se asocian para enviar el azúcar y negociarla con mercaderes de su mismo origen e incluso castellanos. Otra novedad es que a diferencia de los genoveses que comercian con Génova y Cádiz, los que trafican con Flandes son todos vecinos de Las Palmas, con familiares y agentes en Amberes. Un tercer aspecto a senalar es la inclusión en las exportaciones de productos derivados del azúcar, como las remieles. Al mismo tiempo da la sensación de que la introducción en este mercado es lenta, no se envían grandes cantidades sino pequeñas partidas.

Su presencia en este comercio se acentúa a partir de 1532. En este año un Sopranis, ligado a una familia de larga tradición mercantil y financiera

[40] M. Lobo Cabrera, *El comercio entre Gran Canaria y Flandes hasta 1558, a traves de la burguesìa mercantil,* IV Coloquio de Historia Social de Canarias, Las Palmas 1979, p. 43.

[41] E. Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II,* I. *Los mercaderes y el trafico indiano,* Valladolid 1979, pp. 315-316.

[42] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 735, f. 362*v*.

[43] R. Pike, *Enterprise and adventure; the Genovese in Siville and the opening of the New World,* Ithaca 1966; *Aristocrátas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI,* Barcelona 1978, pp. 128-129.

[44] F. Melis, *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro,* en *Mercaderes, etc.,* cit., p. 74.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

en Sevilla y Canarias[45], aparece asociado con un castellano, fletando un barco con destino al ducado de Brabante. Fracisco de Sopranis, hijo natural de Jacóme de Sopranis, actúa en la Isla con poderes de su padre y de su tío[46]. El objetivo de la tal compañía es enviar a Amberes 60 pipas de remiel, 30 cada uno, consignadas a las personas contenidas en los pertinentes conocimientos de embarque[47]. Meses después, ambos de común acuerdo, se comprometen a entregar carga a otro maestre de navío con el mismo destino. Sopranis entrega 4 pipas de remiel y 2 cajas de azúcar, marcadas con almagre, remitidas a Gregorio Cataño, estante en Amberes, y su corresponsal en aquella plaza[48].

Asociaciones similares se realizan en años posteriores. En este caso son formalizadas por dos genoveses. En 1533 Lorenzo de Riberol y Teodoro Calderina, hombres que dedicaron gran parte de su vida a los negocios, y gozaron de prestigio y posición en la Isla, fletan un navío para enviar 35 toneladas de azúcares y derivados a la misma plaza. Un tercio de la carga iría por cuenta del primero y el resto por Calderina, a entregar a las personas consignadas en el embarque[49]. El otro ejemplo es más significativo. Aquí los protagonistas son Francisco Veintemilla, mayordomo de la capilla de los genoveses en Las Palmas, y Francisco Lerca. Ambos fletan una carabela al completo con azúcares y remieles, y remiten la carga a un hijo del primero, Francisco Canino de Veintemilla[50]. Este tipo de asociación es más segura toda vez que el agente en Amberes es un miembro de la estructura comercial familiar.

Tambien aparece el cargador individual, característico en otras rutas. En 1534 el genovés y mercader Pedro Juan Leardo, asentado en las islas desde 1523, fecha en las que aparece como apoderado de los recaudadores de las alcabalas y como arrendador de las Tercias Reales, concierta con un maestre de navío el transporte de azúcares y derivados al puerto de Amberes. La mercancía la compró en distintos puntos de la Isla, de ahí el recorrido a realizar por el maestre, pues era corriente adelantar dinero a los dueños de ingenio para concluir las zafras, y una vez terminadas el mercader debía recoger el producto en el peso del ingenio. Con el azúcar

[45] E. OTTE, *Los Sopranis y los Lugo*, II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977), Las Palmas 1979, I, p. 242.

[46] L. LA ROSA OLIVERA, *op. cit.*, p. 273.

[47] AHPLP, Hernando de Padilla, n. 748, f. 140*r*. El otro mercader es Alonso Sánchez, y remite su mercancía al mercader castellano Luis Pérez, estante en Amberes.

[48] AHPLP, Hernando de Padilla, n. 748, fs. 457*v*. y 462*r*. En el mismo año, 1532, Sopranis carga en otra carabela 27 pipas abarrotadas de remiel y 20 cajas de azúcar blanco, a entregar a la misma persona, Gregorio Catano.

[49] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 741, f. 172*v*.

[50] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 741, f. 351*r*.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

iría a Flandes un pariente suyo, Tomás Leardo [51]. Esto demuestra como las técnicas empleadas en Sevilla y Génova son transportadas a Amberes.

Leardo representa al típico mercader, pues su residencia en Gran Canaria la aprovechó para comerciar también con Indias, a donde pasó en 1540, para volver luego a Sevilla, desde donde envía mercaderías al Nuevo Mundo entre 1542 y 1551 [52].

En ocasiones se realizan operaciones más modestas, por sistemas similares a los ya comentados. Dos genoveses, habitantes de Gran Canaria, de común acuerdo, se reparten sus funciones para llevar a buen término sus negocios. Uno actúa como comprador e inversor en la Isla, Juan Bautista de Casales, y el otro recibe, vende y beneficia la mercancía en Amberes. La inversión y su volumen, comparada con los casos anteriores, es minima: dos cajas de azúcar [53].

En conjunto el volumen de las exportaciones azucareras a Flandes es reducido, al compararse con las destinadas a otros puertos, pero auguran un comercio en continuo aumento, pues entre 1550 y 1558 la salidas se multiplicarón lo mismo que la carga [54]. En los años estudiados se remitieron a Amberes desde los puertos de Gran Canaria 102.144 kilos de azúcar y 258,5 pipas de remiel, de los cuales era negociados por mercaderes genoveses 56.112 y 141,5 pipas, es decir más del 55 %.

Los fletes aumentan en esta ruta por la distancia, pero más que por unidades de carga se pagan por toneladas, equivalentes a cuatro cajas de azúcar y a dos pipas de remiel. Aproximadamente una caja pagaba de flete unos 13 reales.

6. *Comercio con Francia*

La intervención de los genoveses en este comercio no es muy abundante, como tampoco lo son las relaciones de Canarias con este país. Incide en ello la política beligerante llevada a cabo por el primer Austria, y la piratería practicada por los corsarios franceses en las aguas canarias. Pese a esto puede hablarse de un tímido e incipiente comercio, ampliado a partir de la paz de Cateau-Cambresis en 1559.

[51] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 741, f. 610*v*. Este debía de ser socio suyo, pues en 1534 Tomás Leardo aparece como testigo en la compra de un esclavo bozal, que realiza Pedro Juan Leardo.

[52] R. PIKE, *Enterprise, etc.*, cit., pp.90, 91 y 188. Un hermano suyo, Juan Leardo, tabién comerció con Indias y se estableció en Méjico.

[53] AHPLP, Francisco de Casares, n. 922, f. 184*r*. El residente en Amberes es Jerónimo de Mayuelo. Este mercader genovés, en la década de los 50, se convierte en el nombre de confianza de un flamenco, y actúa como agente suyo en Las Palmas.

[54] M. LOBO CABRERA, *El comercio, etc.*, cit., p. 49.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

Una pieza documental da fe de la participación de los genoveses en este tráfico. Su autor Juan Bautista Amoreto, de quién ya hemos hablado y a quién hemos visto enviando azúcar a Cádiz. Consta en la escritura como corredor de lonja, aún cuando también se dedica al comercio de esclavos[55]. En 1549 hace contrato con un portugués para cargar en su carabela toda la cantidad de azúcares que cupieran, tanto debajo de cubierta como en el alcazar, y llevarla a Ruán. Amoreto iría en el navío con la carga y la recibiría en Francia, en tierra, donde pagaría el flete, en un plazo de cuatro días, después de la llegada; además debía dar piloto suficiente para entrar en la barra o rios de Ruán, a su costa[56].

Es este un ejemplo característico de la actividad comercial de lo genoveses. Es lo que se llama empresa individual para realizar un envío con destino a un lugar determinado. Aquí el mercader lo es todo: capitalista, socio, cargador y factor.

7. *Transporte y costos*

El medio utilizado para transportar el azúcar desde Canarias a Europa era el barco. En este término generico se incluyen navíos, carabelas, naos y galeones. El aforo de estas naves oscilaba entre 40 y 60 toneladas, distinguiendo en ellas entre la tonelada de capacidad y de aforamiento o flete, de acuerdo a la mercancía. El azúcar y derivados se compulsaba mediante dos medidas: para el azúcar cuatro cajas equivalían a una tonelada, lo mismo que dos pipas de remiel.

Los navíos y carabelas eran embarcaciones ligeras con poca tripulación; el galeón era más pesado y de mayor capacidad por ser nave mercante, y la nao, en oposición al navío, era la nave comercial de gran tonelaje. Los máximos aforos se registran en el comercio con Génova, con naos de 75 y 125 toneladas, calculadas según la caga: 300 y 500 cajas respectivamente.

El origen del transporte, a juzgar por la nacionalidad de los maestres, se reduce a tres zonas: Andalucía, Portugal y Vizcaya. Esto demuestra la pérdida de control de la marina genovesa en el comercio. No obstante los comerciantes ligures invertían en el transporte, colocando dinero a ganancia de flete y viaje.

La excepción a lo comentado lo confirma una nao florentina, su capitán Pandolfo Achiole, vecino de Florencia, que seguía la ruta Flan-

[55] M. Lobo Cabrera, *Los mercaderes y la trata de esclavos. Gran Canaria. Siglo XVI*, en *Homenaje a Alfonso Trujillo*, S/C de Tenerife 1982, II, p. 74.

[56] AHPLP, Francisco de Casares, n. 922, f. 104r. El mercade pagaría de flete por tonelada 6 ducados de moneda francesa, a los cuatro días de la llegada a Ruán.

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

des-Canarias-Cádiz-Liorna, y con temporal arribó a Cabo Blanco en Berbería [57].

Entre los costos, además del flete, ya comentado, y de la inversión en la compra de azúcares, se encuentran los derechos de avería y de entrada y salida. Se pagaban, normalmente, antes de partir la naos, sobre unidades de carga. De avería se pagaba para Génova un real de plata por caja, y para Flandes dos reales por tonelada. También es corriente hablar de las acostumbradas a pagar por los mercaderes.

Los derechos de salida se pagaban en Gran Canaria y los de entrada en los respectivos puertos de destino. Los primeros se estipulaban en un 6 % del valor de las mercancías, y se calculaba que por una caja de 16 arrobas debía cotizarse 1.228 maravedís [58]. Para Flandes se citan como derechos de entrada y salida el « leman y petit leman » [59].

© Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Biblioteca Digital, 2004

[57] AHPLP, Gil de Quesada, n. 760, f. 17*r*. En Las Palmas recibe préstamos para fornecer el navío de distintas personas, y se compromete a pagarlos en Liorna. En el viaje que hacía desde Flandes a Gran Canaria venía cargado de piezas de lienzo, consignadas a agentes y factores de vecinos de Amberes, imbuidos en el comercio del azúcar.

[58] AHPLP, Bernardino de Besga, n. 755, f. 264*v*. En 1557 Juan de Olazabal, receptor y cobrador de las rentas reales del almojarifazgo, confesaba haber recibido del genovés Jerónimo Lerca 9.824 maravedís por los derechos de 8 cajas de azúcar, cargadas en dos navíos.

[59] AHPLP, Cristóbal de San Clemente, n. 741, f. 173*v*.